

Komitee für eine gerechte Schwerverkehrsabgabe

Comité pour une redevance poids lourds équitable

Comitato per una giusta tassa sul traffico pesante

Sekretariat
Fax

031 357 57 57
031 357 57 58

Mediendienst
Steinerstrasse 35, Postfach, 3000 Bern 16

14. Mai 1998

1

Informationen und Fakten

zur Abstimmung vom 27. September 1998 über die
leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA)

Inhalt	Seite
• Staukosten: Wir alle bezahlen für die Staus der Brummer	1
• Grossverteiler zur LSVA: Mehrkosten bei Coop nur 0,08 Prozent	5
• Astag-Dichtung und LSVA-Wahrheit: Die LSVA ist europaverträglich	7
• Kurznachrichten	8

Weitere Auskünfte:

Stephan Appenzeller (d) 031-357 57 50 oder 031-357 57 57
David Asséo (f) 031-328 82 33 oder 031-328 82 00
Fabio Pedrina (i) 091-825 31 07

E-Mail appenzeller.s@sev-online.ch
Homepage <http://www.lsva.ch>

Dem Komitees für eine gerechte Schwerverkehrsabgabe gehören an
(Stand: 8. Mai 1998):

Trägerorganisationen:

Greenpeace Schweiz, Schweizerischer Eisenbahn- und Verkehrspersonal-Verband (SEV), Schweizerischer Gewerkschaftsbund (SGB), Verein Alpen-Initiative, Verkehrs-Club der Schweiz (VCS);

Mitgliedorganisationen:

Ärztinnen und Ärzte für Umweltschutz (ÄfU), Christlich-Nationaler Gewerkschaftsbund (CNG), Christliche Gewerkschaft Verkehr - Militär - Zoll (GCV), Fachfrauen Umwelt, Förderativverband des Personals öffentlicher Verwaltungen und Betriebe (FöV), Gesellschaft der Ingenieure der SBB (GdI), IG Velo Schweiz, Naturfreunde Schweiz, Oltener Verband - Verband von Kadern der SBB (OV), Pro Bahn Schweiz, Pro Natura - Schweizerischer Bund für Naturschutz, Schweizer Heimatschutz, Schweizerische Gesellschaft für Umweltschutz (SGU), Schweizerische Stiftung für Landschaftsschutz und Landschaftspflege (SL), Verband des Personals öffentlicher Dienste (VPOD), WWF Schweiz.





Das wird uns
nicht nur Nerven
kosten!!!

EFEU
copyright by EFEU

Staukosten

Wir alle bezahlen für die Staus der Brummer

Die Autobahnen stossen zunehmend an ihre Kapazitätsgrenzen. Die Lastwagen tragen ihren Teil zu den alltäglichen Staus und Verkehrsbehinderungen bei, fressen sie doch ein Drittel der Autobahnkapazität. Die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) bringt die Güter dorthin, wo sie auf lange Strecken gehören: auf die Bahn. Diese Verlagerung trägt nicht nur zu einer gesünderen Umwelt bei und schont die Nerven der Autofahrer, sie drückt sich auch im Portemonnaie jedes einzelnen aus, denn die direkten und indirekten Staukosten gehen in die Milliarden von Franken.

Die Lastwagenlobby und die mit ihr verbündete Autopartei wollen das Problem der zunehmenden Enge auf den Schweizer Autobahnen mit einem ungebremsen Ausbau lösen. Sie haben dazu gleich vier Volksinitiativen lanciert, die unter anderem sechsspurige Autobahnen zwischen Bern und Zürich sowie Lausanne und Genf und einen zweiten Gotthard-Strassentunnel verlangen.

Dieser Ansatz ist gleich doppelt falsch: Einerseits ist der landverschlingende Ausbau der Asphaltbänder ökologisch und auch finanziell unsinnig. Andererseits verlangen Strassenausbauten nur das Problem: Der Stau tritt dann einfach an einem anderen Ort auf.

Mehr LSVVA - weniger Stau

Dagegen trägt die LSVVA zu einer echten Lösung des Problems bei. Dank ihr wird der Schwerverkehr vermehrt von der Strasse auf die Schiene verlagert und werden unnötige Leerfahrten stark reduziert. Dies befreit die Autobahnen von zahlreichen Lastwagen und schafft somit mehr Platz für den Privatverkehr.

Nicht zuletzt ist die LSVVA das einzige Instrument, das bei der bevorstehenden Erhöhung der Gewichtslimite für Lastwagen auf 40 Tonnen verhindert, dass der Strassengüterverkehr explosionsartig zunimmt. Ohne diese Begleitmassnahme würde sich der Camionverkehr verdoppeln und damit auf weiten Teilen des Autobahnnetzes zu einem eigentlichen Verkehrsinfarkt führen.

Ein Drittel der Staus wegen Schwerverkehr

Die Brummer beanspruchen nämlich bereits heute auf den stark befahrenen Autobahnteilstücken, also dort, wo überhaupt die Staus entstehen, fast ein Drittel der gesamten Kapazität, wie eine Studie des Bundes und des Strassenverkehrsverbands FRS¹ ergab. „Gesamthaft trägt der Lastwagenverkehr in sehr erheblichem Mass zur hohen Grundbelastung bei“, hält die Untersuchung fest. Die grössten Probleme ergeben sich dabei vor allem auf den Autobahnen rund um die grossen Agglomerationen und zwar vor allem im Spitzenverkehr am Morgen.

Die Studie prognostizierte im übrigen bereits unter der Voraussetzung einer weiterhin gültigen 28-Tonnen-Limite, dass die Konkurrenz zwischen Personen- und Lastwagen sich in Zukunft weiter verschärfen werde. So wurde vorausgesagt, dass auf den am stärksten belasteten Abschnitten der Ost-West-Achse A1 bald 60 bis 70 Prozent der rechten Spur durch Lastwagen besetzt sein werden.

Neben der geringeren Geschwindigkeit und dem grösseren Platzbedarf der Camions sowie den „Elefantenrennen“ zwischen Lastwagen, die während Kilometern beide Fahrbahnen versperren, sind die LKW auch auf andere Weise stauträchtig. Durch ihr hohes Gewicht schädigen sie die

¹ Studie „Kapazitätsgrenzen des Schweizerischen Nationalstrassennetzes“ im Auftrag des Schweizerischen Strassenverkehrsverbandes FRS und des Bundesamts für Strassenbau (1994)

Strassen weit mehr als die Personenwagen, weshalb die Fahrbahnen schneller und häufiger saniert werden müssen. Welche Folgen dies hat, ist zur Zeit täglich auf der A1 zu sehen: Staus, Staus und nochmals Staus.

Staus verursachen Milliardenkosten

Diese alltäglichen Behinderungen bringen Boulevardmedien und Automobilisten beständig in Wallungen. Staus haben aber neben dem Ärgereffekt auch negative ökologische Auswirkungen. Und sie verursachen Kosten.

Auch das Transportgewerbe selbst leidet darunter. Nach Angaben des Lastwagenunternehmers Bruno Planzer² verursacht ein halbstündiger Stau pro Arbeitstag allein seinem Betrieb Kosten von 3,6 Millionen Franken im Jahr. Der gesamte Nutzverkehr in der Schweiz erleide einen Verlust von jährlich rund drei Milliarden Franken, errechnete Planzer.

Alle bezahlen mit

Die Staukosten werden aber nur zu einem Teil von den Fuhrhaltern bezahlt, sondern über höhere Transportpreise auf die ganze Volkswirtschaft überwältzt. Letztlich bezahlen alle Konsumentinnen und Konsumenten - auch jene, die gar nie Auto fahren - über die teureren Produkte die Zeche mit.

Die Staus betreffen zudem neben dem Schwerverkehr auch die PW-Fahrer, die unzählige Stunden an Arbeits- und Freizeit verlieren. Auch bleibt der öffentliche Strassenverkehr stecken, und schliesslich muss die Allgemeinheit die Kosten für die vermehrte Umweltverschmutzung übernehmen.

Wie hoch die Staukosten in der Schweiz sind, ist noch nicht umfassend untersucht worden. Ein entsprechender Bericht im Auftrag des Bundesamtes für Strassenbau

ist noch nicht beendet. Laut einem Bericht des „SonntagsBlick“³ soll er zum Schluss kommen, dass die Kosten durch die Warterei sich jährlich auf eine Milliarde Franken summieren.

- International höhere Zahlen

Diese Zahl dürfte äusserst vorsichtig gerechnet sein, wie ein internationaler Vergleich zeigt. Klaus Schierhackl von der Wirtschaftsuniversität Wien errechnete für Österreich jährliche Staukosten von 87 Milliarden Schilling (rund 10 Milliarden Franken)⁴. Staus verursachen laut den Berechnungen Schierhackls in Österreich jährlich die Verschwendung von 361 Millionen produktiven Stunden (über 41 000 Arbeitsjahre) sowie von 341 Millionen Liter Benzin und 267 Millionen Liter Dieseltreibstoff.

Bereits 1991 veranschlagte die damalige konservative britische Regierung⁵ die Staukosten in Grossbritannien auf jährlich 15 Milliarden Pfund (etwa 37 Milliarden Franken).

6000 Mark pro Werktätigen in Deutschland

Zu noch höheren Zahlen kommt eine Studie des deutschen Automobilherstellers BMW. Laut dieser sicherlich nicht privatverkehrsfeindlichen Quelle⁶ kosten Staus in der BRD die Volkswirtschaft jährlich gut 200 Milliarden Mark (etwa 170 Milliarden Franken).

Verkehrsbehinderungen und Staus führen pro Jahr zu 4,4 Milliarden Stunden an Arbeits- oder Freizeitausfall: der durchschnittliche deutsche Autofahrer steht jedes Jahr 65 Stunden im Stau. Allein die Zeitverluste ergeben volkswirtschaftlichen Kosten von 185 Milliarden Mark (54 Milliarden für den Berufsverkehr, 42 Milliarden für Dienstreisen, 38 Milliarden Staukosten bei privaten Fahrten und 33 Milliarden

² Aussagen an der Pressekonferenz vom 15.1.98 des Initiativkomitees „Kampf dem Stau“, zitiert in NZZ vom 16.1.98

³ „SonntagsBlick“, 26.4.98

⁴ laut MAG, November 1995

⁵ laut British Cyclists' Touring Club

⁶ Zitiert in einem Artikel von Mannesmann Autocom 1997

beim Lieferverkehr sowie je 9 Milliarden für den Güterverkehr und den Busverkehr). Der zusätzliche Verbrauch von Benzin und Diesel summiert sich jedes Jahr auf 17 Milliarden Mark. Für jeden Arbeitnehmer ergibt sich im Schnitt jährlich eine Einbuße von rund 6000 Mark, wie BMW errechnete.

LSVA im Interesse aller

Sowohl die Konsumentinnen und Konsumenten, wie auch die Autofahrerinnen und Autofahrer tun also gut daran, der LSVA zum Durchbruch zu verhelfen. Denn die LSVA wird einen Teil der Güter von der Strasse auf die Schiene bringen und die Staus auf dem überlasteten Strassennetz verringern - oder zumindest dafür sorgen, dass die Behinderungen aufgrund einer überbordenden Camionlawine nicht noch grösser werden.

Bundesrat Moritz Leuenberger hat es trefflich formuliert: „Die grössten Stauursacher sind immer noch die Lastwagen“⁷. Weniger Schwerverkehr bedeutet darum auch weniger Staus. Daran haben nicht nur die PW-Lenker ein Interesse, weil sie rascher vorankommen und die Unfallgefahr sinkt. Auch werden die Wirtschaft und alle Konsumentinnen und Konsumenten von den Kosten entlastet, die sie über erhöhte Preise mitgetragen haben. Und schliesslich kann auch die Umwelt etwas aufschnaufen.

⁷ „SonntagsBlick“, 26.4.98

((Kasten))

„Das Hauptproblem ist der Schwerverkehr“

Der Schwerverkehr ist auf der Gotthard-Achse im Kanton Uri das weit grössere Problem als die von Personenwagen an Feiertagen und während der Hauptferienzeit verursachten Staus. Dies sagte der Chef der Verkehrspolizei Uri, Alfred Zurfluh, klar und deutlich in einem Zeitungsinterview⁸. Zurfluh befürchtet auch, dass bei einer ungebremsten Entwicklung des Schwerverkehrs alles noch weit schlimmer kommen wird.

„Frage: Was macht der Urner Polizei mehr zu schaffen, der Stau oder die starke Zunahme des Schwerverkehrs?“

Zurfluh: Das Hauptproblem ist der Schwerverkehr. Bundesrat Hürlimann sagte 1980 bei der Eröffnung des Gotthard-Strassentunnels, der Gotthardtunnel sei kein Korridor für den Schwerverkehr. Heute ist das Gegenteil der Fall.

Vor der Eröffnung des Tunnels hatten wir rund 80 Schwerverkehrsfahrzeuge pro Tag, die über den Pass fuhren. Heute sind es 5000, die täglich den Tunnel passieren. Ein Ende dieser Entwicklung ist nicht abzusehen. Und 2001 kommen zusätzlich pro Jahr noch die 1200 Vierzig-Töner hinzu, ab 2005 sind jährlich 400 000 Vierzig-Töner zugelassen.

Am meisten zu schaffen macht uns dabei die Untermotorisierung. In der Schweiz sind pro Tonne zehn PS vorgeschrieben. Unsere Lastenzüge sind also mit 400 bis 500 PS unterwegs. Andere Länder kennen eine solche Regelung nicht. So kommt es, dass 28-Tonnen-Camions bei voller Ladung mit 30, 40 Stundenkilometern die Gotthardrampe hinauffahren. Das kann verheerende Auswirkungen auf den Verkehrsfluss haben. Es kann zum Stillstand führen und nicht selten zu schweren Unfallfällen.“

⁸ Neue Luzerner Zeitung, 4. April 1998

Grossverteiler zur LSVA:

Mehrkosten bei Coop 0,08 Prozent !

Der Grossverteiler Coop hat sich klar für die Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) ausgesprochen. Felix Wehrle, Leiter Wirtschaft/Umwelt/PR bei Coop Schweiz, erklärt die Gründe dafür. Für Coop Schweiz betragen die LSVA-bedingten Mehrkosten bei einem Umsatz von 12 Milliarden Franken gerade 10 Millionen, also nur 0.08 Prozent.

Komitee für eine gerechte Schwerverkehrsabgabe: Die Coop-Gruppe muss jeden Tag unzählige Artikel in ihre Läden im ganzen Land transportieren und benützt dazu auch Lastwagen. Trotzdem lehnt Coop Schweiz das Referendum des Astag gegen die Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe ab. Weshalb?

Felix Wehrle: Coop Schweiz hat den Inland-Transportbereich und damit auch die zuvor eigenen Transportfahrzeuge im Juni 1997 an die Firma Galliker Transport AG, Altishofen ausgelagert. Die regionalen Genossenschaften der Coop-Gruppe betreiben rund 500 LKWs und 150 Anhänger. Die ASTAG-Mitgliedschaft hat Coop mit Blick auf die Konzentration der Kräfte auf das Kerngeschäft per 1.1.1998 gekündigt.

Coop wehrt sich gegen das von einseitigen Interessen geprägte Referendum und unterstützt die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe, obwohl diese auch unser Unternehmen mit Zusatzkosten belasten wird. Aus unserer Sicht führt das Referendum in die verkehrspolitische Sackgasse. Es gefährdet nicht nur die Umsetzung der verkehrspolitischen Volksentscheide (Alpenschutzinitiative/NEAT) sondern auch die bilateralen Verhandlungen mit der EU. Damit verschlechtern sich die wirtschaftlichen Perspektiven der Schweiz. Als nationales Handelsunternehmen ist Coop jedoch ganz besonders auf eine positive Entwicklung der Kaufkraft und eine prosperierende Volkswirtschaft angewiesen.

Das Coop NATURaplan-Engagement zeigt, dass Coop Umwelthanliegen einen hohen Stellenwert beimisst. Entsprechend begrüsst Coop die beabsichtigten ökologischen Lenkungseffekte der LSVA. Aller-

dings ist das Verlagerungspotential auf die Schiene bei Frischprodukten stark eingeschränkt.

Komitee: Ist aus Ihrer Sicht die Befürchtung eines Teils der Konsumentinnen und Konsumenten vor Preiserhöhungen gerechtfertigt?

Wehrle: Preiserhöhungen können zwar nicht ausgeschlossen werden, doch werden sich diese unserer Einschätzung zufolge auf einem moderaten Niveau bewegen: Neben den LSVA-bedingten Mehrkosten sind durch die Umstellung auf 40-Töner auch Einsparungen möglich. Zudem wird der Wettbewerb auf allen Stufen eine volle Überwälzung der Zusatzkosten kaum zulassen.

Komitee: Was halten Sie von der von der Gegenseite verbreiteten Behauptung, dass jeder Haushalt wegen der LSVA jährlich 500 Franken mehr bezahlen müsse?

Wehrle: Die von LSVA-Gegnern aus offensichtlich wahltaktischen Gründen ins Feld geführten Mehrkosten von 500 Franken pro Haushalt sind für uns nicht nachvollziehbar. Unsere eigenen Berechnungen zeigen, dass sich die direkten theoretischen Bruttomehrkosten der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe für die Coop-Gruppe in einer Grössenordnung von 10 Millionen Franken pro Jahr bewegen dürften. (Coop hat 1997 11,9 Milliarden Franken umgesetzt, die Mehrkosten liegen also in der Grössenordnung von 0,08 Prozent. Zum Vergleich: allein der ausgewiesene Gewinn lag 1997 bei 127 Millionen Franken. Anm. der Red.).

Komitee: Wird die Einführung der LSVA die Transportlogistik von Coop verändern? Ist ein Verlagerungseffekt von Transporten über längere Distanzen auf die Schiene zu erwarten? Oder/und ist ein vermehrter Einsatz von Kleinlastwagen (unter 3,5 Tonnen Gesamtgewicht - darum von der LSVA befreit) zu befürchten?

Wehrle: In der Feinverteilung ist das Umsteigepotential auf die Schiene von Ausnahmen abgesehen stark limitiert, da die Läden über keine Schienenanschlüsse verfügen und die Zeitkomponente eine grosse Rolle spielt. Bei der Belieferung der Coop Genossenschaften im Rahmen der Grobverteilung durch die Coop Schweiz-Verteilzentralen ist der Schienenanteil bereits auf sehr hohem Niveau. Bei den Lieferanten bestehen Bestrebungen, den Schienenverkehr dort zu nutzen, wo dies aufgrund von Haltbarkeit/Gewicht/Distanz ökologisch sinnvoll und machbar ist. Die LSVA wird diese Bemühungen zusätzlich unterstützen.

Coop hat keinen vermehrten Einsatz von Lieferwagen vorgesehen, da dieser sich nicht mit einer Warenbündelung zu optimalen Losgrössen (Auslastung, Produktivität, Ökologie) in Übereinklang bringen liesse. Allerdings bedauern wir die Begrenzung der Abgabe auf Fahrzeuge mit einem Gewicht von über 3,5 Tonnen. Ökologisch kontraproduktive Verlagerungen von Transporten auf Lieferwagen werden sich kaum vermeiden lassen.

Komitee: Werden Sie sich im Vorfeld des Urnengangs im Abstimmungskampf engagieren, wenn ja wie?

Wehrle: Coop hat ihre ablehnende Haltung gegenüber dem LSVA-Referendum sowie deren Gründe in der Coop Zeitung einer breiten Leserschaft dargelegt. Mit der Unterstützung der LSVA steht Coop zu seiner volkswirtschaftlichen Verantwortung. Dafür erwarten wir von der Politik umgekehrt Rahmenbedingungen, die uns eine kompromisslos an den Bedürfnissen der Kunden ausgerichtete und qualitativ optimale Marktversorgung ermöglichen. Verkehrspolitischen Handlungsbedarf sehen wir vor allem bei den Frischprodukten. Dort sind wir dringend auf eine liberale Regelung der Nachfahrbestimmungen für leichtverderbliche Lebensmittel angewiesen. Nur so ist es uns möglich, unseren Konsumentinnen und Konsumenten Lebensmittel in optimaler Frische anzubieten.

Astag-Dichtung und LSVA-Wahrheit

Die LSVA ist europaverträglich

Wer die Argumente des Referendumskomitees gegen die Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) hört, kommt sich häufig vor wie im Märchenland. Die Dichtungen der Astag haben mit der Realität wenig gemein, und sie werden durch ständiges Wiederholen nicht wahrer. Eines dieser Märchen ist der angebliche Widerspruch der LSVA zur europäischen Verkehrspolitik.

In Wirklichkeit stimmen die erklärten verkehrspolitischen Zielsetzungen der Schweiz und der Europäischen Union (EU) weitestgehend überein. So herrscht Einigkeit darüber, dass aus Gründen des Umweltschutzes und der Wirtschaftlichkeit ein grösserer Teil des Güterverkehrs auf die Schiene verlagert werden muss. Die Schweiz ist bloss einen Schritt weiter auf dem Weg zur Verwirklichung dieser Ziele.

Die LSVA ist zudem der eigentliche Grundstein im Vertragsbauwerk der Schweiz mit der EU. Das Schlüsseldossier der zur Zeit laufenden bilateralen Verhandlungen betrifft den Landverkehr. Die EU will vor allem höhere Gewichtslimiten für den Schwerverkehr in der Schweiz erreichen, und zwar nicht nur im Transitverkehr, sondern flächendeckend.

Verkehrskollaps verhindern

Die Schweiz hat sich im Prinzip bereit erklärt, die Gewichtslimite für Lastwagen bis 2005 schrittweise auf 40 Tonnen zu erhöhen. Sie kann dies aber nicht ohne Begleitmassnahmen tun. Denn ohne Abfederung durch die LSVA würde die Gewichtserhöhung zu einer explosionsartigen Zunahme des Schwerverkehrs auf den Schweizer Strassen und mittelfristig zum Zusammenbruch des Bahngüterverkehrs führen. Die LSVA soll den Wettbewerbsvorsprung der Lastwagen durch die höheren Gewichtslimiten gegenüber der Bahn ausgleichen - und dies wegen der überall gültigen Gewichtserhöhung ebenfalls flächendeckend.

Weil von der Einführung der LSVA eine Einigung mit Europa abhängt, stehen alle an den bilateralen Verträgen interessierten Kreise dahinter. Wie sehr sich die neue Abgabe und Europa vertragen, zeigt auch das Engagement der Europagegner im Referendumskampf: Christoph Blocher ist einer der Hauptverbündeten der Camionneure.

Von EU-Kommission akzeptiert

Die LSVA ist auch im Vertragsentwurf für ein bilaterales Landverkehrsabkommen mit der EU („Abkommen von Kloten“) enthalten. Die EU-Kommission und die grosse Mehrheit der EU-Verkehrsminister haben das von Bundesrat Moritz Leuenberger und Verkehrskommissar Neil Kinnock ausgehandelte Abkommen akzeptiert.

Auch die deutsche Regierung, die am EU-Verkehrsministerrat vom 17. März 1998 die Annahme des Klotener Agreements verhinderte, hat im Prinzip die Verlagerung des Schwerverkehrs auf die Schiene auf ihre Fahne geschrieben. Nur hängt sie diese Fahne im gegenwärtigen Wahlkampf in den Wind der Lastwagenlobby...

Kurznachrichten

www.lsva.ch:

Die LSVA-Abstimmung auf dem Internet

Das Komitees für eine gerechte Schwerverkehrsabgabe führt den Abstimmungskampf für die LSVA auch auf dem Internet. Unter der Adresse www.lsva.ch sind seit Anfang Mai folgende Informationen verfügbar:

- die Schriftenreihe „Informationen und Fakten zur LSVA“
- Medieninformationen
- Dokumente und Argumentarien, auch zum herunterladen
- nationale und regionale Veranstaltungen zur LSVA
- Die Voten der Parlamentsdebatten zur LSVA
- Links zu weiteren Internetangeboten über die LSVA.

Das Angebot auf der Homepage wird regelmässig aktualisiert und ist sowohl in deutscher wie in französischer Sprache verfügbar.

Mehr Verkehrssicherheit dank LSVA

Die IG Velo Schweiz sieht in der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) ein wichtiges Instrument zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf den Strassen. Die IG Velo Schweiz hat seinerzeit - erfolglos - die Erhöhung der Lastwagenbreiten bekämpft. Ohne die LSVA würde sich der Schwerverkehr innert weniger Jahre verdoppeln und damit die Gefahrensituationen für VelofahrerInnen massiv zunehmen. Mit einem Ja zur LSVA, so die IG Velo, kann das heutige Sicherheitsniveau auf den Strassen hingegen auch für Velofahrerinnen und Velofahrer gehalten werden.

Tourismus für LSVA

Der Schweizer Tourismus-Verband befürwortet die Einführung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA). Es gelte, „tourismusfeindliche Lastwagenkolonnen auf den Transitachsen“ zu vermeiden, weshalb es keine Alternative zur LSVA gebe.

Den Drohungen der ausländischen Carunternehmer sieht der STV hingegen gelassen entgegen, da sie aufgrund der völlig übertriebenen Zahlenangaben des Astag erfolgt sind. Der STV will mit sachlicheren Informationen aufklärend wirken.

Beim Astag immer eine Null zu viel

Die Zahlen, mit denen der Nutzfahrzeugverband (Astag) gegen die LSVA zu Felde zieht, sind masslos übertrieben. Dies hat Bundesrat Moritz Leuenberger in einem Interview dem „SonntagsBlick“ bestätigt. Leuenberger: „Bei den Zahlen der Astag können Sie als Faustregel immer eine Null streichen.“ So wird die LSVA den durchschnittlichen Schweizer Haushalt nicht mit 500, sondern gerade mit 11 bis maximal 55 Franken im Jahr belasten.