

Dokumentation zur LSVA-Abstimmung: Inhaltsverzeichnis

Das Fundament der Verkehrspolitik

Ja zur LSVA (Mustervortrag mit Folien)

LSVA: Die Grundzüge

LSVA: Verfassungsmässigkeit (neu)

LSVA: Bringt mehr Gerechtigkeit (neu)

LSVA: Europakonform

LSVA: Europa zieht nach (neu)

LSVA: Die falschen Behauptungen zum Verkehrsdossier Schweiz-EU

LSVA: Schutz vor Lastwagen-Lawine (neu)

LSVA: Bringt die Güter auf die Schiene (neu)

LSVA: Verlagerung (Folie) (neu)

LSVA: Weniger Lärm (neu)

LSVA: Bessere Luft (neu)

LSVA: Weniger Stau (neu)

LSVA: Kantone profitieren

LSVA: Millionen für die Kantone (Pressemitteilung UVEK) (neu)

Astag-Berechnungen sind falsch (Pressemitteilung UVEK)

LSVA: Auswirkungen auf private Haushalte (1) mit Folie

LSVA: Auswirkungen auf private Haushalte (2) mit Folie

Wer bezahlt die LSVA? (mit Folie)

LSVA: Mehr Arbeitsplätze

LSVA: Schont den Cartourismus (neu)

Transitabgaben (Folie mit Kommentar) (neu)

Schwere Güterfahrzeuge (Folie mit Kommentar) (neu)

LSVA: Keine Verlagerung zu den Lieferwagen

Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe: Das Fundament der Verkehrspolitik.

Ein Kurzargumentarium.

1. Das Wichtigste in Kürze

- Die LSVA ist ein zentrales Element der Verkehrs- und Umweltpolitik. Sie trägt massgebend zur Verlagerung des Schwerverkehrs auf die Schiene bei. Zugleich ist sie die wichtigste Finanzierungsquelle für die Modernisierung der Bahn (Bahn 2000, Neat, Anschlüsse an das europ. Hochleistungsnetz, Lärmschutz). Das entlastet die Strassen, nützt der Umwelt und stärkt die Standortgunst der Schweiz.
- Die LSVA ist der Schlüssel zum bilateralen Landverkehrsabkommen mit der EU. Sie gibt der Schweiz ein Instrument in die Hand, mit dem sie die flächendeckende Strassenabgabe für Camions erheben kann. Ohne Einigung im Landverkehr ist auch der Abschluss in den übrigen sechs, für die Wirtschaft und die Bevölkerung ebenso wichtigen Dossiers nicht möglich.
- Die LSVA ist volkswirtschaftlich absolut tragbar. Die Kosten, die sie verursacht, werden durch die Erhöhung der LKW-Gewichtslimite auf 40 Tonnen und die damit verbundenen Produktivitätsgewinne gerade etwa kompensiert. Die Mehrausgaben eines durchschnittlichen Haushalts werden pro Jahr nicht mehr als 10-50 Franken betragen.
- Die LSVA fördert die Kostenwahrheit. Sie überwälzt externe Kosten des Schwerverkehrs (Gesundheits-, Umwelt-, Gebäudeschäden) an die Verursacher. Das vermindert Leerfahrten und fördert die Verkehrseffizienz, was indirekt wiederum den Konsument/innen und Steuerzahler/innen zugute kommt.
- Die LSVA dient den Kantonen. Sie erhalten ein Drittel des Reinertrags. Diese Mittel steht ihnen vorab für die ungedeckten Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr zur Verfügung. Sie können bspw. aber auch zur Finanzierung des öffentlichen Regionalverkehrs eingesetzt werden. Berg- und Randgebiete werden bei der Verteilung des Kantonsdrittels besonders berücksichtigt.
- Die LSVA entlastet die Bundeskasse jährlich um bis zu 1 Mia Fr. Ohne die Abgabe müssten die Eisenbahngrossprojekte, die wie die Bahn 2000 teilweise bereits im Bau sind, aus ordentlichen Bundesmitteln finanziert werden. Diese Belastung wäre für den Bundeshaushalt nur schwer zu verkraften.

2. Inhalt des Gesetzes

Tarifrahmen: Der Abgabesatz der LSVA beträgt zwischen 0,6 und 3,0 Rappen pro Tonne und gefahrenen Kilometer; massgebend ist das Gesamtgewicht der LKW's (und nicht das Gewicht der Ladung). Das ist u.a. ein Anreiz, die Zahl der Leerfahrten zu vermindern und die Auslastung der LKW's zu erhöhen. Die Abgabehöhe kann nach Schadstoffkategorien differenziert werden. Für Lastwagen bis zu einem Gesamtgewicht von 28 Tonnen ist ein reduzierter Satz möglich.

Landverkehrsabkommen: Massgebend für den maximalen Abgabesatz ist neben dem Gesetz das mit der EU ausgehandelte bilaterale Landverkehrsabkommen. Der in Zürich-Kloten ausgehandelte Transitpreis beträgt ab 2005 ca. 330 Franken. Er umfasst sowohl die LSVA als auch eine Alpentransitabgabe (ATA); diese darf höchstens 15% des Transitpreises ausmachen. 330 Franken entsprechen einer LSVA von 2,7 Rp/tkm; je nach Höhe der ATA sinkt der LSVA-Tarif entsprechend.

Einführung: Die LSVA soll schrittweise ab 2001 eingeführt werden. Bei der Festsetzung des Tarifs wird der Bundesrat verschiedene Kriterien berücksichtigen, so die Belastung der Volkswirtschaft und den Zahlungsbedarf für die Grossprojekte des öffentlichen Verkehrs. Dieser dürfte in den Jahren 2001 bis 2005 jährlich 500 Mio Fr betragen, was eine LSVA von 1,6 Rp/tkm erfordert.

Ertrag: Der Gesamtertrag der LSVA beträgt ab 2005 realistischweise etwa 1,5 Mia Fr/Jahr. 1/3 davon gehen an die Kantone vorab für Strassenprojekte. Die Kantonsanteile können aber auch für andere Zwecke eingesetzt werden (z.B. für den öffentlichen Regionalverkehr). Maximal 2/3 dürfen in die Grossprojekte des öffentlichen Verkehrs fliessen. Der Bundesanteil kann zudem auch für die vom Bundesrat im Zusammenhang mit dem bilateralen Landverkehrsabkommen beschlossene Subventionierung des Bahngüterverkehrs verwendet werden. Das entlastet die Treibstoffzollkasse.

3. Verkehrs- und umweltpolitische Bedeutung

- Die LSVA ist ein zentrales Element der schweizerischen Verkehrs- und Umweltpolitik. Sie lenkt den Verkehr auf die Bahnen und finanziert deren Ausbau mit.

Verkehrsverlagerung: Der Schutz der Alpen und der Umwelt, aber auch die Erhaltung eines funktionstüchtigen Strassennetzes verlangen eine Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene. In mehreren Abstimmungen hat das Volk diese Zielsetzung bekräftigt (Verfassungsartikel LSVA, Alpenschutz, Neat-Beschluss). Die LSVA bildet die Grundlage der Verlagerungspolitik. Sie kompensiert die Einführung der 40t-Limite für LKW's und sorgt damit dafür, dass die Bahnen im Güterverkehr konkur-

renzfähig bleiben. Ohne LSVA hätte die Erhöhung der LKW-Gewichtslimite zur Folge, dass die Zahl der alpenquerenden Transitfahrten auf der Strasse von heute 565'000 auf über 2 Mio im Jahr 2005 steigen würde. Auch bei Beibehaltung der 28t-Limite wären im Jahr 2005 rund 1 Mio alpenquerende Transitfahrten zu erwarten (Ecoplanstudie, GVF-Auftrag Nr. 287). Das würde die Umweltprobleme verschärfen und einen eigentlichen Verkehrskollaps bewirken. Um zusätzlichen Verkehr zu übernehmen, so u.a. die 600'000 Umwegfahrten, die heute durch Frankreich und Österreich rollen, müssen die Bahnen aber auch neue leistungsfähige und preisgünstige Angebote im kombinierten Verkehr auf den Markt bringen. Die Bahnreform und die Modernisierung der Bahninfrastrukturen, namentlich die Neat, schaffen dazu die Voraussetzungen.

Angebotsverbesserungen: Die LSVA leistet rund die Hälfte an die Finanzierung der Grossprojekte des öffentlichen Verkehrs (Bahn 2000, Neat, Anschlüsse an das europäische Hochleistungsnetz, Lärmschutz). Diese dienen nicht nur dem Güter-, sondern auch dem Personenverkehr und stärken somit die Standortgunst der Schweiz.

Auslastung der Neat: Die LSVA trägt massgebend zur Auslastung und Rentabilisierung der neuen Bahn-Infrastrukturen bei. Eine EU-Studie zum alpenquerenden Güter- und Personenverkehr von 1998 geht davon aus, dass sich die auf den beiden Neat-Achsen transportierte Gütermenge innert fünfzehn Jahren verdreifachen könnte.

4. Europapolitische Bedeutung

- Die LSVA ist der Schlüssel zum Abschluss des Landverkehrsabkommens mit der EU. Ohne Einigung in diesem Bereich ist auch der Abschluss in den übrigen sechs Dossiers nicht möglich (Grundsatz des Parallelismus).

Kompensation 40t-Gewichtslimite: Die wichtigsten Punkte des bilateralen Landverkehrsabkommens sind der gegenseitige Marktzugang auf Schiene („Free access“) und Strasse (grosse Kabotage), die technische Harmonisierung der Strassenfahrzeuge (Anhebung Gewichtslimite für LKW's auf 40 t) und eine koordinierte Politik in den Bereichen Strassenabgaben und Infrastruktur. Voraussetzung für den Vertragsabschluss ist für die EU die Anhebung der Gewichtslimite. Als Kompensation dafür braucht die Schweiz zwingend eine flächendeckende Strassenabgabe.

Erhebungsinstrument: Die LSVA ist das einzige realistische Instrument zur Erhebung der Strassenabgabe. Sowohl die Mehrheit der Schweizer Kantone als auch die EU lehnen es ab, den Transitpreis ausschliesslich über eine Alpentransitabgabe (ATA) zu erheben (Vorschlag Astag); gemäss Vertragsentwurf darf der ATA-Anteil am Ge-

samtтариф maximal 15 Prozent betragen. Ohne LSVA als Basis wäre die ATA somit wirkungslos. Zusätzliche Fiskalabgaben auf dem Diesel würden nur die inländischen LKW's treffen. Eine Erhöhung der pauschalen Schwerverkehrsabgabe hätte keine Lenkungswirkung und wäre zugleich ungerecht, weil sie die Vielfahrer belohnt und die Wenigfahrer bestraft.

Innenpolitische Akzeptanz: Die LSVA schafft für die bilateralen Abkommen die innenpolitische Akzeptanz. Ohne ein Schutzinstrument, das den Wegfall der 28t-Limite vollwertig kompensiert, hätten die Abkommen in der Volksabstimmung keine Chance. Eine Minderheit der EU-Mitgliedstaaten hat die in Zürich-Kloten zwischen der Schweiz und der EU-Kommission ausgehandelten Strassenabgabe zwar noch nicht gutgeheissen. Umso wichtiger ist es deshalb, die Verlagerungspolitik mit einem JA zur LSVA innenpolitisch abzusichern und damit die Verhandlungsposition des Bundesrates zu stärken.

Kernpunkte des bilateralen Landverkehrsabkommens (Stand: 23.1.98; Vereinbarung zwischen BR M. Leuenberger und EU-Kommissar N. Kinnock)

Gegenseitiger Marktzugang im Strassen- und Schienenverkehr.

Bis 2001: Verdoppelung der pauschalen Schwerverkehrsabgabe für 28Töner auf 40 Fr/Tag.

2001 – 2005: Erhöhung der Gewichtslimite auf 34 Tonnen und Erhöhung der Fiskalität auf 205 Fr / 172 Fr / 145 Fr (Euro 0 / Euro I / Euro II).

Ab 2005: Erhöhung der Gewichtslimite auf 40 Tonnen und Anhebung der Fikalität auf 330 Fr im gewichteten Durchschnitt (schmutzigster LKW: maximal 380 Fr; sauberster LKW: rund 280 Fr; Anteil ATA am Gesamttarif: maximal 15%).

1999 – 2004: Erhöhung der 40-Tonnen-Kontingente in drei Schritten von 120'000 auf 300'000 Fahrten pro Jahr mit steigender Fiskalität.

2001 – 2004: Jährlich 120'000 Bewilligungen für alpenquerende Transit-Leerfahrten zum Preis von je 75 Fr.

Ab 2005: Unilaterale Schutzklausel, die es der Schweiz unter gewissen Voraussetzungen erlaubt, die Fiskalität während 2 x 6 Monaten um maximal 12,5% zu erhöhen.

Beibehaltung des Nachtfahrverbots von 22.00 Uhr bis 05.00 Uhr.

Grosse Kabotage: Erweiterung der Partizipation der Schweizer Transporteure auf mindestens zwei EU-Staaten (z.B. Schweizer LKW führt Transport von EU-Land A nach EU-Land B durch).

5. Volkswirtschaftliche Bedeutung

- Die LSVA ist volkswirtschaftlich absolut tragbar, selbst wenn man sie isoliert betrachtet und die Vorteile der bilateralen Abkommen mit der EU für die Wirtschaft nicht in die Rechnung einbezieht. Es ist zwar nicht zu bestreiten, dass die LSVA etwas kostet. Da sie aber mit der Erhöhung der LKW-Gewichtslimite gekoppelt ist, profitiert die Wirtschaft gleichzeitig von Produktivitätssteigerungen.

Produktivitätssteigerungen: Die Erhöhung der LKW-Gewichtslimite verbilligt die Transportkosten im Binnenverkehr um 18%. Umgekehrt resultiert aus einer LSVA von 2,5 Rp/tkm eine Mehrbelastung von 19%. Die Transportkosten steigen damit im Durchschnitt um 1%. Diese machen je nach Branche 0,1% bis 8% des gesamten Produktpreises aus. (Selbst im extremsten Fall – kein Einsatz von grösseren Lastwagen möglich, Transportkostenanteil 8% - steigen die Produktionskosten maximal um 1,5%.) In verschiedenen Branchen sowie im Import-/Exportverkehr werden die Transportkosten sogar sinken.

Strassenabgaben der ausländischen LKW: Rund ein Drittel der LSVA wird von ausländischen LKW's bezahlt. Denn: 24% der Transportleistungen (gemessen in tkm) werden im alpenquerenden Transitverkehr und 14% im Importverkehr mit vorwiegend ausländischen LKW's erbracht. Heute stammen 24% der pauschalen Schwerverkehrsabgabe von ausländischen LKW's. Das sind jährlich rund 40 Mio Fr. Im Jahr 2005 werden es mit der LSVA ca. 500 Mio Fr sein. Damit leisten die ausländischen LKW's einen angemessenen Finanzierungsbeitrag an die Eisenbahn-Grossprojekte.

Auswirkungen auf Haushalte: Die Astag behauptet, die LSVA belaste den durchschnittlichen schweizerischen Haushalt mit 500 Fr/jährlich. Diese Zahl ist um den Faktor 10 bis 50 zu hoch gegriffen. Die Astag unterschlägt die Produktivitätssteigerungen und berücksichtigt auch nicht, dass ein Drittel der LSVA von den ausländischen LKW's entrichtet wird. Die richtige Rechnung geht so: In den jährlichen Verbrauchsausgaben eines durchschnittlichen schweizerischen Privathaushalts (gemäss BfS: 58'000 Fr) sind Transportkosten von 1'100 Fr enthalten (gemäss einer NFP-Studie und eigenen Berechnungen). Bei einer LSVA von 2,5 Rp/tkm steigen diese um 1%. Das sind 11 Franken pro Jahr (LSVA von 3 Rp/tkm: + 5% = 55 Fr/Jahr).

Auswirkungen auf die Baupreise: Der schweizerische Baumeisterverband hat berechnet, dass die Baupreise bei einer LSVA von 2,5 Rp/tkm selbst bei Beibehaltung der 28t-Limite nur gerade um 0,67% steigen. Wird der aus der Erhöhung der Gewichtslimite resultierende Produktivitätsfortschritt berücksichtigt, so sinken die Transportkosten in der Baubranche um durchschnittlich 22% (Studie Ecoplan). Das reduziert die Baupreise um bis zu 2%.

Auswirkungen auf die Arbeitsplätze: Trotz Rezession ist die Zahl der Arbeitsplätze im Transportgewerbe in den vergangenen Jahren stetig gestiegen. Die LSVA wird diesen Zuwachs zwar abbremsen, aber auch im Lastwagengewerbe per saldo keine Arbeitsplätze vernichten. Gleichzeitig sichert sie 5'000 Arbeitsplätze bei den Bahnen, die bei einem Einbruch des Bahngüterverkehrs massiv gefährdet wären. Der Ertrag der LSVA wird der Wirtschaft nicht entzogen, sondern in den Ausbau und Unterhalt der Verkehrsinfrastrukturen (Strasse und Schiene) reinvestiert. Hier wird die LSVA direkt und indirekt, verteilt auf das ganze Land rund 15'000 Arbeitsplätze schaffen.

Auswirkungen auf Randregionen: In den Berg- und Randgebieten ist die Bahnversorgung schlechter und die Strassenabhängigkeit grösser als in den Zentren des Mittellandes. Dennoch werden die Auswirkungen der LSVA auf die Randgebiete stark überschätzt. Auch wo wegen enger Strassenverhältnisse nicht auf grössere LKW's umgestiegen werden kann, verteuert eine LSVA von 2,5 Rp/tkm bspw. einen Becher Joghurt höchstens um einen halben Rappen. Davon werden die Konsumenten nichts spüren. Denn schon heute gilt für die meisten Konsumgüter, unabhängig von den unterschiedlichen Transportverhältnissen, ein nationaler Mischpreis. Für das lokale Gewerbe, namentlich auch die Transporteure, schafft die LSVA zudem einen Distanzschutz; lange Anfahrtswege mit leeren Camions werden sich nicht mehr lohnen. Sie ermöglicht im weiteren den Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen, was u.a. dem Tourismus – im Berggebiet ein besonders wichtiger Wirtschaftsbereich – zugute kommen wird. Ebenfalls mit Rücksicht auf den Tourismus wurde die LSVA für Cars auf eine maximale Pauschalabgabe von 5'000 Franken begrenzt. Ausserdem werden Berg- und Randgebiete aus dem Kantonsanteil des Reinertrags der LSVA überproportionale Abgeltungen erhalten.

6. Bedeutung für den Bundeshaushalt

- Die LSVA entlastet den Bundeshaushalt um jährlich bis zu 1 Mia Fr. Denn 2/3 ihres Ertrags verbleiben beim Bund und fliessen grösstenteils in einen Fonds zur Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte. Ohne LSVA müsste die Modernisierung der schweizerischen Schieneninfrastruktur über die ordentlichen Budgets finanziert werden, was zu grossen Problemen führen würde.

Rückerstattung für Bahn 2000: Bahn 2000 ist bereits im Bau. Von der Bausumme von insgesamt 7,4 Mrd Fr werden 5,9 Mrd Fr dem Fonds für Eisenbahngrossprojekte entnommen werden. Dieser Fonds wird zu 50 Prozent aus den Erträgen der LSVA gespeisen. Ohne LSVA geht Bahn 2000 zulasten der Bundeskasse.

Notwendigkeit der Bahn-Modernisierung: Unabhängig vom Ausgang der Abstimmung über die Finöv-Vorlage (Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs) ist eine Modernisierung der Bahn-Infrastruktur unumgänglich. Die schweizerische Bevölkerung will eine Verlagerung des Schwerverkehrs auf die Schiene. Dazu braucht es eine Neat. Europa baut sein Hochgeschwindigkeitsnetz bei den Bahnen (HGV) aus. Die Schweiz kann es sich nicht leisten, davon abgeschnitten zu werden. Sie braucht deshalb HGV-Anschlüsse. Die Lärmschutzvorschriften des Bundes gelten auch für die Bahnen. Sie sind verpflichtet, die Lärmsanierung des bestehenden Netzes an die Hand zu nehmen. Angesichts der schwierigen Finanzlage des Bundes müssten diese Investitionen ohne LSVA zumindest erstreckt werden.

Vorübergehende Abgeltungen im Güterverkehr: Um das Verlagerungsziel zu erreichen, hat der Bundesrat im Zusammenhang mit den bilateralen Verhandlungen beschlossen, den Bahngüterverkehr für eine Übergangszeit mit jährlich maximal 200 Mio Fr zu subventionieren. Auch dafür kann der Bundesanteil am LSVA-Ertrag verwendet werden.

7. Verfassungsmässigkeit

- Am 20. Februar 1994 haben Volk und Stände mit 67,1% der Stimmen den Verfassungsartikel 36quater über die leistungs- oder verbrauchsabhängige Schwerverkehrsabgabe angenommen. Er gibt dem Bund die Kompetenz, die Abgabe auf dem Gesetzesweg einzuführen. Das heutige Gesetz vollzieht diesen Auftrag.

Kosten der Allgemeinheit: Bereits 1993 betragen die ungedeckten externen Kosten des Schwerverkehrs (Lärm, Unfälle, Gesundheits- und Gebäudeschäden) rund 1 Mia Fr. In dieser Summe noch nicht berücksichtigt sind u.a. Staukosten, Klimaveränderungen, Ernte- und Waldschäden. Die externen Kosten wachsen zudem auch infolge der Verkehrszunahme. Eine LSVA, die im Jahr 2005 einen Gesamtertrag von ca. 1,5 Mia Fr einbringen wird, ist somit gerechtfertigt.

Verwendung des Ertrags: Der Ertrag der LSVA geht zu 1/3 an die Kantone und soll dort v.a. für Strassenzwecke verwendet werden. Die übrigen 2/3 stehen für die Modernisierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs zur Verfügung. Sie dienen somit der Vermeidung von Kosten, die direkt durch den Strassenverkehr verursacht werden. Diese Verwendung des Bundesanteils am LSVA-Ertrag genehmigten die eidg. Räte im Rahmen des Bundesbeschlusses über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs (BV Art. 23 Übergangsbestimmungen). Er untersteht einem obligatorischen Referendum.

Beteiligung der Berg- und Randgebiete: Das LSVA-Gesetz hält fest, dass bei der Verteilung der Kantonsanteile „die besonderen Auswirkungen der Abgabe in Berg- und Randgebieten zu berücksichtigen“ seien (Art. 19 Abs. 4) Das entsprechende Konzept wird gegenwärtig erarbeitet.

Bundesverfassung Art. 36quater

1 Der 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.

2 Der Reinertrag der Abgabe darf die ungedeckten Kosten nicht übersteigen. Er ist zur Deckung von Kosten zu verwenden, die im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr stehen.

3 Die Kantone sind am Reinertrag zu beteiligen. Bei der Bemessung dieser Anteile sind die Auswirkungen der Abgabe in Berg- und Randgebieten zu berücksichtigen.

8. Zahlen und Kennziffern im Überblick

<u>Abgabesatz LSVA:</u>	0,6 – 3,0 Rp/tkm
<u>Strassenfiskalität gemäss Landverkehrsabkommen:</u> 330 Fr (= LSVA von 2,7 Rp/tkm) (ab 2005; Referenzstrecke Basel-Chiasso; gewichteter Ø)	
<u>Gesamtertrag LSVA (realistischer Mittelwert):</u> (Annahme: 2,7 Rp für LKW > 28 t; 2,2 Rp für LKW < 28 t)	1,5 Mia Fr/Jahr
<u>Ausländeranteil an LSVA-Gesamtertrag¹:</u>	ca. 1/3
<u>Verwendung LSVA-Ertrag:</u>	2/3 Bund (vorab für öV) 1/3 Kantone (vorab für Strassenbau)
<u>Alpenquerende Transitfahrten 1997:</u>	565'000
<u>Alpenquerende Transitfahrten 2005 ohne LSVA²:</u> (Annahme: Erhöhung der LKW-Gewichtslimite auf 40 t)	2'343'000

Entwicklung des gesamten Güterverkehrs³:

	1993 28 t, keine LSVA	2005 40 t, keine LSVA	2015 40 t, keine LSVA	2005 40 t, mit LSVA	2015 40 t, mit LSVA
Fahrleistung Strasse (in LKW-km)	2,1 Mrd	3,2 Mrd	4,2 Mrd	2,2 Mrd	2,7-2,9 Mrd
Transportlei- stung Strasse (in t-km)	11,8 Mrd	34,8 Mrd	44,9 Mrd	20,6 Mrd	23,2-26 Mrd
Transportlei- stung Schiene (in t-km)	7,7 Mrd	4,8 Mrd	5,8 Mrd	10,9 Mrd	13,9-16,5 Mrd

Steigerung Transportkosten durch LSVA: 1 %
(Annahmen: LSVA 2,5 Rp, gleichzeitige Einführung 40t-Limite)

Transportkostenanteil an Produktionskosten: 0,1 – 8 %

Mehrbelastung der Haushalte⁴: 11 – 55 Fr/Jahr

¹ 24% der Transportleistungen (gemessen in tkm) werden im alpenquerenden Verkehr und 14% im Importverkehr, ebenfalls mit vorwiegend ausländischen LKW's, erbracht.

² Quelle: Ecoplan: Auswirkungen der LSVA und der Ablösung der Gewichtslimite im Strassengüterverkehr, GVF-Auftrag Nr. 287, S. B-22

³ Quelle: Siehe Fussnote 2, S. 62 ff.

⁴ Herleitung: Durchschnittsausgaben eines Haushaltes: 81'432 Fr (Statistisches Jahrbuch der Schweiz 1998). 26% davon (= 21'172 Fr) sind transportsensitiv (Bericht 63 des NFP „Stadt und Verkehr“). Bei einer (angenommenen) Transportintensität von 5% betragen die reinen Transportkosten eines Haushaltes somit rund 1'100 Fr/Jahr. Bei einer LSVA von 2,5 Rp/tkm steigen die Transportkosten um 1% bzw. 11 Fr, bei einer LSVA von 3 Rp/tkm um 5% bzw. 55 Fr (Ecoplan, S. C-2 f.).

JA zur LSVA

Mustervortrag

Anrede (und "Kontaktaufnahme")

Am 20. Februar 1994 haben Volk und Stände den Verfassungsartikel über die leistungs- oder verbrauchsabhängige Schwerverkehrsabgabe angenommen.

Mit 67% Ja der Stimmbürger und Stimmbürgerinnen. Nur 2 Stände waren gegen diesen Verfassungsartikel.

Das Parlament hat das Ausführungsgesetz am 19. Dezember des letzten Jahres ebenfalls klar angenommen: der NR mit 120:46 Stimmen und der SR mit 22:14 Stimmen.

Gegen dieses Gesetz ist das Referendum ergriffen worden. Es kommt deshalb am 27. September dieses Jahres zur Abstimmung.

1. Worum geht es bei der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe?

Folie 1

- Die heutige pauschale Schwerverkehrsabgabe soll ab dem **1. Jan. 2001** durch ein moderneres Abgabesystem abgelöst werden. Neu sollen die tatsächlich gefahrenen Kilometer in der Schweiz berücksichtigt werden. Die Abgabe wird weiterhin nach den Gewichtskategorien der Fahrzeuge abgestuft.
- Die Abgabe wird weiterhin **ab 3,5t** erhoben. Sie wird voraussichtlich ab dem Jahre 2001 **1,6 Rp/tkm** kosten. Parallel dazu wird das Höchstgewicht auf 32t angehoben. Ein Fahrzeug mit 32t bezahlt dann pro km rund 51 Rappen.
- Im Jahre 2005 soll die 40t-Limite zugelassen werden. Der Abgabesatz steigt dann auf höchstens **2,7 Rp**. (Dieser Satz ist das Resultat des Kompromisses von Kloten - zw. BR Leuenberger und Komm. Kinnock; er wird bereits von 10 der 15 EU-Staaten mitgetragen, eine definitive Einigung liegt nahe.) Ein 40-Tonnen Sattelschlepper muss dann pro km rund 108 Rp. bezahlen. Für Fahrzeuge bis 28t kann der Tarif um bis zu einem Fünftel reduziert werden.

- Ausserdem kann für besonders "schmutzige" Fahrzeuge ein **Emissionszuschlag** erhoben werden. Besonders "saubere" Fahrzeuge erhalten einen **Emissionsrabatt** (+/- 15%).
- Schliesslich gibt es auch Fahrzeuge, welche von der Abgabe nicht betroffen sind: **Ausnahmen** gibt es insbesondere für landwirtschaftliche Fahrzeuge sowie für Busse im öffentlichen Linienverkehr. Eine Sonderregelung gibt es für Reisebusse (Tourismus). Auch der kombinierte Verkehr Strasse-Schiene soll privilegiert werden.

Damit kommen

2. Zwei wichtige neue Elemente

ins Spiel:

Folie 2

- Die höheren Tonnagen und der **Zusammenhang mit den bilateralen Verhandlungen**
- Die höheren Tonnagen und die damit günstiger werdenden Transporte (**Produktivitätsgewinne**) versus das Ziel der **Verlagerung** auf die Schiene

a) Zuerst zum Verhältnis zu den bilateralen Verhandlungen

Eine grosse Mehrheit der schweizerischen Bevölkerung **will** den Abschluss dieser Verhandlungen.

Damit können wir das Verhältnis zur EU normalisieren. Es gibt dazu keine Alternative(n): Der EU-Beitritt ist eine Illusion, dafür ist es zu früh; ein EWR II ist auch eine Illusion, dafür ist es zu spät bzw. wie BR Couchepin gesagt hat: ein EWR II kann erst auf der Basis von erfolgreichen bilateralen Verhandlungen ins Auge gefasst werden.

Der Preis für das bilaterale Verkehrsabkommen ist aber die Zulassung der 40t-Limite. **Wir werden die 28t-Limite nicht halten können.** Auch das wäre eine Illusion.

Allerdings ist die 28t-Limite im SVG verankert. Eine Erhöhung unterliegt dem fak. Referendum. Der Souverän würde einer Erhö-

hung aber nicht zustimmen, wenn es kein Dosierungsinstrument gäbe, um ein Ueberrollen der Schweiz durch 40-Töner abzuwenden. Und dieses Dosierungsinstrument ist die LSVA!

b) Damit zum Verhältnis höhere Tonnage und Produktivitätsgewinne

Mit einer höheren Tonnage werden die Transporte auf der Strasse vorerst einmal günstiger. Das ist wie bei der Swissair: Wenn diese die stark genutzten Strecken neu mit Jumbos bedient, kommt der Passagierkilometer günstiger.

Die Berechnungen eines unabhängigen Büros haben ergeben, dass die Strassentransporte bei der 40t-Limite im Schnitt um 18% günstiger werden. Nicht alle können im gleichen Ausmass profitieren, deshalb liegt diese Vergünstigung auch nicht bei 50%, wie man eigentlich meinen könnte (aus 3 Lastwagen werden 2).

Die LSVA ihrerseits verteuert die Transporte im Schnitt um 19%. Gerechnet bei 40t und 2,5 Rp. Abgabesatz.

Die Rechnung lautet somit: 18% Verbilligung wegen der 40t-Limite, Verteuerung um 19% durch LSVA. Die Transporte werden also um rund 1% teurer.

Das ist entscheidend für die Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene. Ohne LSVA würde der Schienengüterverkehr einbrechen. Am stärksten im Transit. Im Transit würde sich der Verkehr auf der Strasse ohne LSVA verdreifachen! Das hätte verheerende Auswirkungen auf die Umwelt, auf die Strassen und ihre Kapazitäten. Staus wären an der Tagesordnung. Und es hätte verheerende Auswirkungen auf die NEAT.

Damit sind wir bei einem weiteren Aspekt der LSVA angelangt: bei der Schiene generell und bei der NEAT im speziellen:

3. Bedeutung der LSVA für Schiene und Strasse

Folie 3

Die LSVA ist für die Schiene von dreifacher Bedeutung:

- **Als Sockelbeitrag zur Verlagerung.** Diese wird speziell vom Alpenschutzartikel verlangt. Dabei ist darauf hinzuweisen, dass der Transit durch die Schweiz schon heute zu billig ist: Am Brenner müssen 150 Fr. und am Mont Blanc müssen 200 Fr. bezahlt werden. Die heutige Schwerverkehrsabgabe beträgt pro Tag ganze 25 Franken! Ohne LSVA könnte die Schweiz weiterhin praktisch zum Nulltarif durchfahren werden. Von einer Verlagerung auf die Schiene können wir bei solchen Bedingungen nicht mehr sprechen, erst recht, wenn wir die 40t-Limite haben.
- **Als Sockelbeitrag zur Finanzierung der Grossprojekte** beim öffentlichen Verkehr: Max. 2/3 der Einnahmen aus der LSVA sollen für die Modernisierung der Schiene verwendet werden können. Davon profitiert auch der Schwerverkehr und der Strassenverkehr insgesamt. Allerdings muss diese Ertragsverwendung noch in einer weiteren Abstimmung gutgeheissen werden (Vorlage über die FinöV, voraussichtlich im November dieses Jahres).
- **Als Beitrag zur Zukunftssicherung des Güterverkehrs auf der Schiene:** die LSVA ist eine wichtige Rahmenbedingung, dass der Güterverkehr auch in der Fläche auf der Schiene bleibt. In der Schweiz gibt es 3000 Anschlussgeleise. Der sog. Wagenladungsverkehr ist das Rückgrat des SBB-Güterverkehrs. Schliesslich muss selbstverständlich auch die Schiene selber ihre Hausaufgaben machen: die Bahnreform verbessert hierfür die Rahmenbedingungen. Auch auf der Schiene wird es mehr Wettbewerb geben. Auch die Schiene wird ihre Produktivität weiter steigern müssen.

Ich möchte nun noch auf einige Argumente der Gegner eingehen.

4. Behauptungen der Gegner

Folie 4

Die Gegner bezweifeln die

- **Verfassungsmässigkeit** der Vorlage. Sie meinen damit die Ertragsverwendung, welche zu 2/3 der Schiene zugute kommen soll. Diesen Punkt habe ich bereits behandelt: über die Zweckbindung der LSVA wird noch obligatorisch abgestimmt, weil es sich dabei um eine Verfassungsänderung handelt.

Die Gegner bezweifeln die

- **Europakompatibilität** der Vorlage. Auch das kann einfach beantwortet werden: Die LSVA ist Gegenstand des Abkommens mit der EU im Landverkehr. Die LSVA ist deswegen klar eurokompatibel.

Die Gegner behaupten, die LSVA sei nicht

- **tragbar**. Sie ist aber tragbar. Dazu folgende Rechnung: Wir haben schon festgestellt, dass die LSVA die Transportkosten um 1% verteuert. Je Haushalt betragen die Transportkosten rund 1100 Fr. pro Jahr. Ein Prozent davon macht 11 Franken. Sogar wenn die LSVA 3 Rp. pro Tonnenkm betragen würde, käme man lediglich auf eine Verteuierung von 5%. Fünf Prozent von 1100 Fr. machen 55 Fr. pro Jahr. Das heisst: Sie können bei den Berechnungen der ASTAG eine Null streichen, wie dies Herr BR Leuenberger gesagt hat.

Schliesslich behaupten die Gegner, dass die LSVA

- **Arbeitsplätze vernichte**. Auch das trifft nicht zu, nicht einmal für das Transportgewerbe: Vielmehr rechnen wir auch hier mit einem Wachstum um rund 25% bis im Jahre 2010. Abgesehen davon schafft die LSVA rund 20000 Arbeitsplätze bei der Modernisierung der Bahnen, sie erhält Arbeitsplätze bei den Bahnen (rund 5000). Und zusammen mit dem bilateralen Abkommen wird sie **für uns alle** die Arbeitsplätze in der Zukunft sichern.

Damit bin ich bereits bei den

5. Schlussbemerkungen

angelangt:

Mit der LSVA kann ein sinnvolles Nebeneinander von Strasse und Schiene bestehen bleiben. Es wird die Basis für eine Verlagerung auf die Schiene gelegt. Die Strassen und die Umwelt werden entlastet. **Die LSVA ist nötig.**

Mit der LSVA kann das bilaterale Abkommen umgesetzt werden. Das Verhältnis zur EU kann normalisiert werden. **Die LSVA ist nötig.**

Ohne LSVA könnten wir dagegen das bilaterale Abkommen nicht umsetzen. Die bilat. Verhandlungen müssten wieder von vorne begonnen werden. Aber aus einer Position der Schwäche. **Ohne LSVA** hätten wir den Verkehrsinfarkt auf der Strasse. Die Umweltauswirkungen wären verheerend. Die Auswirkungen auf die Schiene wären verheerend.

Deshalb: Die LSVA stärkt uns bei den bilateralen Verhandlungen. Die LSVA hilft der Umwelt. Sie steht für eine Politik, welche den Verkehr möglichst umweltverträglich gestalten will. Damit haben wir bisher gute Erfahrungen gemacht.

Ich bitte Sie, der Vorlage zuzustimmen.

Besten Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

kuc/gvf, 20. Mai 1998

- **Ab 2001**
- **Ab 3,5t**
- **Tarif: 1,6 Rp bei 34t, max.
2,7 Rp bei 40t**
- **Emissionszuschlag/Rabatt**
- **Ausnahmen**

- **Höhere Tonnagen
und
bilaterale Verhandlungen**
- **Höhere Tonnagen
und
Produktivitätsgewinne**

LSVA: Bedeutung für Schiene und Strasse

3

- **Beitrag an Verlagerung**
- **Beitrag an Finanzierung**
- **Beitrag an Entlastung der
Strasse**

**Sicherung der Zukunft von
Strasse und Schiene**

- **verfassungsmässig**
- **eurokompatibel**
- **tragbar**
- **schafft Arbeitsplätze**

LSVA: DIE GRUNDZÜGE

1. Rahmen

Am 20. Februar 1994 haben Volk und Stände den Verfassungsartikel 36quater über die leistungs- oder verbrauchsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) angenommen. Der Artikel erteilt dem Bund die Kompetenz, die Abgabe auf dem Gesetzesweg einzuführen.

Die LSVA entspricht dem **Verursacherprinzip** (wer mehr fährt, bezahlt auch mehr). Neben den Infrastrukturkosten soll der Schwerverkehr auch für die Kosten bezahlen, die heute der Allgemeinheit aufgebürdet werden (Unfälle, Luftverschmutzung, Lärm usw.). Die LSVA leistet gleichzeitig einen Beitrag zur **Finanzierung der Infrastruktur im öffentlichen Verkehr** und zur Umsetzung des **Alpenschutzartikels** der Bundesverfassung. Zudem dient sie der Abfederung der Auswirkungen einer schrittweisen Erhöhung der Gewichtslimite für Lastwagen von 28 auf 40 Tonnen auf die Umwelt und den Eisenbahnverkehr.

2. Inhalt

Die LSVA gilt für Fahrzeuge von über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht. Sie wird flächendeckend auf dem ganzen Strassennetz erhoben und ist nicht-diskriminierend; sowohl schweizerische wie ausländische Fahrzeuge müssen die LSVA bezahlen.

- Abgabenhöhe: der Tarifrahmen erstreckt sich von 0,6 bis 3,0 Rappen pro Tonne und gefahrenen Kilometer; er kann nach Schadstoffkategorie differenziert werden. Für Lastwagen bis zu 28 Tonnen Gesamtgewicht ist ein reduzierter Satz möglich. Die im Klotener Kompromiss zwischen der Schweiz und der EU-Kommission vereinbarte durchschnittliche Abgabe von 325 bis 330 Franken entspricht einem Satz von 2,7 Rappen.
- Erhebungsgrundlagen sind das höchstzulässige Gesamtgewicht und die in der Schweiz gefahrenen Kilometer.
- Erhebungssystem: die Erhebung soll möglichst einfach sein. Zur Zeit befinden sich verschiedene automatische Erfassungssysteme in der Überprüfung oder in Entwicklung. Es ist vorgesehen, das System auch zur Erhebung der Alpentransitabgabe einzusetzen.
- Einnahmen: die LSVA wird zu Einnahmen zwischen 750 Millionen Franken (bei Einführung mit reduziertem Satz im Jahr 2001) und 1500 Millionen Franken (nach Anpassung des Satzes und Erhöhung der Gewichtslimite im Jahr 2005) führen. Die Einnahmen gehen zu einem Drittel an die Kantone vorab für Strassenprojekte; maximal zwei Drittel fliessen in die Modernisierung des Schienennetzes (BAHN 2000, NEAT, usw.).

3. Ausblick

Der Bundesrat kann die Abgabe schrittweise einführen und innerhalb des vorgesehenen Tarifr Rahmens erhöhen. Die Einführung in einer ersten Stufe ist für das Jahr 2001, eine Erhöhung für das Jahr 2005 vorgesehen.

4. Termine

Die Eidgenössischen Räte haben im Dezember 1997 die entsprechende Gesetzesvorlage gutgeheissen. Das vom Lastwagengewerbe ergriffene Referendum ist zustande gekommen; die Volksabstimmung wird am 27. September 1998 stattfinden.

LSVA: Verfassungsmässigkeit gewahrt

Am 20. Februar 1994 haben Volk und Stände mit 67% Ja-Stimmen dem Verfassungsartikel über die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) zugestimmt. Dieser gibt dem Bund die Kompetenz, die Abgabe auf dem Gesetzesweg einzuführen. Grundlage für die Berechnung der Abgabe sind die vom Strassenschwerverkehr nicht gedeckten Kosten.

1. Zur Höhe der Abgabe:

- Im Jahr 1993 beliefen sich die ausgewiesenen ungedeckten Kosten des Schwerverkehrs auf 1,15 Milliarden Franken. Das entspricht umgerechnet 2,5 Rappen pro Tonne und Kilometer.
- Das Gesetz ermächtigt den Bundesrat, den Tarif innerhalb eines Rahmens von 0,6 bis 3,0 Rappen festzulegen. Mit der Festlegung dieses Tarifrahmens erhält der Bundesrat die Möglichkeit, auf neue Erkenntnisse korrekt zu reagieren. Zu denken ist in diesem Zusammenhang an eine Erhöhung infolge heute noch nicht quantifizierter externer Kosten oder aufgrund höherer Strassenkosten, beispielsweise infolge Erhöhung der Gewichtslimite auf 40 Tonnen. Denkbar ist aber auch eine Senkung des Abgabesatzes dank verbesserten Umweltvorschriften und damit sinkenden externen Kosten.
- Vorgesehen ist ein Tarif von 1,6 Rappen ab dem Jahr 2001 und von höchstens 2,7 Rappen ab 2005. Der Höchstsatz von 2,7 Rappen ergibt sich aus dem mit der EU-Kommission ausgehandelten Tarif für eine Transitfahrt durch die Schweiz. Er wird nur ausgeschöpft, soweit dies zur Deckung ungedeckter Kosten des Strassenschwerverkehrs erforderlich ist. Die verfassungsmässige Vorgabe, wonach der Ertrag der Abgabe diese Kosten nicht übersteigen darf, ist damit erfüllt.

2. Zur Ertragsverwendung:

- Ein Drittel des Reinertrags aus der Abgabe geht an die Kantone. Damit wird eine entsprechende Verfassungsvorgabe konkretisiert. Die Auswirkungen der Abgabe in Berg- und Randregionen werden dabei gesondert berücksichtigt.
- Die zwei verbleibenden Drittel gehen an den Bund. Gestützt auf eine vom Parlament bereits beschlossene Verfassungsänderung soll dieses Geld vorwiegend zur Finanzierung von Grossprojekten des öffentlichen Verkehrs wie NEAT und Bahn 2000 verwendet werden. Über diese Verfassungsänderung findet voraussichtlich im November eine Volksabstimmung statt.
- Mit seiner Entscheidung, den Anteil des Bundes vorwiegend für NEAT und Bahn zu verwenden, trägt das Parlament dem Ergebnis verschiedener Abstimmungen Rechnung, in welchen sich das Volk für eine Verlagerung des Schwerverkehrs auf die Schiene ausgesprochen hat. Eine solche Ertragsverwendung ist auch deshalb gerechtfertigt, weil damit die Strasse entlastet werden kann.

3. Fazit:

Die Höhe der aus der LSVA zu erwartenden Erträge liegt im Rahmen der verfassungsmässigen Vorgabe. Die vorgesehene Verwendung von Abgabeerträgen zugunsten der Grossprojekte des öffentlichen Verkehrs kommt nur bei Annahme der entsprechenden Übergangsbestimmung zum Tragen. Die Verfassungsmässigkeit der Vorlage ist damit gewahrt.

DIE LEISTUNGSABHÄNGIGE SCHWERVERKEHRSABGABE (LSVA) BRINGT MEHR GERECHTIGKEIT

Die seit 1985 erhobene pauschale Abgabe (SVA) zur Deckung der Kosten des Schwerverkehrs soll ab dem Jahre 2001 durch eine gerechtere leistungsabhängige Abgabe (LSVA) ersetzt werden.

Die LSVA ist gerechter, da sie ...

- nicht nur nach dem Gewicht der Fahrzeuge unterscheidet wie die heutige pauschale Abgabe, sondern neu auch auf die effektiv in der Schweiz gefahrenen Kilometer abstellt. Mit der LSVA bezahlen Vielfahrer mehr und Wenigfahrer entsprechend weniger.
- zusätzlich den Schadstoffausstoss der Lastwagen berücksichtigt. Wer die Umwelt stärker belastet, soll tiefer in die Tasche greifen. Dies schafft den Anreiz, sauberere (emissionsärmere) Fahrzeuge zu benutzen. Gleichzeitig wird dadurch auch die Entwicklung und Anwendung neuer Technologien gefördert.
- neben den bislang berücksichtigten Wegekosten (Kosten für Bau, Unterhalt und Betrieb der Strassen) auch die Unfall-, Gesundheits- und Umweltkosten miteinschliesst. Für diese externen Kosten in der Höhe von jährlich über einer Milliarde Franken kommt der Schwerverkehr bisher nicht auf. Mit der LSVA wird auch hier mehr Gerechtigkeit hergestellt: Künftig sollen diese Kosten den Verursachern angelastet werden.
- die ausländischen Transporteure angemessener zur Kasse bittet. Ausländische Lastwagen erbringen bis zu einem Drittel der Transportleistungen auf schweizerischen Strassen. Bis anhin bezahlen sie dafür beinahe nichts. Mit der LSVA werden sie bis zu 500 Millionen Franken pro Jahr zur Deckung der entsprechenden Kosten beisteuern. Überdies wird mittels der LSVA erstmals eine vergleichbare finanzielle Belastung des Schwerverkehrs hergestellt wie sie für die Benutzung des Brenners und des Mt. Blanc schon heute gilt.

Fazit

Die LSVA ist ein zentrales Element der schweizerischen Verkehrs- und Umweltpolitik. Mit ihrer Einführung schafft die Schweiz den Sprung zu einem gerechteren Abgabesystem. Die LSVA bringt die Verankerung des Verursacherprinzips auch im Verkehrsbereich und damit eine gerechtere Anlastung aller anfallender Kosten.

LSVA: EUROPAKONFORM.

Die Schweiz liegt mitten in Europa, ist aber **nicht** Mitglied der EU. Als klassisches Transitland kann sich die Schweiz nicht einfach aus dem europäischen Verkehrsverbund abmelden. Im Transitabkommen vom 2. Mai 1992 wurde denn auch vereinbart, nach Möglichkeit koordinierte Lösungen für die Besteuerung des Strassenverkehrs anzustreben. Dabei stehen die Förderung des kombinierten Verkehrs und der Ausbau der Transitstrecken durch die Alpen im Vordergrund. Ein grosser Vorteil wurde der Schweiz durch die Beibehaltung der 28-Tonnen-Limite gewährt. Mit dem Landverkehrsabkommen soll nun die Ablösung des Transitabkommens im Jahre 2005 vorbereitet werden. Die Zielsetzungen einer koordinierten, umweltverträglichen Verkehrspolitik bleiben grundsätzlich bestehen. In bezug auf die 28-Tonnen-Limite wird die Schweiz jedoch ihre Vorzugsstellung aufgeben müssen. Mit der Einführung der LSVA kann die schrittweise Anhebung der Gewichtslimite kompensiert werden.

LSVA als Schutzinstrument

- Die LSVA dient als Schutzinstrument gegen eine Überflutung durch schwere Lastwagen, indem:
 - das Preisniveau für die Benützung der Strassen an dasjenige der Nachbarstaaten angepasst wird und damit Umwegverkehr durch die Schweiz vermieden werden kann.
 - sie die wirtschaftliche Konkurrenzfähigkeit der Bahnen fördert.
 - sie einen bedeutenden Beitrag zum Bau und zur Auslastung der NEAT leistet, deren Realisierung mit der Erhöhung der Gewichtslimite noch an Bedeutung gewinnt.
- Die LSVA ermöglicht die innenpolitische Umsetzung des Verkehrsabkommens und trägt damit indirekt auch zum Gelingen der übrigen sechs bilateralen Verträge bei (Luftverkehr, Personenverkehr, Landwirtschaft, Forschung, öffentliches Beschaffungswesen, technische Handelshemmnisse).

Auswirkungen einer Erhöhung auf die 40-Tonnen-Limite **ohne** Einführung der LSVA:

- Das bilaterale Verkehrsabkommen müsste neu ausgehandelt werden.
- Die Finanzierung und Auslastung der NEAT wäre in Frage gestellt.
- Der Güterverkehr auf der Schiene würde einbrechen, im Transit würde sich der Schwerverkehr verdreifachen.
- Die Umwelt würde zusätzlich belastet, Staus wären an der Tagesordnung.

Fazit

Eine Schweizer Verkehrspolitik unabhängig oder gar im Gegenström zu europäischen Entwicklungen ist längerfristig – aus wirtschaftlicher und umweltpolitischer Sicht - undenkbar. Die LSVA stärkt dem Bundesrat den Rücken für den Abschluss der bilateralen Verhandlungen und ermöglicht gleichzeitig deren innenpolitische Umsetzung beim Landverkehr.

Die LSVA öffnet letztlich auch den Weg zur wirtschaftlichen Konkurrenzfähigkeit der Schweiz im europäischen Umfeld.

LSVA: Europa zieht nach

Als die Schweiz anfangs der achtziger Jahre die Einführung einer Schwerverkehrsabgabe plante, stand die Kommission der Europäischen Gemeinschaft diesem Vorhaben ablehnend gegenüber. Sie befürchtete, das Beispiel der Schweiz könnte in einzelnen EG-Mitgliedländern Nachahmung finden. Dies zu einem Zeitpunkt da Frankreich vorsah, die Autobahngebühren langfristig auslaufen zu lassen. Wie die nachstehende Chronologie der Ereignisse zeigt, hat sich die Situation in Europa nicht zuletzt unter dem Einfluss der Schweiz seither gründlich gewandelt.

Von der pauschalen.....

1984: Schweiz beschliesst Einführung einer Schwerverkehrspauschale: Am 26.2.1984 stimmen Volk und Stände der Einführung einer pauschalen Schwerverkehrsabgabe zu. Sie gilt für Fahrzeuge mit einem Gewicht von mehr als 3,5 Tonnen und beläuft sich je nach zulässigem Gewicht auf 650 bis 4'000 Franken.

1993: Schwerverkehrspauschale in Europa: Mit der Richtlinie 93/89 „über die Besteuerung bestimmter Kraftfahrzeuge zur Güterbeförderung sowie die Erhebung von Maut- und Benutzungsgebühren“ regelt die EU die Erhebung von Strassenbenutzungsabgaben u.a. für den Schwerverkehr. In Deutschland, Dänemark, Belgien den Niederlanden, Luxemburg und seit dem 1.2.98 auch in Schweden wurde die Abgabe als sogenannte **Euro-Vignette** umgesetzt. Die Euro-Vignette ist vergleichbar mit der pauschalen Schwerverkehrsabgabe der Schweiz. Die Höhe der Abgabe ist in diesen Ländern praktisch identisch. Sie beträgt:

- Für Fahrzeuge mit 2-3 Achsen: ca. 1250 Franken
- Für Fahrzeuge mit 4 oder mehr Achsen: ca. 2000 Franken (Höchstsatz).

.....zur leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe

1994: In der Schweiz stimmen Volk und Stände dem Verfassungsartikel für **eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe** mit 67% Ja-Stimmen zu.

1995: In ihrem **Grünbuch** über faire und effiziente Preise im Verkehr anerkennt die EU das Prinzip der Kostenwahrheit mit Internalisierung der externen Kosten, wie es in der Schweiz mit der LSVA umgesetzt werden soll. Ebenfalls 1995 informiert der deutsche Verkehrsminister Wissmann über die Absicht Deutschlands, Autobahngebühren für schwere Nutzfahrzeuge einzuführen. Im Februar 1998 werden Vorarbeiten dazu öffentlich ausgeschrieben.

1996: Der Bundesrat unterbreitet die „**Botschaft** zu einem Bundesgesetz über die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe“ dem Parlament. Am 19.12.1997 verabschiedet dieses das entsprechende **Ausführungsgesetz**.

1997: Die EU Kommission gibt eine Studie für eine **gesamteuropäische kilometerabhängige Schwerverkehrsabgabe** in Auftrag. Darin sollen auch die Differenzierungsmöglichkeiten nach Fahrzeugkategorien untersucht und ein Zeitplan für einen Systemwechsel erstellt werden.

1998: Eine von der EU Kommission eingesetzte hochrangige Expertengruppe unterbreitet Vorschläge zur raschen Einführung von Verkehrsgebühren nach dem Verursacherprinzip.

Fazit: Die Einführung verursachergerechter Abgaben für den Schwerverkehr liegt europaweit im Trend. Der Schweiz kommt dabei eine **Pionierrolle** zu. Dies gilt auch für die sich abzeichnende Entwicklung in Richtung leistungsabhängige Ausgestaltung der Schwerverkehrsabgaben.

Die falschen Behauptungen zum Verkehrsdossier Schweiz – EU

- **Die ASTAG behauptet:** Die LSVA werde für EU-Fahrzeuge ab 12t; für Schweizer Fahrzeuge hingegen ab 3,5t erhoben.
Richtig ist: Die LSVA wird für alle Fahrzeuge (In- und Ausländer) ab 3,5t erhoben (im Landverkehrsvertrag gesichert).
- **Die ASTAG behauptet:** Der Transittarif für eine Fahrt mit einem Euro 2-Fahrzeug betrage ab 2005 280 Franken, obwohl diese dannzumal schon durch Euro 3-Fahrzeuge abgelöst seien.
Richtig ist: Es wird ein gewichteter Durchschnitt der Abgabe festgelegt, welcher sich der Fahrzeugflotte anpasst. Der Transittarif für die „sauberste“ Fahrzeugkategorie, sei dies noch Euro 2 oder bereits Euro 3, beträgt ab 2005 rund Fr. 280. Sobald eine sauberere Kategorie kommt, bezahlen die schmutzigeren Kategorien somit jeweils mehr.
- **Die ASTAG behauptet:** Der Transittarif für die Ausländer mit Euro-2 Fahrzeugen werde auf 280 Fr. festgelegt, während der Schweizer 348 Fr. bezahle.
Richtig ist: Der LSVA-Satz wird für das gesamte schweizerische Strassennetz aufgrund der festgelegten Transittarife berechnet und gilt genau gleich für ausländische wie für Schweizer Fahrzeuge. Ein gewichteter Durchschnitt von 325 – 330 Fr. ergibt umgerechnet einen LSVA-Satz von rund 2,7 Rp. (der gesetzliche Maximalsatz von 3 Rp. würde also nicht ausgeschöpft). Somit bezahlt auch ein Schweizer Fahrzeug der saubersten Fahrzeugklasse im Jahr 2005 für die Strecke Basel – Chiasso rund 280 Franken und nicht mehr.
- **Die ASTAG behauptet:** Der Sauberkeitsgrad der Motoren (Emissionsklassen: Euro 1, 2 oder 3) werde für Schweizer Fahrzeuge nicht berücksichtigt.
Richtig ist: Der Sauberkeitsgrad eines Schweizer Fahrzeuges wird genau gleich wie bei einem ausländischen berücksichtigt. Wie im LSVA-Gesetz vorgesehen ist, kann der LSVA-Satz nach Emissionsklassen differenziert werden. Schweizer wie auch ausländische Fahrzeuge gleicher Kategorie werden somit gleichbehandelt.
- **Die ASTAG behauptet:** Die Ausländer hätten im Transit durch die Schweiz ein Leerfahrtenkontingent zum Preis von Fr. 75 pro Fahrt, während die Schweizer immer den vollen Tarif bezahlen müssten.
Richtig ist: Auch die Schweizer erhalten im Transit Basel-Chiasso ein Leerfahrtenkontingent zum gleichen Preis und sind somit den Ausländern gleichgestellt. Pro Memoria: Die Zahl der verbilligten Leerfahrten ist auch für Ausländer beschränkt (Kontingent); es handelt sich zudem um eine Uebergangsregelung zwischen 2001 – 2004.
- **Die ASTAG behauptet:** Nach dem ersten Scheitern der Verhandlungen sei aus dem Bundeshaus durchgesickert, dass die Schweiz bereit wäre, den Transit nur nach Nutzlast zu besteuern, so dass die Leerfahrten abgabefrei wären.
Richtig ist: Die Verhandlungen sind nie gescheitert. Eine Besteuerung nach Nutzlast steht nicht zur Diskussion, als Basis gilt das zulässige Gesamtgewicht eines Fahrzeuges, unabhängig davon ob es voll oder leer ist.
- **Die ASTAG behauptet:** Für den Transit sei das Ablesen der landesüblichen Tachographen vorgesehen, während die Schweizer Fahrzeuge ein zusätzliches ca. 2000 Fr. teures Kilometer-Erfassungsgerät einbauen müssen.
Richtig ist: Sowohl für Ausländer wie auch für Schweizer erfolgt das Inkasso der LSVA nach dem Deklarationsprinzip. Es wird ein Erfassungsgerät entwickelt, welches im Zugfahrzeug die gefahrenen Kilometer automatisch erfasst und somit insbesondere dem Transporteur die Deklaration der LSVA vereinfacht und viel Zeit spart. Der Preis dieser Geräte wird jedoch keinesfalls so hoch sein wie von der ASTAG behauptet. Auch ausländische Fahrzeuge können dieses Gerät einbauen. Ist dies nicht der Fall, werden die LSVA-pflichtigen km mittels einer Formularlösung erhoben, was jedoch ein Anhalten an der Grenze erforderlich macht.

LSVA: Schutz vor Lastwagen-Lawine

Im Transitabkommen hat die Europäische Union der Schweiz die Beibehaltung der 28-Tonnen Limite bis zum Jahr 2004 zugestanden. Im Rahmen der bilateralen Verhandlungen ist nun mit Blick auf das Auslaufen des Transitabkommens die Erhöhung der Gewichtslimite auf 40 Tonnen vorgesehen. Gleichzeitig erhält die Schweiz das Recht, mit flankierenden Massnahmen die negativen Auswirkungen dieser Neuerung auszugleichen. Ohne solche flankierenden Massnahmen hätte die Erhöhung der Gewichtslimiten gravierende Konsequenzen:

- Die Fahrleistung des Schwerverkehrs, d.h. die Zahl der von schweren Nutzfahrzeugen zurückgelegten Kilometer würde gesamtschweizerisch weiterhin stark zunehmen, im Transitverkehr durch die Alpen würde sie sich sogar vervierfachen.
- Gleichzeitig würde entlang dieser Transitstrecken die Belastung mit den gesundheitsschädigenden Stickoxiden (sie sind eine Vorläufersubstanz von Ozon) um das Sechsfache zunehmen
- Die Strassen würden zusätzlich belastet; deutliche Kosten für die Verstärkung des Strassenbelags wären die Folge.
- Im Schienenverkehr würde ein massiver Nachfrageeinbruch resultieren, im Transitverkehr durch die Alpen ginge die Bedeutung der Schiene praktisch ganz verloren. Verbunden mit diesem Nachfrageeinbruch wäre der Verlust von bis zu 5'000 Arbeitsplätzen bei der Bahn.

Wichtigste flankierende Massnahme zur Verhinderung dieses Szenarios ist die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe, kurz **LSVA**. Bei Zulassung der 40 Tonnen Limite bewirkt sie dass:

- Das Wachstum der Fahrleistung des Schwerverkehrs stark gebremst wird. Wird parallel zur Einführung der LSVA das Angebot auf der Schiene entsprechend verbessert, kann der Transitverkehr auf der Strasse sogar wesentlich reduziert werden.
- Die Stickoxidemissionen des Schwerverkehrs gesamtschweizerisch um 30% abnehmen und sich die Belastung auf den Transitstrecken stabilisiert.
- Zusätzliche Kosten für die Verstärkung des Strassenbelags vermieden werden können
- Die Bahn ihren Anteil im Binnen- und im Import- Exportverkehr halten und im Transitverkehr sogar ausbauen kann. Damit können auch die Arbeitsplätze im Schienengüterverkehr erhalten werden.

Fazit: Die Schweiz braucht ein Abkommen mit der Europäischen Union. Dazu muss sie spätestens nach Ablauf des Transitabkommens die Gewichtslimite für schwere Lastwagen auf 40 Tonnen erhöhen. Ohne flankierende Massnahmen hätte diese höhere Gewichtslimite für die Schweiz gravierende Konsequenzen und würde deshalb von der Bevölkerung nicht akzeptiert. Wichtigster Bestandteil dieser flankierenden Massnahmen ist die LSVA. Mit ihr kann die Bahn ihre Situation halten oder sogar Anteile hinzugewinnen, zusätzliche Strassenkosten werden vermieden und die Umweltsituation verbessert. Damit werden auch die notwendigen Voraussetzungen zum Abschluss des bilateralen Abkommens mit der EU geschaffen.

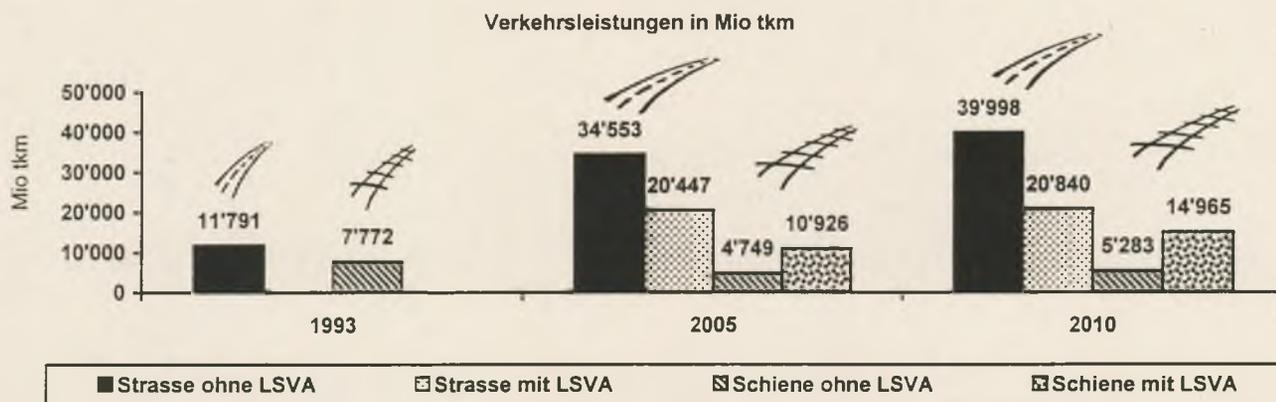
LSVA: BRINGT DIE GÜTER AUF DIE SCHIENE

In verschiedenen Abstimmungen hat sich das Volk für eine Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene ausgesprochen. Die angestrebte Verkehrsverlagerung ist zur Verbesserung der Umweltsituation und zur Entlastung unseres Strassennetzes unerlässlich.

Im Hinblick auf einen erfolgreichen Abschluss der bilateralen Verhandlungen und auf bereits bestehende internationale Abkommen ist die Schweiz bestrebt, diese Verlagerung mit marktwirtschaftlichen Mitteln, wie der LSVA, zu erreichen. Besondere Anstrengungen sind dabei im alpenquerenden Güterverkehr erforderlich. Einerseits besteht hier mit der Alpeninitiative eine besonders ehrgeizige Zielvorgabe, andererseits ist in diesem Bereich das Potential für eine Verlagerung auf die Schiene vorhanden. Die Anhebung der Gewichtslimite ohne Einführung der LSVA würde für die Bahn, insbesondere im alpenquerenden Güterverkehr, sehr starke Einbrüche bringen.

Verlagerungswirkung der LSVA

Der Vergleich der Verkehrsleistungen auf der Strasse und der Schiene zeigt die Wirksamkeit der kombinierten Massnahme LSVA und Erhöhung der Gewichtslimite auf 40 t.



Mit der LSVA:

Auch mit einer LSVA wird der Güterverkehr auf der Straße weiter wachsen. Mit der LSVA wird heutiger Umwegverkehr wieder über die Schweiz fahren, aber dann zu einem gerechteren Preis und zu einem grösseren Teil auf der Schiene. Die Verkehrsleistungen (tkm) werden zwar bis 2010 um rund 75% zunehmen. Wegen der Zulassung der 40-Töner werden aber die gefahrenen Kilometer (Fzkm) nur um knapp 20% zunehmen. Hingegen wird der Schienengüterverkehr dank der LSVA um rund 50% zunehmen.

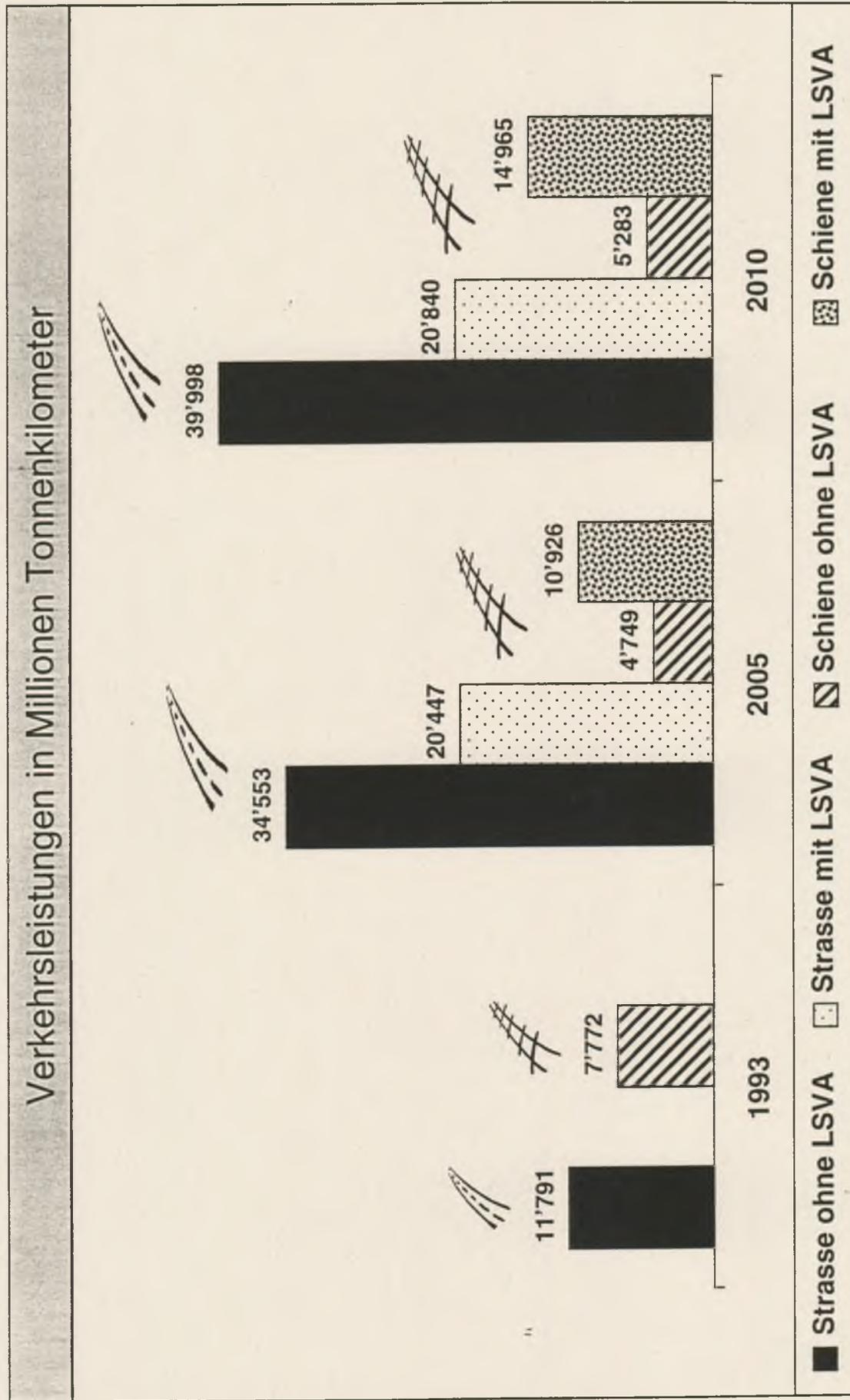
Ohne LSVA:

Ohne LSVA würden der ganze Zuwachs und die ganze Rückverlagerung des Umwegverkehrs auf der Strasse stattfinden (+240% bis 2010). Die Verkehrsleistungen auf der Schiene würden gegenüber heute stark zurückgehen. Die Strassen würde über ihre Kapazitätsgrenze hinaus belastet werden.

Fazit

Nur mit der Einführung der LSVA kann die Voraussetzung zur Verkehrsverlagerung geschaffen werden. Ohne LSVA wäre das schweizerische Strassennetz bei Anhebung der Gewichtslimite in Kürze von den schweren ausländischen Lastwagen verstopft, die aufgrund der günstigsten Durchfahrtspreise Europas ihren Weg über die Schweiz wählen werden. Die Bahn würde diesem unerbittlichen Konkurrenzdruck nicht standhalten können und ins Abseits verdrängt. Der Bahngüterverkehr würde sich zusätzlich auf die Strasse verlagern. Der Verkehrsinfarkt und die damit verbundene Verschlechterung der Umweltsituation in der Schweiz wären vorprogrammiert.

LSVA: Verlagerung von der Strasse auf die Schiene



LSVA: Weniger Lärm

1. Ausgangslage

Strasse und Schiene verursachen Lärm, welcher zum Teil die zulässigen Grenzwerte überschreitet. Von übermässigem Strassenlärm sind indessen in der Schweiz rund sechs mal mehr Wohnungen betroffen als von übermässigem Schienenlärm.

Aussagekräftiger ist allerdings die spezifische Lärmbelastung, bei der auch der Auslastungsgrad der Verkehrsträger eine wichtige Rolle spielt. Denn dabei wird die Umweltbelastung pro transportierte Tonne verglichen.

Im heutigen Mittel schneidet die Bahn bei der spezifischen Lärmbetrachtung pro Tonnenkilometer grundsätzlich besser ab als die Strasse. In Zukunft wird die Bahn noch leiser, weil sie bedeutende Potentiale zur Lärmreduktion bei der Sanierung des Rollmaterials aufweist. Dieses Potential hat der Strassengüterverkehr nicht in diesem Ausmass. Die Strasse wird künftig je transportierter Tonne ihre Lärmbelastung um rund einen Drittel senken, aber noch eine doppelt so hohe Lärmbelastung verursachen wie die Bahn.

Spezifische Lärmbelastung von Strasse und Schiene im Güterverkehr

Verkehrsmittel Güterverkehr	Zeitpunkt	Spezifische Lärmimmission je tkm ¹⁾
Lastwagen	Heute	100
	Zukunft (40t-Limite mit LSVA)	70
Bahn	Heute	87
	Zukunft	35

¹⁾ indiziert auf Lastwagen = 100 = 52m²/tkm über 60 dB(A)/h belärmte Fläche

2. Wirkungen der LSVA

Die LSVA vermindert den Lärm von Strasse und Schiene in mehrfacher Hinsicht:

- Sie ebnet den Weg zu höheren Lastwagengewichten. Die gleiche Gütermenge kann mit weniger Lastwagen befördert werden – das vermindert den Lärm des Schwerverkehrs.
- Sie berücksichtigt die Schadstoff-Emissionen der Lastwagen – das führt zu einer schnelleren Umstellung auf neue Lastwagen, welche auch weniger Lärm verursachen.
- Sie fördert die Verlagerung auf die Schiene – das vermindert den Strassenlärm ebenfalls.

3. Fazit

- 6mal mehr Wohnungen in der Schweiz werden durch den Strassenlärm belastet als durch den Schienenlärm.
- Bezogen auf die transportierte Tonne ist die Bahn grundsätzlich weniger lärmig als die Strasse.
- Beim Strassengüterverkehr verursachen 40-Töner pro Tonnenkilometer (bei besserer Auslastung) weniger Lärm als 28-Töner.
- Die LSVA hilft mit:
 - die Auslastung des Strassenverkehrs zu verbessern und damit den spezifischen Strassenlärm um rund einen Drittel zu senken;
 - die Marktchancen der lärmgünstigeren Bahn zu verbessern.

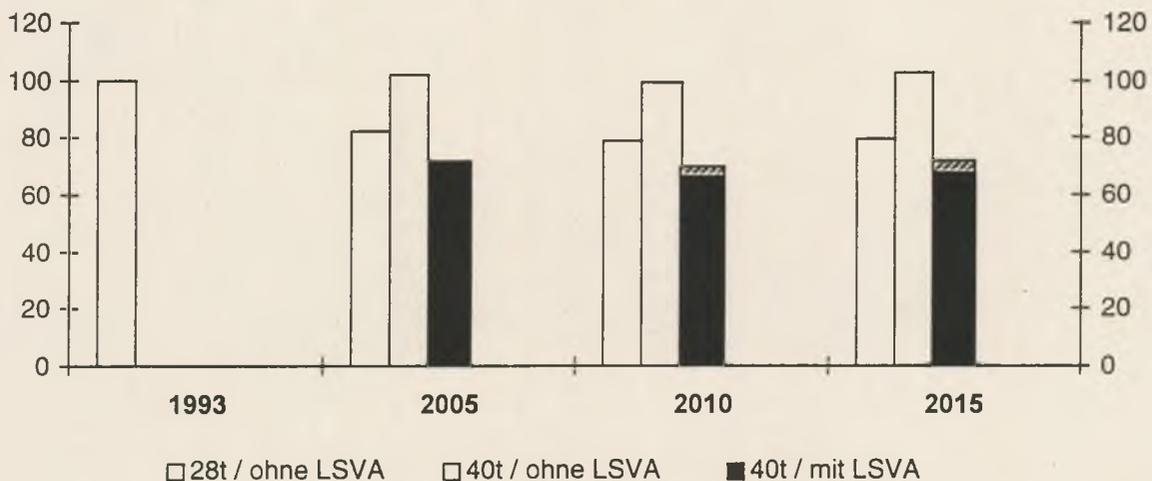
LSVA: bessere Luft

Reduktion der NO_x-Emissionen dank LSVA und 40t-Limite

Wenn das zulässige Gesamtgewicht auf 40 Tonnen angehoben und gleichzeitig die LSVA auf 2,7 Rp/tkm erhöht wird, so wird mit dieser kombinierten Massnahme das Niveau der Stickoxid-Emissionen des **gesamten Schwerverkehrs** im Jahr 2005 gegenüber heute um 30% reduziert.

Beim **Transitverkehr** würden die Stickoxid-Emissionen bis im Jahr 2010 etwa das heutige Niveau wieder erreichen. Hingegen würde eine uneingeschränkte Öffnung für 40 Tonnenfahrzeuge ohne LSVA die Belastung entlang der Transitachsen versechsfachen.

Relative NO_x-Emissionsentwicklung ganze Schweiz



Fazit

- **Mit LSVA** und der Zulassung der 40 -Tonnenlimite werden die Stickoxid-Emissionen des Schwerverkehrs
 - **gesamtschweizerisch** um 30% abnehmen (gegenüber 1993)
 - auf den **Transitachsen** bis 2010 wieder etwa auf den Stand von 1993 zurückgehen
- **Ohne LSVA** und bei Zulassung der 40 – Tonnenlimite würden die Stickoxid-Emissionen des Schwerverkehrs
 - **gesamtschweizerisch** gegenüber 1993 nicht gesenkt werden können
 - auf den **Transitachsen** sogar um das sechsfache zunehmen. Dies wäre umweltmässig inakzeptabel. Zudem würde die starke Zunahme des Schwerverkehrs zu einer eigentlichen Infarktsituation auf der Transitstrecken führen.
- Bei den anderen Schadstoffen wie Partikel und Kohlendioxid (CO₂) ist die Situation **ohne LSVA** ebenfalls wesentlich schlechter als **mit LSVA**.

Auskunft: Herr Dr. Chr. Küng, Leiter Dienst für Gesamtverkehrsfragen, Tel. 031/322 55 68

Stand: 25.6.98

LSVA: Weniger Stau

1. Ausgangslage

Aufgrund der offiziellen Staustatistiken, welche seit 1993 vom Bundesamt für Strassen geführt werden, sind die wichtigen Stauereignisse und damit im wesentlichen auch die Stautunden auf dem schweizerischen Strassennetz bekannt.

Seit 1993 nehmen diese Stauereignisse zu. Waren es damals noch rund 920 Stauereignisse, so stieg diese Zahl 1994 auf knapp 1'500, 1995 auf rund 1'700 und 1996 auf rund 2'000 an. Diese Tendenz hat sich auch 1997 fortgesetzt.

Belief sich die Staudauer 1993 noch auf rund 2'400 Stunden, so stieg sie 1994 auf 3'300 Stunden und 1995 auf knapp 4'400 Stunden. 1996 blieben die Anzahl Stautunden mit 4'200 in etwa konstant.

2. Warum und wem schadet der Stau?

Staus entstehen primär durch zeitliche Spitzenbelastungen, Unfälle und Baustellen. Mitverantwortlich für die Entstehung von Baustellen sind die Lastwagen (Spurrinnen, Belagssanierungen). Baustellen führen zu höherem Energieverbrauch, zu zusätzlichen Umweltschäden und zu Unfällen mit entsprechenden Kostenfolgen.

Der grösste Teil der Kosten besteht aus Zeitverlusten, welche die Automobilisten und die Transporteure erleiden. In der Schweiz betragen diese Kosten rund 1'100 Mio. Franken jährlich. Dazu kommen Energie- Umwelt- und Unfallkosten von nochmals rund 100 Mio. Franken.

Die Kosten werden primär von den Verkehrsteilnehmern selbst getragen. Allerdings zeigt das bedeutende Ausmass dieser Kosten an, dass die Staus auf den Strassen auch zu wesentlichen Effizienzverlusten für die schweizerische Volkswirtschaft führen.

Auf Autobahnen werden rund 37% der Kapazitäten vom Schwerverkehr genutzt. Die Überlastung zu Spitzenzeiten geht also zu einem guten Teil auf das Konto des Schwerverkehrs.

3. LSVA reduziert Staus

Mit der Einführung der LSVA und der damit verbundenen Erhöhung des Gesamtgewichtes wird das Wachstum des Schwerverkehrs massgebend auf die Schiene verlagert. Das Wachstum der Fahrleistung des Strassenschwerverkehrs wird damit wesentlich gebremst. Ohne LSVA würde die Strasse rasch bis über ihre Kapazitätsgrenze belastet, Zahl und Dauer der Staus würden weiterhin stark zunehmen. Dauerstaus, wie sie zum Teil aus dem Ausland bekannt sind, würden bald einmal zum Alltag gehören.

4. Fazit

- Nur mit der LSVA stellen wir sicher, dass der Strassengüterverkehr nicht noch mehr von den knappen Strassenkapazitäten für sich beansprucht.
- Ohne LSVA würde das ganze Verkehrswachstum (inkl. Rückverlagerung des Umwegverkehrs aus Frankreich und Österreich) ausschliesslich auf der Strasse stattfinden. Der Dauerstau würde zum Alltag gehören. =

LSVA: KANTONE PROFITIEREN.

1. Namhafte Kantonsbeteiligung

Die Kantone erhalten einen Drittel des Nettoertrags der LSVA. Das bedeutet einen Ertragsanteil an der LSVA in der Grössenordnung von 250 Mio. Franken (bei 1,6 Rp.) und von 500 Mio. Franken (bei 2,5 Rp.). In diesen Beträgen ist ein Anteil zugunsten der Berg- und Randgebiete inbegriffen.

2. Berücksichtigung der Berg- und Randgebiete

Sowohl der Verfassungsartikel als auch das Gesetz zur LSVA verlangen eine besondere Berücksichtigung der Berg- und Randgebiete bei der Verteilung der Erträge. Diesem Auftrag wird Folge geleistet, indem die von der LSVA besonders betroffenen Gebiete (z.B. Kanton GR) vorab einen Teil des Kantonsdrittels erhalten; bei der nachfolgenden Verteilung werden sie wie die übrigen Kantone berücksichtigt. (Details folgen in einem separaten Infoblatt).

3. Verteilungskriterien

Grundsätzlich lehnen sich die vorgesehenen Kriterien an diejenigen zur Verteilung der Mineralölsteuererträge an. Das Kriterium der kantonalen Finanzkraft fällt jedoch weg, dafür kommt die Bevölkerung wegen ihrer Betroffenheit durch die externen Auswirkungen des Schwerverkehrs zum Zuge. Denn es sind schliesslich die Einwohnerinnen und Einwohner dieses Landes, die unter den negativen Auswirkungen des Schwerverkehrs zu leiden haben. Die Besonderheiten der LSVA, vor allem die verursachergerechte Anlastung der externen Strassenkosten, führen zu einer anderen Gewichtung. In dieser Hinsicht kann man von einem Lastenausgleich sprechen. Neben dem Hauptkriterium der Bevölkerung berechnen sich die Beiträge an die Kantone nach:

- der Länge der dem Motorfahrzeugverkehr geöffneten Strassen;
- den Strassenlasten der Kantone;
- der steuerlichen Belastung des Motorfahrzeugverkehrs.

4. Verwendung der Erträge

Das Gesetz zur LSVA sieht eine Verwendung der Erträge durch die Kantone vor, die vor allem für Zwecke in Zusammenhang mit dem Strassenverkehr stehen (z.B. Bau und Unterhalt von Strassen). Aufgrund der föderalistischen Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen haben die Kantone im übrigen einen grossen Spielraum (etwa Ausgleich der von ihnen getragenen ungedeckten Kosten auf den Gebieten der Volksgesundheit, des Landschaftsschutzes, der Waldpflege, des öffentlichen Regional- und Agglomerationsverkehrs, usw.).

Dazu einige Beispiele, wo effiziente Massnahmen zur Reduktion von bestehenden externen Kosten ergriffen werden könnten:

- Sanierung von Gebäuden und Denkmälern (Lärm, Verschmutzung, diverse vom Verkehr verursachte Schäden)
- Lärmschutzmassnahmen entlang von Strassen
- Vorhaben für eine bessere Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer (insbesondere der Schwächeren).

Zur aktiven Vermeidung von externen Kosten können die Kantone insbesondere den öffentlichen Regional- und Agglomerationsverkehr fördern; die neuen Mittel liefern damit einen gewissen Ausgleich für die vorgesehene Kürzung der Bundesbeteiligung an den OeV.

MEDIENMITTEILUNG

Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA): Millionen für die Kantone

Jetzt steht fest, wieviel Geld die Kantone aus dem LSVA-Ertrag erhalten sollen. Eine Arbeitsgruppe hat einen Verteilschlüssel erarbeitet, der den Kantonen zur Stellungnahme unterbreitet wird. Besonders berücksichtigt werden die Berg- und Randgebiete.

Die Kantone erhalten einen Drittel des Ertrags der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe. Bei Einnahmen von voraussichtlich 750 Millionen Franken im Jahr 2001 erhalten sie einen Betrag von 250 Millionen Franken und bei Einnahmen von voraussichtlich 1,5 Milliarden Franken im Jahr 2005 einen Betrag von 500 Millionen Franken.

Zur Verteilung des Kantonsdrittels an die einzelnen Kantone hat das Generalsekretariat des UVEK eine Arbeitsgruppe eingesetzt. In dieser haben Vertreter von verschiedenen Kantonen massgeblich mitgewirkt. Die Arbeitsgruppe hat ihren Auftrag am 22. Juni 1998 mit folgenden Ergebnissen abgeschlossen:

Gemäss Verfassungs- und Gesetzesbestimmung werden die Auswirkungen der Abgabe in Berg- und Randgebieten besonders berücksichtigt. Der Anteil, der deswegen vorab an die Kantone mit Berg- und Randgebieten geht, beträgt zwischen 50 und 62,5 Millionen Franken im Jahr 2001 bzw. zwischen 100 und 125 Millionen Franken im Jahr 2005. Von dieser Regelung profitieren insbesondere jene Kantone, die mit der Bahn schlecht erschlossen sind, grosse Distanzen zu Wirtschaftszentren aufweisen und in denen 40-Töner nur beschränkt verkehren können.

Darüber hinaus hat die Arbeitsgruppe die gesetzlich vorgesehen Kriterien für Verteilung an die Kantone gewichtet. Sie hat sich nach eingehenden Diskussionen auf folgende Gewichtungen geeinigt: Strassenlänge 20%, Strassenlasten 20%, Bevölkerung 50%, Motorfahrzeugsteuern 10%. Die starke Gewichtung der Bevölkerung ergibt sich aus ihrer Betroffenheit durch die externen Auswirkungen des Schwerverkehrs (ungedekte Gesundheitskosten, Lärm- und Unfallkosten, Kosten von Gebäudeschäden).

Die Anteile der einzelnen Kantone am Ertrag der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe sind aus der beiliegenden Tabelle ersichtlich. Bei den Beträgen ergeben sich vorläufig noch Bandbreiten. Diese sind darauf zurückzuführen, dass gemäss Beschluss der Arbeitsgruppe noch offen ist, ob die vorab-Anteile der Berg- und Randgebiete eher 20 oder 25 Prozent betragen sollen.

Diese Ergebnisse dienen als Grundlage für die Verordnung zur leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe. Die Kantone wurden orientiert; sie werden vor der definitiven Festlegung Gelegenheit haben, sich bei der Vernehmlassung zur Verordnung zu äussern.

Bern, 24. Jun. 98

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie, Kommunikation

Pressedienst

Auskunft: Ulrich Sieber, Pressesprecher UVEK, Tel. 031/322 55 48

PRESSEMITTEILUNG

Astag-Berechnungen sind falsch

Die Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) wird die Haushalte mit maximal 11 bis 55 Franken jährlich belasten. Die heute vom Lastwagenverband Astag erneut vorgebrachten 500 Franken sind falsch. Diese Zahl basiert auf Annahmen, die einer näheren Prüfung nicht standhalten.

Der Dienst für Gesamtverkehrsfragen des Eidg. Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek) kommt zum Ergebnis, dass die LSVA die privaten Haushalte nur geringfügig belasten wird. Seine Berechnungen basieren auf folgenden Eckwerten:

- Die Durchschnittsausgaben eines schweizerischen Haushalts betragen 81'432 Fr. (Statistisches Jahrbuch der Schweiz 1998)
- 26 Prozent der Ausgaben eines Haushalts enthalten Transportkosten für Konsumgüter (21'172 Fr). ("Marktwirtschaftliche Massnahmen im Agglomerationsverkehr: Soziale Gerechtigkeit und politische Akzeptanz", Bericht 63 des NFP Stadt und Verkehr, November 1993, S. 98)
- Die Transportintensität beläuft sich auf 5 Prozent. Diese Annahme wurde bewusst hoch angesetzt; bei Nahrungsmitteln bspw. betragen die Transportkosten nur 3,2 Prozent. ("Auswirkungen der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe und der Ablösung der Gewichtslimite im Strassengüterverkehr", Schlussbericht Ecoplan, Juni 1997, S. 93)
- Die Transportausgaben eines Haushalts für Konsumgüter betragen demzufolge 1059 Fr (5 Prozent von 21'172 Fr).
- Bei einer LSVA von 2,5 Rp/tkm steigen die Transportkosten im Durchschnitt um 1 Prozent, bei einer LSVA von 3 Rp/tkm um 5 Prozent. (Schlussbericht Ecoplan, S. 44)

Fazit: Die schweizerischen Haushalte werden durch die LSVA jährlich mit 11 Franken (1 Prozent von 1059 Fr) bzw. maximal 55 Franken (5 Prozent von 1059 Fr) belastet.

Die Astag hält nach wie vor an einer Mehrbelastung von 500 Franken pro Haushalt fest. Ihre Berechnung basiert jedoch auf weitgehend unrichtigen Annahmen:

- Astag-Annahme 1: LSVA-Ertrag = 1'800 Mio Fr
Die Zahl entspricht dem Ertrag einer LSVA von 3 Rp/tkm. Aufgrund der Vereinbarung von Zürich-Kloten (Transitgebühr von 330 Fr) liegt heute die Obergrenze bei 2,7 Rp/tkm. Der Bundesrat kann zudem die LSVA für Lastwagen unter 28 Tonnen Gesamtgewicht tiefer ansetzen. Aufgrund von Art. 4 kann er ausserdem Ausnahmen und Befreiungen vorsehen. Realistischerweise ist deshalb von einem Gesamtertrag von 1'500 Mio Fr auszugehen.

LSVA: Auswirkungen auf private Haushalte (1)

Die LSVA wirkt sich praktisch nicht auf die Konsumentinnen und Konsumenten aus. Der Gesetzgeber hat die Bandbreite für die Abgabesätze so gewählt, dass diese die Auswirkungen einer höheren Gewichtslimite in etwa kompensieren. Dies lässt sich mit nachfolgender Berechnung belegen.

Berechnung der Auswirkungen

Massgebend sind folgende Elemente:

1. Auswirkung der Erhöhung der Gewichtslimite auf 40 Tonnen auf die Transportkosten im Güterverkehr
2. Auswirkung einer LSVA von 2,5 Rp./tkm auf die Transportkosten im Güterverkehr; oder einer LSVA von 3 Rp./tkm
3. Auswirkung der Transportkosten auf die Verbrauchsausgaben der privaten Haushalte

1. Die Einführung der 40t-Limite wird die **Transportkosten** im Binnenverkehr um **18% senken** (Produktivitätsgewinn der Transportbranche).
2. a) Dagegen wird eine **LSVA von 2,5 Rp./tkm** die Transportkosten um **19% erhöhen**.
→ Mit der Zulassung der 40t-Limite und einer LSVA von 2,5 Rp./tkm werden die **Transportkosten** somit um lediglich **1% steigen**.
2. b) Eine **LSVA von 3 Rp./tkm** wird die Transportkosten um **23% erhöhen**.
→ Bei einem gesetzlich höchstzulässigen Abgabesatz von 3 Rp./tkm würde die **Erhöhung der Transportkosten** also **5%** betragen.

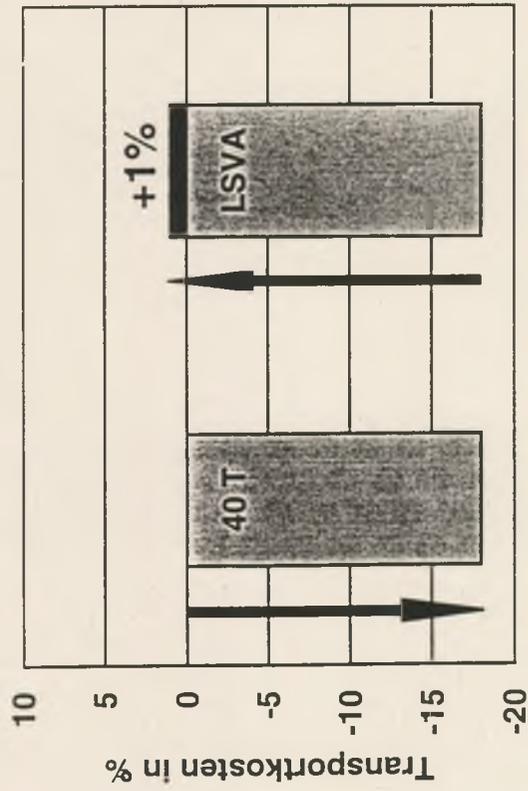
Quelle: «Auswirkungen der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) und der Ablösung der Gewichtslimite im Strassengüterverkehr», Schlussbericht Ecoplan, Bern/Altdorf, Juni 1997

LSVA: Auswirkungen auf private Haushalte (1)

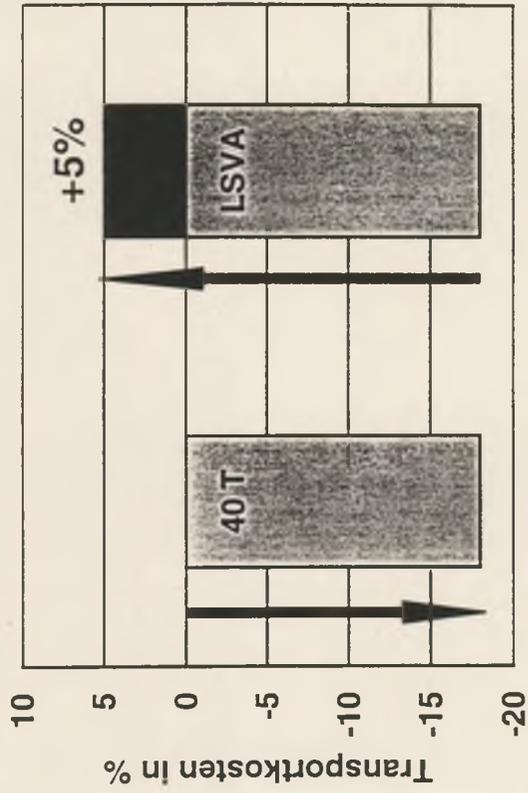
massgebende Elemente:

- Erhöhung der Gewichtslimite auf 40 Tonnen
- LSVA 2.5 Rp./tkm oder 3 Rp./tkm
- Verbrauchsausgaben + Transportkosten

LSVA 2.5 Rp.



LSVA 3 Rp.



LSVA: Auswirkungen auf private Haushalte (2) Verbrauchsausgaben privater Haushalte

Ein durchschnittlicher schweizerischer Privathaushalt verwendet **jährlich 58'000 Franken** für **Verbrauchsausgaben** (Totalausgaben: 81'432 Fr.). In diesen Ausgaben sind **rund 1100 Franken Transportkosten enthalten**. Dies entspricht **weniger als 2%** der Verbrauchsausgaben eines Haushalts. Die LSVA wird also diesen geringen Anteil unserer Verbrauchsausgaben tangieren.

- Wenn die Transportkosten nun um **1%** zunehmen (gilt bei einer LSVA von 2,5 Rp./tkm), so bringt dies eine mögliche **Verteuerung** von **jährlich 11 Franken** pro Haushalt.
- Bei einer Zunahme der Transportkosten um **5%** (LSVA von 3 Rp./tkm) würden die Budgets der privaten Haushalte **jährlich mit 55 Franken** zusätzlich belastet.

Fazit: Selbst beim gesetzlich höchstzulässigen Abgabesatz von 3 Rp./tkm ist die Behauptung der LSVA-Gegner um einen Faktor 10 zu hoch gegriffen (muss eine Null gestrichen werden!).

Auf der anderen Seite entlastet die LSVA die Umwelt und trägt dazu bei, die Modernisierung der Bahnen zu finanzieren. Diese Vorteile überwiegen die geringe Mehrbelastung der privaten Haushaltsbudgets bei weitem.

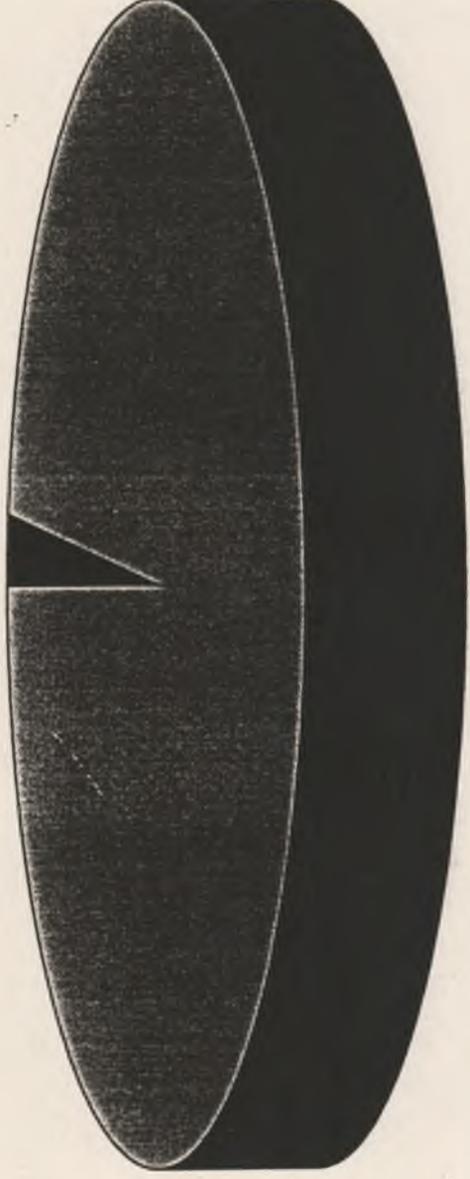
Quellen.

- Statistisches Jahrbuch der Schweiz 1998
- «Marktwirtschaftliche Massnahmen im Agglomerationsverkehr: Soziale Gerechtigkeit und politische Akzeptanz», Bericht 63 des NFP Stadt und Verkehr, November 1993

LSVA: Verbrauchsausgaben private Haushalte (2)

Fr. 58'000/Jahr

davon Fr. 1'100 Transportkosten



- LSVA 2.5 Rp./tkm $\xrightarrow{+1\%}$ Fr. 11.-/Jahr
- LSVA 3.0 Rp./tkm $\xrightarrow{+5\%}$ Fr. 55.-/Jahr

Wer bezahlt die LSVA?

Die kurze Antwort lautet: Sicher nicht die Konsumenten und Konsumentinnen, wie uns dies die ASTAG glauben machen will (siehe kleinstes Kuchenstück!).

Die etwas ausführlichere Antwort lautet: Realistischerweise ist von einem **Gesamtertrag der LSVA von 1.5 Milliarden Franken** auszugehen. Diesen «Kuchen backen» drei Bäcker:

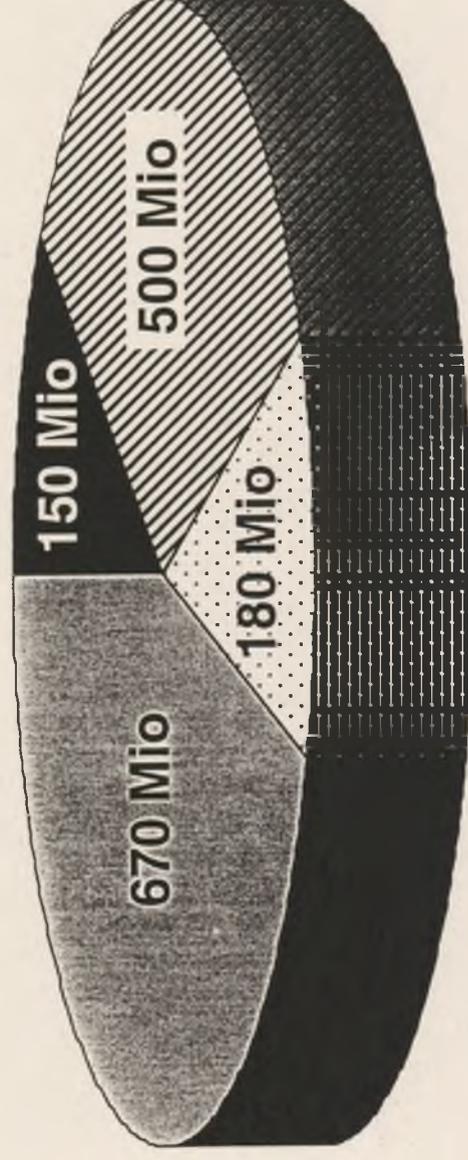
- **Wegfall der PSVA:** Mit der Einführung der LSVA **entfällt die heutige pauschale Schwerverkehrsabgabe (PSVA)**. Das heisst, die **Wirtschaft** wird um **180 Mio Franken entlastet**.
- **Einen Drittel** des Ertrages – **rund 500 Mio Franken** - erbringen **die ausländischen Transporteure**. Schon heute bezahlen die ausländischen Lastwagen 24% an die pauschale Schwerverkehrsabgabe (PSVA). Mit der Erhöhung der Gewichtslimite wird dieser Anteil künftig stark zunehmen.
- **Durch die Erhöhung der Gewichtslimite auf 40 Tonnen** erzielt die **Wirtschaft/Transportwirtschaft Kosteneinsparungen, die in etwa dem Umfang entsprechen, den die LSVA ausmacht**, nämlich **rund 670 Mio Franken**. In diesem Zusammenhang spricht man von den sog. **Produktivitätsgewinnen** der Transportbranche.
- Die **privaten Haushalte** werden – unter der **Maximalannahme** (dh. bei einem gesetzlich höchstzulässigen LSVA-Abgabesatz von 3 Rp/tkm), dass die LSVA ihre Budgets mit zusätzlichen 55 Fr. pro Jahr belasten wird – **rund 150 Mio Franken** beisteuern (2.85 Mio Haushalte x 55 Fr.). Bei der **realistischeren** Zusatzbelastung von 11 Fr. jährlich pro Haushalt verkleinert sich dieser Anteil nochmals, und zwar auf **rund 32 Mio Franken** (2.85 Mio Haushalte x 11 Fr.).

Fazit: Wir als Konsumentinnen und Konsumenten haben von der LSVA wenig bis nichts zu «befürchten». Die LSVA trägt jedoch zur Entlastung unserer wertvollen Umwelt bei und verhilft uns und unseren Nachkommen zu einer besseren Lebensqualität.

Wer bezahlt die LSVA ?

Gesamtertrag LSVA 1.5 Mrd. Franken

- private Haushalte
- ▨ Ausland
- ▤ PSVA
- ▣ Wirtschaft



Wirtschaft: Kompensation durch 40t-Limite

LSVA: MEHR ARBEITSPLÄTZE

Die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) sichert Arbeitsplätze in der Schweiz.

Das erwartete Wachstum der Wirtschaft und die entsprechend zunehmenden Transportaktivitäten werden dafür sorgen, dass die LSVA in Kombination mit der Erhöhung der Gewichtslimite zu einem Wachstum der Arbeitsplätze führen wird. Dies geschieht nicht nur im Strassentransportgewerbe, sondern auch im Bereich der Bahnen, Bauwirtschaft, Exportwirtschaft und damit auch in der ganzen Schweiz.

Die Gründe dafür sind:

- Nur mit der LSVA bleiben auch die Arbeitsplätze im Schienengüterverkehr erhalten. Ohne LSVA werden diese Arbeitsplätze (ca. 5'000) in kurzer Zeit verschwinden.
- Mit der LSVA wird die Finanzierung der NEAT gewährleistet. Damit werden direkt Arbeitsplätze (rund 15'000) gesichert, respektive neu geschaffen.
- Nur mit der LSVA und der Erhöhung der Gewichtslimite wird ein Abschluss der bilateralen Verhandlungen mit der EU ermöglicht. Dieser Vertragsabschluss ist für viele Firmen, welche in den europäischen Markt exportieren, sehr wichtig, weil er ihnen einen fairen Marktzugang ohne Hindernisse ermöglicht. Damit werden auch in der Exportwirtschaft Arbeitsplätze erhalten und neue geschaffen.
- Der Abschluss der bilateralen Verträge wird sich positiv auf das Wirtschaftswachstum auswirken. Mit einem höheren Wirtschaftswachstum ist ein erhöhter Warenaustausch verknüpft. Da die Strasse auch nach Einführung der LSVA der wichtigste Verkehrsträger bleiben wird, werden auch mehr Arbeitsplätze im Strassengüterverkehr entstehen.
- Gemäss Ecoplan waren¹ 1991 rund 75'000 Personen in der Schweiz im Strassentransportgewerbe beschäftigt. Auch nach Einführung der LSVA und der Erhöhung der Gewichtslimite wird die Zahl der Arbeitsplätze im Strassentransportgewerbe ansteigen. Zwischen heute und 2010 wird die Beschäftigung um rund 20 - 25% zunehmen.

Fazit

Direkt und indirekt hängen der Bestand und die Schaffung von neuen Arbeitsplätzen vom Ausgang der Abstimmung über die LSVA ab. Wer JA sagt zur LSVA, sagt auch JA zur nachhaltigen Erholung des schweizerischen Arbeitsmarktes. Deshalb ist es auch aus Sicht des Werkplatzes Schweiz wichtig, dass am 27. September 1998 die Chancen für mehr Arbeitsplätze in der Schweiz realisiert werden.

Auskünfte: Christian Küng, Leiter Dienst für Gesamtverkehrsfragen, Tel. 031/322 55 68 Stand: 5. 6. 1998

¹ Auswirkungen der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) und der Ablösung der Gewichtslimite im Strassengüterverkehr, Bern 1997 (GVF-Auftrag Nr. 287)

DIE LEISTUNGSABHÄNGIGE SCHWERVERKEHRSABGABE (LSVA) SCHONT DEN CARTOURISMUS.

Die eidg. Räte haben bei der LSVA aus Rücksicht auf den Tourismus eine Besserstellung der Carfahrten beschlossen. Die Abgabe wird weiterhin pauschal erhoben und nicht leistungsabhängig. Die neue Jahrespauschale von höchstens 5'000 Franken pro Jahr ist zudem in verschiedener Hinsicht zu relativieren:

- Es handelt sich um einen Maximalbetrag. Der Bundesrat kann die Abgabe tiefer ansetzen und wird zudem eine Differenzierung nach Gewichtsklassen vornehmen.
- Ein schweizerisches Busunternehmen, das eine Jahrespauschale löst, kommt bei 250 Betriebstagen auf einen maximalen Tagesansatz von 20 Franken. Das ist weniger als ein Franken pro Reisenden und Tag.
- Ausländische Gesellschaftswagen können die Abgabe in Tages- oder Monatsätzen entrichten: Die Tagespauschale dürfte sich beim höchsten Abgabesatz auf voraussichtlich 25 Franken belaufen. Auch dies bedeutet eine Abgabe von unter einem Franken pro Reisenden und Tag.
- Die heute tiefstmögliche Pauschale ist für eine Woche gültig und kostet 25 Franken. Das heisst, dass Tagesausflüge um keinen Rappen teurer werden.

Vergleich zu unsern Nachbarländern

Ein Vergleich zu unsern Nachbarländern zeigt, dass die Schweiz mit der gewählten Pauschallösung tief liegt: In Deutschland bezahlen ausländische Carunternehmen eine Mehrwertsteuerabgabe von 1,3 Pfennig pro Person und Kilometer. Für einen mit 30 Personen besetzten Car, der von Basel aus einen Tagesausflug nach Donaueschingen unternimmt, bedeutet dies 101.40 DM bzw. rund 80 Franken (260 km x 30 Personen x 1,3 Pfennig). Unter vergleichbaren Bedingungen betragen Autobahngebühren in Italien für die Strecke Chiasso – Verona retour 36'000 Lire (ca. 31 Franken) und in Frankreich für die Strecke Basel – Dijon retour 500 francs (ca. 125 Franken). In Österreich wird für die Strecke St. Margrethen – Kufstein zusätzlich zu einer Autobahnvignette von 300 Schilling (ca. 35 Franken) eine Tunnelmaut (Arlberg) von etwa 300 Schilling erhoben.

LSVA als Tourismusförderung

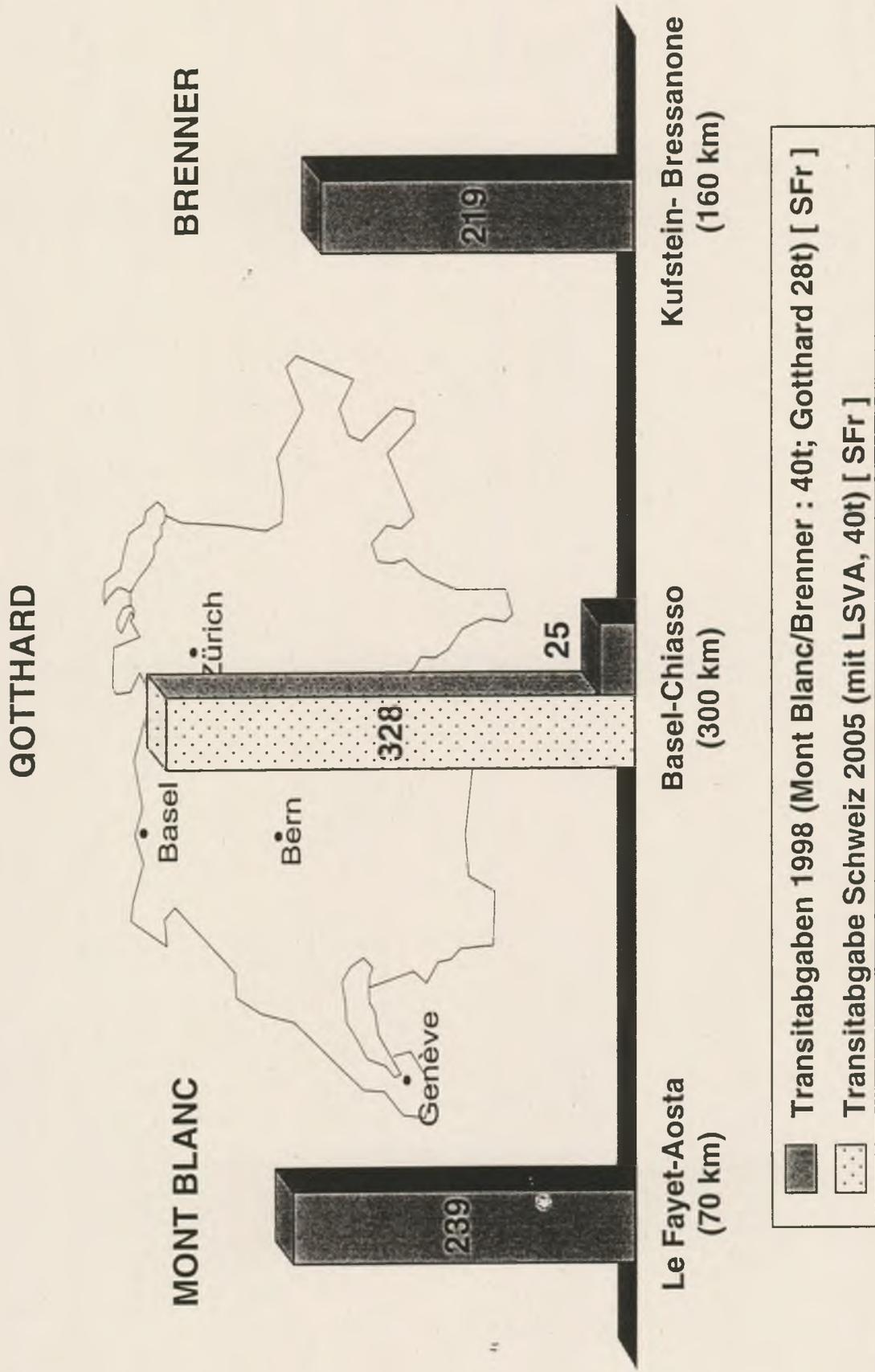
Eine geringfügige Mehrbelastung des Cartourismus ist umso eher zu rechtfertigen, als die LSVA erheblich zur Attraktivität der Schweiz als Ferien- und Reiseland beiträgt:

- Sie trägt zur Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene bei und damit zu einer Entlastung der Umwelt.
- Sie dient als Sockelabgabe für die Umsetzung der Alpeninitiative und ist damit wichtige Voraussetzung für eine intakte Alpenlandschaft.
- Sie trägt zum Gelingen der bilateralen Verhandlungen und damit zur wirtschaftlichen Konkurrenzfähigkeit der Schweiz im europäischen Umfeld bei.
- Sie trägt wesentlich zur Finanzierung bei der Modernisierung der Eisenbahnen bei, was wiederum dem Tourismus dient.

Fazit

Die vom Parlament eingebrachte Pauschallösung nimmt bewusst auf die Tourismusbranche Rücksicht. Boykott-Drohungen ausländischer Carunternehmen sind unverständlich, da Carfahrten auch in Zukunft in der Schweiz günstig sein werden.

Transitabgaben am Mont Blanc, St. Gotthard und Brenner



LSVA: Gleichziehen mit Mont Blanc und Brenner

Heutiger Zustand: 28t-Limite und keine LSVA in der Schweiz

Für eine Transitfahrt durch die Schweiz von Basel nach Chiasso über den St. Gotthard (entspricht 300 km) bezahlt der Schwerverkehr **heute (28t)** lediglich eine Abgabe in der Höhe von **25 Franken** (pauschale Schwerverkehrsabgabe). Die Fahrt in Richtung Süden oder zurück via Mont Blanc oder Brenner beträgt ein Vielfaches mehr.

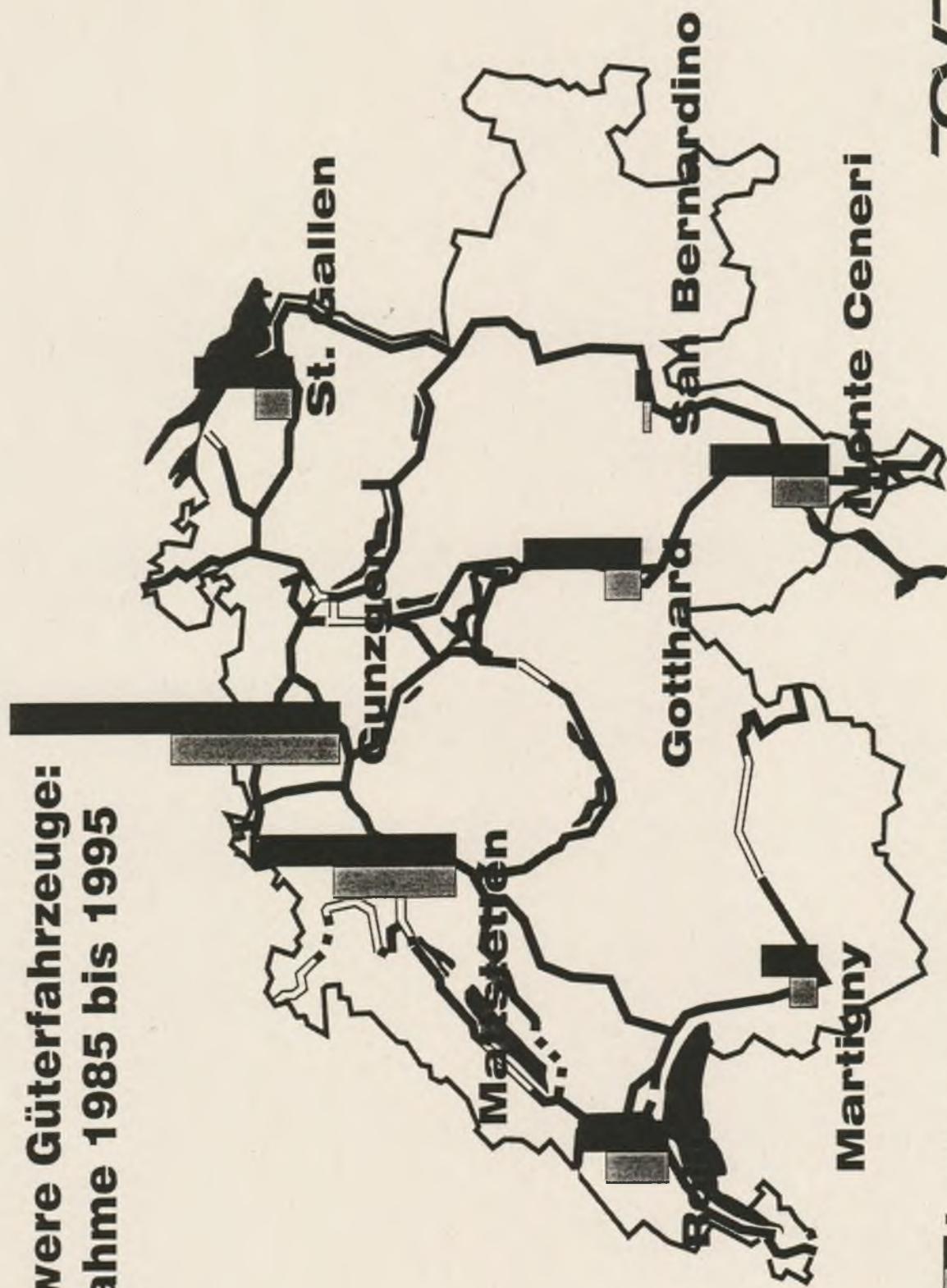
Zustand 2005: 40t-Limite und LSVA in der Schweiz

Wird die heutige pauschale durch eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe ersetzt, so gleichen sich die verschiedenen Abgaben via Mont Blanc, Gotthard und Brenner in etwa an. Mit der Einführung der LSVA wird in der Schweiz nur nachvollzogen, was in den umliegenden Ländern schon heute praktiziert wird. Bemessen an den zurückgelegten Kilometern, ist der Preis für die Fahrt eines 40 Tönners durch die Schweiz – **328 Franken für 300 km** - angemessen. Mit Abstand am teuersten ist die Reise via **Mont Blanc**: für die Distanz von **70 km** (Le Fayet-Aosta) sind **239 Franken** zu bezahlen. Die **Brennerüberquerung - 160 km** (von Kufstein nach Bressanone) - kostet einen 40 Tönnner **219 Franken**.

Fazit

Der Vergleich der Abgaben für die Benützung der Nord-Süd Transitrouten macht deutlich, dass die Schweiz bei der Zulassung von 40 Tönnern ohne LSVA vom Schwerverkehr überrollt würde. Nur die flankierende Massnahme der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe vermag uns davor zu bewahren.

Schwere Güterfahrzeuge: Zunahme 1985 bis 1995



■ 1'000 Fahrzeuge/Tag (DWW14)

85 95

GNF

Schwere Güterfahrzeuge: Zunahme 1985 bis 1995

Rund 3'000 schwere Güterfahrzeuge (Lastwagen, Lastenzüge und Sattelzüge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über 3.5 Tonnen) führen im Jahre 1995 jeden Werktag über den Gotthard. Im Jahre 1997 waren es bereits rund 3'300.

Gegenüber 1985 bedeutet das für den Gotthard eine Steigerung auf mehr als das dreifache. Aber auch auf anderen Nationalstrassenabschnitten sind überdurchschnittliche Zuwachsraten bei den schweren Güterfahrzeugen festzustellen.

Als Beispiele seien erwähnt:

- Den höchsten Tageswert weist Muttenz/Hard auf mit über 10'000 schweren Güterfahrzeugen/Werktag, bei einer Zunahme seit 1985 um 68%.
- Auf der Strecke A1 zwischen Härkingen und Wiggertal verdoppelte sich der Verkehr zwischen 1985 und 1995 beinahe von über 4'000 auf über 8'000.
- Aber auch in Gossau SG (+113%) und Rolle (+45%), in Visp (+58%) und Walenstadt (+30%) stieg die Menge der schweren Güterfahrzeuge relativ stark an.

Strassenbenützungsabgaben in Fr. pro 100 km

Güterfahrzeuge mit zulässigem Gesamtgewicht 28t

Mulhouse-Lyon Preisstand 1998	(F)	23
Torino-Venezia Preisstand 1998	(I)	15
Salzburg-Villach Preisstand 1998	(A)	50
Lausanne-Zürich Preisstand 1998	(CH)	7
Lausanne-Zürich LSVA 1.6 Rp, ab 2001	(CH)	45
Lausanne-Zürich LSVA 2.2 Rp, ab 2005	(CH)	62

LSVA: Strassenbenützungsabgaben in F, I, A und CH

Der Vergleich (siehe Folie) bezieht sich auf vier Autobahnabschnitte in Frankreich, Italien, Österreich und der Schweiz. Die Abgabebeträge werden auf 100 km umgerechnet. Verglichen werden Lastwagen mit einem zugelassenen Gesamtgewicht von 28 Tonnen (für 40-Töner ist die LSVA keine zusätzliche Belastung, da sie bisher nicht zugelassen waren und die LSVA somit nur den Produktivitätsgewinn abschöpft).

Frankreich 1998: Mulhouse-Lyon, 345 km, Autobahngebühr 315 FRF.
23,3 SFR / 100 km

Italien 1998: Torino-Venezia M., 391 km, Autobahngebühr 66'000 lit.
14,9 SFR / 100 km

Österreich 1998: Salzburg-Villach (über Tauern), Autobahn/Tunnelmaut 600 S, Anteil an der Tagespauschale SBA 120 S.
50 SFR / 100 km

Schweiz 1998: Pauschale Schwerverkehrsabgabe, Jahresfahrleistung 60'000 km.
7 SFR / 100 km

Schweiz 2001: Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe 1,6 Rp / tkm.
44,5 SFR / 100 km

Schweiz 2005: Bilaterales Abkommen, 40-Töner zugelassen, LSVA 2,2 Rp / tkm.
61,6 SFR / 100 km

Fazit

Die Schweiz verlangt mit der heutigen pauschalen Schwerverkehrsabgabe die mit Abstand günstigsten Benützungsabgaben.

Nach der Einführung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe wird die Schweiz immer noch tiefer liegen als das Alpenland Österreich.

Erst mit einer Erhöhung der LSVA auf 2,2 Rp / tkm für 28-Töner, was frühestens 2005 zu erwarten ist, wird die Schweiz etwas höhere Strassenbenützungabgaben verlangen als Österreich.

Auch in unseren Nachbarstaaten ist bis ins Jahr 2005 eine Erhöhung der Strassenbenützungabgaben zu erwarten. Es könnte leicht sein, dass die Schweiz auch zu diesem Zeitpunkt nicht den Spitzenrang einnimmt.

LSVA: keine Verlagerung zu den Lieferwagen

Es wird zuweilen behauptet, dass mit der Einführung der LSVA ein starker Trend von Transporten hin zu den Lieferwagen stattfinden werde. Lieferwagen (bis 3,5 t Gesamtgewicht) haben tatsächlich Vorteile gegenüber schweren Nutzfahrzeugen (ab 3,5t Gesamtgewicht), indem für sie kein Nacht- und Sonntagsfahrverbot gilt und sie überdies ohne Fahrausweis für schwere Nutzfahrzeuge (also mit Ausweis Kat. B) gefahren werden können. Im Unterschied zu den Lastwagen gilt auch die Chauffeur-Verordnung nicht. Dagegen ist die Nutzlast beschränkt auf max. ca. 2 t. Ebenso sind Lieferwagen ohne Spezialaufbauten nicht geeignet für Spezialtransporte, z.B. Mineralöl, Zement, Milch etc.

In den vergangenen Jahren hat eine leichte Verlagerung der Transporte zu den Lieferwagen stattgefunden. Deren Bestand hat von 1990 bis 1997 um 8% und die Fahrleistungen haben um 7% zugenommen. Hauptgrund für diese Entwicklung war gemäss Aussagen der ASTAG das Nacht- und Sonntagsfahrverbot der schweren Nutzfahrzeuge und die zunehmende Bedeutung von just-in-time-Lieferungen.

Gründe die gegen eine Verlagerung auf Lieferwagen sprechen:

- Lieferwagentransporte sind für schwere Lasten personalintensiv. Pro 2 t Nutzlast ist ein Fahrer notwendig, im Vergleich zu einem Chauffeur pro 25 t Nutzlast beim 40-Tönnner. Auch wenn für Lieferwagenfahrten kein Ausweis für schwere Lastwagen nötig ist und allenfalls sogar Hilfspersonal eingesetzt werden kann, sind schwere Transporte mit Lieferwagen über längere Strecken finanziell nicht lohnend.
- Die Einführung der LSVA wird zu einer besseren Auslastung mit für die jeweilige Fracht geeigneten Fahrzeugen führen. Dabei wird für die Fracht jeweils das von der Grösse und Volumen her beste Fahrzeug eingesetzt. Dabei kann aber nur ein sehr geringer Teil der Frachten (der Kategorie 3,5 - 12 t) auf Lieferwagen umgelagert werden.
- Das Umlagerungspotential ist wegen den grossen Volumen und der notwendigen Spezialaufbauten gering und wird auf höchstens 1,5% der Frachten geschätzt.

Fazit

Aufgrund der Voraussetzungen im Transportgewerbe in der Schweiz und der transportierten Mengen im Schwerverkehr kann von einer drohenden Verlagerung von Transporten mit schweren Nutzfahrzeugen auf Lieferwagen wegen der LSVA keine Rede sein. Die geringe Nutzlast und die Personalintensität der Lieferwagen lassen dies nicht in spürbarem Masse zu. Das mögliche Umlagerungsvolumen ist mit 1,5% Fahrleistungszunahme als gering zu veranschlagen.