

**Zeitschrift:** Heimatschutz = Patrimoine

**Herausgeber:** Schweizer Heimatschutz

**Band:** 93 (1998)

**Heft:** 3

**Artikel:** Bessere Luft, weniger Lärm : LSVA schützt die Umwelt und schafft Arbeitsplätze = Un air plus pur et moins de bruit : la RPLP protège l'environnement et crée de l'emploi

**Autor:** Appenzeller, Stephan

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-175825>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 22.01.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# LSVA schützt die Umwelt und schafft Arbeitsplätze

von Stephan Appenzeller, Komitee für eine gerechte Schwerverkehrsabgabe, Bern

Auf den Schweizer Strassen hat es zu viele Lastwagen. Jedes Jahr werden es mehr. Mit der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA), über die am 27. September abgestimmt wird, kann dieser Trend endlich gebrochen werden. Auch der Schweizer Heimatschutz sagt Ja zu dieser Vorlage.

Es gibt sieben Argumente, die für die Einführung einer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe sprechen:

## 1. Die LSVA ist gerecht

Jedes Jahr verursacht der Lastwagenverkehr in der Schweiz externe Kosten von mehr als einer Milliarde Franken. Dazu gehören die Gebäudeschäden (Erschütterungen), Gesundheitskosten, Unfallkosten, Lärmkosten und anderes mehr. Diese Kosten werden heute zum grössten Teil von der Allgemeinheit bezahlt und nicht vom Schwerverkehr. Das ist ungerecht. Mit der LSVA wird dafür endlich der verursachende Strassenschwerverkehr zur Kasse gebeten und zwar gemäss dem Prinzip: Wer wenig fährt, zahlt

wenig, wer viel fährt, bezahlt mehr.

## 2. Die LSVA verbessert die Ökobilanz unseres Verkehrssystems

Die LSVA ist ein Instrument, um den gesamten Güterverkehr ökologischer zu gestalten. Sie setzt die alte Forderung nach der Kostenwahrheit im Strassengüterverkehr um, ein Prinzip, das heute von niemandem ernsthaft in Frage gestellt wird.

## 3. Die LSVA schützt die Alpen

Die LSVA ist nicht das einzige, aber das wichtigste Mittel zur Umsetzung der Alpeninitiative und zum Schutz der Alpen. Dies ist auch der Lastwagenlobby klar. Nachdem alle ihre Versuche gescheitert sind, den Alpenschutzartikel zum Scheitern zu bringen, läuft sie nun Sturm gegen die LSVA.

## 4. 40-Töner nur mit LSVA

Die Erhöhung der Gewichtslimite für Lastwagen von 28 auf 40 Tonnen ist zwar noch nicht beschlossen, rückt aber unaufhaltsam näher. Ohne flankierende Massnahmen aber hätte die Zulassung der 40-Töner verheerende Folgen. Der Bahngüterverkehr ginge massiv zurück, im Binnenverkehr z.B. um über 50 Prozent. Mit der LSVA erfolgt der Wechsel von 28 auf 40 Tonnen hingegen einiger-

massen kontrolliert und schadlos. Die Bahn kann ihren Marktanteil halten.

## 5. Mit LSVA weniger Staus auf den Strassen

Die LSVA trägt dazu bei, den Transitverkehr auf die Schiene zu verlagern. Ohne LSVA hingegen droht der Schweiz eine Lastwagenflut. Die Folgen: Überlastung des Strassennetzes und Verkehrskollaps, insbesondere entlang der Transitachsen und in den grossen Agglomerationen, hohe Strassenschäden mit zusätzlichen Baustellen. Diese wiederum provozieren noch mehr Staus und – leider – mehr Unfälle.

## 6. Die LSVA sichert und schafft Arbeitsplätze

Die Einnahmen aus der LSVA werden in den Ausbau und Unterhalt der schweizerischen Verkehrsinfrastruktur investiert. Damit werden 33 500 Arbeitsplätze in der Bauwirtschaft geschaffen. Umgekehrt hätte ein Nein zur LSVA das Aus für einen Grossteil des Bahngüterverkehrs zur Folge. Ein Ja zur LSVA sichert deshalb 5000 Arbeitsplätze bei SBB und Privatbahnen.

## 7. Das Märchen von den 500 Franken

Der Nutzfahrzeugverband Astag verschweigt beharrlich, dass die gleichzeitig mit der LSVA zu erwartende

Zulassung von 40-Tönnern dem Strassentransportgewerbe massive Produktivitätsgewinne beschert. Der gleiche Lastwagen wird dann praktisch ohne Mehrkosten bis zu 60 Prozent mehr Güter transportieren können. Dieser Produktivitätsgewinn kompensiert die Kosten der LSVA weitgehend. Per Saldo beträgt die jährliche Belastung pro Haushalt gerade noch 11 Franken bis 55 Franken (bei einer LSVA von 2,5 bzw. 3,0 Rp. / tkm).

### Weitere Auskünfte:

Im Internet unter: [www.lsva.ch](http://www.lsva.ch)  
(Französisch: [www.rplp.ch](http://www.rplp.ch))  
Per Post unter: Komitee für eine gerechte Schwerverkehrsabgabe, Postfach, 3000 Bern 16 oder per Fax: 031-357 57 58



Heimatschutz / Sauvegarde 3/98

Un air plus pur et moins de bruit

# La RPLP protège l'environnement et crée de l'emploi

par Stephan Appenzeller, comité pour une juste redevance poids lourds, Berne

Il y a trop de camions sur les routes suisses. Chaque année, il y en a plus. La redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP) sur laquelle le peuple se prononcera le 27 septembre prochain permettrait enfin d'infléchir cette tendance. La LSP dit oui à ce projet.

Sept arguments essentiels plaident en faveur de l'introduction de la redevance poids lourds liée aux prestations:

## 1. La RPLP est équitable

Chaque année, le trafic poids lourds en Suisse entraîne des coûts externes de plus d'un milliard de francs, notamment une dégradation des bâtiments (vibrations), des dépenses de santé, des frais d'accident, des dépenses liées à la lutte contre le bruit, etc... Ces frais sont à l'heure actuelle en grande partie à la charge de la collectivité et non pas du trafic poids lourds. Cela n'est pas équitable. Grâce à la RPLP, ce sont les poids lourds qui passeront à la caisse et ceci selon le principe suivant: qui roule peu paie peu et qui roule beaucoup paie beaucoup.

## 2. La RPLP améliore le bilan écologique de notre système de transport

La RPLP n'est surtout considérée qu'en rapport avec le financement des grands projets ferroviaires et les négociations bilatérales. Mais c'est aussi et surtout un instrument d'incitation en faveur d'un trafic marchandises

*Le 27 septembre: oui à la redevance poids lourds liée aux prestations pour que les marchandises reprennent le rail (photo SEV).*

*Am 27. September: Ja zur leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe, damit mehr Güter wieder auf die Schiene kommen. (Bild SEV)*

écologique. Elle concrétise la vérité des coûts du trafic marchandises sur route, un principe qui n'est aujourd'hui plus remis en question.

## 3. La RPLP protège les Alpes

La RPLP est le plus important outil de mise en place de l'initiative des Alpes. Le lobby des camionneurs en est conscient, à tel point qu'après avoir essayé par tous les moyens de torpiller l'article constitutionnel, il tire maintenant à boulets rouges contre la RPLP.

## 4. Les 40 tonnes seulement avec la RPLP

L'augmentation de la limite des poids lourds de 28 à 40 tonnes n'est certes pas encore décidée, mais se rapproche à grands pas. L'admission des 40 tonnes sans mesures d'accompagnement aurait des conséquences tragiques: le trafic marchandises sur rail diminuerait massivement, en trafic intérieur par exemple, de plus de 50%. Avec la RPLP, le passage de 28 à 40 tonnes est plus ou moins sous contrôle.

## 5. La RPLP fait sauter les bouchons sur les routes

La RPLP contribue à transférer le trafic de transit sur le rail. Sans cela, un flot de camions menace la Suisse. Conséquences: surcharge du réseau routier, bouchons

et ralentissements, en particulier le long des axes de transit et dans les grandes agglomérations, nombreux dommages aux infrastructures et chantiers supplémentaires. Cette spirale provoque encore plus de bouchons et, malheureusement, plus d'accidents.

## 6. La RPLP pour l'emploi

Les recettes provenant de la RPLP seront investies dans la construction et l'entretien d'infrastructures de transports en Suisse. Ce sont 33 500 emplois de travail qui seront ainsi créés dans le secteur de la construction. A l'inverse, un refus signifierait la mort du trafic ferroviaire des marchandises. 5000 places de travail sont en jeu aux CFF et dans les chemins de fer privés.

## 7. La blague des 500 francs

L'ASTAG passe comme chat sur braise sur les énormes gains de productivité que les 40 tonnes vont occasionner, malgré l'introduction de la RPLP. Les camions pourront transporter beaucoup plus de marchandises pratiquement sans coûts supplémentaires. La redevance est ainsi largement compensée grâce aux gains de productivité. La charge supplémentaire pour les ménages ne s'élèverait dès lors que de 11 à 55 francs par ménage et par an (pour une RPLP de 2,5 à 3,0 cts/tkm).

