

**Medienkonferenz vom 31. August 2007 des Komitees
„Wirtschaft gegen LSVA-Erhöhung“**

Gregor Kündig, Mitglied der Geschäftsleitung von economiessuisse

LSVA-Belastung: Wurzeln des Problems bei den unkontrollierten Bahnprojektkosten

economiesuisse bzw. der Vorort hat seinerzeit die Vorlage zur Schaffung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe unterstützt, um die damit verbundene Finanzierung von Bahnprojekten und die Entlastung der Strasse zu ermöglichen. Verkehrs-, europa- und umweltpolitische Überlegungen haben dabei den Ausschlag gegeben. economiesuisse steht weiterhin zu diesem Beschluss.

Konkret stellt sich aber heute die Frage, ob eine weitere Erhöhung des LSVA-Beitragssatzes erfolgen soll oder nicht. Finanziell gesehen geht es grob gesagt um eine Erhöhung der Erträge aus der LSVA von derzeit jährlich rund 1,2 Mia. Franken auf 1,3 Mia. Franken. Auf den ersten Blick mag dies wirtschaftlich nicht von grosser Relevanz sein. Dennoch geht es um einen Zuwachs von immerhin rund 8 Prozent. Kommt dazu, dass die LSVA letztes Jahr gemäss Finanzrechnung des Bundes bereits 1,3 Mia. Franken abwarf.

Es sind aber nicht nur diese zusätzlichen Belastungen, die drücken. Es gibt daneben ein ernsthaftes Problem im Zusammenhang mit der nach EURO-Norm-Kategorien abgestuften Belastung der Lastwagen. Grundsätzlich macht eine Differenzierung nach Emissionen Sinn und ist nicht bestritten. Der vom UVEK vorgeschlagene Ansatz trägt aber den Gegebenheiten in der Schweiz zu wenig Rechnung. Aus verschiedenen Gründen verläuft die Erneuerung der Lastwagenflotte im Inland im Vergleich zu den Transitlastwagen relativ langsamer. Die Gefahr einer Diskriminierung der eigenen Transporteure gegenüber ausländischen ist deshalb akut vorhanden. Dies gilt es zu korrigieren.

Ein weiteres und sehr gewichtiges Problem betrifft die Verwendung des zum Teil von LSVA-Geldern gespeisten FinöV-Fonds und dessen Höhe. Im Hinblick auf die Volksabstimmung vom Jahr 1998 fixierten die Behörden die Höhe des FinöV auf 30,5 Mia. Franken. Neuerdings schlägt jedoch das UVEK eine Aufstockung des Fonds um eine weitere Milliarde Franken vor. Zudem gibt es im Parlament Bestrebungen, die Rückzahlfrist der Verschuldung des Fonds zu verlängern bzw. dessen Verschuldungsgrenze zu lockern, um zusätzliche Bahnprojekte im Rahmen des ZEB-Projektes zu ermöglichen. Bereits jetzt ist klar, dass der FinöV-Topf durch die nachträglich beschlossenen NEAT-Zusätze stark strapaziert wird und somit weniger Mittel für die übrigen Bahnprojekte zur Verfügung stehen. Anstatt den Gürtel enger zu schnallen und die von Volk und Ständen vor nicht einmal einem Jahrzehnt beschlossenen Vorgaben zu respektieren, wollen verschiedene Politiker den Geldhahn weiter öffnen und die Strasse und

Medienkonferenz vom 31. August 2007 des Komitees „Wirtschaft gegen LSVA-Erhöhung“

Gregor Kündig, Mitglied der Geschäftsleitung von economiesuisse

somit auch die Wirtschaft und die Verbraucher noch mehr zur Kasse bitten. Mit Blick auf die künftigen Generationen und die Steuerzahler ist dies finanzpolitisch nicht zu verantworten. Der Direktor der Eidgenössischen Finanzverwaltung, Peter Siegenthaler, hat zu Recht auf die Risiken hingewiesen. Was die künftigen Bahnprojekte und die Alpentransversalen betrifft, ist economiesuisse der Meinung, dass diese mit dem aktuellen Finanzrahmen und unter Beachtung der bereits massgeblich erhöhten Bevorschussungslimite sowie der vorgesehenen Rückzahlungsfrist auskommen müssen.

In der eben abgeschlossenen ZEB-Vernehmlassung fordern fast alle Regionen die Realisierung zusätzlicher Bahnprojekte. Damit steigt das Risiko weiterer massiver Zusatzausgaben und der Nichtrespektierung des finanziellen Rahmens des FinöV-Fonds. Um eine derartige Entwicklung, wie sie bereits bei den Hochgeschwindigkeitsanschlüssen (HGV-Projekte) festgestellt werden musste, zu vermeiden, fordert economiesuisse, dass objektive Kriterien aufgestellt werden, um eine klare Reihenfolge der vordringlichsten Bahnprojekte zu identifizieren und damit den rein regionalpolitisch motivierten Begehren den Wind aus den Segeln zu nehmen. Konkret geht es darum, die Auslastung der vorhandenen Kapazitäten der einzelnen Bahnverkehrsachsen und deren Rentabilität zu eruieren. Heute fehlen diesbezüglich Transparenz und Vergleichbarkeit. Dieser von uns vorgeschlagene Selektionsprozess führt zu einem volkswirtschaftlich sinnvollen Einsatz knapper öffentlicher Mittel dort, wo der Schuh am meisten drückt. Diese Daten dürften vorhanden sein, werden aber, wie der Bericht des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) zum Landverkehr feststellt, von den SBB aus nicht nachvollziehbaren Gründen nicht zur Verfügung gestellt. Deshalb kann der Steuerzahler nicht erfahren, ob sein Steuerfranken effizient eingesetzt wird. Dies muss sich ändern.

Es ist offensichtlich, dass die fehlende Transparenz über die Entscheidungsgrundlagen zur Auslastung und Rentabilität den genannten Wirrwarr von Begehrlichkeiten und Nicht-Respektierung der finanziellen Vorgaben fördert und das Vertrauen der Wirtschaft in einen zweckmässigen Einsatz der LSVA-Mittel beeinträchtigt. Dies reduziert auch die Bereitschaft, für zusätzliche Mittel aufzukommen.

Zusammenfassend kommt economiesuisse zu folgenden Schlüssen:

- Bei Änderungen der LSVA-Abgaben muss die Zusammensetzung des schweizerischen Lastwagenparks besser berücksichtigt werden.
- Vor einer weiteren Erhöhung der LSVA muss über die Respektierung der Vorgaben des FinöV-Fonds innenpolitisch Klarheit geschaffen werden. Eine finanzpolitisch zweckmässige Verwendung der Mittel bedingt eine objektive Rangfolge der Dringlichkeit der einzelnen Bahnprojekte nach Auslastungs- und Rentabilitätskriterien.
- Alles in allem darf das Fuder nicht überladen werden und es gilt zu bedenken, dass der Wirtschaftsstandort Schweiz auf kompetitive Rahmenbedingungen angewiesen ist, damit die schweizerischen Unternehmen im globalen Wettbewerb weiterhin erfolgreich operieren können. Die Rahmenbedingungen sind eine Addition vieler Einzelteile. Dazu gehören auch die Belastungen der Strassentransporte.