

Sachdokumentation:

Signatur: DS 1969

Permalink: www.sachdokumentation.ch/bestand/ds/1969



Nutzungsbestimmungen

Dieses elektronische Dokument wird vom Schweizerischen Sozialarchiv zur Verfügung gestellt. Es kann in der angebotenen Form für den Eigengebrauch reproduziert und genutzt werden (private Verwendung, inkl. Lehre und Forschung). Für das Einhalten der urheberrechtlichen Bestimmungen ist der/die Nutzer/in verantwortlich. Jede Verwendung muss mit einem Quellennachweis versehen sein.

Zitierweise für graue Literatur

Elektronische Broschüren und Flugschriften (DS) aus den Dossiers der Sachdokumentation des Sozialarchivs werden gemäss den üblichen Zitierrichtlinien für wissenschaftliche Literatur wenn möglich einzeln zitiert. Es ist jedoch sinnvoll, die verwendeten thematischen Dossiers ebenfalls zu zitieren. Anzugeben sind demnach die Signatur des einzelnen Dokuments sowie das zugehörige Dossier.

2019

Kampf den Staus, Schikanen und höheren Abgaben im Strassenverkehr



Die Verkehrspolitik der Schweiz

**Positionspapier der
Schweizerischen Volkspartei
3.5.2019**



Inhalt

1.	Auf einen Blick	3
1.1.	Rechtliche Ausgangslage.....	4
1.2.	Gesamtkosten des Verkehrs	5
1.3.	Finanzierung des Strassenverkehrs	6
1.4.	Volkswirtschaftliche Bedeutung des Strassenverkehrs.....	7
2.	Verschiedene Verkehrsträger, deren Bedeutung und Probleme	8
2.1.	Strassenverkehr	8
2.1.1.	Massive Zunahme des Güterverkehrs auf der Strasse	8
2.1.2.	Verkehrsverlagerung stösst an Grenzen.....	10
2.1.3.	Bund gibt Versäumnisse beim Strassenunterhalt zu	12
2.1.4.	Stautunden nehmen zu	12
2.1.5.	Weiterentwicklung und Ausbau des Nationalstrassennetzes	14
2.1.6.	Zweite Röhre des Gotthard-Strassentunnels	14
2.1.7.	Die unterschätzten Motorräder	14
2.2.	Schienenverkehr und Regionaler Personenverkehr	15
2.2.1.	SBB (Verschuldung, Leistungen der öffentlichen Hand, Personalkosten)	16
2.2.2.	Ausbauschritt 2035.....	17
2.2.3.	Weitere laufende Grossprojekte der Bahn	19
2.2.4.	SBB Cargo	20
2.2.5.	«Baustelle» SBB.....	20
2.2.6.	Marschhalt beim Regionalen Personenverkehr (RPV).....	21
2.3.	Cargo Sous Terrain.....	21
2.4.	Luftfahrt	22
2.4.1.	Dringend nötige Ausbauten der Landesflughäfen	22
2.4.2.	Weniger Flugbewegungen, mehr Passagiere	22
2.4.3.	Wichtigste Airlines für die Schweiz: Swiss und Easyjet.....	23
2.4.4.	Luftfahrt und Klima	23
3.	Stopp den wirtschaftsfeindlichen staatlichen Interventionen	25
3.1.	Bussenterror gegen Autofahrer und Motorradfahrer	25
3.2.	Tempo 30 und Fahrbahnverengungen bremsen Wirtschaftsmotor	25
3.3.	Temporeduktionen auf Autobahnen, damit mehr Autos Platz haben?	26
3.5.	Mobility Pricing	27
3.6.	«Freiwillige» E-Vignette	28
3.7.	Aufhebung von Parkplätzen stoppen.....	28
3.8.	Drohende CO2-Abgabe auf Treibstoffen	29

3.9. Fahrverbote für Diesel-Fahrzeuge.....	30
3.10. Verbote von Verbrennungsmotoren	30
3.11. Importhürden für Personenwagen aus USA und Kanada	31
3.12. Stopp der Übernahme von EU-Recht.....	32
4. Grundsätze der SVP für eine künftige Verkehrspolitik	33
5. Fazit	33
6. Anhang.....	34

Schweizerische Volkspartei
Generalsekretariat
Postfach
3001 Bern

Telefon: +41 (0)31 300 58 58

E-Mail: gs@svp.ch

Web: www.svp.ch

1. Auf einen Blick

Schon die Römer wussten es: «Wohlstand kommt auf guten Strassen.» Gute Verkehrsverbindungen sind für die Entwicklung einer Volkswirtschaft eine der Grundvoraussetzungen. Deshalb ist die Verkehrsinfrastruktur neben der Sicherheit und Bildung eine der wichtigsten Staatsaufgaben und somit eine Visitenkarte des Landes.

Die schweizerische Verkehrsinfrastruktur umfasst unter anderem 1'855 km Nationalstrassen, 5200 km Schienenwege sowie 14 Landesflughäfen und Regionalflugplätze.¹ Und wir können stolz sein auf die Erfolgsgeschichte schweizerischer Verkehrsinfrastruktur.

Aber es wurden und werden auch folgenschwere Fehler gemacht. So sind in den letzten zwölf Jahren rund eine Million Personen zusätzlich in unser Land zugewandert, ohne das Strassennetz nennenswert der Massenzuwanderung anzugleichen oder die erforderlichen Zusatzkapazitäten bei der Bahn bereit zu stellen. Die Folgen: Staus auf Strassen, stehende Passagiere in Zügen, zunehmender Dichtestress!

Hier zeigt sich exemplarisch, wie kurzsichtig links-grüne Politik ist, die zu oft auch von den Mitteparteien mitgetragen wird. Man öffnet die Grenzen und lässt freien Personenverkehr zu, aber man denkt nicht daran, die Verkehrsinfrastruktur der veränderten Situation anzupassen. Unter den Folgen leidet nun die ganze Bevölkerung.

Bald kann man von Hamburg bis Rom über sechsspurige Autobahnen fahren – nur in der Schweiz zwingen sich täglich durchschnittlich mehr als 130'000 Autos durch die weitgehend vierspurige Autobahn A1 und etwa gleich viele durch die A2.²

Wenn die Verkehrsinfrastruktur eines Landes an seine Grenzen stösst, ist das immer ein Hinweis darauf, dass das Land entweder die finanziellen Mittel für den Ausbau und Unterhalt nicht bereit stellt, es planerisch die Anpassungen an das Bevölkerungs- und Mobilitätswachstum verschlafen hat oder es schlicht am politischen Willen zum Ausbau fehlt. Mängel bei der Verkehrsinfrastruktur sind für ein Land wie die Schweiz untragbar.

Die SVP stellt drei grundsätzliche verkehrspolitische Probleme fest:

- 1. Die Schweiz vernachlässigt seit Jahrzehnten die Anpassung der Kapazitäten des Strassennetzes an die Realitäten von Bevölkerungszunahme und Mobilitätsbedürfnissen.**
- 2. Die Schweiz setzt immer noch zu einseitig auf die Karte «Bahn», obwohl zur Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung alle Verkehrsträger (Strasse, Schiene, Luft, und Wasser) in einer optimalen Vernetzung zum Ziel führen.**
- 3. Anstatt «freie Fahrt» - als Gegenleistung für all die Steuern, Gebühren und Abgaben - bekommen die Autofahrer zunehmend Staus, Schikanen (30er Zonen, Temporeduktionen, Blitzlicht-Gewitter der Radaranlagen, Abbau von Parkplätzen usw.) und werden abgezockt (Mineralölsteuer, Vignette, drohende CO2-Abgabe usw.).**

¹ BFS Verkehrsinfrastruktur und Fahrzeuge (<https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/verkehrsinfrastruktur-fahrzeuge.html>)

² BFS Verkehrszählung 2017: <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/verkehrsinfrastruktur-fahrzeuge/schweiz-strassenverkehrszaehlung.html>

Die Schweiz droht ihr Geld für die Verkehrsinfrastruktur nicht dem Bedarf entsprechend einzusetzen. Denn mit der Elektromobilität und selbstfahrenden Autos - gepaart mit einer weiteren Bevölkerungszunahme - wird die Strasse der mit Abstand wichtigste Verkehrsträger bleiben und nicht die Bahn. Das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) geht in seinen «Verkehrsperspektiven 2040» davon aus, dass selbst in 21 Jahren noch rund 70 Prozent der Personenkilometer mit dem motorisierten Individualverkehr, egal wie dieser dann aussieht, zurückgelegt werden. Heute sind es knapp 75 Prozent. **Egal wie «sauber» die Autos der Zukunft fahren, sie brauchen weiterhin Strassen und Parkplätze.**

Das Mass ist voll!

Die SVP akzeptiert die wachsende Abzockerei und die Schikanen gegen Autofahrer sowie das «schlechte Gewissen», welches ihnen von Linken, Grünen und Umweltmedien ständig eingeredet wird, nicht mehr. Die Autofahrer sind nicht die Bösen und die ÖV-Benutzer die Guten. Im Gegenteil: die Autofahrer sind der wohl stärkste Wirtschaftsfaktor im Land, der den ÖV notabene zu grossen Teilen mitfinanziert. Jetzt fordern die Autofahrer Gegenleistungen. Das Problem in diesem Land liegt definitiv nicht bei den Autofahrern, sondern bei jenen, welche sie melken wollen wie Milchkühe. Damit muss Schluss gemacht werden.

Die SVP erinnert an die Entwicklungen in Frankreich, wo sich die so genannte Gelbwestenbewegung («Mouvement des Gilets jaunes») Ende Oktober 2018 überwiegend über soziale Medien organisierte. Die Bezeichnung leitet sich von den gelben Warnwesten ab, welche die Protestierenden als Erkennungszeichen tragen. Auslöser war eine geplante höhere Besteuerung fossiler Kraftstoffe (insbesondere Diesel) zur Finanzierung und Durchsetzung der Energiewende in Frankreich, welche das Fass zum Überlaufen brachte. Solche Entwicklungen sind auch in der Schweiz denkbar.

1.1. Rechtliche Ausgangslage

Die Schweiz verfügt über ein offenes Gesamtverkehrssystem. Spontanes und flexibles Reisen sowie, im Grundsatz auch Transportieren (mit gewissen gesetzlichen Einschränkungen, bspw. beim Gefahrgut), ist mit allen Verkehrsträgern möglich, was stark zur Lebensqualität, Standortattraktivität und zum wirtschaftlichen Erfolg beiträgt.

Der **Bund hat wichtige Aufgaben** in Bezug auf Mobilität und Verkehr (Art. 81a bis 88 Bundesverfassung, BV) sowie in Bezug auf Umwelt und Raumplanung (Art. 73 bis 80 BV). Das Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) nimmt diese Aufgaben, unter Achtung der Grundsätze der Verhältnismässigkeit (Art. 5 BV) und der Subsidiarität (Art. 5a BV), wahr. Das Handeln des UVEK darf nur dann zu einer Einschränkung der Grundrechte – darunter die Bewegungsfreiheit (Art. 10 BV), die Eigentumsgarantie (Art. 26 BV), die Wirtschaftsfreiheit (Art. 27 BV), die Rechtsweggarantie (Art. 29a BV) oder der Anspruch auf Schutz vor Missbrauch persönlicher Daten (Art. 13 BV) – führen, wenn dies durch ein öffentliches Interesse gerechtfertigt und verhältnismässig ist (Art. 36 BV).

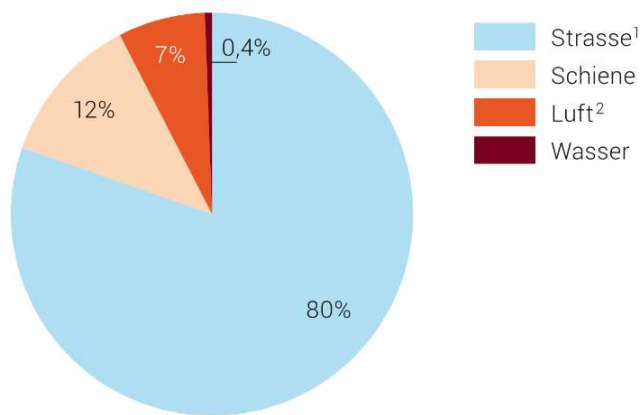
1.2. Gesamtkosten des Verkehrs

Der Verkehr in der Schweiz verursachte 2015 **volkswirtschaftliche Kosten von rund 89.7 Milliarden Franken**. Dies sind 4% mehr als noch im Jahr 2010.³

Teuerster Verkehrsträger war mit einem Kostenanteil von 80% (72 Milliarden Franken) die Strasse - auf dieser wurde aber auch mit Abstand am meisten Verkehr abgewickelt. Die Kostenanteile des Schienenverkehrs (12%), des Luftverkehrs (7%) und der Schifffahrt (0,4%) lagen deutlich tiefer.

Kosten des Verkehrs nach Verkehrsträgern, 2015

Gesamtkosten inklusive Unfall-, Umwelt- und Gesundheitskosten



Total: 89,7 Milliarden Franken

¹ ohne Langsamverkehr

² ohne General Aviation

Quelle: BFS – Statistik der Kosten und der Finanzierung des Verkehrs (KFV)

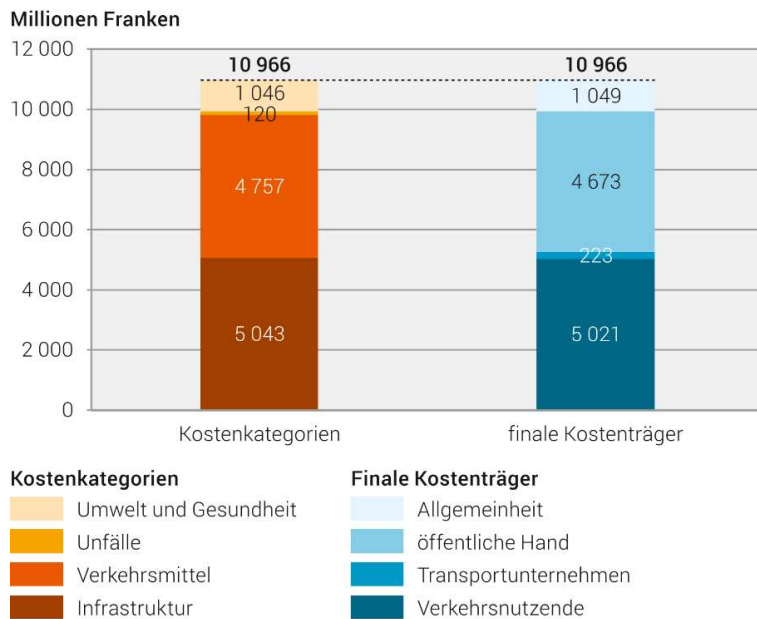
© BFS 2019

Während die Autofahrer 86% «ihrer» Kosten selber bezahlen, sind es beim Schienenverkehr gerade mal 46% der Kosten, welche die Passagiere selber bezahlen. Bund, Kantone und Gemeinden übernahmen 2015 mit 4,7 Milliarden Franken annähernd so hohe Kosten, wie die Fahrgäste selbst (5,0 Mrd.).⁴

³ BFS Finanzierung des Verkehrs (<https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/kosten-finanzierung.html>)

⁴ <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/kosten-finanzierung.assetdetail.7926957.html> (April 2019)

Kosten und Finanzierung des Schienenverkehrs, 2015



Im Luftverkehr kamen die Passagiere über die Ticketpreise für 81% der Gesamtkosten auf. Die verbleibenden 1,1 Milliarden Franken mussten von der Allgemeinheit getragen werden.⁵

>>

Die SVP fordert:

- **den Stopp der Quersubventionierung der Schiene durch Gebühren und Abgaben des Strassenverkehrs.**
- **einen höheren Kostendeckungsgrad und mehr Wirtschaftlichkeit im Schienenverkehr.**

1.3. Finanzierung des Strassenverkehrs

Am 12. Februar 2017 stimmten Volk und Stände den Verfassungsbestimmungen für den **Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF)** zu. Das Geschäft wurde wesentlich durch die SVP geprägt. Die Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) wird in angepasster Form weitergeführt.

Da der Investitionsbedarf zunimmt und gleichzeitig die Erträge zurückgehen, zeichnete sich bei der Finanzierung der Nationalstrassen eine gravierende Finanzierungslücke ab.

⁵ <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/kosten-finanzierung.assetdetail.7926957.html> (April 2019)

Die Hauptgründe für den steigenden Finanzbedarf sind:

- Das Nationalstrassennetz ist länger und älter geworden, und der durchschnittliche Strassenzustand hat sich in den vergangenen Jahren verschlechtert.
- Die Belastungen durch den Verkehr und die Ansprüche an die Infrastruktur steigen.
- Neben der Fertigstellung des Nationalstrassennetzes sind schrittweise Kapazitätsausbauten zur Engpassbeseitigung erforderlich.
- Zudem werden im Rahmen des Neuen Netzbeschlusses (NEB) im Jahr 2020 rund 400 Kilometer kantonale Strassen ins Nationalstrassennetz aufgenommen (Zunahme rund 20 Prozent).
- Gleichzeitig sinken die Erträge aus den Mineralölsteuern, weil moderne Autos immer weniger Treibstoff verbrauchen, weil Benzin- und Dieselmotoren sparsamer werden, weil vermehrt Elektrofahrzeuge oder Hybridfahrzeuge unterwegs sind und weil wegen den hohen Treibstoffpreisen immer mehr Treibstoff im grenznahen Ausland getankt wird.

Um die Finanzierungslücke zu schliessen, wurden mit der NAF-Abstimmung neue Zweckbindungen auf Stufe Bundesverfassung von jährlich rund 800 Millionen Franken zugunsten der Nationalstrassen beschlossen. Durch diese Zweckbindung zusätzlicher Erträge (s. Grafik Anhang 1) konnte die Finanzierung der Nationalstrassen längerfristig gesichert werden.

Dank der SVP sind in den nächsten Jahren genügend Mittel für die Engpassbeseitigung, die Weiterentwicklung und den Unterhalt der Nationalstrassen vorhanden. Es braucht jetzt von den Politikverantwortlichen den klaren Willen zur Umsetzung der Projekte.

>>

Die SVP:

- **kämpft gegen weitere Erhöhungen der Mineralölsteuer und des Preises der Autobahnvignette sowie gegen die Einführung der CO2-Abgabe auf Benzin und Diesel.**

1.4. Volkswirtschaftliche Bedeutung des Strassenverkehrs

Alleine die Automobilbranche ist für die Schweizer Wirtschaft von enormer Bedeutung. Autoimporteure, Garagisten, Transporteure, Tankstellen und Versicherungen beschäftigen zusammen rund 220'000 Personen. Sie erwirtschaften einen bedeutenden Umsatz von **mehr als 90 Milliarden Franken im Jahr**. Dies entspricht rund 13 Prozent des Schweizer Bruttoinlandprodukts.⁶

⁶ <https://www.auto.swiss/themen/autoland-schweiz/> (10.04.2019)

2. Verschiedene Verkehrsträger, deren Bedeutung und Probleme

2016 wurden auf dem schweizerischen Strassen- und Schienennetz insgesamt 132,6 Milliarden Personenkilometer⁷ zurückgelegt. **Davon entfielen rund drei Viertel, nämlich 98,9 Milliarden Personenkilometer auf den privaten motorisierten Strassenverkehr (Autos, Motorräder, Privatscars).** Rein rechnerisch legt also jede Person in der Schweiz pro Tag 36,1 Kilometer auf unseren Strassen zurück.

Die Verkehrsleistung des Strassenverkehrs ist fast fünfmal grösser als die der Bahnen (20,8 Milliarden Personenkilometer). Der Langsamverkehr (zu Fuss und Velos) kam auf 8,0 Milliarden Personenkilometer, der öffentliche Strassenverkehr (Trams und Busse) auf 4,5 Milliarden Personenkilometer.

2.1. Strassenverkehr

2018 waren in der Schweiz 6,1 Millionen motorisierte Strassenfahrzeuge immatrikuliert (ohne Motorfahräder). Verglichen mit dem Jahr 2000 entspricht dies einer Zunahme von 33 Prozent. Unter den 6,1 Millionen Fahrzeugen befanden sich 4,6 Millionen Personenwagen und rund 720'000 Motorräder. Des Weiteren weisen die verschiedenen Fahrzeugregister unter anderem 3'333 Luftfahrzeuge (Stand 2017), 3'238 angetriebene Eisenbahn-Fahrzeuge (2015) sowie 96'466 private Personenschiffe (2018) aus.⁸

65 Prozent der Haushalte besitzen ein Fahrrad, 7 Prozent ein E-Bike (2015).⁹

Eine starke Zunahme ist bei den Motorrädern und den leichten Sachtransportfahrzeugen zu verzeichnen: Deren Bestände sind seit dem Jahr 2000 um jeweils fast die Hälfte angestiegen.



Die SVP fordert:

- **Die Strasse darf gegenüber der Schiene nicht weiter benachteiligt werden. Auf Jahrzehnte hinaus ist die Strasse das Herzstück unserer Verkehrsinfrastruktur.**

2.1.1. Massive Zunahme des Güterverkehrs auf der Strasse

2017 betrugen die Transportleistungen auf den Schweizer Strassen 17,2 Milliarden Tonnenkilometer. Ein Tonnenkilometer entspricht der Beförderung einer Tonne über einen Kilometer. Zusätzliche 10,1 Milliarden Tonnenkilometer wurden auf der Schiene erbracht.

⁷ BFS Leistungen im Personenverkehr (<https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/personenverkehr/leistungen.html>)

⁸ BFS Verkehrsinfrastruktur und Fahrzeuge (<https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/verkehrsinfrastruktur-fahrzeuge/fahrzeuge.html>)

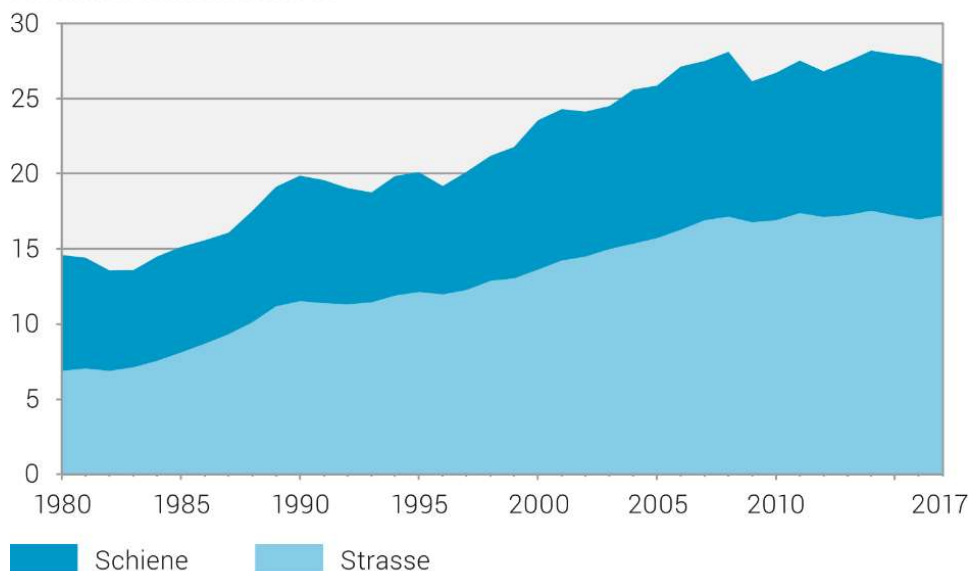
⁹ ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV); BFS, ASTRA – Neue Inverkehrsetzungen von Strassenfahrzeugen (IVS), Strassenfahrzeugbestand (MFZ)

Gegenüber dem Vorjahr sank das Total der Transportleistungen 2017 um 1,8% auf 27,3 Milliarden Tonnenkilometer, wobei die Abnahme auf den Schienengüterverkehr zurückzuführen ist (−7,0%), während die Strasse eine leichte Zunahme verzeichnete (+1,5%). Der Anteil des Schienengüterverkehrs an der gesamten Transportleistung, der sogenannte Modalsplit, belief sich 2017 auf 37%. Dies ist deutlich weniger als 1980, als der entsprechende Wert noch 53% betragen hatte.

Der Güterverkehr auf der Strasse wuchs zwischen 1980 und 2016 deutlich stärker als jener auf der Schiene: Während die Transportleistung des Strassengüterverkehrs um 147 Prozent angestiegen ist, betrug der Zuwachs auf der Schiene lediglich 40 Prozent. Dementsprechend hat sich der Modal-Split deutlich zugunsten der Strasse verschoben: Der Anteil der Schienentransporte ist von 52,9 Prozent im Jahr 1980 auf 39 Prozent im Jahr 2016 gesunken. Seinen Tiefpunkt erreichte der Marktanteil der Bahn mit 35,9 Prozent im Jahr 2009.¹⁰

Transportleistungen im Güterverkehr

Milliarden Tonnenkilometer



Datenbasis Strasse: schwere in- und ausländische Güterfahrzeuge, leichte inländische Güterfahrzeuge

Schiene: Werte in Netto-Tonnenkilometern (ohne das Eigengewicht von Containern und Strassengüterfahrzeugen im kombinierten Verkehr)

Quellen: BFS – Gütertransportstatistik (GTS),
Statistik des öffentlichen Verkehrs (OeV)

© BFS 2018

Quelle: Bundesamt für Statistik

¹⁰ BFS Güterverkehr in der Schweiz (<https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/gueterverkehr.assetdetail.1189-1700-05.html>)

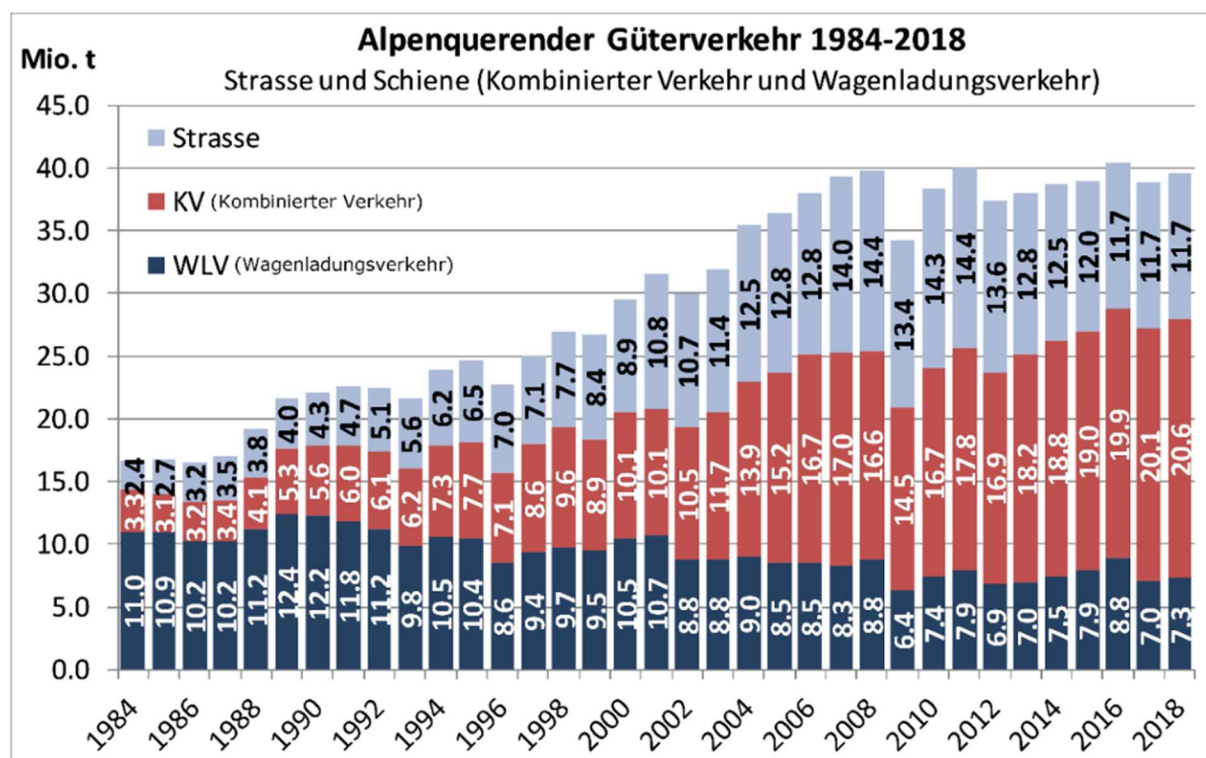
2.1.2. Verkehrsverlagerung stösst an Grenzen

«Der alpenquerende Gütertransitverkehr von Grenze zu Grenze erfolgt auf der Schiene», heisst es in Artikel 84 der Schweizerischen Bundesverfassung. Dieser Artikel geht auf die so genannte «Alpeninitiative» zurück, die 1994 vom Schweizer Volk in einer Volksabstimmung, gegen den Willen von Parlament und Bundesrat, angenommen wurde. Der Artikel ist ein Gesamtkonzept. Einerseits formuliert er das **Verlagerungsgebot**: der Transitgüterverkehr erfolgt auf der Schiene. Andererseits **verbietet er, die Transitstrassenkapazität auszubauen**.

Das Güterverkehrsverlagerungsgesetz sieht vor, dass zwei Jahre nach der Eröffnung des NEAT-Gotthardtunnels nur noch 650'000 Lastwagen pro Jahr durch die Alpen fahren dürfen. 24 Jahre nach der Abstimmung ist das Vorhaben, den gesamten alpenquerenden Nutzfahrzeug-Verkehr von der Strasse auf die Schiene zu verlagern, **längst nicht umgesetzt**.

Die Zahl der Lastwagen, die durch die Schweizer Alpen rollen, hat sich zwar verringert, von 1,4 Millionen im Jahr 2000 auf 941'000 im Jahr 2018 (drei Viertel dieser LKW fahren über die Gotthard-Route)¹¹. Doch der Anteil des Bahngüterverkehrs am gesamten Güterverkehr nimmt proportional ab, und dies trotz erheblicher Subventionen für den Transport auf der Schiene.

Das **Verlagerungsziel von maximal 650'000 Fahrten bis Ende 2018 wird nicht erreicht**, steht im «Verkehrsverlagerungsbericht 17». Der Bundesrat hält die Zielerreichung aber weiterhin für realistisch, wegen den Kapazitäten der Neat. Doch braucht es nicht nur Kapazitäten, sondern vor allem auch Nutzer, die einen Vorteil darin sehen.



Grafik: BAV

¹¹ Offizielle Zahlen des BAV (<https://www.uvek.admin.ch/uvek/de/home/verkehr/verkehrsverlagerung.html>)

Mit ihrer Verkehrsverlagerung auf die Schiene ist die Schweiz in Europa immer noch alleine auf weiter Flur. In der EU «spielt die Musik auf der Strasse».

Statt konsequent den kombinierten Verkehr zu ermöglichen, zwingen die Nachbarländer Deutschland und Italien mit ihrem zwar versprochenen, aber um Jahrzehnte verspäteten Ausbau der NEAT-Zulaufstrecken, die Güter auf Strasse.

Die ganze Verlagerungspolitik der Schweiz ist einerseits ideologisch und andererseits auf Verkehrsströme konzentriert, auf die Idee, dass man Verkehrsströme wie Wasserströme leiten könne. Aber in der Realität ist es eben so, dass einzelne Unternehmen entscheiden müssen, wie sie sicher, zeitgerecht und verlässlich transportieren. Es gibt viele Güter, die sich von ihrer Art schlicht nicht für den Transport auf der Schiene eignen. Und letztlich: Trotz Staus und vieler Probleme, ist der Strassentransport gegenüber der Schiene immer noch schneller und unkomplizierter.

Aus Sicht der SVP ist das Verlagerungspotenzial nur noch zu verbessern, wenn Deutschland und Italien endlich ihre versprochenen Anschlussausbauten realisieren.

>>

Die SVP

- lehnt jedoch eine (Mit)finanzierung der NEAT-Anschlüsse auf deutscher und italienischer Seite ab.

Im **Landverkehrsabkommen mit der EU** (Bilaterale I) wurde die Schweiz unter anderem verpflichtet, nach einer schrittweisen Übergangsfrist **Lastwagen bis 40 Tonnen** (zuvor 28 t) Gesamtgewicht zuzulassen.

Im Gegenzug erhielt die Schweiz das Recht, für eine Transitfahrt Transitgebühren in Form einer **leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA)** zu erheben, wovon man sich in der Schweiz eine Steuerungswirkung und eine Verlagerung des Gütertransitverkehrs von der Strasse auf die Schiene erhoffte. Die LSVA für eine Durchfahrt durch die Schweiz ist begrenzt. Sie darf 325 Franken nicht übersteigen. Dieses Limit wurde im Landverkehrsabkommen im Rahmen der bilateralen Verträge mit der EU festgelegt.

>>

Die SVP

- spricht sich entschieden gegen preisbasiertes «Demand Management» (z.B. «Road Pricing») aus.
- fordert, dass die konsequente Durchsetzung des Kabotageverbotes¹² für ausländische Lastwagen vollzogen wird, statt die Chauffeure wegen Bagatellen zu bestrafen.
- unterstützt die Fertigstellung des Lötschberg-Tunnels und dessen Ausbau auf zwei Geleisen als Ergänzung zur Gotthard-Route (Redundanz).

¹² Kabotage ist das Erbringen von Transportdienstleistungen innerhalb eines Landes durch ein ausländisches Verkehrsunternehmen (bzw. das Recht, dies zu tun). Beispiel: Polnische Lastwagen transportieren zu Dumping-Löhnen Waren innerhalb der Schweiz.

2.1.3. Bund gibt Versäumnisse beim Strassenunterhalt zu

Seit 2007 hat eine eigentliche Masseneinwanderung in die Schweiz stattgefunden. Mit den offenen Schengen-Grenzen und der Personenfreizügigkeit sind bis 2018 rund eine Million Ausländer zusätzlich in die Schweiz geströmt. Die Folgen wurden selbst auf den Strassen sichtbar.

Den Nationalstrassen wurden seit 2007 nicht einmal die Mittel zugeführt, welche für den Unterhalt aufgrund der wachsenden Beanspruchung nötig wären. Das Resultat: **Der Gesamtzustand von Fahrbahnen und Belägen verschlechterte sich aufgrund der Mehrbelastung.**¹³ Dies bestätigt das UVEK im erläuternden Bericht zur Vernehmlassung über die «Vorlage Zahlungsrahmen Nationalstrasse 2020-2023».

Das Referenzszenario der Verkehrsperspektiven 2040¹⁴ zeigt auf, dass bei dessen Realisierung die schon geplanten und finanziell gesicherten Netzausbauten und Netzerweiterungen (Ausbauschritte STEP 2030/35 für Bahninfrastruktur und Nationalstrassen sowie die Massnahmen aus den Agglomerationsprogrammen) nicht genügen, um einen umweltschonenden, bedarfsgerechten Verkehrsfluss überall aufrecht zu erhalten. Staus sind auch in Zukunft vorprogrammiert. Diese wiederum hemmen das Wirtschaftswachstum, führen zu viel mehr Schadstoffbelastung und letztlich zu Kosten.

2.1.4. Staustunden nehmen zu

Das enorme Verkehrswachstum der letzten Jahrzehnte stellt unsere Infrastruktur vor grosse Herausforderungen. An vielen Stellen ergeben sich Engpässe. Dies zeigt sich auch in der Zunahme der Staustunden der letzten Jahre auf dem gesamten Strassennetz. 2017 wurden auf den schweizerischen Nationalstrassen 25'853 Staustunden registriert¹⁵. Im Vergleich mit 2009 kommt dies einer Verdoppelung gleich, wobei in erster Linie die Staus wegen Verkehrsüberlastungen zugenommen haben.

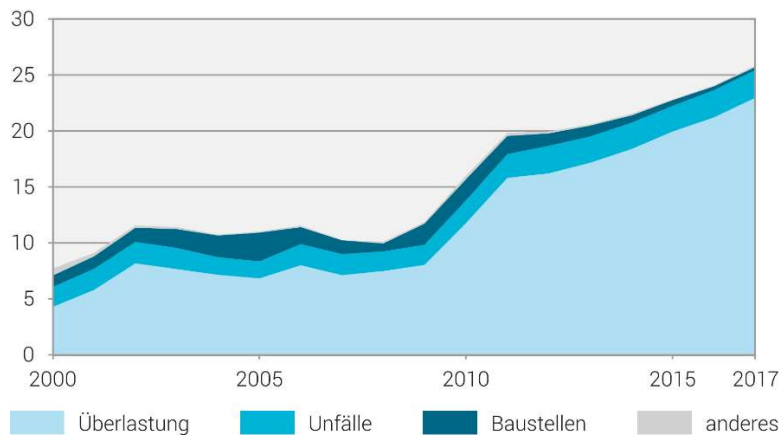
¹³ Erläuternder Bericht des UVEK für die Vernehmlassung «Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020–2023»

¹⁴ Bericht «Zukunft Mobilität Schweiz: UVEK-Orientierungsrahmen 2040» des Bundesamts für Raumentwicklung ARE vom 15. August 2017 (Seite 16)

¹⁵ Strassenverkehrszählung BFS (<https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/verkehrsinfrastruktur-fahrzeuge/schweiz-strassenverkehrszaehlung/stau.html>)

Staubelastung auf dem Nationalstrassennetz

Tausend Stunden



Quelle: ASTRA – Verkehrsentwicklung und Verfügbarkeit der Nationalstrassen

© BFS 2018

Dieser Zustand ist einerseits eine Folge von **Wirtschaftswachstum, steigender Mobilität und hoher Zuwanderung**, auf der anderen Seite aber auch einer von Bundesrat und Parlamentsmehrheit bisher verfolgten **einseitigen Verkehrspolitik mit Bevorzugung der Schiene und Vernachlässigung der Strasse**.

Eine Optimierung der Verkehrsflüsse mittels Verkehrsmanagement-Massnahmen (Benutzung von Pannestreifen, temporäre Geschwindigkeitsreduktionen, Rechtsvorbeifahren, zeitlich begrenzte Lastwagenüberholverbote) kann zwar die Probleme lindern, aber nur vorübergehend. Es ist **Symptombekämpfung**, denn angesichts der prognostizierten Wachstumsraten kommt niemand mehr um einen weitreichenden Ausbau der Strasseninfrastruktur in der Schweiz herum. Denn selbst Elektroautos und selbstfahrende Fahrzeuge etc. brauchen dereinst Strassen und Parkplätze.

Dank der SVP besteht nun die Chance auf eine schrittweise Lösung der Probleme im Strassenverkehr und zwar mit dem NAF (Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds).

Die SVP kämpfte im Parlament für den NAF und verhalf ihm in der Volksabstimmung zu einer komfortablen Mehrheit. Mit dem Geld aus diesem Fonds können Kapazitätserweiterungen und Ausbauten des Strassennetzes laufend finanziert werden.

>>

Die SVP

- **will flüssigen Verkehr.**
- **fordert die Behebung der Staus im Strassenverkehr.**
- **verlangt die vorrangige Engpassbeseitigung im Nationalstrassennetz.**

2.1.5. Weiterentwicklung und Ausbau des Nationalstrassennetzes

Bis 2030 sollen auf dem Nationalstrassennetz **Erweiterungsprojekte im Umfang von über 14 Milliarden Franken** in Angriff genommen werden. Damit will der Bundesrat den Verkehrsfluss auf den Nationalstrassen verbessern. Die Vorlage enthält ausserdem den Verpflichtungskredit für grössere Vorhaben sowie den Zahlungsrahmen für Betrieb, Unterhalt und Anpassungen des Nationalstrassennetzes für die Jahre 2020 bis 2023. Diese Arbeiten dienen der Verkehrssicherheit. Zudem gewährleisten sie, dass Tunnel, Brücken und Beläge saniert werden können.

Die Projekte befinden sich hauptsächlich in den grossstädtischen Räumen und entlang von Hauptachsen. Dank dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds NAF kann der Bund ausreichend Geld in die Nationalstrassen investieren.

Der Nationalrat trat in der Frühjahrssession 2019 auf die Vorlage¹⁶ ein, stockte die Mittel für den Ausbau aber um mindestens 1,460 Milliarden Franken auf. Mit dem zusätzlichen Geld sollen unter anderem die Umfahrungen von La Chaux-de-Fonds NE und Näfels GL finanziert werden. Der Ständerat wird das Geschäft voraussichtlich in der Sommersession 2019 beraten.

2.1.6. Zweite Röhre des Gotthard-Strassentunnels

Der Bundesrat genehmigte das Generelle Projekt für den Bau der zweiten Röhre des Gotthard-Strassentunnels am 25. Oktober 2017. Dieses gibt Aufschluss über die wichtigsten Eckwerte. Das ASTRA¹⁷ wird das Projekt weiter vertiefen und ein Ausführungsprojekt ausarbeiten. Der Baubeginn wird frühestens im Jahr 2020 erfolgen können.



Die SVP

- **unterstützt die zweite Tunnelröhre am Gotthard für den richtungsgetrennten Verkehr, zu der das Stimmvolk im Februar 2016 mit 57% der Stimmen Ja gesagt hat. Diese wird das heutige Unfallrisiko erheblich reduzieren und die Fahrt durch die Alpen sicherer machen.**

2.1.7. Die unterschätzten Motorräder

Der Gesamtbestand an Motorrädern hat sich seit 2006 von 600'000 auf 720'000 (2018) erhöht.¹⁸ Das passierte leise und ohne viel Aufsehen. Dabei hätten die Motorräder das Potenzial, viel zur Lösung der Stauproblematik beizutragen. Aber es passiert genau das Gegenteil. Sie werden politisch bedrängt.

Die von der Zweiradbranche nachhaltig unterstützte Sensibilisierung der Motorrad- und Rollerfahrer - etwa auf gut sichtbare Schutzbekleidung, verbessertes Fahrkönnen, defensive Fahrweise, Besuch von Weiterbildungskursen - schlägt sich erfreulicherweise in den seit Jahren rückläufigen Unfallzahlen nieder. Auch die technischen Sicherheits-Fortschritte – ABS-Bremstechnik auch in den Kurven, Traktionskontrollen, LED-Tagesfahrlichter, den Fahrbedingungen anpassbare Fahrmodi sowie weitere elektronische Sicherheits-Assistenzsysteme – führen zu einem erfreulichen Sicherheitsplus.

¹⁶ 18.066 n Nationalstrassen 2020-2023, Ausbauschritt 2019 für die Nationalstrassen und Verpflichtungskredit.

¹⁷ Bundesamt für Strassen

¹⁸ BFS Verkehrsinfrastruktur und Fahrzeuge (<https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/verkehrsinfrastruktur-fahrzeuge/fahrzeuge.html>)



Die SVP

- fordert mehr kostenlose Motorrad-Parkplätze in den Städten.
- verlangt einen Stopp der zunehmenden Sondervorschriften für Motorräder und Motorradfahrer.
- sagt Nein zur Diskriminierung des Motorsports in der Schweiz.

2.2. Schienenverkehr und Regionaler Personenverkehr

Der Schienenverkehr bildet das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz. Die Schweiz hat ein sehr dichtes Eisenbahnnetz mit einem vergleichsweise sehr guten Angebot, das **jeden Tag von 1,25 Millionen Reisenden** genutzt wird¹⁹. Zusammen mit den touristisch attraktiven Alpenbahnen trägt dies zum Image als Bahnland bei.

Schweizerinnen und Schweizer fahren durchschnittlich über 50 Mal pro Jahr mit der Bahn und legen dabei über 2000 Kilometer zurück²⁰. Dank der schrittweisen Inbetriebnahme neuer, leistungsfähiger Bahninfrastrukturen, wie der Durchmesserlinie Zürich und der Basistunnels durch die Alpen, hat die Nachfrage weiter zugenommen.

Seit 1980 hat sich der Personenverkehr auf der Schiene mehr als verdoppelt, beim Güterverkehr betrug die Zunahme rund 40 Prozent (Personen- bzw. Tonnenkilometer). Dieser Trend setzt sich laut den aktualisierten Verkehrsprognosen des Bundes von 2016 fort. So nimmt die Nachfrage im öffentlichen Personenverkehr bis 2040 um weitere 51 Prozent zu²¹, in einzelnen Regionen wie Zürich–Winterthur oder am Arc Lémanique verdoppelt sie sich sogar. Der Güterverkehr auf der Bahn soll gemäss Prognose um weitere 45 Prozent wachsen, schwergewichtig auf der West-Ost-Achse. Auf der Strasse steigt die Nachfrage im Personen- und Güterverkehr um 18 bzw. 33 Prozent.

Obwohl die Bahn und der regionale Personenverkehr hochsubventioniert wird, leisten wir uns diese Infrastruktur, nicht zuletzt wegen den Randregionen, dem nationalen Zusammenhalt, der Mobilität und schliesslich aufgrund ihrer wirtschaftlichen Bedeutung.

Das Bahnnetz ist in Hauptbahnen und Nebenbahnen unterteilt. Fast alle Hauptbahnen sind in der Hand der Schweizerischen Bundesbahn SBB, mit Ausnahme einiger Strecken der BLS Löschbergbahn und Schweizerische Südostbahn SOB. Aus diesem Grund konzentrieren wir uns hier auf die SBB.

¹⁹ SBB Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht 2018

²⁰ BAV (<https://www.bav.admin.ch/bav/de/home/verkehrstraeger/eisenbahn.html>)

²¹ ARE (<https://www.are.admin.ch/are/de/home/medien-und-publikationen/medienmitteilungen/medienmitteilungen-im-dienst.msg-id-63549.html>)

2.2.1. SBB (Verschuldung, Leistungen der öffentlichen Hand, Personalkosten)

Der Bund ist Alleinaktionär der SBB AG. Die Eignerinteressen werden durch den Bundesrat wahrgenommen. Dabei berücksichtigt der Bundesrat die unternehmerische Autonomie der SBB und anerkennt die Entscheidungsfreiheit des Verwaltungsrates in Bezug auf Geschäftsstrategie und -politik. Kurz: Die Eidgenossenschaft trägt die Verantwortung und bei der SBB herrschen unternehmerische Risiken.

Der SBB-Konzern erzielte im Jahr 2018 einen «Gewinn» von 568 Millionen Franken. Wenn die SBB von einem Gewinn spricht, ist es in Wahrheit kein Gewinn. Denn damit es zu einem «Gewinn» kommt, muss die öffentliche Hand zuerst Milliarden Franken in die SBB-Kasse bezahlen. Im Jahr 2018 waren es 3,466 Milliarden Franken. Das sind 95 Millionen Franken mehr als ein Jahr zuvor.²²



Die SVP

- fordert einen höheren Kostendeckungsgrad und mehr Wirtschaftlichkeit im Schienenverkehr.

Verschuldung

Der Bundesrat stellt in seinem Bericht zur Zielerreichung der SBB im Jahr 2018 fest: Die Investitionen konnten nicht vollständig aus den selbsterarbeiteten Mitteln der SBB finanziert werden. Die verzinsliche **Nettoverschuldung stieg im Vergleich zum Vorjahr um 213 Millionen auf 8,6 Milliarden Franken** und erreichte das 5,6-fache des EBITDA.²³

Personalentwicklung

Der Personalbestand (Vollzeitstellen) der SBB hat zwischen 2005 bis 2015 um 4'670 Stellen auf 33'000 zugenommen (inkl. Tochtergesellschaften). Bis 2018 sank er, gemäss Geschäftsbericht der SBB, auf 32'309.

Der Personalaufwand der SBB hat im gleichen Zeitraum um **über 1 Milliarde Franken zugenommen**, von 3,3 auf rund 4,225 Milliarden Franken. Auffällig: **Die Personalkosten stiegen trotz Personalabbau auch im Jahr 2018 ungebremst an**. Diese 4,225 Milliarden Franken Personalkosten machen mittlerweile fast die Hälfte des gesamten Geschäftsaufwandes der SBB aus (im Jahr 2018 total 9,059 Milliarden Franken).²⁴

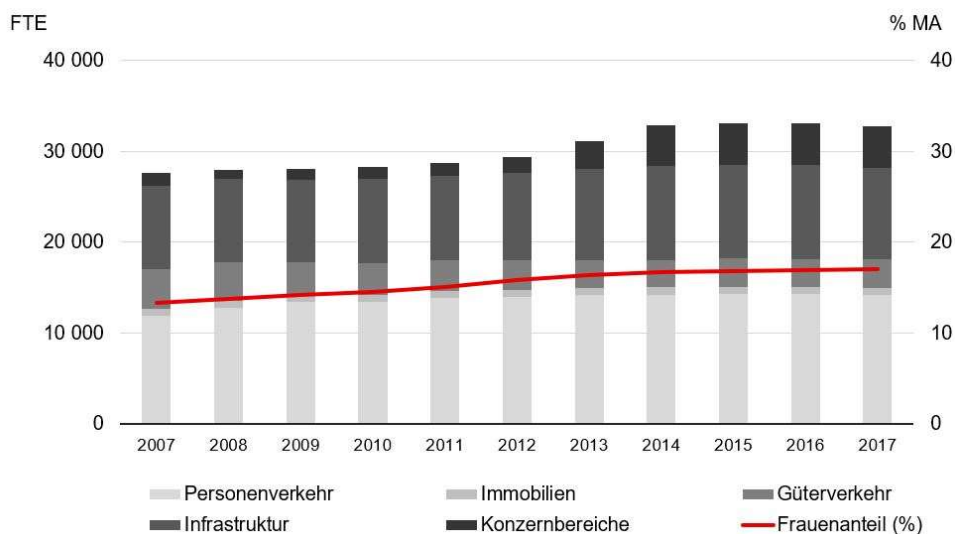
²² SBB Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht 2018

²³ UVEK – Zielvorgaben und Zielerreichung SBB

(<https://www.uvek.admin.ch/uvek/de/home/uvek/bundesnahe-betriebe/zielvorgaben-und-zielerreichung.html>)

²⁴ SBB Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht 2017

Vollzeitbeschäftigte im Jahresmittel.



Grafik: https://reporting.sbb.ch/_file/282/p010pd-sbb-vollzeitbeschaeftigteimjahresmittel.pptx

Löhne, Ferienregelungen, Arbeitszeit- und Überzeitregelungen, Frühpensionierungen usw. - aber auch die übrigen Incentives der SBB-Mitarbeitenden - sind nach Ansicht der SVP gegenüber den Steuerzahlenden nicht mehr tragbar.

Weitere Risiken sieht die SVP nach wie vor in der Pensionskasse der SBB. Diese wurde mehrfach mit Finanzspritzen ausfinanziert. Weitere Ausfinanzierungen oder Geldüberträge aus der SBB-Kasse in die Pensionskasse bekämpft die SVP.

>>

Die SVP

- fordert von der SBB und «ihren» Gewerkschaften Korrekturen auf das Niveau vergleichbarer Privatbetriebe.
- verlangt von der SBB mit «neuer Ehrlichkeit» über das jährliche Betriebsergebnis zu informieren. Es darf nicht mehr von «Gewinn» gesprochen werden, wenn in Tat und Wahrheit Milliarden Subventionen dahinterstecken.

2.2.2. Ausbauschritt 2035

Trotz laufender Ausbauten sind etliche Bahnstrecken überlastet oder werden mittelfristig an ihre Grenzen stossen. Dies gilt auch für zahlreiche Bahnhöfe. Um der durch die grosse Zuwanderung stark wachsenden Nachfrage gerecht zu werden, schlägt der Bundesrat dem Parlament im Rahmen des Ausbauschritts 2035²⁵ vor, rund 11,9 Milliarden Franken in die Verbesserung der Eisenbahn-Infrastruktur zu investieren. Zu den zusätzlich in die Botschaft aufgenommenen Projekten gehört die bahntechnische Ausrüstung des im Rohbau ausgebrochenen Abschnitts der zweiten Röhre des Lötschberg-Basistunnels.

²⁵ 18.078 Strategisches Entwicklungsprogramm Eisenbahninfrastruktur. Ausbauschritt 2035

Das ermöglicht bessere Angebote für den Personenverkehr und mehr Kapazitäten für Güterzüge im Basistunnel.

Der Ständerat hat die Vorlage in der Frühjahrssession 2019 oppositionslos noch um verschiedene Ausbauprojekte und um 919 Mio. Franken auf **insgesamt 12,8 Mrd. Franken** aufgestockt. Die Finanzierung des Ausbaus ist aus dem Bahninfrastrukturfonds (BIF) gesichert. Die SVP unterstützt die Vorlage, die voraussichtlich in der Sommersession 2019 vom Nationalrat behandelt wird.

Die SVP gibt aber zu bedenken, dass jeder neu gebaute Kilometer Schiene künftig unterhalten werden muss. In der Vorlage nicht erwähnt werden die mit den Erweiterungen des Schienennetzes einhergehenden zusätzlichen Unterhalts- und Betriebskosten der SBB, die nicht durch Billeiteinnahmen gedeckt sind. Diese werden von Verkehrsspezialisten der SVP-Bundeshausfraktion auf mindestens 600 Millionen Franken im Jahr geschätzt.

Die gesamte Mobilität entwickelt sich allseitig. Just im Zeitfenster bis 2035 ist mit mehr Autos mit alternativen Antrieben, selbstfahrenden Automobilen, autonomen Bussen und Lieferwagen usw.; sowie mit neuen Online-Carsharing-Modellen im städtischen und regionalen Verkehr zu rechnen. Das alles verändert die Verkehrs-, Pendler- sowie Reisegewohnheiten. Alle diese Entwicklungen haben etwas gemeinsam: Sie brauchen eigentlich eine bedarfsgerechte Strasseninfrastruktur. Fehlinvestitionen von öffentlichen Geldern in die Bahninfrastruktur können in den nächsten Jahren also nicht ausgeschlossen werden.²⁶

>>

Die SVP

- warnt vor Fehlinvestitionen, denn die Mobilität wird vielfältig bleiben!

Gravierende Mängel beim Unterhalt, Unfälle auf Weichen, zunehmende Ausfälle durch Störungen und Unterbrüche, bis hin zu Personalausfällen wegen Softwarepannen, sind bei der SBB alltäglich und ungelöst. Hinzu kommen mutmasslich Abermillionen in den Sand gesetzte Steuerfranken bei Beschaffungsgeschäften (z.B. Doppelstockzüge für den Fernverkehr) und explodierende Personalkosten. Von den Verantwortlichen der SBB werden die meisten dieser Problemfelder auf Folgen des raschen Wachstums des Unternehmens infolge der explodierenden Bahninfrastruktur sowie des Bahnangebots der letzten 20 Jahre zurückgeführt.

Der Bund trägt hier die Verantwortung und natürlich auch das Risiko. Die SBB ist unternehmerisch bis heute nicht in der Lage, dem von der Politik aufgezwungenen Wachstum der Infrastruktur und den damit verbundenen ständigen Anpassungen gerecht zu werden.

²⁶ ²⁶ Vernehmlassungsantwort der SVP vom 18.01.2018

<https://www.svp.ch/partei/positionen/vernehmlassungen/ausbauschritt-der-bahninfrastruktur-203035/>

2.2.3. Weitere laufende Grossprojekte der Bahn

In den kommenden Jahren werden weitere bereits beschlossene Milliardenprojekte der Bahn fertiggestellt und die Bundeskasse sowie die Steuerzahlenden belasten. Umso wichtiger ist ein konsequent haushälterischer Umgang mit den Steuergeldern. Hier einige Projekt-Beispiele:

Ausbauschritt 2025²⁷

Der Bahn-Ausbauschritt 2025 wurde im Rahmen der Vorlage zu Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) beschlossen. Mit ihm soll die Kapazität in grossen Bahnknoten wie Genf, Basel und Bern, aber auch an vielen anderen Orten, gesteigert werden. Der Ausbauschritt 2025 umfasst Massnahmen für **6.4 Milliarden Franken**.

6.4 Mrd.

NEAT²⁸

Mit den drei Basistunnels der NEAT am Gotthard, Lötschberg und Ceneri wird eine Flachbahn durch die Alpen erstellt. Diese erhöht die Attraktivität des alpenquerenden Schienengüterverkehrs und sorgt für kürzere Reisezeiten im Personenverkehr. Die NEAT kostet **rund 23 Milliarden Franken**; sie wird bis Ende 2020 fertiggestellt.

23.0 Mrd.

ZEB²⁹

ZEB führt das Knotenkonzept von "Bahn 2000" weiter. Projekte im Umfang von **5,4 Milliarden Franken** führen bis 2025 zu besseren Anschlüssen und zu einem dichteren Angebot mit mehr Kapazitäten. Davon profitieren alle Landesteile. Im Güterverkehr ermöglicht ZEB eine Beschleunigung und den Kapazitätsausbau auf der Nord-Süd-Achse.

5.4 Mrd.

4-Meter-Korridor³⁰

Damit Sattelaufleger mit einer Eckhöhe von 4 Metern per Bahn von Nordeuropa zu den Umladeterminals in Norditalien transportiert werden können, werden auf der Gotthard-Achse ältere Tunnels vergrössert und weitere Profilhindernisse beseitigt. Der 4-Meter-Korridor wird bis Ende 2020 fertiggestellt und kostet maximal **990 Millionen Franken**.

0.99 Mrd.

²⁷

https://www.bav.admin.ch/bav/de/home/verkehrstraeger/eisenbahn/ausbauprogramme_bahninfrastruktur/step-ausbauschritt-2025.html

²⁸

https://www.bav.admin.ch/bav/de/home/verkehrstraeger/eisenbahn/ausbauprogramme_bahninfrastruktur/neat.html

²⁹

https://www.bav.admin.ch/bav/de/home/verkehrstraeger/eisenbahn/ausbauprogramme_bahninfrastruktur/zeb.html

³⁰

https://www.bav.admin.ch/bav/de/home/verkehrstraeger/eisenbahn/ausbauprogramme_bahninfrastruktur/4-meter-korridor.html

Hochgeschwindigkeits-Anschluss³¹

Zur besseren Anbindung ans europäische Hochgeschwindigkeitsnetz investiert der Bund bis Ende 2020 rund **1,1 Milliarden Franken** in das Eisenbahnnetz. Damit werden im Interesse des Wirtschafts- und Tourismusstandorts Schweiz die Reisezeiten nach Paris, Lyon, München, Ulm und Stuttgart zum Teil deutlich verkürzt.

1.1 Mrd.

Zusammen mit den **12.8 Mrd. Franken** für den **Ausbauschritt 2035** (s. Kapitel 2.2.2) wird die Schweiz bis 2035 innert weniger Jahre insgesamt 50 Mrd. Franken für die Bahn ausgeben.

50 Mrd.

2.2.4. SBB Cargo

SBB Cargo schloss das Geschäftsjahr 2018 mit einem Gewinn von 12,9 Millionen Franken (Vorjahr Verlust von -239 Millionen Franken). Es sind 2018 Einmaleffekte aufgetreten, so tiefere Abschreibungen aufgrund der Wertberichtigung 2017 oder Verkäufe von Rollmaterial. Ab 2019 entfallen zudem die Subventionen von zuletzt 8 Millionen Franken; sie sind in den vergangenen Jahren schrittweise reduziert worden. SBB Cargo erhält ab 2019 also keine direkte Unterstützung mehr durch den Bund und ist seither selbständig.

Das Entwicklungspotenzial von SBB Cargo kann nur mit einer Neuausrichtung unter Einbezug privater Logistikunternehmen erfolgversprechend ausgeschöpft werden. SBB Cargo konnte den Stamm an Grosskunden in den letzten Jahren nämlich nicht mehr ausbauen. Alle neuen möglichen Grosskunden verzichten in ihrer Logistik weitgehend auf die Bahn und beliefern die Schweizer Filialen hauptsächlich via Nutzfahrzeug-Verkehr über die Strasse, sei es von Verteilzentren im grenznahen Ausland (z.B. Zalando, Amazon), sei es von eigenen Verteilzentren im Inland (z.B. Lidl, Aldi) aus.

2.2.5. «Baustelle» SBB

Milliarden Franken fliessen in den öffentlichen Verkehr. Am meisten profitiert die SBB. Dies hat teure Folgen. Die Personalkosten der SBB wuchsen um über 25 Prozent (plus 1 Milliarde Franken) innert nur zehn Jahren. Die Auslastung der Züge ist aber immer noch zu gering. Vor allem bei den Immobilien wird geklotzt. Der SBB-Hauptsitz in Bern oder verschiedene Bahnhofneubauten zeugen davon, dass die SBB den als Bundesunternehmen nötigen Pfad der Selbstbeschränkung und Bescheidenheit längst verlassen hat.

>>

Die SVP

- **verlangt von der SBB, die Konkurrenzierung Privater durch die SBB (auf dem Immobilienmarkt und in anderen Bereichen ausserhalb des Kernauftrags), zu stoppen.**
- **fordert mehr Konkurrenz auf dem Schweizer Schienennetz, etwa durch Linienvergaben an Privatbahnen wie die BLS oder SOB, nicht primär für günstigere Ticketpreise, sondern vor allem, damit die Betriebskosten endlich vergleichbar werden und unter Druck geraten.**
- **verlangt verbesserte Pünktlichkeit, weniger Störungen, mehr Sauberkeit und mehr Sicherheit in den SBB-Zügen.**

³¹

https://www.bav.admin.ch/bav/de/home/verkehrstraeger/eisenbahn/ausbauprogramme_bahninfrastruktur/hgv-anschluesse.html

2.2.6. Marschhalt beim Regionalen Personenverkehr (RPV)

Der Bund bestellt gemeinsam mit den Kantonen Angebote des regionalen Personenverkehrs (RPV) auf Schiene und Strasse sowie auch einzelne Schiffs- und Seilbahnverbindungen. Die Bestellung basiert auf dem Ausgleich der geplanten ungedeckten Kosten der Transportunternehmen. Insgesamt werden rund 1'400 Linien abgegolten.³²

Der Anteil des Bundes unterscheidet sich von Kanton zu Kanton (Kantonsquote). Er beträgt im gesamtschweizerischen Durchschnitt rund 50 Prozent der Abgeltungen.

Mit diesem System der Mitfinanzierung durch den Bund hat sich ein Fass ohne Boden geöffnet. Zwischen 2008 bis 2016 wurden die Bundesmittel von damals 750 Millionen Franken um durchschnittlich 3 Prozent pro Jahr auf über 920 Millionen erhöht. Das grosszügige Verteilen der RPV-Bundesmittel führte dazu, dass die Begehrlichkeiten der Kantone und Regionen in den Himmel schossen. Das Geld reichte somit nicht mehr aus, um alle gewünschten Zusatzangebote zu finanzieren. Prompt wurden Zusatzkredite verlangt.

Für die Jahre 2018 bis 2021 hat die Mehrheit des Parlaments dem RPV über 4,1 Milliarden Franken als Verpflichtungskredit zugesprochen.³³ Das entspricht weit über eine Milliarde Franken jährlich.

Es kann nicht sein, dass die Auslastung in Bussen, Trams usw. zwar jährlich um 2,4 Prozent zunimmt, die Tarife durchschnittlich aber nur um 1,2 Prozent pro Jahr erhöht werden. Damit öffnet sich die Schere der Unrentabilität noch weiter. Und der Bund (Steuerzahler) bezahlt. Es kann auch nicht sein, dass Kantone ÖV-Linien quasi à gogo bestellen und der Bund bezahlt.

>>

Die SVP

- **verlangt, dass die Hürden für die Mitfinanzierung von ÖV-Projekten durch den Bund endlich erhöht werden.**
- **fordert im Bereich des regionalen Personenverkehrs ein Umdenken, allenfalls neue Strukturen sowie eine Abkühlung des überhitzten Aktivismus.**

2.3. Cargo Sous Terrain³⁴

Cargo sous terrain ist ein Spezialfall. Es ist ein Gesamtlogistiksystem für den flexiblen Transport kleinteiliger Güter. Und Cargo sous terrain finanziert sich als privates Unternehmen selber, fällt also nicht dem Steuerzahler zur Last.

Tunnels verbinden Produktions- und Logistikstandorte mit städtischen Zentren. Die erste Teilstrecke verbindet ab ca. 2030 den Raum Härkingen-Niederbipp mit Zürich. Bis 2050 erfolgt der Bau der restlichen Abschnitte. **CST ist eine rein privatwirtschaftliche Initiative. Für den Bau der Infrastruktur und den Betrieb des Tunnels werden keine staatlichen Subventionen eingesetzt.** Die Gesamtkosten für den Bau der ersten Teilstrecke von Härkingen-Niederbipp nach Zürich, inklusive Software, Hubs sowie Fahrzeuge, sind auf **3 Milliarden Franken** veranschlagt.

³² <https://www.bav.admin.ch/bav/de/home/das-bav/aufgaben-des-amtes/finanzierung/finanzierung-verkehr/personenverkehr.html>

³³ 16.080 <https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaefte?AffairId=20160080>

³⁴ CST AG <https://www.cst.ch/>

2.4. Luftfahrt

Der Bund schafft mit seiner Luftfahrtpolitik die Rahmenbedingungen für die Zivilluftfahrt in der Schweiz. Dabei stützt er sich auf den luftfahrtpolitischen Bericht von 2016³⁵. Darin bekennt sich der Bundesrat zu einer nachhaltigen Entwicklung und einem hohen Sicherheitsstandard. Luftfahrt soll sich vor dem Hintergrund wachsender Mobilität und technologischer Fortschritte weiterentwickeln können.

Die Luftfahrt braucht Entwicklungsperspektiven, um auch künftig die Schweiz mit den wichtigsten Wirtschaftsmetropolen zu verbinden. Jeder dritte Tourist kommt mit dem Flugzeug in die Schweiz. Mit einer direkten Wirtschaftsleistung von 10 Milliarden Franken und über 50'000 Vollzeitstellen trägt die Luftfahrt wesentlich zum Wohlstand in der Schweiz bei.

Mit dem Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL)³⁶ legt der Bund für jede Luftfahrtinfrastruktur ihren Zweck fest, das beanspruchte Areal, die Grundzüge der Nutzung, die Erschliessung sowie die Rahmenbedingungen für den Betrieb. Der SIL bildet die Grundlage für die Planung, die Bauten und den Betrieb eines Flugplatzes (Konzession, Betriebsreglement).

2.4.1. Dringend nötige Ausbauten der Landesflughäfen

Die Zuwachsraten von Flugpassagieren auf den Landesflughäfen und internationale Luftfahrtprognosen sprechen eine deutliche Sprache. So sind etwa beim Flughafen Zürich die Slots in den Spitzenzeiten ausverkauft. Neue Langstreckenverbindungen ab Schweizer Flughäfen können schon heute kaum mehr ins Programm aufgenommen werden. Benachbarte Grossflughäfen in Frankfurt und München werden baulich erweitert. In der Schweiz herrscht Stillstand.

Die SVP respektiert das Gewicht der Mitsprache betroffener Kantone und Gemeinden durchaus, doch ist die Problematik längst von nationaler Bedeutung. Es geht hier um nationales Interesse. Der Mangel an Entwicklungsperspektiven drängt die Schweizer Luftfahrt ins Hintertreffen. Für ein Land, welches wirtschaftliches Wachstum vor allem in den Überseemärkten wie etwa China, Indien, USA, Kanada, Brasilien usw. sieht, ist dies eine gefährliche Entwicklung.³⁷

2.4.2. Weniger Flugbewegungen, mehr Passagiere

2018 registrierten die schweizerischen Flughäfen im Linien- und Charterverkehr 471'872 Millionen Start- und Landebewegungen sowie 57,5 Millionen Passagiere (Lokal- und Transferpassagiere). Während die Anzahl Flugbewegungen im Linien- und Charterverkehr seit dem Jahr 2000 um 12 Prozent zurückgegangen ist, haben die Passagierzahlen um 67 Prozent zugenommen. Grund für diese gegenläufigen Entwicklungen sind grössere Flugzeuge und höhere Sitzplatzauslastungen.³⁸

³⁵ <https://www.bazl.admin.ch/bazl/de/home/politik/luftfahrtpolitik/luftfahrtpolitischen-bericht.html>

³⁶ <https://www.bazl.admin.ch/bazl/de/home/politik/luftfahrtpolitik/sachplan-infrastruktur-der-luftfahrt--sil-.html>

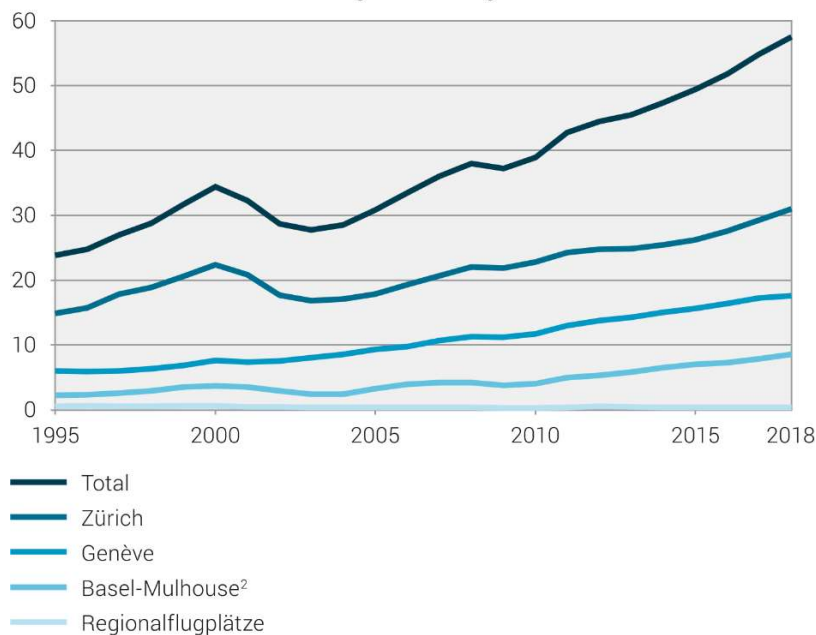
³⁷ Vernehmlassungsantwort der SVP vom 27.09.2018:

<https://www.svp.ch/partei/positionen/vernehmlassungen/revision-konzeptteil-des-sachplans-verkehr-teil-infrastruktur-der-luftfahrt-sil/>

³⁸ BFS <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/querschnittsthemen/zivilluftfahrt/linien-charterverkehr.html>

Flugpassagiere im Linien- und Charterverkehr

Millionen ankommende und abfliegende Passagiere¹



¹ Lokal- und Transferpassagiere

² schweizerischer und französischer Verkehr

Quelle: BFS, BAZL – Luftverkehr, Linien- und Charterverkehr (AVIA_LC)

© BFS 2019

2.4.3. Wichtigste Airlines für die Schweiz: Swiss und Easyjet

Die grösste Fluggesellschaft der Schweiz ist Swiss. Sie befördert nach eigenen Angaben jährlich rund 16,5 Millionen Passagiere von der Schweiz und in die Schweiz. Auf Platz zwei folgt Easyjet. Easyjet beförderte im Geschäftsjahr 17/18 (von September 2017 bis September 2018) insgesamt 14,5 Millionen Passagiere von der Schweiz und in die Schweiz. Im Geschäftsjahr 2016/17 waren es 13,5 Millionen gewesen.³⁹

2.4.4. Luftfahrt und Klima

Bezogen auf den weltweiten Verbrauch von fossilen Brennstoffen (Erdölprodukte, Kohle, Gas) beträgt der Anteil des Luftverkehrs am weltweiten vom Menschen verursachten CO₂-Ausstoss 2,5%. Seit den 90er Jahren konnten mit Investitionen in neue energieeffiziente Flugzeuge die CO₂-Emissionen pro Flug um 43 Prozent gesenkt werden. Ab 2021 werden drei Viertel der Fluggesellschaften weltweit freiwillig (ab 2027 verbindlich) eine Abgabe für Klimaschutzprojekte leisten. Der CO₂-Ausstoss, den die Luftfahrt weltweit ab 2020 zusätzlich verursacht, wird kompensiert - dem Klima ist es egal, an welcher Stelle CO₂ reduziert wird. Nationale Alleingänge, wie eine Flugticketabgabe schaden dem Luftfahrtstandort Schweiz, der auf internationale Wettbewerbsfähigkeit angewiesen ist.

³⁹ Swissinfo 20.11.2018 <https://www.swissinfo.ch/ger/wachstum-von-easyjet-in-der-schweiz-schwaecht-sich-ab/44558916>

**Die SVP**

- setzt sich dafür ein, dass die Fristen bei der Festsetzung von SIL-Objektblättern von den Koordinierungsgesprächen, über Lärmgutachten, bis zur Festsetzung des Gebietes auf maximal vier Jahre beschränkt werden.
- fordert die Beibehaltung der aktuellen Betriebszeiten auf den Schweizer Flughäfen.
- fordert die Bewilligung von massvollen Kapazitätsverbesserungen (Schnellabrollwege, optimierte An- und Abflugverfahren etc.).
- ist gegen nationale oder regionale CO2-Zuschläge und staatliche Abgaben auf Flugtickets, da diese den Luftfahrtstandort Schweiz schwächen.

3. Stopp den wirtschaftsfeindlichen staatlichen Interventionen

3.1. Bussenterror gegen Autofahrer und Motorradfahrer

Die Autofahrer und Motorradfahrer werden in einigen Kantonen durch ein nicht wegzudiskutierendes inflationäres Bussenregime regelrecht abgezockt. Die dadurch angeblich «erhöhte Sicherheit» der Strassenbenutzer entpuppt sich angesichts der fest budgetierten Busseneinnahmen als Vorwand.

2008 gab es in der Schweiz 690 Geschwindigkeits- und Rotlichtmessenanlagen. 2012 waren es bereits 742 Anlagen. 2008 wurden 3,5 Millionen Geschwindigkeitsübertretungen registriert, vier Jahre später waren es rund 4 Millionen.⁴⁰ Teilweise budgetieren Kantone und Gemeinden jedes Jahr höhere Bussenerträge. Das stiess selbst dem Polizeibeamten-Verband sauer auf. Der damalige Generalsekretär der Polizeigewerkschaft, Max Hofmann, betonte, immer höhere Budgets setzten die Polizeikorps unter Druck. Entweder müsse die Polizei mehr Blechpolizisten aufstellen oder die Beamten müssten häufiger auf die Strasse gestellt werden, um das Geld einzutreiben.

>>

Die SVP

- ist gegen Geschwindigkeits- und Verkehrskontrollen, bei denen nicht die Sicherheit der Bürger, sondern offensichtlich die Staatseinnahmen im Vordergrund stehen.
- fordert, dass die Auswüchse der «Via sicura»-Bestimmungen⁴¹ korrigiert, die Kriminalisierung der Verkehrsteilnehmer beendet werden und Richter wieder Ermessensspielraum bei der Beurteilung der «Via sicura-Fälle» haben.
- verlangt tiefere Bussen und Strafen für bis anhin unbescholtene Autofahrerinnen und Autofahrer.

3.2. Tempo 30 und Fahrbahnverengungen bremsen Wirtschaftsmotor

In den letzten Jahren wird festgestellt, dass in immer mehr Gemeinden der Schweiz aus rein politischen Gründen eine Reduktion der generellen Höchstgeschwindigkeit von Tempo 50 auf Tempo 30, sogar auf Hauptverkehrsachsen und Hauptstrassen, erfolgte.

Als Begründung wurde - mangels anderer gesetzlicher Grundlagen - oftmals die Lärmschutzverordnung angeführt. Dies ist aus verschiedenen Gründen falsch: Da es gerade Ziel von Hauptverkehrsachsen ist, den Verkehr zu bündeln, liegt es in der Natur der Sache, dass die Lärmbelastung auf diesen Hauptachsen grösser ist als in Quartieren. Das Erzwingen einer Lärmreduktion durch die Senkung der Höchstgeschwindigkeit auf Hauptverkehrsachsen würde Umwegfahrten fördern und so der Zielsetzung einer Kanalisierung des Durchgangsverkehrs zuwiderlaufen. Auch findet in den Gemeinden ein Wildwuchs von Fahrbahnverengungen mittels «Inseln», Beton-Elementen oder gar Bäumen statt. Dagegen wehrt sich die SVP in den Gemeinden und Kantonen.

⁴⁰ Beitrag in SRF am 7.8.14 in «10 vor 10» (<https://www.srf.ch/news/schweiz/blechpolizisten-als-geldmaschinen-polizeigewerkschaft-wehrt-sich>)

⁴¹ <https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/themen/verkehrssicherheit/via-sicura.html>

Mit dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) will der Bund zur Staubekämpfung nicht nur das Autobahnnetz ausbauen, er investiert auch Milliarden von Franken in die kantonalen Infrastrukturen, in den Städten und wichtigsten Agglomerationen. Profitieren die Kantone und Gemeinden von Bundessubventionen, welche bis zu 50 Prozent der Kosten decken, so haben sie nach Ansicht der SVP auch die Pflicht, die Effizienz dieser Investitionen sicherzustellen, indem sie die Kapazitäten ihrer Infrastrukturen maximal auslasten. Vor diesem Hintergrund ist die künstliche Schaffung von Verkehrsproblemen auf Hauptstrassen und Hauptverkehrsachsen absolut inakzeptabel.

>>

Die SVP

- fordert, dass innerorts auf Hauptstrasse und wichtigen Durchfahrtsstrassen generell Tempo 50 gilt. Reduktionen auf Tempo 30 sollen nur noch aus Sicherheitsgründen, nicht aber wegen dem Lärmschutz, möglich sein.
- verlangt, dass auf «Inseln» oder Verengungen der Fahrbahnen (inkl. Beton-Elemente auf der Fahrbahn) verzichtet wird, sofern diese nicht der Schulweg-Sicherung dienen.

Es ist nicht nur eine Frage der Sicherheit, sondern auch ein Anliegen von Wirtschaft und Gewerbe, dass der Verkehr auf Hauptachsen fließen kann. **Aus diesem Grund verlangt die SVP, dass die Bestimmungen des Strassenverkehrsgesetzes (SVG; SR 741.01) dahingehend zu ergänzen seien, dass auf Hauptverkehrsachsen innerorts generell Tempo 50 gilt und dieser Grundsatz nur aus Gründen der Sicherheit, insbesondere aber nicht durch Lärmschutzgründe, umgangen werden kann.**⁴²

3.3. Temporeduktionen auf Autobahnen, damit mehr Autos Platz haben?

Um die Kapazitäten der Nationalstrassen besser zu nutzen, plant der Bund eine Ausweitung des sogenannten Geschwindigkeitsregimes. Heute können vom Verkehrsmanagement auf einer Strecke von insgesamt 170 Kilometern flexible Tempolimiten angeordnet werden. Diese Strecke soll nun in den kommenden Jahren um 280 Kilometer auf insgesamt 450 Kilometer ausgedehnt werden.

Auf den Autobahnabschnitten, die unter das neue Geschwindigkeitsregime fallen, soll jeweils mittels elektronischer Leucht-Tafeln die erlaubte Höchstgeschwindigkeit angezeigt werden. Bei hohem Verkehrsaufkommen wird die Tempolimite von den auf Autobahnen erlaubten 120 Kilometern pro Stunde auf 80 Kilometer gesenkt. Angeblich haben Studien gezeigt, dass die Autofahrer bei niedrigerem Tempo dichter aufschliessen und dass durch die solcherart verringerten Abstände auf den Strassen mehr Platz geschaffen wird.

Mit den geplanten Massnahmen werden einmal mehr lediglich die Symptome, aber nicht deren Ursachen bekämpft. Die Erfahrung zeigt, dass die chronischen Staus und auch Auffahrunfälle just auf jenen Autobahnabschnitten zu verzeichnen sind, auf denen die Geschwindigkeit bereits heute reduziert wird (Zürcher Nordumfahrung, Umfahrung Winterthur, Härkingen-Oensingen, Wangen a.A. usw.). Autofahrerinnen und Autofahrer haben durch ein erweitertes Temporegime nicht den geringsten Nutzen, sondern werden noch mehr schikaniert und dadurch noch langsamer vorankommen.

⁴² 17.462 Pa.Iv. NR Gregor Rutz <https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaefte?AffairId=20170462>



Die SVP

- **ist gegen zunehmende Temporeduktionen auf Autobahnen und lässt solche nur aus Sicherheitsgründen gelten.**

3.4. Schluss mit Pförtneranlagen – wir wollen die «Grüne Welle»

Wenn man früher durch eine Stadt fuhr, waren die Ampeln so geschaltet, dass man von einer so genannten «grünen Welle» profitieren und ohne anzuhalten durchfahren konnte. Nachts blinkten die Ampeln sogar alle gelb. Heute steht an Eingängen zu Städten eine so genannte «Pförtneranlage», welche grundsätzlich den Verkehr mit Rotlicht anhält und dann so genannt «dosiert» einfahren lässt. Diese Ampeln stehen sogar auf Rot, wenn kein Verkehr vorhanden ist. Danach fährt man von Rotlicht zu Rotlicht, «Stop and go». Aus ökologischer Sicht macht solches Verkehrsmanagement absolut keinen Sinn. Es ist reine Schikane und dient der Vergrämung der Autofahrer. Die «Grüne Welle» hiess nicht nur so, weil man an jeder Ampel bei Grün durchfahren konnte, sondern weil Fahren umweltfreundlicher ist, als herumstehen.



Die SVP

- **fordert «Grüne Welle» statt Pförtneranlagen und Rotlichter.**

3.5. Mobility Pricing

Mobility Pricing hat zum Ziel, Verkehrsspitzen zu brechen und eine gleichmässige Auslastung der Verkehrsinfrastrukturen zu erreichen. Es ist ein verkehrsträgerübergreifendes Konzept, das Strasse und Schiene umfasst. Es unterscheidet sich damit vom Road Pricing, das ausschliesslich auf den Strassenbereich fokussiert (z.B. London oder Stockholm). Mobility Pricing ist für den Bund ein Instrument zur Lösung von Kapazitätsproblemen und nicht zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur.⁴³ Um Verkehrsspitzen zu glätten, lohnt es sich ausserdem, weitere Massnahmen wie flexible Arbeitszeitmodelle, angepasste Unterrichtszeiten, Home Office oder Fahrgemeinschaften zu fördern, schreibt das Bundesamt für Strassen.

Da ein Grossteil der Bevölkerung nicht die Möglichkeit hat, ihre Arbeitszeit, ihren Wohnort und den Arbeitsort frei zu wählen, respektive ständig zu verlegen und damit ihre Lebensweise den staatlichen Konzepten anzupassen, bedeutet Mobility Pricing für die meisten Leute schlicht und einfach eine zusätzliche, neue «Steuer».

Besonders betroffen wäre die Bevölkerung in den Rand- und Bergregionen, jenen Regionen also, welche bereits heute mit ihren Strassengeldern den öffentlichen Verkehr der Agglomerationen und Städte subventionieren und welche in Zukunft noch mehr für diese bezahlen sollten – ungerechter geht es kaum.⁴⁴

⁴³ Bundesamt für Strassen ASTRA <https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/themen/mobility-pricing.html>

⁴⁴ Vernehmlassungsantwort der SVP vom 8.9.15

<https://www.svp.ch/partei/positionen/vernehmlassungen/entwurf-konzeptbericht-mobility-pricing-ansaeetze-zur-loesung-von-verkehrsproblemen-fuer-strasse-und-schiene-in-der-schweiz/>



Die SVP

- lehnt jegliche Form von Mobility Pricing ab. Das Konzept erinnert an mittelalterliche Wegzölle.

3.6. «Freiwillige» E-Vignette

Am 21. November 2018 hat der Bundesrat beschlossen, die E-Vignette **vorerst freiwillig** einzuführen. Damit senkt der Bundesrat das Risiko eines erneuten Absturzes an der Urne. Am 24. November 2013 hatte das Stimmvolk die Erhöhung des Vignettenpreises von 40 auf 100 Franken mit 60.5 Prozent NEIN-Stimmen abgelehnt. Das entsprechende Referendum wurde damals aus SVP-Kreisen lanciert⁴⁵.

Das bisherige System der Klebe-Vignetten zum Preis von 40 Franken, mit den bekannten Verkaufsstellen, hat sich eingespielt wie kaum eine andere Bundesabgabe. Jährlich verkauft die Eidgenössische Zollverwaltung rund 10 Millionen Vignetten. Mit einem Blick auf die Windschutzscheibe können Polizisten auf der Stelle kontrollieren, ob eine Vignette montiert ist oder nicht. Zudem ist der Datenschutz beim heutigen System gewährleistet. Der Kauf ist völlig anonym möglich. Der Wechsel zur elektronischen Vignette führt in allen zentralen Punkten zu Verschlechterungen bei hohen Investitionen und wiederkehrenden Kosten.

Mit der Einführung einer freiwilligen E-Vignette werden **nicht unerhebliche Datenmengen** über einen Grossteil der schweizerischen Bevölkerung und der Durchreisenden gesammelt. Zudem werden schrittweise die technischen Voraussetzungen geschaffen, um **Bewegungsprofile** zu erstellen. Die SVP geht deshalb davon aus, dass hinter dem Systemwechsel andere Motive und Ziele stecken, als in der bundesrätlichen Vorlage dargelegt.

Der naheliegende Grund für den Wunsch nach den Bewegungsdaten der Bürgerinnen und Bürger kann nur das am Ende vorgesehene «Road Pricing» sein. Die Einführung der elektronischen Vignette muss somit als **Vorbereitungshandlung auf dem Weg zur streckenabhängigen Strassengebühr** gesehen werden.⁴⁶



Die SVP

- ist gegen die Einführung einer E-Vignette.

3.7. Aufhebung von Parkplätzen stoppen

Viele Gemeinden sind daran, neue Parkierungskonzepte zu erstellen. Unter dem Strich läuft es ausnahmslos darauf hinaus, dass Parkplätze für Personenwagen verschwinden oder markant teurer werden. Die SVP wehrt sich gegen diesen Abbau in den betroffenen Gemeinden. Damit schaden die Gemeinden nämlich vor allem der Wirtschaft und dem Gewerbe. Wer mit dem Auto etwas abholen oder einen Kurzeinkauf machen will, ist auf Zufahrten und Parkplätze vor Geschäften angewiesen. Aber auch Ärzte, Augenoptiker,

⁴⁵ Nationalräte Walter Wobmann und Nationalrätin Nadja Pieren mit einem überparteilichen Komitee

⁴⁶ Vernehmlassungsantwort der SVP vom 12.10.17

<https://www.svp.ch/partei/positionen/vernehmlassungen/totalrevision-des-bundesgesetzes-ueber-die-nationalstrassenabgaben-nsag/>

Coiffeure usw. brauchen Parkplätze in der Nähe. Parkplätze ersatzlos zu streichen, bringt keinen Autofahrer dazu, auf den ÖV zu wechseln. Vielmehr weichen motorisierte Kunden dorthin aus, wo sie diese Infrastruktur vorfinden, nämlich in Einkaufszentren im Grünen oder im schlimmsten Fall ins grenznahe Ausland.

Auch nicht in Frage kommt für die SVP die Belegung bisheriger Parkplätze mit grün markierten, so genannten E-Tankstellen, die sogar noch von den Steuerzahlern berappt werden müssen. Es ist erstens nicht Aufgabe der Steuerzahlenden, Tankstellen zu finanzieren (Ladestationen für Elektroautos sind Tankstellen) und zweitens fallen so die sonst schon seltenen Parkplätze für den Individualverkehr weg.

>>

Die SVP

- fordert einen Stopp der Parkplatz-Aufhebung (ohne Kompensation) in den Städten und Agglomerationen.
- verlangt genügend preiswerte, gut erreichbare Auto-, Motorrad- und Fahrrad-Parkplätze in den Stadtzentren.
- kämpft gegen mit Steuergeld finanzierte Ladestationen für Elektromobile (die Finanzierung von Tankstellen ist keine Aufgabe der öffentlichen Hand).

3.8. Drohende CO2-Abgabe auf Treibstoffen

Bisher konnten in der Schweiz CO2-Abgaben auf Treibstoffen dank der SVP verhindert werden. Doch bei den Linken und Grünen ist dieses Thema ein Dauerbrenner. Aber auch sonst kommen via CO2-Gesetz immer mehr Belastungen auf die Verkehrsteilnehmer zu. Ziel ist es, die Treibhausgasemissionen bis 2030 gegenüber dem Stand von 1990 zu halbieren. Um dieses Ziel zu erreichen, sollen diverse Instrumente in den Bereichen Verkehr, Gebäude und Industrie verschärft werden. So soll die maximale CO2-Abgabe auf Heizöl von aktuell 25 Rappen pro Liter auf 52,5 Rappen pro Liter mehr als verdoppelt werden. Zudem sollen die **Emissionsgrenzwerte bei Autos und Lastwagen verschärft** und auch der **Benzinpreis um maximal 8 Rappen** - zu den bereits bestehenden Abgaben - **erhöht** werden. Damit hätte die Schweiz in diesem Bereich die höchsten Abgaben der Welt. Und dies obwohl unser Land zu den Industrieländern mit den tiefsten CO2-Emissionen pro Kopf gehört!

Die SVP lehnte die Totalrevision des CO2-Gesetzes nach 2020⁴⁷ in der Dezember-Session 2018 klar ab.

Die Forderung von CO2-Abgaben auf Treibstoffen zeigt, wie weltfremd «grüne Politik» sein kann. Diese Abgabe würde vor allem den Mittelstand und die arbeitende Bevölkerung belasten. Den Klimawandel wird die Abgabe nicht beeinflussen, weil alte Benzinautos aus der Schweiz noch jahrelang in Afrika oder im Osten herumfahren werden, während hierzulande Elektroautos mit umweltfeindlichen Akkus eingesetzt werden. Die Menge CO2, die bei der Herstellung und Entsorgung einer Batterie freigesetzt wird und die seltenen «Erden», die dafür ausgebeutet werden, verschweigen die Öko-Turbos. Das ist heuchlerisch.

⁴⁷ 17.071 <https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaefte?AffairId=20170071>

**Die SVP**

- **kämpft vehement gegen die Einführung einer CO₂-Abgabe auf Treibstoffen, denn Abgaben sind dem Klimawandel egal.**
- **Unterstützt neue Mobilitätsformen wie autonom fahrende Autos, Lastwagen und Busse sowie Geschäftsmodelle an der Schnittstelle zwischen Mobilität und Internet.**

3.9. Fahrverbote für Diesel-Fahrzeuge

In einigen deutschen Städten gelten Fahrverbote für Dieselfahrzeuge. Es ist nur eine Frage der Zeit, bis entsprechende Forderungen auch in der Schweiz laut werden.

Die ideale Mischung aus unschlagbarer Effizienz, bei gleichzeitig hoher Reichweite, ist mit anderen Antriebsformen kaum zu erreichen. Der Dieselmotor ist und bleibt ein zuverlässiges, hocheffizientes Aggregat. Voraussetzung ist, dass die Abgasreinigung mithilfe des Harnstoff-basierten Mittels «AdBlue» konsequent umgesetzt wird. Dann werden sämtliche Grenzwerte problemlos eingehalten – auch im realen Fahrbetrieb auf der Strasse.

Ohne Diesel ist das Pariser Klimaabkommen obsolet

Ohne den Dieselmotor sind die Ziele bei der Absenkung des CO₂-Ausstosses, die im Rahmen des Pariser Klimavertrags festgelegt wurden, nicht zu erreichen. Schon jetzt ist am Markt die Tendenz zu spüren, dass die leichte Verunsicherung beim Diesel zu mehr Verkäufen von Benzinern führt⁴⁸, die ja bekanntlich einen um rund 20 Prozent höheren CO₂-Ausstoss haben. Damit ist dem Klima nicht geholfen. Deshalb wäre ein Verbot von Diesel- oder Verbrennungsmotoren allgemein ein politisch schlechter Schachzug.

**Die SVP**

- **Ist gegen Diesel-Fahrverbote, umsomehr Dieselmotoren einen tieferen CO₂-Ausstoss haben, als Benzinmotoren.**

3.10. Verbote von Verbrennungsmotoren

Frankreich und **Grossbritannien** haben den Verkauf von Autos mit Verbrennungsmotoren ab 2040 verboten. **Deutschland** will im Jahr 2050 nahezu unabhängig von Kraftstoffen mit fossilem Kohlenstoff und somit weitgehend treibhausgasneutral sein. In den **Niederlanden** können bereits ab 2035 nur noch emissionsfreie Autos neu zugelassen werden. **Norwegen** hat sich sogar vorgenommen, dass ab 2025 alle Neufahrzeuge emissionsfrei sein sollen. Doch anstelle eines kategorischen Verbots sollen steuerliche Anreize beim Kauf von Elektroautos deren Marktanteil erhöhen.⁴⁹

Auch in der Schweiz steigt der Druck. So ist etwa noch eine Motion eines Grünen-Parlamentariers hängig, der ein Verbot von Zulassungen von Personenwagen mit Verbrennungsmotoren ab 2025 fordert.⁵⁰ Das ist aus Sicht der SVP illusorisch.

⁴⁸ Artikel «Kein Grund zur Diesel-Panik» von auto-schweiz, vom 15.09.17

⁴⁹ NZZ vom 27.07.17, «Sieben Antworten zur Verbannung von Verbrennungsmotoren»

⁵⁰ 17.3081 Motion von NR Balthasar Glättli <https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaefte?AffairId=20173081>

Die folgenden drei Gründe sprechen dagegen, dass beispielsweise Elektroautos bis 2025 ganze 100 Prozent der Schweizer Fahrzeugflotte ablösen könnten:

1. Sie sind teurer als vergleichbare Autos mit Verbrennungsmotor.
2. Sie haben weniger Reichweite als vergleichbare Autos mit Verbrennungsmotor (noch unausgereift).
3. Die Schweiz ist ein ausgesprochenes 4x4- und SUV-Land.

>>

Die SVP

- lehnt jegliche Verbote von Benzin- oder Dieselmotoren kategorisch ab.
- ist gegen Schnellschüsse und Panikmache. Der Markt wird entscheiden, welche Antriebsformen sich durchsetzen und von der Masse der Kundschaft auch wirklich gekauft werden.
- ist offen für neue Antriebsarten wie Elektro-, Gas-, Wasserstoff- oder Hybridantriebe, bekämpft aber deren staatliche Förderung.

3.11. Importhürden für Personenwagen aus USA und Kanada

Der Import von amerikanischen Autos ist in den letzten Jahren erschwert worden. Man muss heute schon fast von Handelshemmnissen gegenüber den USA und Kanada reden, die in absehbarer Zeit mit Sicherheit negativ auf die Schweiz rückkoppeln könnten.

Derzeit muss der Importeur eines US-Autos in der Schweiz zahlreiche Nachweise doppelt erbringen. Die Erfahrungen der Branche zeigen, dass die Nachweise des Insassenschutzes und der Abgasnormen problemlos erfüllt werden. Hingegen gibt es beim Datum der ersten Inverkehrsetzung immer wieder Probleme. Denn dieses Datum ist im nordamerikanischen Automarkt nicht relevant.

Amerikanische Autos sind bezüglich Qualität, Sicherheit und Technik mindestens so gut wie europäische, wenn nicht besser. Eine grundsätzliche Akzeptanz der «Nafta-Normen» (North American Free Trade Agreement) bietet sich also an, ohne damit Umwelt und Verkehrssicherheit in der Schweiz zu gefährden und um die Bürokratie bei Zulassungen zu senken.

Der EU-Automarkt ist gegenüber dem nordamerikanischen nicht zu bevorteilen. Dazu gibt es keinen Grund. Gegenüber den USA und Kanada sind Handelshemmnisse abzubauen, bevor sie zum Problem für die Schweiz werden.⁵¹

>>

Die SVP

- verlangt, dass Personenwagen (Neu- und Gebrauchtwagen) aus den USA und Kanada beim Import und der Zulassung in der Schweiz gleichbehandelt werden, wie Fahrzeuge aus der EU.
- fordert, dass bei der Zulassung von Gebrauchtwagen aus den USA oder Kanada in der Schweiz nicht mehr zwingend auf ein Datum der ersten Inverkehrsetzung abgestellt wird (existiert in Nordamerika meist nicht), sondern auf das dort übliche Herstellungsdatum(-jahr).

⁵¹ 16.3893 Motion NR Lukas Reimann <https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaeft?AffairId=20163893>

3.12. Stopp der Übernahme von EU-Recht

Verschiedene Abkommen zwischen der Schweiz und der EU verfügen über «vereinfachte Änderungsverfahren» und werden in den sogenannten «Gemeinsamen Ausschüssen» fortlaufend aktualisiert. Dazu gehört das Personenfreizügigkeitsabkommen, das Abkommen über technische Handelshemmnisse, das Agrarabkommen aber auch das **Land- und das Luftverkehrsabkommen**. Wenn sich die Schweiz bei diesen Abkommen einer Änderung verweigert, hat die EU keine Handhabe. Dennoch ist es auffällig, wie die Schweiz andauernd EU-Recht übernimmt – auch in der Verkehrspolitik.

Im Verkehrsdossier gibt es zwischen der Schweiz und der EU keine Differenzen. Die EU lobt die Schweiz als Vorreiterin. *Bei der Eisenbahn übernimmt die Schweiz EU-Recht, ohne Wenn und Aber*, berichtet das Schweizer Radio (SRF). Im Strassenverkehr übernimmt die Schweiz nicht bloss EU-Richtlinien, sie setzt oftmals noch einen drauf. Beispielhaft ist etwa die **Änderung der technischen Anforderungen und der Zulassungsprüfung von Strassenfahrzeugen** und die Einführung eines neuen Fahrschreibers.

Ein europaweiter Fahrschreiber ist beispielsweise unbestritten. Die folgenden einfachen Beispiele zeigen aber Versuche der Bundesverwaltung, für die Schweiz völlig unnötige Regelungen von der EU zu übernehmen:

- Die Übernahme neuer Abgasvorschriften für Verbrennungsmotoren von «nicht für den Strassenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten» (Traktoren, Arbeitsmaschinen und Kommunalfahrzeuge) ist überflüssig. In der Schweiz gibt es diesbezüglich keinen Handlungsbedarf.
- Auch die Übernahme von EU-Normen bei den Anhängern für forst- oder landwirtschaftliche Nutzung ist unnötig.
- Dass die Bundesverwaltung sogar EU-Regelungen für so genannte Blaulichtfahrzeuge einführen will, ist völlig unverständlich. In der Schweiz sollen Polizei, Sanität, Notärzte und Feuerwehr auch weiterhin situativ entscheiden können, ob sie neben dem Blaulicht auch die Sirene einschalten müssen. Das muss nicht Brüssel entscheiden.

Solche Rechtsübernahmen, die im Alltag oftmals mühsame und kostenintensive Auswirkungen haben und mehr Bürokratie auslösen, gibt es reihenweise.

Aus diesem Grund stimmt die SVP nur denjenigen Änderungen zu, die aufgrund der wirtschaftlichen Verflechtungen zwischen der Schweiz und der EU für den «grenzüberschreitenden Verkehr» relevant sind.



Die SVP

- **lehnt EU-Recht, welches für den grenzüberschreitenden Verkehr nicht zwingend notwendig ist, rigoros ab.**

4. Grundsätze der SVP für eine künftige Verkehrspolitik

1. Jedes Verkehrsmittel erhält die Mittel, die es erwirtschaftet (über die bisherigen Steuern, Abgaben usw.). Mit diesem Grundsatz wird der Zweckentfremdung und Quersubventionierung wirksam einen Riegel geschoben.
2. Jede Erhöhung von bestehenden Abgaben und die Einführung von neuen Abgaben sind dem fakultativen Referendum zu unterstellen.
3. Die Rechnungslegung der einzelnen Verkehrsträger ist auf eine transparente und nachvollziehbare Grundlage zu stellen.
4. Die Eigenwirtschaftlichkeit der Verkehrsträger ist zu verbessern. Ziel muss sein, dass sich die Verkehrsträger mittelfristig ohne staatliche Subventionen finanzieren können. Dazu braucht es auch auf der Schiene mehr Wettbewerb.

5. Fazit

Oberstes Ziel muss sein, mit den vorhandenen Mitteln die wichtigsten Verkehrsengpässe umgehend zu beseitigen sowie Ausbauten dort vorzunehmen, wo die Nachfrage und die Belastung am grössten sind. Mit den Fonds FABI (für die Bahn) und NAF (für die Strassen) verfügt der Bund über Mittel dazu.

>>

Die SVP

- achtet darauf, dass die finanziellen Mittel des NAF für die Strasse richtig priorisiert und nicht im grossen Stil für Langsamverkehr in den Agglomerationen (ÖV- und Fahrradprojekte) abgezweigt werden.

Es gilt künftig einzig das Kriterium der Wirtschaftlichkeit, der Dringlichkeit und der effektiven Nachfrage durch die Verkehrsbenützer.

Als grosses Problem stellt sich für die SVP je länger je mehr die Substanzerhaltung, also der Unterhalt der einmal gebauten Infrastruktur, dar. Bei allen neuen Projekten und Erweiterungen der Verkehrsinfrastruktur, muss auch die Finanzierung des künftigen Unterhalts gesichert sein. Und es muss bei Ausbauten des Bahnnetzes jeweils Klarheit über die betrieblichen Kosten und Konsequenzen herrschen, die auf die SBB zukommen. Sonst hinterlassen wir unseren künftigen Generationen einen kaum mehr finanzierbaren Kostenblock.

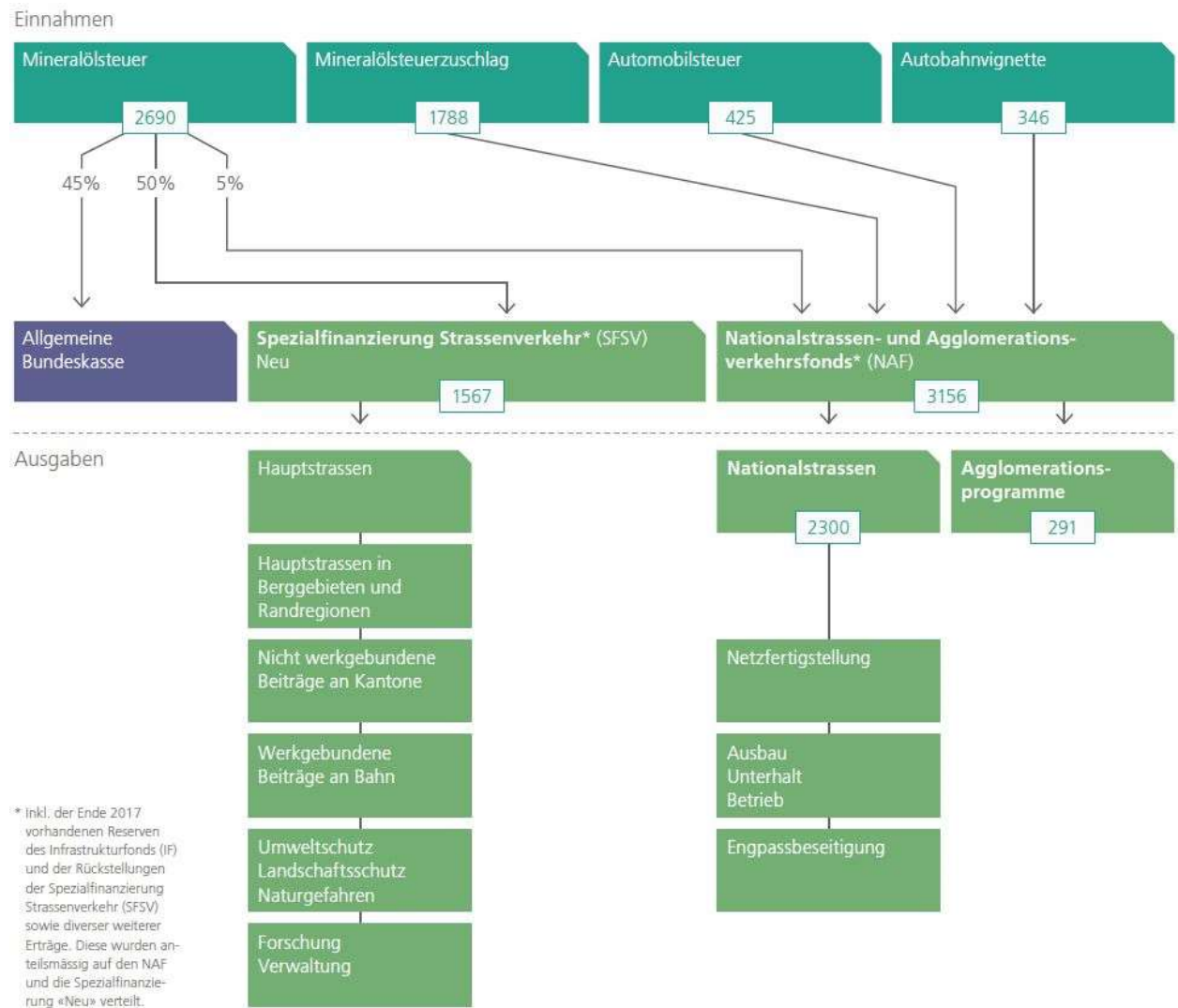
Die SVP ist die Partei, welche die Verkehrspolitik der Schweiz, insbesondere die beiden Fonds zur künftigen Finanzierung der Bahninfrastruktur (FABI) und des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs (NAF), massgeblich geprägt hat. Die SVP ist und bleibt aber auch die Partei der Autofahrerinnen und Autofahrer. Sie wird die Verkehrspolitik der Schweiz auch in Zukunft massgeblich beeinflussen und Abzockerei, Schikanen sowie weltfremde Konzepte von Linken und Grünen bekämpfen. Wir verweisen an dieser Stelle auf das Kapitel «Verkehr» auf Seite 80 im neuen Parteiprogramm 2019 – 2023.⁵²

⁵² Parteiprogramm der SVP 2019 – 2023 <https://www.svp.ch/partei/positionen/parteiprogramme/> (Kapitel Verkehr s. Seite 80)

6. Anhang

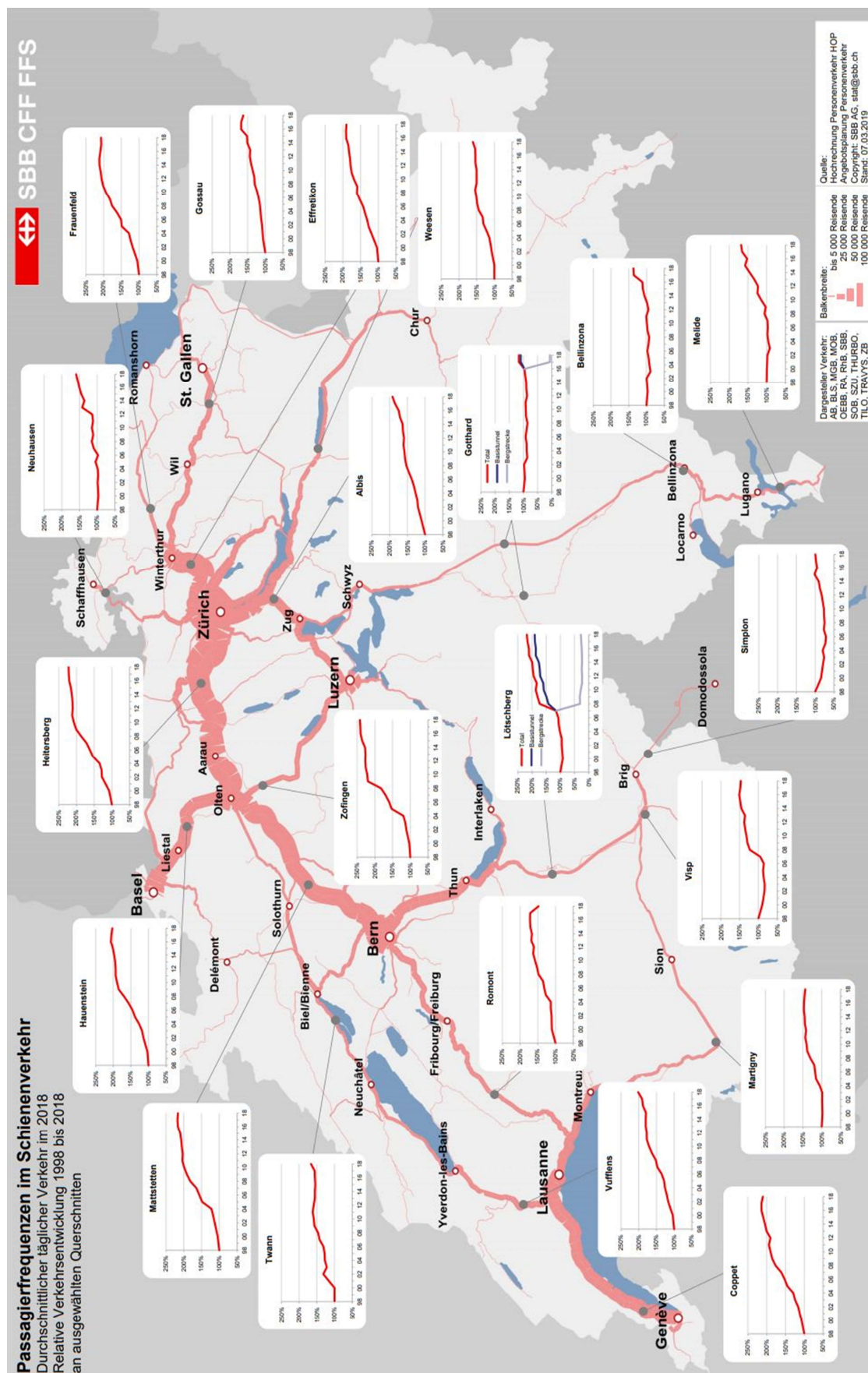
Anhang 1

Wo das Geld für die Strasse herkommt und wo es hinfliesst zeigt die folgende Grafik (Stand 2018):



Grafik: BAV Dokumentation «Strassen und Verkehr 2018(Entwicklungen, Zahlen, Fakten)

Die Entwicklung im Passagierverkehr der SBB 1998 bis 2017:



Grafik: SBB (https://reporting.sbb.ch/_file/188/t01ad-sbb-passagierfrequenzenimschiennenverkehr2017.pdf)