

Grenzfahrten. Mit dem Lastwagen durchs Alpenmassiv

Walter Müller, geboren 1952, selbständiger Lastwagenfahrer.

Der Lastwagenchauffeur hätte auch Lehrer werden können, wie sein Vater, «bis ich mal Stellvertretung gegeben habe», lacht Walter Müller, «die Kids, die haben mich so gebraucht, *Heilandsack*». Vor zwanzig Jahren hatte er die Ausbildung als Sekundarlehrer abgebrochen und sich seinen *Gieletraum* erfüllt: Walter Müller wuchs neben einer Lastwagenbude auf, bewunderte als Bub die Chauffeure.

Seit 1980 arbeitet er nun selber als Lastwagenfahrer. In der Firma, in der er seit sechzehn Jahren tätig ist, genießt Müller «eine gewisse Reputation, einfach schon nur von der Länge der Zeit her. Ich bin eigentlich bei uns praktisch der Älteste». Angefangen hat er wie viele andere: «Stückgut, Kanton Bern, nach Basel, ins Wallis, das ist pickelharte *Büez*.»

Die andern Lastwagenfahrer nennen ihn etwas spöttisch den «Doktor» oder den «Lehrer», «weil ich irgendwie mal ein bisschen länger in die Schule bin als die andern». Walter Müller bereut seinen Entscheid nicht, auch heute noch, mit 46 Jahren, möchte er nichts anderes sein als ein *Lastwägeler*, es gefällt ihm immer noch, «mit diesen *Cheiben* zu fahren, zu *milimeterlen* und so, das Zeug im Griff zu haben». Darauf ist Walter Müller stolz, denn er ist «nicht in dieses Milieu hineingeboren», und «da kannst du manchen Fehler machen, ich habe das auch lernen müssen». Die «*Buregiele*» dagegen, die hätten von Anfang an das Material besser beherrscht, gewusst, was wie stark sei, was man sich leisten könne und was nicht. Seit frühester Jugend hätten die «Know-how, dass es *chlepft u tätscht*, das lernst du eigentlich nicht, das bekommst du einfach mit». Um auch mit den Fahrzeugen auf so selbstverständliche Weise umgehen zu können, dazu kam Walter Müller eine Generation zu spät zur Welt: Seine Grosseltern mütterlicher- und väterlicherseits waren noch Bauern gewesen, der Vater war dann Lehrer und die Mutter Hausfrau.

Von Grund auf eignete sich Müller das Handwerk an «bei einem Inländer, beim Eggimann in Schlieren». Zuerst «stückgüteln, da hast du *lehre biigle*, mit dem Zeug umgehen». Mit den Jahren stieg er in der Hierarchie der Lastwagenfahrer auf, arbeitete bei einem Unternehmen, das auf internationale Transporte spezialisiert war, «zuerst als Chauffeur, und nach anderthalb Jahren habe ich einen alten *Charre* abgekauft». Seither arbeitet Walter Müller im Auftrag dieses Transportunternehmens auf eigene Rechnung.

Doch die Rechnung, so befürchtet er, könnte schon bald nicht mehr aufgehen: «Wenn die Schwerverkehrsabgabe so eingeführt wird, wie es jetzt geplant ist, mit diesen leistungsabhängigen Beiträgen, dann muss ich schliessen.» Müller ist «selbständig mit Anführungsstrichen, ich habe einfach das Risiko, wenn man so will». Zur Zeit zahlt er pauschale Schwerverkehrsabgabe, 4000 Franken pro Jahr, «das ist tragbar». Doch «der Witz von der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe ist eben, je mehr Kilometer du fährst, desto mehr zahlst du, also der, der nur ums Haus herum fährt, der zahlt weniger als der, der auf Italien fährt. Das sind nachher, beim maximal vorgesehenen Ansatz, drei Rappen pro Tonne pro Kilometer, das heisst also – ich habe einen Vierzigtönnner, oder, dann ist das pro Kilometer ein Franken zwanzig und dann macht das bei einer Leistung – ich fahre etwa 100 000 Kilometer im Jahr – dann macht das etwa 120 000 Franken Schwerverkehrsabgabe (beim letzten Wort verzweifelt lachend) bei einem Umsatz von etwa 150 000 bis 160 000 Franken, jetzt kannst du rechnen, das sind 120 000 Franken Schwerverkehrsabgabe, für den Diesel, sagen wir, im Schnitt etwa 30 000 pro Jahr, da sind wir schon praktisch auf dem Umsatz, dann käme noch die Versicherung, Steuern, Autobahngebühren, Telefon, Unterhalt und Reparaturen, Reifen.» Bevor der Wagen überhaupt nur laufe, fasst der Lastwagenfahrer die einfache Rechnung zusammen, müsste er noch draufzahlen.

Walter Müller argumentiert mit seinen existentiellen Interessen, wenn er Unterschriften sammelt für das Referendum gegen die Schwerverkehrsabgabe, wenn er an der lautstarken Kundgebung des rechtsbürgerlich dominierten Referendumskomitees teilnimmt und wenn er sich mit alten Freunden zerstreitet, die mehrheitlich aus

linksgrünen Kreisen stammen. An der letzten Versammlung der Lastwagenlobby, erinnert er sich, habe man «starke Muskeln gezeigt, und entsprechend ist es natürlich auch in den Medien herübergekommen, das ist noch schade, weil viele andere Töne untergegangen sind». Würde man von der Medienberichterstattung auf die Wirklichkeit schliessen, meint Müller, «dann müsste man denken, es handle sich um einen Haufen Desperados», die sich da versammelt haben. Das Klischee des Lastwagenchauffeurs präge einmal mehr die öffentliche Meinung: «Dicker *Ranzen*, dünne *Scheichen* und faule Zähne, grobschlächtig, *praschauerisch* (grosssprecherisch) und rechtsextrem.»

In den Augen vieler seiner Bekannten sei er dann halt einfach eine Ausnahme, «wie soll ich sagen, ein Kuriosum gewesen». Anerkennend hätten sie gesagt: «Ja der Walter, super, dass du das machst, oder, darf ich mal mitkommen? Alle sind mitgekommen, *Krethi* und *Plethi*. Die einen haben *Gringweh* bekommen dabei, den anderen hat es gefallen. Aber nachher, bei all diesen Abstimmungen, da haben sie sich irgendwie gespalten, da haben sie gefunden, das Lastwagenbusiness, das böse, all das *huere* Dreckzeug und so, und ich bin irgendwie ausserhalb gestanden. Aber das ist nicht der Fall, oder, ich gehöre genau so dort dazu.»

Dass Lastwagenfahren sein Beruf ist, für den er sich entschieden hatte, den er von Grund auf lernte und nun seit zwanzig Jahren ausübt, so gut er kann, das sei vielen seiner Bekannten nicht bewusst, sie meinten, es handle sich um eine Art Ferienvergnügen: «Viele haben gesagt, ah, du *tust lastwägeln*, aha, ein bisschen *jobben*, ein bisschen Geld verdienen (Müller lacht), ja *Migottseel* sollte ich etwas verdienen, das ist mein *Business*, und ich mache das gern. Und ich probiere, das gut zu machen, ich bin nicht besser und nicht schlimmer als alle anderen.» Und «so völlig unnützlich und daneben, wie es immer hingestellt wird», sei nun seine Arbeit auch wieder nicht.

In den letzten Jahren sei ihm die Gespaltenheit in seinem Umfeld immer mehr aufgestossen: «Ja, *gopferteli*, all diese Freunde, die das *saugut* finden, ohne mit der Wimper zu zucken, gehen sie einfach gegen meine Interessen abstimmen.» Wenn er sich mit seinen Bekannten streitet, dann stellt Müller jeweils die Frage nach der per-

sönlichen Existenz, nach der beruflichen Identität ins Zentrum: «Ja, was hast du denn das Gefühl, ich möchte zum Beispiel mal über dich, zum Beispiel jetzt ein Arzt, den ich kenne, es täte mir mal gut, darüber abstimmen zu können, ob dein Job abgeschafft wird oder ob du jetzt für dieses und jenes weiss der Teufel wieviel mehr *blechen* musst.» Schon bei der letzten Abstimmung über die Einführung einer pauschalen Schwerverkehrsabgabe hätten seine Bekannten Stellung beziehen, sich sagen müssen: «Ja gut, der Walter soll jetzt halt 4000 Franken weniger verdienen im Jahr, es gibt höher geordnete Interessen. Ich verstehe diesen Konflikt, den sie gehabt haben, aber meinen hat es damit nicht gelöst.»

Der Graben, der sich zwischen ihm und seinen Freunden öffnet, ist zugleich ein Graben zwischen konkreter, alltagspraktischer Sichtweise einerseits und allgemeinen Prinzipien andererseits. Mit diesem inneren Widerspruch in der Brust fährt Walter Müller durch Europa: «An und für sich, diese ganze Marktwirtschaft, EU, GATT, all das Zeug, das ist schon Wahnsinn, so das Waren hin und her schieben, oder, wenn du so willst, geht schon die Welt wahnsinnig vor die Hunde durch diese Philosophie.» Aber die bestehenden Verhältnisse aus ideologischen Überlegungen einfach verwerfen will Walter Müller nicht: «Also ich möchte nicht die Verantwortung übernehmen, ich sehe auch keine andere Weltordnung, im Moment. Wenn du an einem Ort anfängst abzubauen und so, oder, das muss man auch sehen, was zum Beispiel mit dem Lastwagenverkehr alles zusammenhängt, das ganze *Business* drumherum, das ist ja wahnsinnig, wieviel dort ... also jetzt zum Beispiel Turin, oder, da musst du niemandem kommen mit Alpeninitiative oder solchen Sachen, da ist einfach Fiat oder, das ist so eine Stadt, da ist jede *Bude* irgendwie mit Fiat verhängt. Und das ganze Speditionswesen, das *Zolldeklarantenzeug*, das ganze Garagenbusiness und Zubehör, das ist einfach so alles ineinander verzahnt, dass ich es sehr problematisch finde, jetzt dort einfach den Hahn zuzudrehen oder, und zu schauen, wie das dann mit der Bahn gehen soll.»

Der Graben verläuft nicht nur zwischen Müller und seinen Bekannten, zwischen konkreter Lebenspraxis und höheren Idealen; der Lastwagenfahrer deutet die Widersprüche, in die er verstrickt ist,

auch als Symptom eines weltweiten Dilemmas zwischen kurzfristig rentabler und langfristig sinnvoller Politik: «Es gibt zwei Sichtweisen, oder, die eine, wo man ein bisschen nachhaltiger (lacht) denkt, dann ist es ja *hirnissig*. Aber nicht nur, dass ich Lastwagen fahre, auch unser Lebensstil, oder, wenn die in China unsere Ansprüche haben, wenn die machen, was wir machen, dann geht es nicht mehr, eine Milliarde Autofahrer sind zuviel, da geht es noch zwei Jahre, und dann sind die Erdölvorkommen weg und die Luft kaputt. Aber dann trotzdem investieren, VW, Opel und so, das ist gut für das *Business*. Da könnte man auch sagen, die denken total gespalten, langfristig total gegen die eigenen Interessen, weil das Autofahren nachher unmöglich wird, kurzfristig ist es natürlich ein gutes Geschäft.» Solche Überlegungen relativieren und mildern Müllers innere Zerrissenheit: «Es geht wahrscheinlich nicht nur mir so, oder?»

Die Welt, davon ist Walter Müller überzeugt, ist komplizierter als viele Grüne sich das vorstellen, wenn sie den Transitverkehr bekämpfen: «Wenn du irgendwie ja sagst zu diesem ganzen Zirkus – und man ist viel mehr dabei, als man denkt, nämlich auch viele, gerade auch aus der Alternativszene, man ist viel mehr verhängt, glaube ich, gerade auch, was die Lastwagen betrifft.» Müller findet es «nicht in Ordnung, wenn man einfach nur auf die Lastwagen zeigt, als ein Glied in der ganzen Kette», während dieselben Leute trotzdem all die transportierten Güter konsumieren wollen. Die Branche, in der er arbeitet, davon ist Walter Müller überzeugt, sei in der Schweiz zu einem verbreiteten Feindbild geworden: «Heutzutage bringst du fast jeden Verfassungsartikel und jedes Gesetz durch, das irgendwie gegen die Lastwagen» gerichtet ist: «Jetzt nach den Russen sind wir die Feinde, es wird auch so berichtet, die bösen Vierzigtönnner, die warten in Basel, oder, bis die Grenze am Morgen aufgeht, und dann *phuuuuuu* kommen sie und überrollen das Land, so ist es doch irgendwie, einfach unglaublich überbewertet.» Gerade unter den Autofahrern heisse es dann immer «die *Scheisslastwagen* verstopfen uns die Strassen, die lassen uns nicht überholen. Und mancher Autofahrer hat doch auch ein schlechtes Gewissen, oder, sagt sich: *Gopferteli*, ich sollte doch mit dem Zug fahren und so – zuerst einmal weg mit diesen Lastwagen.»

Doch es ist nicht nur die politische Auseinandersetzung um Luft und Lärm, bei der der Lastwagen aus Müllers Sicht zum negativen Symbol wird. Im Feindbild Lastwagen komme auch eine typisch schweizerische Abschottung gegenüber Europa zum Ausdruck. Schöne Ansprüche seien es, alle Güter mit der Bahn transportieren zu wollen, «aber das Ausland muss auch noch mitmachen, und dass die die gesamte Verkehrspolitik einfach auf den Kopf stellen, weil die Schweiz jetzt das Gefühl hat, weil die Uerner meinen, sie hätten wahnsinnig viel Verkehr in ihrem Reusstal ... Aber wenn die dann mal in das Ruhrgebiet hinauf gehen, oder nach Mailand ... ich sage ja nicht, das sei erstrebenswert, aber es ist so eine *Gärtlipolitik* halt auch, wo du das Gefühl hast, das sind die ärmsten *Sieche*, dort mit dem Verkehr. Das ist unbestritten, das *fägt* nicht, klar.» Was Müller ärgert, ist «so die Mentalität, die schlechte Luft den Österreichern, den Franzosen und so, aber wir nicht».

Walter Müller, der die isolierte Verkehrspolitik ablehnt, der einen Beitritt der Schweiz zur EU befürwortet, ist «nicht sehr glücklich» darüber, dass das Referendumskomitee gegen die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) rechtsbürgerlich dominiert ist, von Blocher-Anhängern, die den Beitritt der Schweiz zur EU ablehnen. Trotz massiver Nachteile für die Transportbranche infolge der schweizerischen Abschottung gegenüber Europa habe es viele Gegner eines EU-Beitritts unter den Lastwagenfahrern. Ihnen gegenüber versucht Walter Müller, jeweils mit ihren existentiellen Interessen zu argumentieren: «Du überlegst nicht viel, wir haben etliche Nachteile, schon jetzt, beim Auslandsfahren, welche die EU-Länder nicht haben, beim Zoll längere Wartezeiten und Transitpapiere, die kosten. Und die Europäer können in jedem Land aufladen und abladen, nicht nur in ihrem eigenen.» Doch der «Lehrer» kann seine Kollegen meist nicht überzeugen.

Und wenn die Isolation der Schweiz gegenüber Europa, der zunehmende internationale Konkurrenzdruck und nicht zuletzt die Schwerverkehrsabgabe Müller tatsächlich zum Aufgeben zwingen, was macht er dann? «Ich habe eigentlich keine Ausbildung. Nicht ganz einfach, etwas zu finden.» Und im Gegensatz zu vielen seiner Kollegen träumt Walter Müller nicht von einer «geregelten *Büez*

irgendwo in der Migros oder im Coop, am Morgen um sechs anfangen und um zwei Feierabend». Ein solches Leben als Chauffeur im Inland kann er sich nach all den Jahren der Unabhängigkeit, des tagelangen Fahrens im Ausland nicht mehr vorstellen, «nur zur Not, wenn es nicht anders geht».

Was dem Lastwagenfahrer angesichts der düsteren Zukunftsperspektiven bleibt, ist der «berühmte Strohalm, oder, an den man sich klammert, ja, es kann dann gleichwohl nicht so dick kommen. Sie wollen ja, dass man auf die Bahn geht, dann wollen wir dann halt schauen, ob man auf die Bahn geht, eine Zeit lang, oder vielleicht, dass die Europäer gleichwohl blocken und sagen: Nein, diese Schwerverkehrsabgabe, die zahlen wir nicht, oder dass noch die NEAT abgelehnt wird.» Obwohl Walter Müller davon überzeugt ist, dass die Mehrheit der Schweizerinnen und Schweizer gegen seine Interessen abstimmen wird, will er nicht aufgeben, hält an seinem Lebensentwurf fest: «Im Moment brauche ich eben Disziplin, dass ich das Zeug gleichwohl gut mache. Oder, und ich denke, ja nicht den Kopf hängen lassen, also es hat ja keinen Sinn, wenn du jetzt anfängst zu *schloderen* und so, nicht mehr zum Wagen schaust oder so, also du hast ja gleichwohl immer wie die Hoffnung, ja, ich weiss nicht, du kannst ja nicht einfach ... «Den Satz beendet Walter Müller nicht, sondern er beginnt, über seine Überlegungen zu sprechen, ob allenfalls nach Einführung der LSWA «ein Trick zu drehen ist», ob er möglicherweise sein Unternehmen ins Ausland auslagern könnte. Wenn Walter Müller auch vage hofft, vielleicht werde sich für ihn persönlich, für die weitere Realisierung seines Lebensentwurfs doch noch eine Tür öffnen, ein Strohalm ergreifen lassen, zweifelt er doch keinen Augenblick daran, dass die Lastwagenfahrer im Abstimmungskampf unterliegen werden. Aber was bringt unter diesen Umständen sein Einsatz, warum zückt er die Unterschriftenbogen für das Referendum, sobald er Bekannten begegnet? Einigen Freunden schickt er die Bogen sogar per Post zu, mit einem Begleitbrief.

Walter Müller geht es noch um etwas anderes als um seine wirtschaftlichen Interessen. Er geht «auch gerne auf den Bahnhofplatz, da hat es viele *Greenpeace*ler, die Unterschriften sammeln und so, ich diskutiere noch gern mit ihnen, oder ... (lacht) Manchmal auch

nicht so ... Und dann sage ich ihnen immer wieder, *loset Giele*, da ist meine Telefonnummer, kommt einmal mit, oder. *Wow*, ja, super Idee, sagen sie, nur schade, dass sie nie kommen, oder, weil, ich fände es ... Nicht, dass ich sie bekehren will, aber einfach, dass man nicht das Gefühl hat, es sei Krieg, dass man merkt, halt, da sitzt einer am Steuerrad, und der hat ein *Budeli*, hier kennt er Leute und dort ein Milieu, und Zeug und so. Und er freut sich, dort hinzugehen, das ist ein menschlicher Umgang, und das ist etwas, das gehört auch zu dieser Gesellschaft und ist nicht einfach das Feindbild Nummer eins.»

Walter Müller könnte in der Tat – vielleicht haben seine Kollegen recht – auch Lehrer sein, dann würde er den Schülerinnen und Schülern vermutlich beibringen, was ihm in seiner Jugend fehlte: «Ich habe früher auch so gescheit dahergeredet, aber irgendeine Wirklichkeit völlig ausgeblendet, das habe ich nie mitbekommen. Und da bin ich irgendwie der Schule auch gram, oder. Da ist dir so Zeug eingepfht worden, ihr gehört mal zur Elite und so, und dabei wird dir wahnsinnig viel vorenthalten. Ich glaube, auch nur darum kannst du irgendwie so eine gewisse Politik nachher mal machen, dermassen gegen die *Büezer* zum Beispiel, wo auch die Sorgen der Arbeitslosen und so nicht ernst genommen oder gar nicht nachvollzogen werden. Also ich glaube einfach, diesen Politikern ... Ich glaube, die sind, die können nicht einmal etwas dafür, die können eine gewisse Art gar nicht verstehen oder, weil sie wirklich Mühe haben, die Nase in ein anderes Milieu hineinzustecken.»

Einmal hätte Walter Müller beinahe dem Franz Hohler einen Brief geschrieben: «Der Franz Hohler, oder, ich finde den *saugut* und Spitze, super, aber einmal habe ich meinen Augen und Ohren nicht getraut, das ist im Vorfeld der Alpeninitiative gewesen, da hat er, das ist im Fernsehen gewesen, da hat es jeweils eine Sendung gegeben vor der *Tagesschau*, irgendeine (lacht) Humorecke (lacht), irgend etwas so. Item, auf alle Fälle hat der mal so ein Märchen erzählt, wegen der Alpeninitiative, und hat natürlich auch damit gerechnet, sie werde nicht angenommen und nachher würde sich dann das Volk, die Urner, erheben und Protest machen und Zeug, würden hinaufgehen, wie die alten Eidgenossen (lacht): nehmen die Steine

herauf und werfen sie auf die Lastwagen. Nachher hat er, konkret oder, und nachher trifft es so einen holländischen Sattelschlepper, und der wird dort zermalmt und so. Dann zuerst habe ich gedacht, nein also, vielleicht, ich habe das vermutlich sehr überbewertet, aber mich hat das gerade voll *aagschisse*. Weil, ich habe manchen holländischen Kollegen, oder, und habe gedacht: ja, *Himmelarsch*, oder, die haben ja ... Da ist gerade meine Kleine auf die Welt gekommen, und ich bin sowieso (lacht) ein bisschen sentimental gestimmt gewesen. Das hat mich, das hat mich wahnsinnig enttäuscht, ich habe irgendwie daran herumgemacht, soll ich dem *Siech* einmal schreiben? Das Ganze mal sagen, und er hat mir doch so wahnsinnig imponiert, wo er da mit dem Dienstverweigererlied ist abgesägt worden und so, oder, der Hohler ist für mich immer noch, ich finde es nach wie vor, finde ich den *saugut* und super, aber so etwas hat mich *uhuere möge*, oder, für mich ist das konkret gewesen, das ist nicht einfach ein anonymer Vierzigtönnner, mit einer Qualmwolke hinten dran, sondern ein Kollege, der dort unter den Stein gekommen ist.»

Der alpenquerende Güterverkehr und die Schweizer Verkehrspolitik

Die wirtschaftliche Integration Europas entfaltet eine Mobilitätsdynamik, die im Bereich des Güterverkehrs binnen weniger Jahre das bestehende Strassen- und Schienennetz überfordern wird. Ausgehend von regional unterschiedlichen sozialen und ökologischen Standards erzeugt der verschärfte Standortwettbewerb in Europa Verlagerungen und transnationale Diversifizierungen ganzer Produktionsabläufe. Eine von Greenpeace in Auftrag gegebene Studie rechnet damit, dass der europäische Güterverkehr, ausgehend von den heutigen technischen, politischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen, bis zum Jahre 2010 um 60 % ansteigen wird. Eine von der EU in Auftrag gegebene Studie geht von einem gesamteuropäischen Wachstum des alpenquerenden Güterverkehrs zwischen 1992 und 2010 um 75 % und in der Schweiz um 56 % aus.

Dieses Wachstum hätte im Bereich des Güterverkehrs eine ebenso starke Steigerung der CO₂-Emissionen zur Folge. Der Anteil des Güterverkehrs am Treibhauseffekt würde markant ansteigen. Das europäische Parlament setzte sich nun aber zum Ziel, die Emissionen des Treibhausgases CO₂ aufgrund von Überlegungen zum Klimaschutz bis ins Jahr 2010 insgesamt um 40 % zu senken. Laut Berechnungen der Greenpeace-Studie kann dieses Ziel indes selbst dann nicht erreicht werden, wenn künftig 80 % aller Verkehrsinvestitionen in Ausbau und Modernisierung des Schienennetzes fließen und sämtliche technischen Massnahmen zur Senkung des Energieverbrauchs von Bahn und Lastwagen realisiert würden.

Der Kanton Uri ist eines der Nadelöhere im Alpenmassiv, wo der Nord-Süd-Verkehr eine zunehmende Belastung darstellt. An Werktagen rollen neben Zehntausenden von Privatwagen rund 3500 Lastwagen durch den Gotthard. Seit der Eröffnung des Gotthard-Strassentunnels im Jahre 1981 stieg der Gotthard-querende Güterverkehr auf der Strasse bis Mitte der 90er Jahre ca. um das Vierfache an, auf der Schiene lediglich um 23 %.

Vor diesem Hintergrund lancierten Urner und Walliser Umweltschützer/innen Ende der 80er Jahre die «Alpeninitiative». Am 20. Februar 1994 stimmte eine knappe Mehrheit der Bevölkerung und der Kantone der Volksinitiative zu. Danach muss der gesamte alpenquerende Transitverkehr durch die Schweiz bis ins Jahr 2004 von der Strasse auf die Schiene verlagert werden. Im europäischen Vergleich steht die Schweiz in dieser Hinsicht schon heute sehr gut da: 86 % des Gütertransits erfolgte 1993 auf der Schiene, in Frankreich sind es lediglich 18 %, in Österreich 30 %.

Mit der Alpeninitiative hiessen die Stimmberechtigten gleichzeitig die Einführung einer «Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe» (LSVA) gut. Es handelt sich dabei um ein Instrument, das wesentlich zur vollständigen Verlagerung des Gütertransits auf die Schiene beitragen soll. Eine wichtige Voraussetzung dazu stellt nicht zuletzt der geplante Bau des Eisenbahnprojekts NEAT («Neue Alpentransversale») dar, über das aber noch eine Volksabstimmung bevorsteht. Ergänzt werden soll die LSVA durch eine mit der EU noch auszuhandelnde pauschale Alpentransitabgabe, zusätzliche Treibstoffbelastungen und eine CO₂-Abgabe.

Was das Schweizer Transportgewerbe im europäischen Kontext als «untragbare Verteuerung der Transportkosten» empfindet, bezeichnet der Bundesrat als Schritt in Richtung einer «gerechteren Verkehrsfinanzierung». Es gehe darum, so die Schweizer Regierung, dem Schwerverkehr jene Kosten anzulasten, die er gegenüber der Allgemeinheit verursache. Dabei handle es sich um Kosten in der Höhe von jährlich rund einer Milliarde Franken, die in erster Linie durch Luftverschmutzung und Lärm verursacht würden. In dieser Rechnung noch nicht berücksichtigt sind die durch den Strassengüterverkehr verursachten, mittel- und langfristigen Ernte-, Wald- und Klimaschäden. Sie werden in der Schweiz auf jährlich nochmals gut eine halbe Milliarde Franken veranschlagt.

Während der Bundesrat darum bemüht ist, die Abgaben im Rahmen der Nachbarländer Frankreich und Österreich zu halten, wirft Greenpeace der Regierung vor, diese zu spät und zu tief angesetzt einzuführen und damit den Verfassungsauftrag der «Alpeninitiative» zu missachten und die Bemühungen des Klimaschutzes zu unterwandern.

Auf der anderen Seite des politischen Spektrums bekämpft das Transportgewerbe die neue Verkehrspolitik der Schweiz. Es ergriff gegen die Gesetzesvorlage zur Einführung der LSVA das Referendum. Das Referendumskomitee argumentiert, die LSVA vermindere die Wettbewerbschancen der Strassentransporteure. Sie führe weder zu Kostenwahrheit, noch trage sie zur Durchsetzung des Verursacherprinzips bei, denn der Schienengüterverkehr verursache mehr externe Kosten als derjenige auf der Strasse. Mittels LSVA würden der Privatwirtschaft Produktivitätsgewinne entzogen, um sie in den Ausbau des öffentlichen Schienennetzes zu lenken. Von einer «gerechten Verkehrsfinanzierung» könne folglich nicht die Rede sein.

Da die LSVA die Produktionskosten der Strassentransporteur erhöhen und die Wettbewerbschancen der Schweizer Strassentransporteur im europäischen Preiskampf empfindlich beeinträchtigen wird, bleibt dem Transportgewerbe hierzulande mittelfristig lediglich der Binnengüterverkehr über Distanzen unter 50 Kilometern. Im Güterfernverkehr wird sich für das Transportgewerbe unter den Bedingungen der aktuellen Verkehrspolitik nur die Verlagerung auf die Schiene wirtschaftlich auszahlen. Die beruflichen Perspektiven von Walter Müllers Einmann-Betrieb sind in der Tat prekär.

Quellen/Literatur

- Botschaft des Bundesrats zu einem Bundesgesetz über die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe. 11. September 1996.
- European Commission for Transport DG VII: Study of the Development of Transalpine Traffic (Goods and Passengers). Horizon 2010. 1998.
- Stellungnahme des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbands ASTAG zum Entwurf für ein Bundesgesetz über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe. September 1995.
- Hey, Christian u.a.: Dead End Road. Klimaschutz im europäischen Güterverkehr. Ein Greenpeace-Szenario, 1992.
- Zur Botschaft zu einem Bundesgesetz über die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA). Zehn Gründe für die Rückweisung des vorliegenden Gesetzesentwurfs. ASTAG. Februar 1997.
- Infoblätter Greenpeace: Wann kommt der Alpenschutz; LSVA: 4 Rappen sind das Minimum; 28 Tonnen sind genug! [keine näheren Angaben]
- Schnittker, Markus: Alpine Glow for Europe: The «Initiative on the Alps» in the Grasp of Europe-Adversity and «Local Issues» (unveröffentlicht). Zürich, 1995.
- Hardmeier, Sibylle/Linder, Wolf: VOX-Analyse der eidgenössischen Abstimmung vom 20.2.94. Hrsg. vom Forschungsinstitut der Schweizerischen Gesellschaft für praktische Sozialforschung GFS. Bern, Juni 1994.
- NZZ vom 6. Mai 1998