



Die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe ist zukunftsgerichtet

LSVA – effizient und bezahlbar





Urs Rellstab

Das Referendum zählt zu den demokratischen Grundrechten unseres Landes, und es gehört zu Abstimmungskämpfen, dass Aussagen zugespitzt werden. Der Souverän weiss das in der Regel richtig zu beurteilen und einzuordnen.

Nicht den Usancen solcher Ausmarchungen entspricht hingegen die Art und Weise, wie der Schweizer Nutzfahrzeugverband (ASTAG) den Kampf gegen das Bundesgesetz über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) führt. Dazu gehören Stimmungsmache im Ausland während einer heiklen Verhandlungsphase der bilateralen Verhandlungen, das Einspannen von ausländischen LSVA-Gegnern in den Abstimmungskampf und das gezielte Verbreiten von Unwahrheiten.

Es ist verständlich, dass der Schwerverkehrsverband aus Partikularinteressen die LSVA bekämpft. Die Art, wie er es tut, verletzt jedoch den politischen Stil. Dies kann nur bedauert werden. Es bleibt zu hoffen, dass dieses Beispiel nicht Schule macht.

Das vorliegende «Facts der Wirtschaft» bringt Ihnen in kurzer Form die wichtigsten Hintergründe zur Abstimmung vom kommenden 27. September. Denn die LSVA-Vorlage stellt wichtige Weichen für die Schweizer Verkehrspolitik und für die bilateralen Verhandlungen.

„ Die Spitzenverbände der Schweizer Wirtschaft sagen klar JA zur leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe. ”

KONKRETE ZAHLEN

ES ROLLT EINE LAWINE DURCHS LAND

Jährlich überqueren über eine Million Lastwagen die Schweizer Alpen. Diese Verkehrslawine hat in den letzten Jahren massiv zugenommen und wird noch weiter zunehmen, wenn wir nicht eine andere Lösung finden.

SEITE 4



VERKEHRSPOLITIK

DIE SCHWEIZ ALS DREHSCHEIBE

Die Schweizer Verkehrspolitik ist nicht unabhängig von ihrer geografischen Lage innerhalb Europas zu betrachten. Es gilt eine optimale Position zu finden, die den verschiedenen Interessen gerecht wird.

SEITE 5

LSVA

EIN ANREIZ FÜR VERKEHRSVERLAGERUNG

Mit der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) sollen der Güterschwerverkehr von der Strasse auf die Schiene verlagert und die Kosten des Schwerverkehrs langfristig gedeckt werden.

SEITE 6/7

INTERVIEW

MIT BUNDES RAT MORITZ LEUENBERGER

Das Übel an der Wurzel packen: Die LSVA leistet einen Beitrag zur Finanzierung der Bahninfrastrukturprojekte. Nur so gelingt die Verlagerung von der Strasse auf die Schiene.

SEITE 8/9



UMFELD

VERKEHRSPOLITIK INMITTEN EUROPAS

Transitabkommen und Bau der NEAT, Landverkehrsdossier und Alpen-schutzartikel – Zusammen mit der LSVA sind sie die Hauptpfeiler der schweizerischen Verkehrspolitik im Herzen Europas.

SEITE 10

SICHT DER WIRTSCHAFT

VORTEILE ÜBERWIEGEN

Einige Stimmen aus der Wirtschaft: Coop, ABB, Sarnafil AG und Heini AG stehen hinter den verkehrspolitischen Zielen der Schweiz.

SEITE 11

WER BEZAHLT?

SPIELRAUM GROSS – BELASTUNG KLEIN

Die Berechnungen der ASTAG sind falsch. Die Wirtschaftsförderung zeigt, dass die Belastung der Konsumenten weitaus geringer ausfallen wird.

SEITE 12

STANDPUNKT

LSVA AUS FREISINNIGER SICHT

«Weshalb setzt sich eine liberale Partei für eine neue Steuer ein?», fragte «Facts der Wirtschaft» Franz Steinegger, Präsident der FDP Schweiz. Die LSVA sei das ideale Instrument für eine optimale, in Europa integrierte Verkehrspolitik der Schweiz.

SEITE 13

ABSTIMMUNGSKAMPF

DIE BESTEN ZEHN ARGUMENTE

Die Wirtschaft ist für ein klares Ja zur LSVA. Die kurzen und prägnanten Argumente garantieren einen überzeugenden Auftritt in jeder Diskussionsrunde.

SEITE 14/15



FARBFO LIEN

ALS ARGUMENTATIONSHILFE

Das 10teilige Folienset zur Schweizer Wirtschaftspolitik dient der fundierten Argumentation bei Vorträgen und im Unterricht.

SEITE 16

Lastwagen erobern die Alpen

Durch die Schweizer Alpen werden mehr Güter auf der Schiene transportiert als auf der Strasse. Doch der Trend geht in eine andere Richtung. Bereits heute überqueren viermal mehr Güter auf Lastwagen die Alpen als 1981, und der Anteil der Strasse wächst weiter.

ROBERTO COLONNELLO

Als im September 1980 der Gotthard-Strassentunnel eröffnet wurde, schien die Anzahl der alpenquerenden Lastwagen bewältigbar. Viele meinten 1981, damit sei die tägliche Lastwagenlawine am Gotthard von 675 schweren Güterfahrzeugen geschickt durch das grosse Tunnel gelenkt. Für die Zukunft sei man gerüstet, denn mit dem Nachfahrverbot

und der 28-Tonnen-Gewichtslimite sei nicht mit einer rapiden Zunahme des Güter-Strassenverkehrs zu rechnen.

Die drei Alpenübergänge Grosse St. Bernhard, Simplon und San Bernardino bewältigten dazumal insgesamt weitere 558 Lastwagen pro Tag. Doch was damals als Lawine betrachtet wurde, entpuppte sich als kleiner rollender Schneeball, der immer grösser wurde und sich zu einer mächtigen Lawine entwickelt hat.

Markante Zunahme ausländischer Lastwagen

1997 überquerten an einem durchschnittlichen Werktag bereits 4337 Lastwagen die Schweizer Alpen, im Jahr sind das 1 145 000 schwere Güterfahrzeuge. Massgeblichen Anteil an den stark erhöhten Lastwagenzahlen haben die ausländischen Transporter. Diese nahmen in den letzten 17 Jahren mehr als doppelt so stark zu als die in der Schweiz immatrikulierten Fahrzeuge.

Daher stieg der Ausländeranteil an den alpenquerenden Lastwagen von knapp 50% auf gegen zwei Drittel (vergleiche Grafik).

Die starke Zunahme des Güterverkehrs auf der Strasse ist auch auf den erhöh-

1997 überquerten an einem durchschnittlichen Werktag bereits 4337 Lastwagen die Schweizer Alpen – im ganzen Jahr sind das 1 145 000 schwere Güterfahrzeuge.

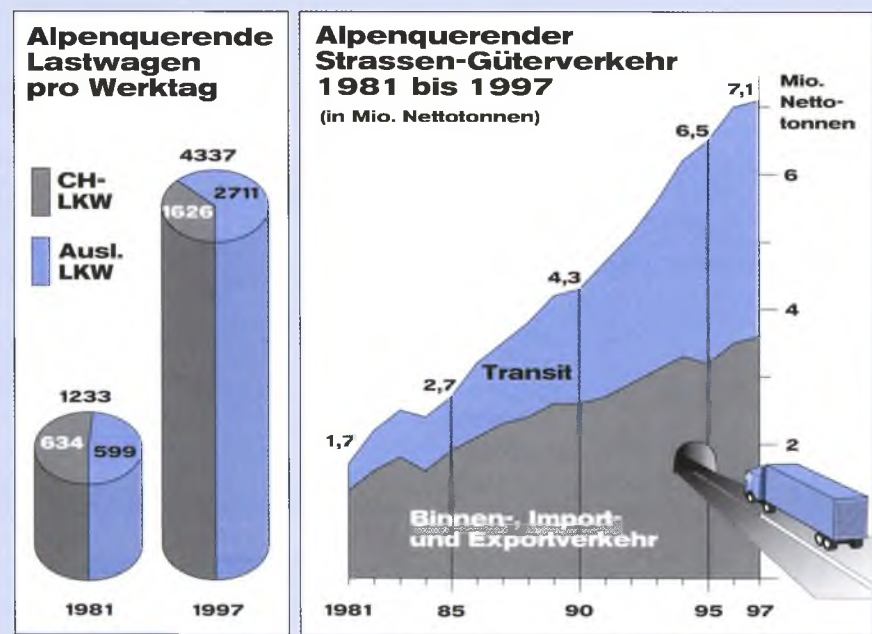
ten Transitanteil zurückzuführen. 1981 durchquerten 1,7 Millionen Tonnen Güter auf Lastwagen die Schweizer Alpen, lediglich 0,4 Millionen Tonnen waren dem Transit zuzuordnen. Bis 1997 stiegen die strassenseitigen Transporte auf 7,1 Millionen Tonnen, wobei sich der Transitanteil auf knapp 50% erhöhte (vergleiche Grafik).

Strassenanteil wächst kontinuierlich

Trotz dieses Anstiegs des Strassengüterverkehrs überquerten 1997 immer noch rund drei Viertel aller Güter mit der Bahn die Schweizer Alpen. 1980 betrug dieser Anteil noch 93%. Nur gerade 7% der Güter wurden mit einem LKW über die Alpen transportiert.

Die Schweizer Verkehrspolitik mit der 28-Tonnen-Gewichtslimite sowie dem Sonntags- und Nachfahrverbot blieb jedoch nicht ohne Wirkung. Ohne diese oder gleichwertige Massnahmen würden jährlich ca. 10 Millionen Tonnen Güter mehr auf Lastwagen die Schweizer Alpen überqueren. Heute wählen diese den Umweg über Frankreich und Österreich. Dieses Gütervolumen entspricht in etwa 600 000 zusätzlichen Schwerverkehrsfahrten. Doch unsere Nachbarländer sind nicht mehr bereit, diesen Umwegverkehr bei sich aufzunehmen.

Der Strassen-Güterverkehr wächst ungebremst



Grafik: Heavy Graphics

Transitland und Lebensraum

Die geographische Lage innerhalb Europas und die Alpen beeinflussen die schweizerische Verkehrspolitik wesentlich. Sie lässt sich heute nur noch in einem gesamteuropäischen Rahmen betrachten. Der Güterhandel findet europaweit statt und macht keinen Halt an der Grenze. Zudem sind die Alpen als sensibler Lebensraum besonders schützenswert.

CHRISTINE STÄHLI

Die Infrastruktur für den Transport von Gütern, sei dies nun auf der Strasse oder auf der Schiene, kostet sehr viel Geld. Verkehr belastet die Umwelt. Die Kosten dieser Verschmutzung sollen jene bezahlen, die sie verursachen. Diese Kosten müssen so hoch sein, dass ein Anreiz besteht, Gütertransporte vermehrt auf die Schiene zu verlagern.

Volk hat bereits Ja gesagt

Volk und Stände haben am 20. Februar 1994 mit 67% Ja-Stimmen einem Verfassungsartikel zur Einführung einer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe zugestimmt. Damit wird am 27. September 1998 nicht mehr über die LSVA an sich abgestimmt, sondern nur noch über die Ausgestaltung des zugehörigen Gesetzes und die Höhe der Abgabensätze.

Es gibt Gründe, weshalb auf die LSVA nicht verzichtet werden kann. Die LSVA steht in engem Zusammenhang mit anderen wichtigen Verkehrsvorlagen:

- Finanzierung von Eisenbahn-Grossprojekten
 - Dossier Landverkehr im Rahmen der bilateralen Verhandlungen
 - Umsetzung des Alpenschutzartikels
- Obwohl alle Vorlagen getrennt behandelt werden, sind diese inhaltlich doch eng miteinander verknüpft. Die LSVA soll zu einem beträchtlichen Teil zur Finanzierung



Alle wollen über die Alpen – doch die Güter bitte mit der Bahn!


der Eisenbahn-Grossprojekte beitragen. Daneben verfolgt sie aber auch das Ziel, den Schwerverkehr auf die Schiene zu verlagern, wie dies der Alpenschutzartikel verlangt. Es besteht schliesslich ein Zusammenhang zwischen den bilateralen Verhandlungen und der LSVA. Wenn wir die ausländischen Lastwagen bei der Durchfahrt durch die Schweiz mit einer Abgabe belasten wollen, so müssen inländische Transporte mit einer Steuer in derselben Höhe belastet werden. Dies verlangt der weltweit anerkannte Grundsatz der Gleichbehandlung von Inländern und Ausländern.

Bessere Logistik

Die Gewichtslimite für Lastwagen wird ab dem Jahr 2005 von 28 Tonnen auf 40 Tonnen erhöht. Dazu verpflichtet sich die Schweiz im Dossier «Landverkehr» der bilateralen Verhandlungen. 40-Tonnen-Fahrzeuge fahren schon längst auf den Schweizer Strassen. Ihr Gesamtgewicht darf aber 28 Tonnen nicht überschreiten. Die Erhöhung der Gewichtslimite auf 40 Tonnen wird einerseits die

Auslastung der Lastwagen verbessern und andererseits bei gleichem Transportvolumen die Anzahl Lastwagen verringern. Diese durch die LSVA bewirkte, verbesserte Logistik ist ökonomisch sinnvoll und leistet einen Beitrag an den Umweltschutz.

Die Schweiz nimmt innerhalb Europas die Stellung einer Verkehrsdrehscheibe ein. Andererseits haben wir ein Interesse und eine Verfassungspflicht, unsere Alpengebiete und deren Bevölkerung vor einer Verkehrslawine zu schützen. Ziel ist es, den Schwerverkehr von der Strasse auf die Schiene zu verlagern. Aus diesem Grund möchte die Schweiz die NEAT bauen. Mit dieser modernen Flachbahn durch die Alpen sichert sich unser Land den Anschluss an das rasch wachsende Schnellbahnnetz nördlich und südlich der Alpen. Die LSVA hilft mit, dieses Ziel zu realisieren.

Die LSVA, der Bau der NEAT und das Dossier «Landverkehr» verfolgen gemeinsam wichtige verkehrspolitische Ziele: Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des Verkehrs, Verlagerung des Schwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene und den Schutz der Alpengebiete. 

BILDER: RDB / SCHACH / EX-PRESS

Verursacherprinzip auf der Strasse

Die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe soll bis spätestens 2005 die heutige pauschale Abgabe ersetzen. Gegen die vom Parlament verabschiedete Umsetzung des entsprechenden Verfassungsauftrages wurde das Referendum ergriffen. Am 27. September entscheidet das Volk über die Vorlage.

ROBERTO COLONNELLO

Am 20. Februar 1994 haben Volk und Stände den Verfassungsartikel 36quater über die Einführung einer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) deutlich mit 67,1% Ja-Stimmen angenommen. Damit hat das Schweizer Volk der Ablösung der pauschalen Besteuerung des Schwerverkehrs durch eine leistungsabhängige Abgabe zugestimmt. Zur Umsetzung dieses Verfassungsartikels hat das eidgenössische Parlament am 19. Dezember 1997 das Bundesgesetz über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe verabschiedet. Gegen dieses Gesetz ist unter Führung des Schweizerischen Schwerverkehrsverbandes

(ASTAG) am 10. Januar 1998 das Referendum ergriffen worden. Dieses ist mit 189707 gültigen Unterschriften zustandegeworden. Die dadurch erwirkte Abstimmung findet am 27. September 1998 statt.

Inhalt der Vorlage

Am kommenden Urnengang wird nicht über die Einführung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) an sich befunden, denn dieser hat das Schweizer Volk bereits 1994 zugestimmt. Traktandum der Abstimmung ist die Ausgestaltung des entsprechenden Gesetzes, mit anderen Worten die Höhe der Abgaben und die Verwendung der Einnahmen.

Mit der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe sollen die Kosten des Schwerverkehrs langfristig gedeckt werden. Zugleich soll sie die Verlagerung des Güterschwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene fördern.

Die zu entrichtende LSVA ist einerseits abhängig vom höchstzulässigen Gesamtgewicht der Lastwagen und andererseits von den gefahrenen Kilometern. Die Abgabe beträgt mindestens 0,6 Rappen und höchstens 2,5 Rappen pro Tonne und Kilometer. Der geltende Tarif kann zudem emissions- oder verbrauchsabhängig ausgestaltet werden. Lastwagen mit hohem

Kraftstoffverbrauch und entsprechenden Emissionswerten haben dadurch eine höhere Abgabe zu entrichten als moderne umweltfreundliche Fahrzeuge.

Werden 40-Tonnen-Lastwagen zugelassen, kann der Abgabetarif auf maximal 3 Rappen pro Tonnenkilometer erhöht werden. Bei Anwendung des Klotener Abkommens ergibt sich ein Maximalsatz von 2,7 Rp./tkm. Gleichzeitig kann der Tarif für Fahrzeuge bis 28 Tonnen um einen Fünftel reduziert werden. Der Bund kann für bestimmte Fahrzeugarten Sonderregelungen anordnen. So sollen land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge von der Abgabe befreit werden. In jedem Fall müssen aber in- und ausländische Fahrzeuge einander gleichgestellt werden.

Investitionen für die Zukunft

Für Personentransporte sieht das Bundesgesetz eine pauschale Abgabe vor. Die Abgabe kann nach Fahrzeugkategorien abgestuft werden, darf jedoch den Höchstbetrag von 5000 Franken pro Jahr nicht übersteigen. Für den Car-Tourismus sind Tagespauschalen von Fr. 25.– vorgesehen.

Die Einnahmen der LSVA werden in die Verkehrsinfrastruktur reinvestiert. Von den im Jahr 2005 erwarteten 1,5 Milliarden Franken verbleiben zwei Drittel beim

Alte pauschale Schwerverkehrsabgabe

Lastwagen mit Gesamtgewicht von

| | |
|--------------------------------|---------------------|
| 12 bis 18 Tonnen (2-Achser): | 2000 Franken / Jahr |
| 18 bis 26 Tonnen (3-Achser): | 3000 Franken / Jahr |
| mehr als 26 Tonnen (4-Achser): | 4000 Franken / Jahr |

Gesellschaftswagen: 650 Franken / Jahr

Ausländische Fahrzeuge können kürzere Abgabep perioden wählen. Die Abgabe für einen einzelnen Tag beträgt 25 Franken. Für mehrere Tage reduziert sich der umgerechnete maximale Tagessatz auf 20 Franken. Die umgerechneten Monats tarife ergeben einen Wert von unter 20 Franken.

Einnahmenverwendung: zugunsten Strassenverkehr

Neue leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe

Abgabesatz:

mindestens 0,6 Rappen / Tonne und Kilometer;
höchstens 2,5 Rappen / Tonne und Kilometer.

Bei 40-Tonnen-Zulassung:

max. Abgabesatz 3 Rappen / Tonne und Kilometer;
Möglichkeit der Tarifreduktion für Fahrzeuge bis 28 Tonnen um einen Fünftel.

Gesellschaftswagen:

Pauschalabgabe von max. 5000 Franken / Jahr;
Tagespauschalen von 25 Franken vorgesehen;
Rückerstattung bei Auslandfahrten von Schweizer Cars.

Einnahmenverwendung:

Zwei Drittel an Bund zugunsten Bahninfrastruktur;
ein Drittel an Kantone zugunsten Strasseninfrastruktur.



BILD: A. SPRINGER

Die LSVA lenkt Güter auf die Bahn.

Bund, vorab zur Finanzierung der Eisenbahn-Grossprojekte (NEAT, Bahn 2000, Hochgeschwindigkeitsanschlüsse, Lärmsanierung). Ein Drittel geht zweckgebunden an die Kantone zur Finanzierung von Unterhalt und Ausbau ihrer Strassennetze.

Die LSVA entspricht durch ihre Bemessungsgrundlagen besser dem Verursacherprinzip als die alte pauschale Abgabe. Fahrzeuge, die mehr fahren und einen höheren Kraftstoffverbrauch aufweisen, verursachen auch mehr Kosten. Sie nehmen die Strasseninfrastruktur mehr in Anspruch und erzeugen entsprechend höhere Lärm- und Abgasemissionen. Daher ist es sinnvoll, dass Vielfahrer mehr zur Kostendeckung beitragen als Wenigfahrer. Bei der jetzigen pauschalen Besteuerung werden die gefahrenen Kilometer nicht berücksichtigt. Bis anhin muss für ein Fahrzeug die gleiche Abgabe bezahlt werden, egal ob es täglich die 300 Kilometer zwischen Basel und Chiasso zurücklegt oder einmal pro Woche auf der Strecke Bern–Thun verkehrt.

Die LSVA wird sich auf verschiedenste Weise auf das Transportgewerbe auswirken. Es besteht ein vermehrter Anreiz, die Fahrzeuge effizient zu laden, unnötige Leerfahrten zu vermeiden und einen modernen Wagenpark zu halten. Die gestaffelte Einführung der LSVA bis ins Jahr 2005 erlaubt den Unternehmern, sich den neuen Gegebenheiten anzupassen.

Der Langstreckenverkehr wird durch die LSVA besonders belastet. Die geplante

Erhöhung der Gewichtslimiten führt jedoch genau in diesem Segment zu grösseren Einsparungen, so dass der Gesamteffekt tragbar ist.

Eine 40-Tonnen-Zulassung erhöht die Nutzlast der Lastwagen erheblich. 28-Tonnen-Fahrzeuge können mit rund 16 Tonnen beladen werden, 40-Tonnen-Fahrzeuge dagegen mit rund 26 Tonnen. Viele

„ Es entsteht ein vermehrter Anreiz, unnötige Leerfahrten zu vermeiden. „


Transporte im Binnenverkehr, die heute noch mit zwei Lastwagen getätigt werden, können damit in Zukunft mit einem Fahrzeug erledigt werden. Teures Umladen an der Grenze fällt ebenfalls dahin. Sowohl für die betroffenen Unternehmen als auch für die Umwelt spart dies Kosten. Trotzdem wird eine Verlagerung auf die Schiene insbesondere für den schweren Transitverkehr interessant.

Heute entrichten die ausländischen Fahrzeuge 24% der pauschalen kilometerunabhängigen Gebühr. Mit der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe steigt dieser Anteil im Jahre 2005 auf über einen Drittel.

Auf das einheimische Transportgewerbe, das auch weiterhin mehrheitlich Fahrzeuge bis 28 Tonnen benutzt, wird durch die mögliche Tarifreduzierung bei einer

Einführung höherer Gewichtslimiten Rücksicht genommen. Zugleich wird durch die kilometerabhängige Abgabe das lokale Gewerbe geschützt, indem Transporte aus fernerer Regionen einer höheren Gebühr gegenüber stehen. Wenn das Verkehrswachstum im Transitbereich durch die LSVA und ein attraktives Bahnangebot gedämpft wird, kommt das der hiesigen Wirtschaft ebenfalls zugute, denn Staus kosten die Volkswirtschaft Milliarden.

Sinnvolles Zusammenspiel

Die LSVA ermöglicht ein sinnvolles Zusammenspiel von attraktiven Bahntransporten im Transitverkehr, den Einsatz von Grosstransportern für längere Strecken und die Benützung kleinerer Fahrzeuge für die Feinverteilung. Bundesrat und Parlament erachten daher das vorliegende Gesetz als geeignet, die angestrebten Ziele der Schweizer Verkehrspolitik (Verlagerung des Langstreckenverkehrs auf die Schiene, Aufhebung der 28-Tonnen-Gewichtslimite, Umweltschutz) auf eine volkswirtschaftlich vertretbare Weise zu erreichen. Zusammen mit der NEAT kann die LSVA auch einen Beitrag zur diskriminierungsfreien Umsetzung des Alpenschutzartikels leisten. Die produktivitätssteigernden Effekte der 40-Tonnen-Zulassung sowie die europapolitischen und gesamtwirtschaftlichen Vorteile der LSVA sind für einen Grossteil der Wirtschaft Anlass, das marktwirtschaftliche Instrument der LSVA zu befürworten. 

«Die LSVA nützt dem ganzen Land»

Ein Nein zur LSVA hätte für die Schweiz schwerwiegende Folgen sowohl nach innen als auch nach aussen. Bundesrat Moritz Leuenberger, Vorsteher des Departementes für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), nimmt Stellung.

PIO MARZOLINI

Ist die LSVA die Idee einiger «roter Umweltromantiker»?

Das Parlament hat die LSVA mit überwältigendem Mehr verabschiedet. Das Volk hat bereits einmal Ja gesagt bei der Verfassungsabstimmung zur LSVA, es hat Ja gesagt zu Bahn 2000, den Alpen-durchstichen und zur Alpeninitiative. Die Einführung der LSVA ist somit die Konsequenz der vom Volk geforderten Verkehrspolitik.

Die ASTAG sagt, es sei verfassungswidrig, LSVA-Gelder für Bahnprojekte zu verwenden.

Der Ständerat würde nie etwas Verfassungswidriges beschliessen! Zudem geht ein Drittel der Abgaben an die Kantone. Diese werden ihren Anteil vorwiegend in die Strassen investieren. Mit den zwei Dritteln, die an den Bund gehen, packen wir das Übel an der Wurzel: die Bahninfrastruktur wird verbessert. Erst so kann die Verlagerung von der Strasse auf die Schiene gelingen.

Unternehmer klagen, sie würden ja gerne mehr mit der Bahn befördern, die SBB seien aber zu wenig professionell.

Da haben sie nicht unrecht. Deshalb haben wir die Bahnreform beschlossen. So wird 1999 im Schienengüterverkehr der Wettbewerb eingeführt. Die SBB haben eine neue Güterverkehrsstrategie verabschiedet und einen international erfahrenen Manager eingestellt. Es wird al-

so vieles getan. Die Bahnreform ist das notwendige Pendant zur LSVA.

Was hat die LSVA mit der Europafrage zu tun?

Wie immer wir unser Verhältnis zur EU gestalten: Wir werden 40-Töner akzeptieren müssen. Sollen uns diese in der Folge nicht hoffnungslos überschwemmen, brauchen wir ein Auffangnetz, und das ist die LSVA. Ohne sie würden sämtliche 40-Töner den kürzesten Weg wählen: den durch die Schweiz. Ohne LSVA kommen wir zu keinem geregelten Verhältnis mit der EU. Dies schadet der Exportwirtschaft, dem Motor unserer Binnenwirtschaft.

Was nützt die LSVA dem Lastwagengewerbe selbst?

Der erste Vorteil ist der, dass die 40-Töner zugelassen werden; diese ermöglichen einen wesentlichen Produktivitätsfortschritt für das Lastwagengewerbe. Durch die Verlagerung auf die Schiene gibt es zudem weniger Staus, dies bringt den Transporteuren mehr Effizienz. Eine halbe Stunde Stau pro Tag kostet einen Unternehmer wie Planzer dreieinhalb Millionen Franken jährlich!

Die LSVA dämpft jedoch die Beschäftigungszunahme im Lastwagengewerbe.

Dort gibt es eine Dämpfung der Zunahme, aber bei der Bahn gäbe es

einen Verlust, und zwar von 5000 Stellen! Auch wären sämtliche Arbeitsplätze verloren, die beim Bau der neuen Bahninfrastruktur entstehen. Denken Sie an Tunnelarbeiten, Gleisarbeiten, Zulieferung von elektrotechnischem Material. Die LSVA bringt also sehr viele Arbeitsplätze.

Angenommen, das Volk sagt Ja.

Wann wird die LSVA eingeführt und zu welchem Anfangssatz?

Wir haben im Sinn, die LSVA im Jahre 2001 einzuführen. Und zwar wird sie sukzessive eingeführt, um das Lastwagengewerbe nicht zu überrumpeln. Der Anfangssatz soll 1,6 Rappen pro Tonnenkilometer betragen.

Mehrere Berechnungen zeigen, dass die LSVA den durchschnittlichen Privathaushalt mit 11 bis 55 Franken jährlich belasten würde, die ASTAG beharrt aber auf ihren 500 Franken.

Die ASTAG irrt sich in drei Punkten: Erstens gehen wir davon aus, dass ein Drittel der Abgaben von Ausländern bezahlt wird, dies betrifft den Transitverkehr und den ganzen Importverkehr, die ASTAG behauptet, es seien nur 15 Prozent. Zweitens vergisst die ASTAG die heutige pauschale Schwerverkehrsabgabe von jährlich 180 Millionen Franken, die muss man natürlich abziehen. Die Konsumenten bezahlen sie schon heute. Der dritte und wichtigste Punkt ist der Produktivitätsfortschritt; die ASTAG bezieht diesen nicht mit ein. Im Einzelfall kann der Produktivitätsfortschritt aber bis zu 60 Prozent betragen. Unsere Berechnungen gehen vorsichtig von 18 Prozent aus. 

Zur Person

Moritz Leuenberger ist der an Jahren jüngste Bundesrat. Im September 1995 wurde er von der vereinigten Bundesversammlung zum Bundesrat gewählt. Im Alter von 26 Jahren wurde er Präsident der SP der Stadt Zürich, bald darauf Mitglied im Stadtparlament. 1979 trat Leuenberger in den Nationalrat ein, ab 1991 war er Exekutivmitglied im Kanton Zürich.

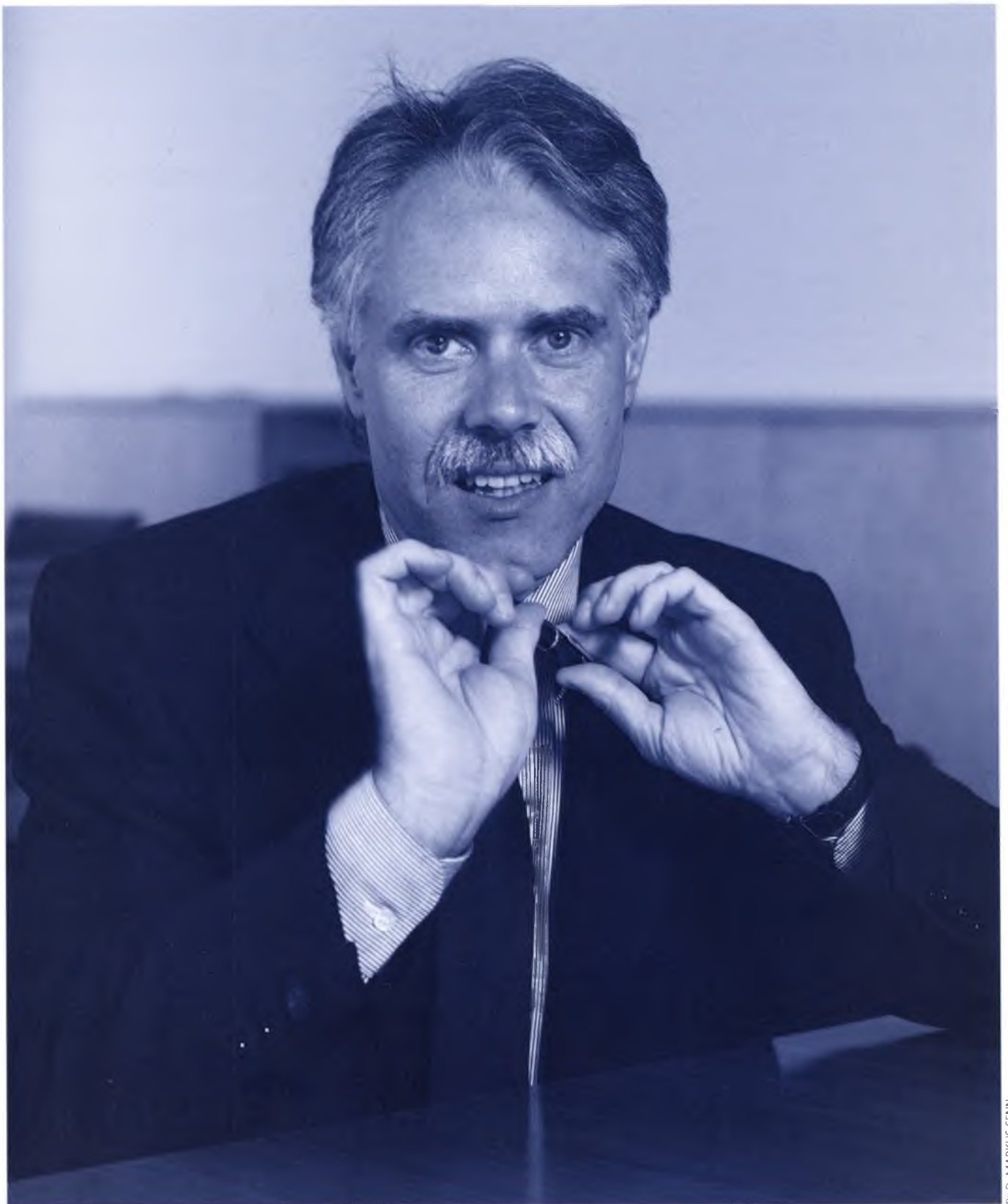


BILD: MARKUS SENN

**” Die Einführung der LSVA
ist die Konsequenz der
vom Volk geforderten
Verkehrspolitik. ”**

Bilaterale Abkommen – nur mit der LSVA

Unser Land steht in wichtigen Verhandlungen mit der EU. Es geht um die bilateralen Abkommen. Ein Abschluss ist nur möglich, wenn die Schweiz den Zugang für 40-Tonnen-Fahrzeuge gewährt. Auch bei jeder anderen europapolitischen Option wird die Schweiz die heutige 28-Tonnen-Limite durch andere Schutzmassnahmen ersetzen müssen.

THEO ZIJDENBOS

Seit bald vier Jahren steht die Schweiz in schwierigen bilateralen Verhandlungen mit der EU. Ziel ist, in sieben Bereichen zum Abschluss eines Vertragspaketes zu gelangen, damit unserer Wirtschaft der Zugang zum europäischen Binnenmarkt erleichtert und unsere Beziehung zur EU

normalisiert wird. Das Landverkehrsossier ist eines der zentralen und schwierigsten Dossiers dieses für die Schweiz wichtigen Vertragspaketes.

Unser Land hat sich im Transitabkommen von 1992 verpflichtet, ab dem Jahre 2005 die Gewichtslimite für Lastwagen auf 40 Tonnen zu erhöhen. Diese Massnahme ist beim Volk unpopulär, weil – nicht unbegründet – damit eine weitere Zunahme des Schwerverkehrs befürchtet wird. Bereits heute sind die Auswirkungen des Lastwagenverkehrs für viele Anwohner nicht mehr zumutbar. Das Schweizer Volk hat denn auch in verschiedenen Abstimmungen zum Ausdruck gebracht, dass es die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene wünscht.

Schweiz würde wortbrüchig

Die volkswirtschaftlich sinnvolle Aufhebung der heutigen 28-Tonnen-Limite kann somit nur mit flankierenden Schutzmassnahmen politisch realisiert werden. Mit der LSVA – vom Gewicht des Lastwagens und von den gefahrenen Kilometern

abhängige Lenkungsabgabe – wird einer zusätzlichen Belastung unserer Strassen mit Lastwagen entgegengesteuert. Nur so ist in der Öffentlichkeit eine breite Akzeptanz der Gewichtserhöhung zu erreichen.


Im Transitabkommen mit der EU hat sich die Schweiz auch zum Bau der

„ Im Transitabkommen mit der EU hat sich die Schweiz auch zum Bau der NEAT verpflichtet. „

NEAT verpflichtet. Ohne eine durch die LSVA finanziell gesicherte NEAT würde die Schweiz wortbrüchig. Das könnte die bilateralen Verhandlungen stören oder gar torpedieren. Das gute Einvernehmen mit der EU, auf das wir zunehmend angewiesen sind, würde sich verschlechtern.

Fehlende Alternative

Der mit der EU im Abkommen von Kloten ausgehandelte Strassenpreis kann in der Schweiz nur mit der LSVA erhoben werden. Eine alternative Gesetzesgrundlage ist nicht vorhanden. Eine Erhöhung der heutigen Pauschalabgabe verlangte nach einer Verfassungsänderung; eine Alpentransitabgabe (oder Tunnelgebühr) kann in der erforderlichen Höhe innenpolitisch nicht realisiert werden, respektive ist im Klotener Abkommen auf max. 15% des Transitpreises beschränkt worden.

Die LSVA ist somit der Schlüssel zum Abschluss des Landverkehrsabkommens. Ohne Einigung in diesem Bereich ist aber eine Übereinkunft in den übrigen sechs für die Wirtschaft ebenso bedeutenden Dossiers nicht möglich. Die Gegner der LSVA lassen diese Aspekte völlig unberücksichtigt und können auch keine realistischen Alternativen vorweisen. Die Bedeutung der LSVA geht somit weit über die Vorlage hinaus; sie ist eine Weichenstellung für unsere Verkehrspolitik und unser Verhältnis zu Europa. 



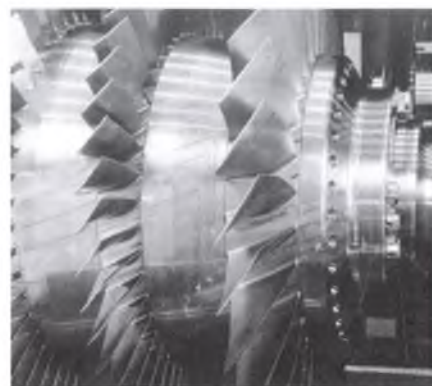
Die LSVA – Teil der europäischen Verkehrspolitik.



Die Heini AG profitiert von der LSVA.



Coop: «Einsparungen durch 40-Töner».



Für die ABB: Grundlage zur Entspannung.

LSVA und 40-t-Limite aus Unternehmenssicht

MARKUS WERNER

Die Einführung der LSVA im Einklang mit der Erhöhung der Gewichtslimite bringt der Schweizer Wirtschaft neben leichten Mehrkosten auch zahlreiche Vorteile. «Facts der Wirtschaft» hat sich bei vier Unternehmen erkundigt.

Europapolitik für ABB im Vordergrund

Die LSVA ist nach Ansicht der ABB Schweiz innen- wie aussenpolitisch eine wesentliche Voraussetzung für den Abschluss der bilateralen Verhandlungen. Als modernes und verursacherorientiertes Instrument löse sie die bisherige 28-Tonnen-Limite ab und ermögliche die Erfüllung des Transitabkommens mit der EU. Josef Dürr, Mitglied der Geschäftsleitung, bekräftigt: «Die LSVA bildet für die Schweiz die entscheidende Grundlage zur Entspannung ihrer Beziehungen zu Europa – ein Muss angesichts der Wichtigkeit des europäischen Marktes für die gesamte hiesige Exportindustrie.»

Heini AG befürwortet die LSVA

Bruno Heini vom Rhäzünser Bauunternehmen Heini AG sieht den wichtigsten Grund für ein Ja zur LSVA im Beitrag an die Kantone zur Finanzierung des Strassenbaus. Das Auftragsvolumen im Kanton Graubünden besteht zu rund 60% aus Aufträgen des Kantons. Ein



Sarnafil rechnet mit Kosteneinsparungen.

Drittel des Ertrags der LSVA erhalten die Kantone für ihre Aufwendungen zugunsten des Strassenverkehrs. «Keine andere Variante der NEAT-Finanzierung garantiert diese Einnahmequelle für die Kantone», betont Heini, «weder die Mehrwertsteuer noch der Benzinrapen.» Zusätzlich erhöhe der durch die LSVA bedingte Distanzschutz ihre Konkurrenzfähigkeit.

Sarnafil AG verlangt 40-Tonnen-Zulassung

«Die Zulassung von 40-Tonnen-Fahrzeugen wird in unserem Unternehmen zu erheblichen Kosteneinsparungen führen.» Ob das Sparpotential grösser oder kleiner sei als die fiskalischen Abgaben einer LSVA, konnte Herr Custodis für die Sarnafil International AG in Sarnen noch nicht abschliessend beurteilen. Sowohl beim Export als auch beim Import von Rohma-

terialien würden Doppelfahrten mit un- ausgelasteten Fahrzeugen zwischen dem grenznahen 40-Tonnen-Korridor und dem Werk in Sarnen entfallen. Zudem könne durch den Wegfall unnötigen Umladens das Verletzungsrisiko der heiklen Dichtungssysteme vermindert werden. «Insbesondere der Warenaustausch mit unserem Distributionszentrum in der Nähe von Köln wird effizienter. Ein Verlad auf die Bahn bereits in Sarnen ist nicht möglich, da dieser Bahnhof über keine entsprechende Einrichtung verfügt und die Schmalspurbahn für solche Transporte nicht geeignet ist.»

Coop unterstützt die LSVA

«Wir wehren uns gegen das von einseitigen Interessen geprägte Referendum und unterstützen die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe», betont Hansueli Loosli, Vorsitzender der Geschäftsleitung von Coop Schweiz. Das Referendum führe in eine verkehrspolitische Sackgasse. Nicht nur die Umsetzung der verkehrspolitischen Volksentscheide werde gefährdet, sondern auch die bilateralen Verhandlungen. Die LSVA belaste sein Unternehmen zwar mit Zusatzkosten, meint Loosli, doch die Coop stehe zu ihrer volkswirtschaftlichen Verantwortung. Preiserhöhungen kann Loosli nicht ausschliessen, doch würden sich diese auf einem moderaten Niveau bewegen: «Neben den LSVA-bedingten Mehrkosten sind durch die Umstellung auf 40-Töner auch Einsparungen möglich.»

Eine Null zu viel!

Nur 11 bis max. 55 Franken wird ein Haushalt pro Jahr für die LSVa ausgeben.
Das ist zehnmal weniger als die ASTAG behauptet.

| — | + | : |
|---|--|--|
| Die ASTAG behauptet | Richtig ist | Begründung |
| LSVA-Ertrag: 1800 Mio. Franken | LSVA-Ertrag: 1500 Mio. Franken | Die ASTAG rechnet mit dem Maximalsatz von 3 Rp./tkm. Aufgrund der Vereinbarung von Zürich-Kloten (Transitgebühr von 330 Franken) liegt die Obergrenze bei 2,7 Rp./tkm. Auch die vorgesehenen Ausnahmen und Erleichterungen (z.B. reduzierter Tarif für 28-Tonnen-Fahrzeuge) werden durch die ASTAG nicht berücksichtigt. |
| Abzüglich Anteil Ausland: - 270 Mio. Franken | Abzüglich Anteil Ausland: - 500 Mio. Franken | Der Ausland-Anteil an der LSVa wird rund 500 Mio. betragen. Bereits heute bezahlen ausländische LKWs an die pauschale Schwerverkehrsabgabe rund 24%. Dieser Anteil wird auf rund ein Drittel steigen, weil die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe die hohen Gewichte im Transit besser erfasst. |
| Abzüglich Produktivitätsgewinn: - 210 Mio. Franken | Abzüglich Produktivitätsgewinn: - 670 Mio. Franken | Der Produktivitätsgewinn ist höher als die ASTAG angibt. Genau wegen diesem Kosteneffekt und wegen dem Qualitätseffekt (weniger Umladungen an der Grenze) fordert die schweizerische Wirtschaft bereits seit längerem die Erhöhung der LKW-Gewichtslimite. |
| | Abzüglich heutige pauschale Schwerverkehrsabgabe: - 180 Mio. Franken | Die ASTAG verschweigt, dass mit der Einführung der LSVa die heutige pauschale Schwerverkehrsabgabe wegfällt. Sie bringt heute Einnahmen von rund 180 Mio. Franken. |
| Belastung Haushalte: 1435 Mio. Franken (inkl. MwSt. 115 Mio) | Belastung Haushalte: max. 150 Mio. Franken (inkl. MwSt.) | Die von der ASTAG angenommene MwSt. von 115 Mio. Franken gilt nur bei der angeblichen Mehrbelastung von 500 Fr./Haushalt. In Tat und Wahrheit wird sie mindestens zehnmal tiefer liegen. |
| Belastung pro Haushalt = 502 Franken (2,85 Mio. Haushalte) | Belastung pro Haushalt = 11 bis max. 55 Franken (2,85 Mio. Haushalte) | Die heutigen Transportkosten eines Haushaltes betragen 1100 Franken. Bei 2,5 Rp./tkm LSVa steigen diese um 1% = 11 Franken. Im Extremfall (Annahme Maximalsatz 3 Rp./tkm für alle Fahrzeuge) beträgt die Belastung 55 Franken. |

Steinegger: «LSVA schlägt Brücke»

Franz Steinegger, Präsident der FDP Schweiz, unterstützt das LSVA-Einführungsgesetz. Obwohl es sich um eine neue Steuer handelt, wird deren Einführung von der FDP begrüsst. Ein Widerspruch?

Die Unterstützung einer neuen Steuer muss für die FDP stets an gute Gründe und eine effiziente Zielerreichung geknüpft sein. Die LSVA erfüllt diese Kriterien. Sie wird aus guten Gründen eingeführt und ist zielgerichtet ausgestaltet. Dies bestätigt der Präsident der FDP, Franz Steinegger:

Der Weg aus der europapolitischen Sackgasse

Unser Land steht in wichtigen Verhandlungen über die bilateralen Abkommen mit der EU. Dabei ist klar, dass diese nur abgeschlossen werden können, wenn die Schweiz für 40-Tonnen-Fahrzeuge zugänglich wird. Auch bei jeder anderen europapolitischen Option, sowohl bei einem EWR II wie bei einem Beitritt zur Europäischen Union, wird die Schweiz die 28-Tonnen-Limite durch andere Schutzmassnahmen ersetzen müssen. Dies hat bis zum Jahre 2005 zu geschehen, denn dann läuft der Transitvertrag aus, und eine einseitige Verlängerung der 28-Tonnen-Limite durch die Schweiz würde unser Verhältnis zu Europa, zu unserem wichtigsten Handelspartner, massiv verschlechtern. Doch eine Aufgabe der 28-Tonnen-Limite ohne flankierende fiskalische Schutzmassnahmen wäre verkehrspolitisch eine Katastrophe und liesse sich innenpolitisch auch kaum durchsetzen.

Die LSVA schlägt eine Brücke zwischen den Ansprüchen der europäischen Verhandlungspartner und den innenpolitischen Bestrebungen in der Verkehrspolitik. Unsere Partei erhebt den Anspruch,



Franz Steinegger: «Die LSVA finanziert das Angebot einer attraktiven Bahn und fördert gleichzeitig die Nachfrage nach diesem und sie ermöglicht den Abschluss der bilateralen Verträge mit der EU.»

mit konkreten Vorschlägen Lösungen anzubieten und zu deblockieren. Die LSVA leistet hierzu einen wesentlichen Beitrag. Dies ist der Grund, warum sie von der FDP unterstützt wird.

Wirksames Instrument

Um eine europapolitische Einigung zu erzielen und gleichzeitig den Güterverkehr auf die Bahn umzulagern, ist die LSVA in vielfältiger Hinsicht das geeignete

Instrument. Sie ist europakompatibel, fördert den Umlagerungseffekt und leistet einen wesentlichen Beitrag zur Finanzierung der NEAT und anderer Bahngrossprojekte. Auch diese sind aus europa- und verkehrspolitischen Gründen notwendig.

Ohne diesen Umlagerungshebel und ohne parallel dazu zu schaffende attraktive Bahnangebote wird der in- und ausländische Transportmarkt die Einladung, bei Umlagerungsmassnahmen im grossen Stil mitzumachen, kaum je annehmen. Sicher ist andererseits aber, dass ein allfälliger Erfolg des Anti-LSVA-Referendums die rasche Umsetzung der bilateralen Verträge arg behindern würde.

Aber auch ohne Abkommen mit der EU macht die LSVA Sinn, denn sie ist gleichzeitig Teil der Umsetzung des Alpenschutzartikels. Die Diskussion über den zukünftigen Preis einer Transitfahrt stellt den Sinn der LSVA und die Finanzierung der NEAT nicht in Frage.

Fehlende Alternativen

Wer gegen die LSVA ist, hat eine Alternative vorzulegen. Eine Alternative, die sowohl den Umlagerungseffekt herbeiführt als auch die Bahninfrastruktur mitfinanziert und europakompatibel ist. Die LSVA finanziert das Angebot einer attraktiven Bahn und fördert gleichzeitig die Nachfrage nach diesem. Sie ermöglicht den Abschluss der bilateralen Verträge mit der EU. Zudem ist sie flexibel ausgestaltet, so dass auf wirtschaftliche Interessen Rücksicht genommen werden kann. Sie ist somit ein wirksames und effizientes Instrument, um die europa- und verkehrspolitischen Ziele zu erreichen.

Bisher konnten die Gegner der LSVA noch keine konkreten Vorschläge machen, mit welchen anderen Massnahmen diese Ziele sonst erreicht werden könnten. Und solange diese Vorschläge nicht vorliegen, unterstützt die FDP die Einführung der LSVA.

10 gute Argumente für die LSVA

1 Das Volk will die LSVA

Das Schweizer Volk hat in verschiedenen Abstimmungen (NEAT, Alpenschutzinitiative) zum Ausdruck gebracht, dass es eine ökologisch orientierte Verkehrspolitik und die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene will. Die Umsetzung dieser verkehrspolitischen Grundsatzentscheide ist nur mit Hilfe der LSVA möglich. Daher hat sich der Souverän am 20. Februar 1994 mit 67% Ja-Stimmen klar für die Einführung einer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe ausgesprochen.

2 Ohne LSVA kein bilaterales Abkommen mit der EU

Das Referendum gegen die LSVA gefährdet den Abschluss der bilateralen Verhandlungen mit der Europäischen Union, denn die LSVA ist der Schlüssel zum Abschluss des Landverkehrsabkommens. Die EU wird das bilaterale Abkommen mit der Schweiz nur im Paket, d.h. bei einer Einigung in allen sieben Verhandlungsdossiers, abschliessen. Diese Chance zur Normalisierung unserer Beziehungen mit der EU muss genutzt werden.

3 LSVA als flankierende Massnahme für 40-Töner

Eine Normalisierung der Beziehungen mit der EU bedeutet, dass die Schweiz ihre bisherige 28-Tonnen-Limite gegen eine moderne verkehrspolitische Schutzmassnahme eintauscht: die LSVA. Breite Bevölkerungskreise werden einem bilateralen Abkommen mit der EU und der damit verbundenen Öffnung der Schweizer Strassen für die 40-Tonnen-Lastwagen nur zustimmen, wenn glaubwürdige flankierende Massnahmen vorhanden sind. Mit Hilfe der Schwerverkehrsabgabe kann die Schweiz die Alpenschutzinitiative «europaverträglich» umsetzen.

4 Ohne LSVA keine NEAT

Die LSVA stellt die wichtigste Grundlage für die Finanzierung der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) dar. Die Schweiz hat sich bereits im Transitabkommen mit der Europäischen Union von 1992 zum Bau der NEAT verpflichtet. Diese Verpflichtung wurde in den bilateralen Verhandlungen erneuert. Ohne eine durch die LSVA finanziell gesicherte NEAT würde die Schweiz wortbrüchig werden. Zudem braucht die Schweiz die NEAT auch im eigenen Interesse. Nur mit einer Flachbahn durch die Alpen ist unser Land in der Lage, seine Stellung als Verkehrsdrehscheibe im Herzen Europas zu wahren. Die Schwerverkehrsabgabe erlaubt, ausländische LKWs zu einem Drittel an den Kosten der NEAT zu beteiligen.

5 Ohne LSVA keine «Bahn 2000»

Der Ertrag der Schwerverkehrsabgabe dient nicht nur dem Bau der NEAT, sondern auch der Verwirklichung des Grossprojekts «Bahn 2000». Mit diesem Projekt soll unser seit Jahren vernachlässigtes Schienennetz den heutigen Bedürfnissen angepasst werden. Zudem kommt ein Teil des LSVA-Ertrags dem Bau der europäischen Netzanschlüsse und der Förderung des Bahnverlads zugute.

6 Die LSVA kommt auch dem Strassenverkehr zugute

Die LSVA wird bei der Einführung im Jahr 2001 rund 750 Mio. Franken einbringen. Später sind sogar Erträge in der Höhe von rund 1,5 Mrd. Franken zu erwarten. Diese Erträge werden fast vollumfänglich im Verkehrsbereich reinvestiert. Ein Drittel der Erträge erhalten die Kantone für ihre Aufwendungen zugunsten des Strassenverkehrs. Ohne diesen Zuschuss wären viele Kantone überfordert, ihr Strassen-

netz angemessen zu unterhalten. Die LSVA dient somit der Verbesserung der gesamten Verkehrsinfrastruktur, nicht nur der Schiene, sondern auch der Strasse. Dieser Aspekt wird von den Gegnern der LSVA gerne unterschlagen.

7 Die LSVA schafft und sichert Arbeitsplätze

Die mit der LSVA finanzierten Schienen- und Strassenprojekte schaffen und sichern Arbeitsplätze in allen Landesteilen. Allein die Eisenbahn-Grossprojekte schaffen dauerhafte Beschäftigung für rund 45000 Arbeitnehmer und Arbeitnehmerinnen. Die Schwerverkehrsabgabe finanziert rund die Hälfte dieser Investitionen. Mit Hilfe der LSVA werden im Bereich Strassenverkehr weitere 11000 Arbeitsplätze geschaffen. Die direkte Beschäftigungswirkung der Schwerverkehrsabgabe beträgt somit rund 30000 Arbeitsplätze, und sie kommt allen Regionen zugute. Von Beschäftigungsimpulsen werden die Bauwirtschaft, die Maschinenindustrie (Rollmaterial), die Elektroindustrie (Bahninfrastruktur) sowie weitere vor- und nachgelagerte Branchen profitieren.

8 Es gibt keine Alternative zur LSVA

Der mit der Europäischen Union auszuhandelnde Strassenpreis kann in der Schweiz nur mit der LSVA erhoben werden. Eine alternative Gesetzesgrundlage ist nicht vorhanden. Für eine Erhöhung der heutigen Pauschalabgabe wäre eine Verfassungsänderung notwendig. Eine Alpentransitabgabe oder eine Tunnelgebühr kann in der erforderlichen Höhe innenpolitisch nicht realisiert werden und ist im Entwurf des Landverkehrsabkommens zudem auf maximal 15% beschränkt. Auch Autobahnzahlstellen wären auf unserem dichten Strassennetz nicht praktikabel. Es würde zudem auch mehr Schwerverkehr auf die Hauptstrassen ausweichen.



ILLUSTRATION: CLAUDIUS KNEZY

9 LSVa ist notwendig und wirtschaftlich tragbar

Gegenüber Abgaben ist die Wirtschaft stets zurückhaltend, und es ist nicht zu bestreiten, dass die LSVa die Wirtschaft etwas kostet. Die Schwerverkehrsabgabe ist in der Gesamtbetrachtung aber notwendig und wirtschaftlich tragbar. Für die Volkswirtschaft ist sie tragbar, weil die Transportkosten nur einen verschwindend kleinen Teil der Produktionskosten ausmachen. Für das Transportgewerbe ist sie tragbar, weil dieses auch von Erleichterungen und Kostensenkungen profitiert. Gleichzeitig mit der LSVa sollen die Gewichtslimiten mit der EU harmo-

nisiert werden. Mit einem 40-Tönnner lässt sich bis zu 60% mehr transportieren als mit einem 28-Tönnner heute. Dies erspart unnötiges, teures Umladen an der Grenze und Doppelfahrten im Inland.

10 Die Wirtschaft befürwortet die LSVa

Die mit der LSVa verbundenen Vorteile wiegen die Nachteile einer massvollen Belastung des Lastwagenverkehrs deutlich auf. Weite Teile der Wirtschaft unterstützen die LSVa daher aus übergeordneten volkswirtschaftlichen Interes-

sen. Die ASTAG, die beim Referendum gegen die Schwerverkehrsabgabe federführend ist, gibt zu Unrecht vor, die Interessen der Schweizer Wirtschaft zu vertreten.

Link

Im Abstimmungsdossier Verkehr auf www.wf-online.ch können Sie weitere und aktuelle Hintergrund-Artikel und Informationen zur LSVa-Abstimmung vom 27. September finden. Eine Online-Broschüre zur LSVa findet sich auf www.wf-online.ch/LSVA

Besser dokumentiert — besser informiert

Wer seine Argumentation mit fundierten Zahlen und klaren Grafiken untermauert, überzeugt. Als Unterstützung bietet die Wirtschaftsförderung ein farbiges Folienset zur Wirtschaftspolitik an – eine optimale Vorbereitung auf Vortrag und Unterricht. Das zehnteilige Farbfolienset illustriert die wichtigsten wirtschaftspolitischen Fakten der Schweiz. Die Informationsgrafiken enthalten Zahlen über die Lage der Staatsfinanzen, die Fiskalbelastung, den Aussenhandel und den Sozialstaat.

Zu jeder Folie gehört ein Beiblatt mit Erläuterungen. Das Folienset kann für 20 Franken bei der Wirtschaftsförderung mit beiliegender Bestellkarte bezogen werden.

**Preis:
20 Franken**

**Bestellung
mit beiliegender
Karte**