

06.06.2006 – 14:30 Uhr

## ASTAG - LSVA-Erhöhung: Keine neuen Argumente der Umweltverbände

Bern (ots) -

Der Schweizerische Nutzfahrzeugverband hat die Forderungen der Umweltverbände (Alpen-Initiative, VCS) und der Eisenbahner-Gewerkschafter (SEV), wonach die LSVA im 2008 wie geplant erhöht werden soll, ohne Überraschung zur Kenntnis genommen. Die LSVA-Erhöhung wird demnach immer noch vor allem als finanzpolitische Massnahme gesehen. Erfreut ist die ASTAG über den Umstand, dass sich die Umweltschutzorganisationen und die Gewerkschaft für die Arbeitsbedingungen im Strassentransportgewerbe einsetzen wollen. Angesichts der erneut herrschenden Zustände auf den Transitachsen, die für die schweizerischen wie ausländischen Chauffeure unzumutbar sind, hofft die ASTAG, dass die sich Gruppierungen nun endlich auch vehement gegen die "Schikanirerei" der Arbeitnehmenden auf diesen Strecken aussprechen. Zum aufgewärmten Vorschlag des VCS, den Feinstaub konsequenter zu bekämpfen, muss die ASTAG leider die bundesrätliche Antwort auf die Motionen Schmid-Sutter und Jermann zur Kenntnis nehmen. Demnach sieht der Bundesrat für eine Nachrüstung älterer Fahrzeuge mit Partikelfiltern mit Blick auf die Umwelt insbesondere auch Nachteile.

Leider hat die Verkehrspolitik keinen Erfolg. Darin sind sich die ASTAG und die Umweltschutzverbände einig: Zwar ist die Zahl der alpenquerenden Fahrten zwischen 2000 und 2005 tatsächlich von 1,4 Millionen Lastwagen auf 1,2 Millionen zurückgegangen. Doch Grund dafür waren weniger die verkehrspolitischen Massnahmen wie die LSVA. Vielmehr konnte der Verkehr zwischenzeitlich vor allem mit Zwangsmassnahmen (Tropfenzählersystem am Gotthard, Phase Rot wie jetzt!) und aus konjunkturellen Gründen stabilisiert werden.

Studien beweisen: LSVA hat keine Verlagerungswirkung!

Die LSVA hat kein einziges Kilogramm von der Strasse auf die Schiene verlagert. In den vergangenen Jahren hat der Strassengüterverkehr auch im Transit seinen Anteil leistungsmässig gegenüber der Schiene erhöht. Und: Vor allem nimmt auf der Strasse der Transitverkehr gegenüber dem Binnenverkehr weiter zu! Eine neu veröffentlichte Studie der Firma TransCare zeigt denn auch deutlich: Höhere Strassengebühren verlagern den Güterverkehr nicht auf die Schiene. Stattdessen braucht es mehr Wettbewerb unter den Bahnen.

Die LSVA ist ein Vielfaches höher als in allen anderen Ländern. Während man hier für einen Kilometer im Durchschnitt 1 Franken bezahlt, sind es in Deutschland beispielsweise 20 Rappen.

Und auch die Aussage, dass Frankreich für eine vergleichbare Strecke eine höhere Gebühr erhebe als die Schweiz, ist eine "Halb-Wahrheit". Fakt ist: Im Fréjus-Tunnel erhalten "Vielfahrer" massive Rabatte. Würde die Schweiz das gleiche System (Tunnelgebühr oder Alpentransitabgabe) am Gotthard praktizieren, würde der Binnenverkehr massiv entlastet!

Aus all diesen Gründen spricht sich die ASTAG nach wie vor

konsequent gegen eine weitere LSVA-Erhöhung für den Binnentransport aus. Sie erachtete dagegen ihren Vorschlag, wonach die LSVA-Erhöhung durch eine Alpentransitabgabe (ATA) für den Transitverkehr kompensiert werden soll, gerade angesichts der aktuellen Zustände auf den Transitachsen für angebracht.

Strassentransport: Lebensnerv der Schweizer Wirtschaft

Jede weitere undifferenzierte LSVA-Erhöhung würde dagegen primär die schweizerische Volkswirtschaft belasten. Gerade der Strassentransport trägt enorm zur Wertschöpfung bei: Während beispielsweise der Schienengüterverkehr rund 1 Milliarde Franken zur Gesamtwertschöpfung beiträgt, leistet der Strassengüterverkehr einen 6 Mal höheren Beitrag (oder 6,2 Milliarden Franken!). Vom gewerblichen Strassenpersonenverkehr (Bus, Cars und Taxis) kommen nochmals 870 Millionen Franken hinzu.

Kontakt:

Michael Gehrken  
ASTAG Schweizerischer Nutzfahrzeugverband  
Weissenbühlweg 3  
3007 Bern  
Tel. +41/31/370'85'24

Diese Meldung kann unter <https://www.presseportal.ch/de/pm/100001880/100510811> abgerufen werden.