

«Wir zahlen dem Staat europaweit die höchsten Abgaben»

Astag-Präsident Adrian Amstutz zum Markteinbruch und zum politischen Druck auf das Strassentransportgewerbe

Wie überlebt das strassenseitige Transportgewerbe die Wirtschaftskrise? Welche Massnahmen fordert die Branche von der Politik? Antworten gibt Adrian Amstutz, SVP-Nationalrat und Präsident des Dachverbandes Astag.

Die Krise trifft viele Branchen hart, nur wenige haben Unterstützung vom Staat erhalten. Braucht auch die Transportindustrie Support?

Adrian Amstutz: Das Strassentransportgewerbe hat noch nie um Staatssubventionen gebettelt und wird dies auch in Zukunft nicht tun. Bei uns laufen ja die Geldströme gerade umgekehrt. Nur schon über die LSVA liefert die Branche jährlich fast 1,5 Milliarden Franken an den Staat ab. Geld, das nicht nur das Strassentransportgewerbe, sondern auch die Schweizer Wirtschaft belastet.

Sie finden den Strassentransport systemrelevant?

Durchaus. Was geht denn noch ohne Strassentransport? Im Binnenverkehr werden 80 Prozent der Transportleistung per Lastwagen erbracht, und auch im Import und Export beträgt der Anteil über 70 Prozent. Von der Bio-Milch über das Solarpaneel wird der Löwenanteil der Güter in der Schweiz auf der Strasse transportiert. Selbst die Van-Gogh-Bilder kamen zeitgerecht und sicher mit dem Lastwagen ins Basler Kunstmuseum.

Und aufgrund dieser Monopolsituation will die Transportbranche Druck auf die Politik machen?

Das ist unser Ziel. Konkret fordert die Astag, dass die exorbitanten Abgaben reduziert werden. Es wäre ein Akt der Fairness gewesen, den KMU mit dem Aufschub der Abklassierung der Euro-3-Lastwagen und der damit verbundenen Abgabenerhöhung um 18 Prozent etwas mehr Luft zu verschaffen. Zudem ist es nicht zu viel verlangt, wenn das Transportgewerbe vom Bund endlich eine verbindliche Regelung für die willkürlichen LSVA-Erhöhungen erhalten würde.

Mit Abgaben kämpft doch auch die Konkurrenz im Ausland. Warum eine Sonderbehandlung?

Das schweizerische Transportgewerbe leidet gesamteuropäisch unter der höchsten staatlichen Abgabenlast. Allein die LSVA kostet einen KMU-Betrieb pro Nutzfahrzeug schnell 60 000 bis 90 000 Franken pro Jahr. Hinzu kommt, dass Bund und Politik die Schraube im Strassentransport immer mehr anziehen. Ich denke an die zusätzliche obligatorische Aus- und Weiterbildung, die jeder Chauffeur neu absolvieren muss. Ich denke auch an den staatlich verzögerten Infrastrukturausbau und die damit verbundenen Staus.

Apropos LSVA: Wegen der gesunkenen Transportleistung der Nutzfahrzeuge und der damit verbundenen LSVA-Minderleistungen wird die Branche nun zum Sündenbock für das zu erwartende Loch bei der Finöv-Finanzierung. Sind Sie zerknirscht?

Das ist typisch für das in diesem Bereich rot-

grün geprägte Staatsdenken und die widersprüchliche Verkehrspolitik. In Tat und Wahrheit ist es nicht der öffentliche Verkehr oder der Staat, die primär unter der Wirtschaftskrise leiden, sondern die Schweizer Wirtschaft. Es ist ja richtiggehend paradox, wenn einerseits weniger Verkehr auf der Strasse angestrebt wird und andererseits bei einem Rückgang sofort das grosse Jammern wegen geringerer Fiskalerträge losgeht. Dies zeigt exemplarisch den wahren Charakter der LSVA: Es geht nicht um Umweltschutz oder Verlagerung. Hier geht es nur um Geld. Wenn ich dieses Theater verfolge, bin ich echt sauer.

Sollten denn die Finanzierungsmechanismen für die Verkehrsinfrastruktur geändert werden?

Jawohl. Es ist doch nur normal, dass jeder für das bezahlt, was er konsumiert. In meinem elterlichen Hotel- und Restaurantbetrieb war das jedenfalls so und in meinem heutigen Tätigkeitsbereich, dem Baugewerbe, auch. Nur für den Staat gilt diese Normalität je länger, desto weniger. Es ist an der Zeit, dass im öffentlichen Verkehr endlich voll dem Verursacherprinzip Rechnung getragen wird. Es bringt nichts, mittels Quersubventionierung aus dem Strassenverkehr ein übersteuertes System aufrechterhalten zu wollen. Eine Neuregelung wäre auch im Interesse eines konkurrenzfähigen öffentlichen Verkehrs, auf den die Schweiz auch angewiesen ist.

Zurück zum Kerngeschäft: Welche Unternehmensgrössen sind in der Krise am meisten gefährdet?

Vorab die gute Nachricht: Im Nahverkehr sind die meisten Unternehmen momentan noch nicht dermassen vom Wirtschaftseinbruch betroffen. Ganz anders sieht es im internationalen Verkehr und im Überlandtransport aus. International sind die Preise und das Frachtvolumen schon länger eingebrochen. Betroffen sind vorab mittlere Unternehmen und Betriebe, die nicht über eine genügende Liquidität verfügen.

Welche Zulieferaufträge sind vorab rückläufig?

Begonnen hat es letzten Herbst im internationalen Transport und hier ganz brutal in allen Bereichen, die mit der Automobilindustrie zu tun haben. Mittlerweile sind viele Branchen im Strudel, wobei zum Teil nicht einmal mehr der Nahrungsmittelsektor verschont geblieben ist.

Können Sie Zahlen zum Umsatzrückgang im Vergleich zu den Vorjahren nennen?

In den ersten beiden Monaten 2009 hat der Lastwagenbestand in der Schweiz gegenüber 2008 um 5 Prozent abgenommen, von 44 185 auf 42 051 Nutzfahrzeuge. Die Inverkehrsetzung neuer Wagen hat bis März um total 12,2 Prozent abgenommen, und das Auftragsvolumen der Schweizer Transportbranche ist im Februar 2009 gegenüber dem Vorjahr um 15 bis 20 Prozent eingebrochen.

Ist dieser Rückgang nicht auch schlicht eine heilsame Strukturbereinigung? Es gibt doch zu viele Kleinfirmen, die mit Dumpingpreisen agieren.

Was wir jetzt erleben, hat mit einer heilsamen Strukturbereinigung nichts mehr zu tun. Es bedeutet ja auch, dass hier Strukturen zerstört werden, die für die Volkswirtschaft unabdingbar sind, wenn es dereinst wieder aufwärtsgehen sollte. Konkret: Unser Wirtschaftssystem lebt von den Klein- und familiären Kleinunternehmen in diesem Bereich. 85 Prozent der Unternehmen verfügen über 1 bis maximal 10 Nutzfahrzeuge. Sie sind es, die unsere Wirtschaft buchstäblich am Rollen halten. Dass es unter diesen Betrieben den einen oder anderen hat, der das Geschäft mit Dumpingpreisen kaputtmacht, kann zwar nicht von der Hand gewiesen werden, hat aber nichts mit der Grösse der Unternehmen zu tun. Die sogenannten «Grossen» der Branche liefern sich auch Preiskämpfe – das gehört aber in einer freien Marktwirtschaft zum Wettbewerb.

Was sind eigentlich die Aufgaben als Dachverband in der gegenwärtigen Krise? Was bieten Sie Mitgliedern an?

Die Astag hat rasch auf den Konjunkturbruch reagiert. Erstens haben wir ein neues Beratungsangebot aufgebaut. Wer wirtschaftlich in Schieflage gerät, kann sich an unsere Geschäftsstelle wenden. Dort wird die Lage analysiert und werden Massnahmen im Sinne von «Hilfe zur Selbsthilfe» vorgeschlagen. Zudem hat die Astag die Kurskosten bei der obligatorischen Weiterbildung signifikant gesenkt. Auch kann der Astag-Versicherungsdienst ein neues Angebot für seine Mitglieder anbieten; neben der Rechtsschutzversicherung kann auch eine Nutzfahrzeug-Haftpflichtversicherung für KMU integriert werden.

Interview: hag.