
1998 250% mehr Lastwagen - sollen's noch viel mehr werden?
Basler Zeitung, August 1998

250 % mehr Lastwagen – sollen's noch viel mehr werden?

1981 passierten durchschnittlich 1233 Lastwagen pro Werktag die Alpen. 4337 waren es im vergangenen Jahr. Autobahnen haben aus ganz Europa eine einzige Agglomeration gemacht. Die Oeffnung des Ostens, das hohe Lohngefälle und die Integrationspolitik lassen den Verkehr weiter wachsen. Der Gütertransport zeigt keinerlei Sättigungserscheinungen. Und die Schäden für Mensch und Umwelt sind enorm.

Ueberproportionale Emissionen

Lastwagen verursachen überproportional viel Dreck: Zwei Drittel der SO₂-, zwei Drittel der Staubemissionen und ein Viertel aller gefährlichen Feinstäube (PM₁₀) stammen vom Güterverkehr. Zudem wächst der Energieverbrauch rasant – der Rollwiderstand von Lastwagen ist im Vergleich zur Bahn sechsmal so gross. Täler und Städte entlang von Autobahnen wurden zu Wegwerf-Landschaften: Es stinkt, der Lärm ist unerträglich, die Anwohnerschaft leidet unter Atembeschwerden. Hausbesitzer mit Liegenschaften an verkehrsreichen Strassen wurden auf kaltem Weg enteignet, weil das Verkehrsaufkommen den Wohnwert ruinierte. Die Leventina und das Urnerland gehören nur zu den krassesten Beispielen einer Fehlentwicklung, die unser schönes Land unaufhaltsam zerstört, wenn nicht endlich es so Gegenmassnahmen ergriffen werden.

Die 40-Tönnner kommen

Die Europäische Union verlangt seit langem die Zulassung von 40-Tönnnern und setzt die Schweiz unter Druck. Schon die bisherige 28-Tonnen-Limite hat die Lastwagen nicht wirksam gebremst. Mit 40-Tönnnern wird der Gütertransport nochmals bedeutend billiger, und entsprechend wird die Streckennachfrage nochmals kräftig wachsen. Hier kann nur die Ueberwälzung der Schadenskosten auf die Verursacher helfen. Die enormen Umweltkosten der Lastwagen wurden bisher in den Transportpreisen in keiner Weise berücksichtigt. Deshalb wird die Vorlage über die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) zur wahrhaft entscheidenden Abstimmung. Sie ist der Dreh- und Angelpunkt in der Frage, ob eine politische Korrektur von krasen Fehlentwicklungen in unserem Land noch möglich ist.

Alpeninitiative umsetzen

Viermal schon hat das Schweizer Volk Ja gesagt zur verursachergerechten Kostenverteilung des Güterverkehrs. Nur so kann der Alpenschutzartikel der Bundesverfassung umgesetzt werden. Ohne LSVA kein Alpenschutz. Ohne LSVA weiterhin verstopfte Transitachsen. Da hilft kein Ausbau der Autobahnen. Zum Nulltarif wird der Güterverkehr weiterwachsen, bis er sich in den Staus wieder von selbst stilllegt. Verstopfte Autobahnen blockieren inzwischen den Privatverkehr stärker als den Güterverkehr. Doch es geht noch um viel mehr.

Bilaterale Verträge

Europapolitisch geht es um das Zustandekommen der bilateralen Verträge. Diese Verträge helfen der Schweizer Wirtschaft, erleichtern unseren Jugendlichen das Studium und das Arbeiten in Europa und sorgen für geregelte Beziehungen mit "Brüssel". Ohne LSVA keine NEAT, gleichviel ob mit zwei oder nur einem Tunnel (Darüber entscheidet das Volk im Dezember). Ohne NEAT keine Basistunnels durch

den Gotthard. Und ohne ausreichende Kapazitäten kein Verkehrsabkommen.

28-Tonnen-Limite noch bis 2004

Der bestehende Transitvertrag garantiert uns die 28-Tonnenlimite noch bis im Jahr 2004. Dann wird die EU mit den 40-Tönnern in unser Land drängen, und zwar nur auf der Strasse. Ohne Durchfahrtsgebühr kann der Güterverkehr nicht auf die Bahn umgelagert werden. Und die Bahn kann die Infrastruktur nicht finanzieren, die für die Umlagerung nötig ist.

Bahn muss besser werden

Die Bahn muss um einen Faktor 4 besser werden, und sie kann ihre Produktivität verbessern. Das Nationale Forschungsprogramm "Zukunftsgüterbahn" (NFP 41) hat erstaunliche Innovationsmöglichkeiten an den Tag gebracht:

- Neue Bremsen können den Lärm wirksam senken. Das ist für Basel mit seinen vielen Bahnlinien mitten durch Wohnquartiere von sehr grossem Interesse!
- Die intelligente Bildung von Güterzügen in hochproduktiven Rangiersystemen mit Einsatz automatischer Kupplungen und Wagenkennung wird den Güterverkehr per Bahn revolutionieren.
- Dazu gehört die internationale Harmonisierung der Strom-Sicherheits- und Tarifsysteem sowie der grenzüberschreitende Einsatz von Personal und Rollmaterial.
- Steigt die Produktivität der Bahn, dann verbessert sich auch die Auslastung. Das ist durchaus relevant für die Umweltbelastung des Güterverkehrs. Volle Züge heisst weniger Strassenverkehr.

So entsteht der Faktor 4: Doppelte Produktivität und eine Halbierung der Umweltbelastung! Aber ohne LSVA geht es nicht. Die SBB muss wieder mehr Marktanteile gewinnen. Und das geht nur mit neuen Investitionen. Diese können nur mit den Erträgen der LSVA finanziert werden. Dabei kommen auch die ausländischen Transitfahrten zur Kasse: Sie werden über einen Drittel der Gebühren bezahlen und so ihren gerechten Beitrag an die Neat leisten!

Bei den Bahnen werden wieder neue Arbeitsplätze entstehen. Die SBB sollen auf die Kundenwünsche eingehen mit zuverlässigen Angeboten, einer transparenten Preispolitik und einer ausgedehnten internationalen Zusammenarbeit.

Die Lastwagenlobby bekämpft die LSVA wenig zimperlich und entwickelt bei den Argumenten dagegen eine blühende Phantasie. Aber niemand will dem Transportgewerbe das Genick brechen. Die Feinverteilung wird bei den Lastwagen bleiben. Deshalb ist in diesem Gewerbe nicht mit einem massiven Stellenabbau zu rechnen. Die LSVA hilft dem lokalen Gewerbe. Wenn Transporte wieder mehr Geld kosten, werden sich die Verkehrsexzesse mit fremden Gütern und Dienstleistungen rückläufig entwickeln. Transportabgaben sind ein wirksamer Importschutz für die einheimische Industrie und das Gewerbe in einer Zeit, wo neue Submissionsvorschriften immer mehr Grenzen niederreissen.

Die LSVA ist eine wahre Schicksalsabstimmung. Es geht dabei um mehr als um Geld, es geht um Lebensqualität für alle. Wer dies nicht einsehen mag, soll einmal eine Stunde auf den Voltaplatz in Basel stehen, neben die Schwarzwaldbrücke in der Breite oder an die Autobahn bei Pratteln. Es geht um die Rückeroberung unseres Landes, um unsere Zukunft, um ein Leben ohne unnötigen Lärm und Dreck, und um weniger Verkehrstote. Jetzt braucht es den Tatbeweis. Bitte helfen Sie mit! Gehen Sie am 27. September an die Urnen und sagen Sie Ja! zur LSVA.

Rudolf Rechsteiner, (1958) Oekonom, Nationalrat (SP)

