Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe.

LSVA – ein Kernstück der schweizerischen Verkehrspolitik

Das Referendum gegen die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) ist offenbar zustande gekommen. Gründe für die LSVA gibt es viele. Als Gewerkschaft im öffentlichen Nahverkehr ist der VPOD aber auch konkret von dieser Frage betroffen.

Vor nunmehr mehr als fünf Jahren hat das Schweizer Volk die Mitwirkung im Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) knapp abgelehnt und sich damit für den Weg entschieden, der von den EWR-Gegnern propagiert wurde: Die Schweiz bleibt ausserhalb des EWR und schliesst stattdessen direkte Abkommen mit der Europäischen Union. Dass diese Abkommen für die wirtschaftliche Zukunft der Schweiz zentral sind (nicht aber für die EU), ist eindeutig, denn die EU ist für uns der mit riesigem Abstand wichtigste Handelspartner, und zwar bezüglich Importen wie Exporten.

Wenn die Schweiz als Aussenseiterin Zugang zu Europa will, muss auch sie den Zugang zur Schweiz ermöglichen. Schottet sich die Schweiz vollends ab, sind zehntausende von Arbeitsplätzen der Exportindustrie und viele weitere direkt bedroht. Zugang zur Schweiz bedeutet im Verkehrsbereich unter anderem auch Zugang zu den Schweizer Alpenübergängen, und zwar auch für die europäischen 40-Tonnen-Lastwagen. Für die Schweiz kommt der unkontrollierte, allgemeine Zugang der 40-Töner nicht in Frage, aus Kostengründen (teure Strasseninfrastruktur, Brücken usw.), aber auch aus Kapazitätsgründen (überlastete Autobahnen) und aus ökologischen Gründen (Abgase, Lärm usw.). Die Erhöhung der Gewichtslimite verursacht ohne Schutzmassnahmen massive Zusatzkosten. Die Zulassung der 40-Töner muss mit einer Verlagerung des Schwerverkehrs (vor allem des Fernverkehrs) auf die Schiene einhergehen.

Konkurrenzfähiger Schienenverkehr

Damit diese Verlagerung des massiv wachsenden Schwerverkehrs auf die Schiene auch wirklich erfolgen kann, muss der Schienenverkehr konkurrenzfähig sein. Dafür gibt es grundsätzlich zwei mögliche Mittel: Entweder müssen gigantische Summen in die Verbilligung der Bahn gesteckt werden, oder der Schwerverkehr wird angehalten, die Kosten, die er verursacht, zu tragen. Der erste Weg ist ausgeschlossen: Der massive Einsatz von Steuergeldern zur Verbilligung des Bahngütertransportes ist nicht finanzierbar, der Steuerzahler würde massiv belastet, das Geld für den öffentlichen Personenverkehr würde noch knapper und letztlich würde ein Abbau im öffentlichen Personenverkehr notwendig. Der Abbau erfolgt übrigens schon ohnehin: Der Bund will bis zu weiteren 500 Millionen Franken für den Regionalverkehr auf die Kantone abschieben, die Folge ist eine Verschärfung des Abbaudruckes auch im öffentlichen Nahverkehr, bei den Bus- und Trambetrieben, die heute schon immer weniger Geld zur Verfügung haben. Wir erleben diesen Abbaudruck als Gewerkschaft im Nahverkehr heute schon schmerzhaft genug.

LSVA nötig!

Die LSVA ist keine unzumutbare Belastung für die Transporteure. Die LSVA schöpft lediglich den Produktivitätsgewinn ab, der durch die Erhöhung der Gewichtslimite erfolgt. Die LSVA ist gerecht, weil sie nach der Leistungsfähigkeit und der Umweltbelastung abgestuft ist. Die LSVA ist notwendig, damit der Verkehr auf den Schweizer Strassen und Autobahnen nicht unter dem Ansturm einer 40-Töner-Lawine zusammenbricht und damit die teuren Alpenstrassen und Brücken nicht innert kurzer Zeit wegen der Zusatzbelastung zu teuren Sanierungsfällen werden. Die LSVA ist notwendig, damit die bilateralen Abkommen mit der EU nicht zu einem Verkehrskollaps führen. Die LSVA ist notwendig, um zu verhindern, dass dem öffentlichen Personenverkehr noch mehr Geld entzogen und damit grundsätzlich in Frage gestellt wird.

Stefan Giger.

Der öffentliche Dienst, 12.3.1998.

Personen > Giger Stefan. LSVA. Referendum. OeD, 1998-03-12