

Vorfahrt für die Vernunft



**Positionspapier der
Schweizerischen Volkspartei**

2026

1. Zusammenfassung und Positionen der SVP	3
2. Die Ausgangslage: Verkehrsökonomischer Kontext	4
3. Projekte, Raumplanung und Infrastrukturentwicklung	7
3.1. Der strategische Bericht «Verkehr '45»	7
3.2. Weiterentwicklung der Nationalstrassen	8
3.3. Bahninfrastruktur: Strategische Koppelung mit der Nationalstrasse	9
3.4. Agglomerationsprogramme: Strategische Koppelung mit der Nationalstrasse	10
3.5. Standards, Verfahrensbeschleunigung und Baukosten	10
4. Fiskalpolitik, Steuern und Strassenfinanzierung	11
4.1. NAF-Spezialfinanzierung und strukturelle Defizite	11
4.2. Die E-Abgabe (Ersatzabgabe für Elektrofahrzeuge)	12
4.3. Weiterentwicklung der Schwerverkehrsabgabe (LSVA III)	12
4.4. Ablehnung von Mobility Pricing	13
5. Verkehrsentwicklung, Energie und Klima	14
5.1. Abschaffung der 4-prozentigen Automobilimportsteuer	14
5.2. Technologieoffenheit statt Elektro-Zwang	14
5.3. Unfalldaten und Verkehrssicherheit	15
6. Verkehrsregeln, Netzhierarchie und Netznutzung	16
6.1. Hierarchie des Strassennetzes und Temporegimes	16
6.2. Logistik, Nutzfahrzeuge und internationale Regulierungen	17
6.3. Intelligente Mobilität und automatisiertes Fahren	18
6.4. Lärmemissionen und Regulierung des Motorradverkehrs	18
6.5. Veloweggesetz und der Langsamverkehr	19
7 Landverkehrsabkommen und das Paket Schweiz-EU	19
7.1. Souveränitätsverlust und institutionelle Unterwerfung	19
7.2. Gefährdung des Integralen Taktfahrplans und des Schienenverkehrs	20
7.3. Schwächung der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA)	20
7.4. Einschränkung der Wirtschaftsförderung durch EU-Beihilferegeln	21

1. Zusammenfassung und Positionen der SVP

Die vorliegende Auslegeordnung verdeutlicht, dass die schweizerische Verkehrspolitik in den kommenden Jahren von fundamentalen Zielkonflikten geprägt ist. Einerseits zwingen das stetige Bevölkerungswachstum und die volkswirtschaftlichen Notwendigkeiten zu einem Kapazitätsausbau der Hauptverkehrsachsen. Andererseits verkomplizieren klimapolitische Regularien, veränderte Finanzierungsstrukturen und Verkehrsbeschränkungen die Weiterentwicklung des Verkehrsnetzes.

Um in diesem Spannungsfeld eine mehrheitsfähige, auf wirtschaftliche Vernunft ausgerichtete Strategie zu etablieren, ergeben sich aus Sicht der SVP zentrale Forderungen:

- 1. Infrastrukturbau durch kluge Koppelung legitimieren:** Eine zukünftige Vorlage zum Ausbauschnitt «Verkehr '45» kann an der Urne nur dann bestehen, wenn die Ausbauplanen der Nationalstrassen¹ untrennbar mit den städtischen Agglomerationsprogrammen (PAV)² sowie dem Ausbau der Bahninfrastruktur gekoppelt werden. Die einzelnen Projekte müssen zwingend inhaltlich aufeinander abgestimmt sein, sich in ihrer Verkehrswirkung sinnvoll ergänzen und logische verkehrsträgerübergreifende Pakete bilden. Der Fokus muss auf Projekten liegen, die von den Kantonen und Gemeinden aktiv gefordert werden und die einen direkten, spürbaren Mehrwert (bspw. Entlastung vom Ausweichverkehr) für die lokale Bevölkerung generieren. In jedem Fall sind möglichst alle Regionen bzw. Landesteile mitzuberücksichtigen.³
- 2. Finanzierungsflüsse sichern, fiskalische Belastung begrenzen:** Die strukturellen Ausfälle des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) durch die Elektromobilität erfordern langfristig eine systemische Anpassung in Form einer E-Ersatzabgabe. Diese ist jedoch so zu gestalten, dass – hauptsächlich abgestützt auf eine Selbstdeklaration – die gefahrenen Kilometer gemessen und bei der periodischen Fahrzeugprüfung bestätigt werden, damit sich keine verhaltenslenkende Dimension entfaltet. Ideologische Preisinstrumente wie das Mobility Pricing⁴ (Mobilitätsbepreisung) oder mithin das Road Pricing⁵ (Strassenbepreisung), die darauf abzielen, die Mobilität künstlich zu verteuern, sind kategorisch abzulehnen.⁶ Zudem sind im Bereich des gewerblichen Verkehrs [Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) III] weitere Tarifierhöhungen zwingend zu verhindern, um die Transportkosten und damit die Inflation nicht weiter zu befeuern.⁷
- 3. Regulativer Pragmatismus in der Umweltpolitik:** Die Fixierung auf starre CO₂-Absenkpfade schadet der Schweizer Automobilwirtschaft und treibt die Preise für Konsumenten in die Höhe. Die Politik muss das Prinzip der Technologieneutralität wahren – einschliesslich der Anerkennung von synthetischen Kraftstoffen (E-Fuels) für Verbrennungsmotoren im Nutzfahrzeugbereich. Zudem ist zur finanziellen Entlastung der Automobilisten die nicht verursacherge-

¹ Bericht «Verkehr '45», UVEK, unter <https://www.uvek.admin.ch/de/verkehr-45>

² Programm Agglomerationsverkehr, unter <https://www.are.admin.ch/de/pav>

³ Kapitel 3.1.

⁴ Mobility Pricing, UVEK, 28. Mai 2025, unter <https://www.uvek.admin.ch/de/mobility-pricing>

⁵ Bericht des Bundesrates zur möglichen Einführung von Road Pricing in der Schweiz in Erfüllung des Postulats 04.3619 KVF Nationalrat, 16. November 2004, unter <https://www.are.admin.ch/dam/de/sd-web/VNx8gEngP8NP/einfuehrung-eines-road-pricing.pdf>

⁶ Kapitel 4.4.

⁷ Kapitel 4.3.

rechte 4-prozentige Automobilimportsteuer abzuschaffen, da der Strassenverkehr bereits heute einen Kostendeckungsgrad von über 156 Prozent aufweist. Der Ausbau der Ladeinfrastruktur hat eigenverantwortlich, marktwirtschaftlich und ohne staatliche Eingriffe in private Eigentumsrechte zu erfolgen.⁸

4. **Schutz der Strassenhierarchie und des Verkehrsflusses:** Die funktionale Hierarchie des Strassennetzes muss kompromisslos gewahrt bleiben. Die Umsetzung der Motion Schilliger [Anpassung der Signalisationsverordnung (SSV)] ist zwingend erforderlich, um Hauptverkehrsachsen vor flächendeckenden Tempo-30-Regimes zu schützen.⁹ Strassen, die für die Bewältigung des Durchgangs- und Sammelverkehrs sowie für den öffentlichen und gewerblichen Verkehr konzipiert wurden, müssen ihre Leistungsfähigkeit behalten. Temporeduktionen dürfen nicht als Ersatzmassnahme für mangelnde Raumplanung oder als verdeckte Schikane des motorisierten Individualverkehrs eingesetzt werden.¹⁰
5. **Ablehnung des EU-Unterwerfungsvertrags:** Auch in der Verkehrspolitik hat der Unterwerfungsvertrag verheerende Auswirkungen. Das mit ihm verknüpfte Beihilfeüberwachungsgesetz höhlt den Föderalismus aus und führt neue Bürokratie ein. Die Änderungen am Landverkehrsabkommen bedrohen den Schweizer Integralen Taktfahrplan. Sie können auch den Zweck der Schwerkverkehrsabgabe hin zu einem ökologischen Finanzierungsinstrument entfremden.

Eine zukunftsorientierte Verkehrspolitik muss die Realitäten der Nutzerinnen und Nutzer sowie der Wirtschaft anerkennen. Nur durch eine ideologiefreie, infrastrukturfördernde und finanzpolitisch faire Ausrichtung lässt sich das Erfolgsmodell der schweizerischen Mobilität langfristig sichern.

Die SVP fordert, dass die Schweizer Verkehrspolitik von Umerziehungsideologien befreit und kompromisslos auf wirtschaftliche Vernunft, den Nutzen für das Gewerbe und die Mobilitätsfreiheit der Bürger ausgerichtet wird. Dabei müssen Nationalstrassen, Agglomerationsprogramme und die Bahninfrastruktur zwingend als aufeinander abgestimmtes Gesamtpaket geplant werden.

2. Die Ausgangslage: Verkehrsökonomischer Kontext

Die Mobilität bildet das fundamentale Rückgrat der nationalen Wirtschaft, der logistischen Lieferketten, des Tourismus und des gesellschaftlichen Wohlstands. Eine intakte und hochverfügbare Verkehrsinfrastruktur ist ein entscheidender Standortvorteil im globalen und europäischen Wettbewerb. Dennoch wurden die Kapazitäten des Strassennetzes seit Jahrzehnten nicht an das anhaltende und prognostizierte demografische und wirtschaftliche Wachstum der Schweiz angepasst: Als das Schweizer Nationalstrassennetz 1960 konzipiert und beschlossen wurde (Netzbeschluss)¹¹,

⁸ Kapitel 5.1 und Kapitel 5.2; Auto-Schweiz rechnet mit 50 Prozent-Anteil E-Autos im 2030, VZ, 20. Jan. 2026, unter <https://www.vermoegenszentrum.ch/boersen-und-maerkte/news/auto-schweiz-rechnet-mit-50-prozent-anteil-e-autos-im-2030>

⁹ Umsetzung der Motion 21.4516 Schilliger «Hierarchie des Strassennetzes innerorts und ausserorts sichern», Erläuternder Bericht zur Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens, 3. September 2025, unter <https://www.google.com/url?sa=t&source=web&rct=j&opi=89978449&url=https://www.fedlex.admin.ch/eli/fga/2025/2578/de&ved=2ahUKEwj7-feiJiTAxVThv0HHU1rNyAQFnoECCAQAQ&usg=AOvVaw2n59g-dkOUhb-0kyW1EzOb>

¹⁰ Kapitel 6.

¹¹ Das Nationalstrassennetz im Wandel der Zeit, 8. Juli 2021, unter <https://blog.astra.admin.ch/das-nationalstrassennetz-im-wandel-der-zeit/>

zählte die Schweiz rund 5,3 Millionen Einwohner.¹² Am Ende des 3. Quartals 2025 umfasste die ständige Wohnbevölkerung der Schweiz 9'104'063 Personen.¹³ Während das Schienennetz durch Grossprojekte (Bahn 2000, NEAT, FABI) massiv ausgebaut wurde, blieb die Kapazität der Autobahnen weitgehend unverändert.¹⁴ Das Resultat lässt sich an den jährlichen Zahlen des ASTRA ablesen: Die Staustunden auf den Schweizer Nationalstrassen eilen von Rekord zu Rekord:¹⁵

- **Jahr 1990:** Rund 2'500 Staustunden (Beginn der offiziellen systematischen Datenerfassung).¹⁶
- **Jahr 2000:** 7'711 Staustunden.
- **Jahr 2014:** 21'509 Staustunden (bereits fast eine Verdreifachung im Vergleich zum Jahr 2000; 2014 wurde die eidgenössische Volksinitiative «Gegen Masseneinwanderung» der SVP von Volk und Ständen angenommen.
- **Jahr 2022:** 39'863 Staustunden (knapp 40'000, damals ein historischer Rekord).
- **Jahr 2023:** 48'807 Staustunden (ein massiver Anstieg um über 22 % gegenüber dem Vorjahr).
- **Jahr 2024:** 55'569 Staustunden (ein erneuter Rekord mit einem weiteren Anstieg um knapp 14 %).
- **Jahr 2025:** 68'040 Staustunden (ein erneuter Rekord mit einem weiteren Anstieg um über 22 %).

Rund 87 % dieser Staus sind gemäss ASTRA schlicht auf eine Verkehrsüberlastung zurückzuführen, also auf zu viele Fahrzeuge für die vorhandene Strassenkapazität. Nur ein Bruchteil (etwa 4 %) entsteht durch Baustellen oder Unfälle.¹⁷ Dies entkräftet das oft von linker Seite vorgebrachte Argument, Baustellen seien das Hauptproblem. Auch führt dies zu massivem Ausweichverkehr in Dörfer und Agglomerationen, was nicht nur wirtschaftliche Kosten (Zeitverlust), sondern auch Sicherheits- und Umweltprobleme verursacht. Eine Besserung ist nicht abzusehen, denn Fakt ist: Der Bestand an Strassenmotorfahrzeugen nimmt mit der Bevölkerungszunahme im Gleichschritt zu.

¹² Bevölkerungsdaten im Zeitvergleich, 1950-2022, BFS, unter <https://www.bfs.admin.ch/asset/de/27225422>

¹³ Bevölkerungsstand am Ende des 3. Quartals 2025, 4. Dezember 2025, unter <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/bevoelkerung/stand-entwicklung.gnpdetail.2025-0404.html>

¹⁴ Strassenlängen im Jahr 2025, 06. November 2025, unter <https://www.bfs.admin.ch/bfs/rm/home.gnpdetail.2025-0289.html>; Verkehrsflussbericht 2024: Stark genutztes Netz mit wachsenden Belastungen, 17. Juni 2025, unter <https://www.uvek.admin.ch/de/newsb/56doq938PLdX44UyJmoG9>; «10 Jahre nach der FABI-Abstimmung: Bilanz zum neuen Finanzierungs- und Ausbausystem bei der Bahn», Bahnonline.ch, unter <https://www.bahnonline.ch/61978/10-jahre-nach-der-fabi-abstimmung-bilanz-zum-neuen-finanzierungs-und-ausbausystem-bei-der-bahn/>; «Bahn 2000 – Die grosse Schwester der Neat», Alptransit-Portal, unter <https://www.alptransit-portal.ch/de/uebersicht/bau/ereignisse/ereignis/bahn-2000>true>

¹⁵ Strassen und Verkehr 2024/2025, 3. November 2025, unter <https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/dokumentation/strassen-verkehr.html>

¹⁶ Bundesamt für Strassen (ASTRA), Publikation Strassen und Verkehr 2024/2025, 3. November 2025, unter <https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/dokumentation/strassen-verkehr.html>; historische Zahlenangaben (1994, 2000 und 2014) gemäss den offiziellen ASTRA-Jahresberichten «Verkehrsentwicklung und Verfügbarkeit der Nationalstrassen» sowie dem bundesrätlichen Bericht «Verkehrsmanagement auf Nationalstrassen» (2015).

¹⁷ Verkehrsflussbericht 2024: Stark genutztes Netz mit wachsenden Belastungen, ASTRA, 17. Juni 2025, unter <https://www.uvek.admin.ch/de/newsb/56doq938PLdX44UyJmoG9>

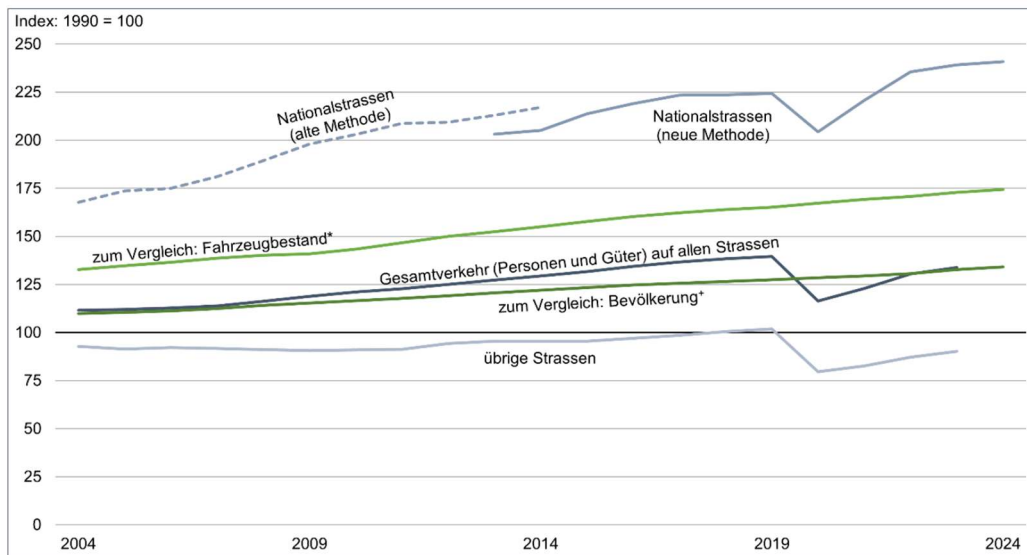


Abbildung 4: Langjährige Entwicklung der Fahrleistung⁸ im Vergleich zu anderen Indikatoren

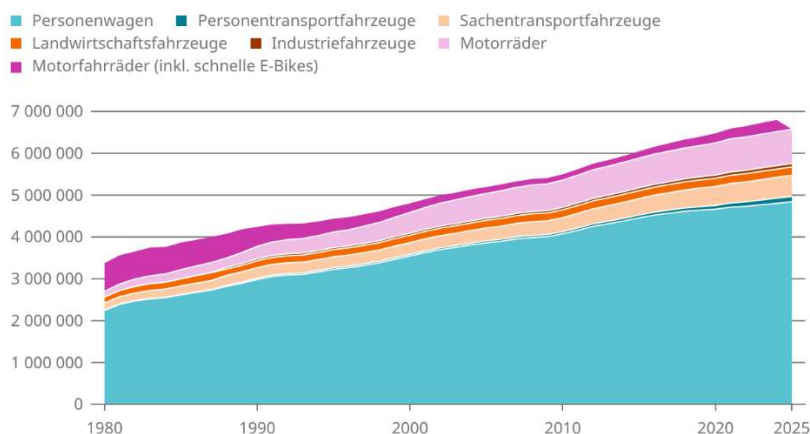
* Fahrzeugbestand: Personenwagen, Personentransportfahrzeuge, Sachtransportfahrzeuge, Motorräder⁹

* Bevölkerung: Ständige Wohnbevölkerung zum Jahresende¹⁰

Quellen: ARE: VM-UVEK, ASTRA: SASVZ, ASTRA: VMON, BFS: GTS, BFS: MFZ, BFS: STATPOP

Zusätzlich verschärfen sich die Zielkonflikte durch eine verkehrspolitische Ausrichtung, die einseitig auf die Schiene fokussiert, während der motorisierte Individualverkehr (MIV) und der gewerbliche Strassentransport durch regulatorische Eingriffe, den Abbau von Parkierungsflächen, flächendeckende Geschwindigkeitsreduktionen (Tempo-30-Zonen auf Hauptachsen) und steigende Abgabenlasten systematisch verdrängt werden.¹⁸

Bestand der Strassenmotorfahrzeuge



Hinweis: noch keine Zahl zu den Motorfahrrädern 2025 (folgt im Frühling 2026)

Datenstand: 30.09.2025

Quelle: BFS – Motorfahrzeug-Erhebung bei den Kantonen;
BFS, ASTRA – Strassenfahrzeugbestand (MFZ)

gr-d-11.03.02.01.01-cc

© BFS 2026

Das vorliegende Positionspapier liefert in diesem Kontext eine sachbezogene Kurskorrektur. Es strukturiert die anstehenden Herausforderungen entlang der massgeblichen Handlungsachsen: Beginnend mit der übergeordneten Infrastrukturplanung (Bericht «Verkehr '45»), über die Mechanismen der Bau- und Verfahrensstandards,

¹⁸ Fortschreitender Parkplatzabbau in den Städten, unter Fortschreitender Parkplatzabbau in den Städten – Automobil Club der Schweiz ACS; Bundesrat will klare Regeln für Tempo 30 auf Hauptachsen, SRF, unter Tempo 30: Bundesrat will per Verordnung klarere Regeln schaffen - News - SRF; Kapitel 5.1.

die komplexen Fragestellungen der Strassenfinanzierung und Fiskalpolitik (E-Abgabe, LSVA III), bis hin zu den technologischen Transformationsprozessen (Klima, E-Mobilität) und den konkreten Verkehrsregeln (Netzhierarchie, Sicherheit).

Die SVP fordert, dass die Strassenkapazitäten an das anhaltende Bevölkerungswachstum und die realen Bedürfnisse der Wirtschaft angepasst werden.

3. Projekte, Raumplanung und Infrastrukturentwicklung

3.1. Der strategische Bericht «Verkehr '45»

Das strategisch wichtigste Instrument der aktuellen Verkehrspolitik ist der Bericht «Verkehr '45». Als direkte Reaktion auf die abgelehnte Strassenbauvorlage von 2024 sowie die drohenden Mehrkosten im Bahnbereich (im Umfang von rund 14 Milliarden CHF für das Angebotskonzept 2035)¹⁹ mandatierte das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) die ETH Zürich unter der Leitung von Prof. Dr. Ulrich Weidmann mit einer unabhängigen Priorisierung sämtlicher hängigen Ausbauprojekte.

Das im Oktober 2025 vorgelegte und vom Bundesrat im Januar 2026 in seinen Eckwerten adaptierte Gutachten umfasst die Prüfung von etwa 500 Einzelprojekten, die in 226 strategischen Positionen aggregiert wurden (s. Tabelle unten). Das evaluierte Gesamtinvestitionsvolumen beläuft sich auf 112,7 Milliarden Schweizer CHF.²⁰ Dieses Volumen unterteilt sich in drei Hauptkategorien, die künftig nicht mehr isoliert, sondern als verkehrsträgerübergreifende Pakete betrachtet werden sollen:

Verkehrsträger	Anzahl Positionen	Investitionsvolumen (Mrd. CHF)	Fokusbereiche der Projekte
Bahnhofinfrastruktur	135	62,2	Kapazitätsausbau Personen-/Güterverkehr, Knotenausbauten, Taktverdichtungen
Nationalstrassen	40	39,1	Lückenschlüsse, Kapazitätserweiterung, Redundanzen für den Tunnelunterhalt
Agglomerationsverkehr	51	11,4	Tram/Stadtbahnen, Verkehrsdrehscheiben, Entlastungsstrassen

Tabelle: Projektvolumen und Kategorisierung gemäss ETH-Gutachten Verkehr '45

Die Experten der ETH haben sämtliche Verkehrsprojekte in sechs Dringlichkeitsstufen (von P1 bis P6) eingeteilt. Im Zentrum standen Kriterien wie Reisezeitgewinne, Erhöhung der Netzresilienz, Wirtschaftlichkeit (Lebenszykluskosten) sowie raumplanerische und ökologische Effekte.

¹⁹ Verkehr '45: Bundesrat legt weiteres Vorgehen für Infrastrukturausbau fest, UVEK, 9. Oktober 2025, unter <https://www.news.admin.ch/de/newsb/Y-Uu3dCePcDTaOc4jC400>

²⁰ Bericht «Verkehr '45», UVEK, 9. Oktober 2025, S. 4, unter <https://www.uvek.admin.ch/dam/de/sd-web/otbleR-CrILBm/20251009%20ETH%20Z%C3%BCrich%20Verkehr45%20Gutachten%20DE.pdf>

Für den Betrachtungshorizont 2025–2045 definierte das UVEK strikte finanzielle Rahmenbedingungen: 9 Milliarden CHF für den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) im Bereich Strasse, 7,5 Milliarden CHF für den Agglomerationsverkehr und – je nach Szenario – 14 bis 24 Milliarden CHF für den Bahninfrastrukturfonds (BIF).²¹

Die regionale Verteilung dieser Mittel zeigt im Maximalausbau (24 Mrd. BIF) deutliche Schwerpunkte: Der Grossraum Zürich absorbiert mit 10,5 Milliarden CHF (28 % der Mittel) den grössten Anteil, gefolgt vom Raum Genfersee/Westalpen mit 8,4 Milliarden CHF (23 %) und der Zentralschweiz mit 5 Milliarden CHF (13 %). Diese Verteilung verdeutlicht den Fokus auf die Beseitigung struktureller Flaschenhälse in den wirtschaftlichen Zentren.²²

Die SVP fordert, dass die Ausbauschritte für die Nationalstrassen, die Agglomerationsprogramme und die Bahninfrastruktur in einer gemeinsamen Vorlage untrennbar miteinander verknüpft und aufeinander abgestimmt werden.

3.2. Weiterentwicklung der Nationalstrassen

Aus Sicht der SVP lässt sich ein deutliches Ungleichgewicht bei den Bauvorhaben erkennen. Obwohl der Strassenverkehr die Hauptlast beim Personen- und Gütertransport trägt und sich über Abgaben erst noch selber finanziert, bleiben wichtige Strassenprojekte politisch oft auf der Strecke. Wir fordern deshalb die Berücksichtigung eines einfachen und logischen Grundsatzes: Das Geld muss konsequent dort eingesetzt werden, wo der tatsächliche Ausbaubedarf besteht.

Im Rahmen des Ausbaus 2027 (mit einem Realisierungshorizont bis 2045) sieht die Vorlage Verkehr '45 Investitionen von rund 1,4 bis 1,5 Milliarden CHF vor. Im Fokus stehen der 6-Spurausbau Perly–Bernex auf der A1 in Genf (1000 Mio. CHF) sowie der 6-Spurausbau Aarau-Ost–Birrfeld (400 Mio. CHF). Für den weiteren Verlauf bis 2045 sind zusätzliche 9,4 Milliarden CHF reserviert.²³

Aus Sicht der SVP ist der Ausbauschritt 2027 bereits im Vernehmlassungsverfahren kritisch zu hinterfragen. In der vorliegenden Form sind die vorgesehenen Ausbauprojekte finanziell unzureichend dotiert und werden den absehbaren verkehrlichen Herausforderungen nicht gerecht. Eine substanzielle Erhöhung des strategischen Entwicklungsprogramms (STEP) Nationalstrassen ist daher zwingend erforderlich. Dabei ist sicherzustellen, dass unbestrittene und verkehrlich hochwirksame Schlüsselprojekte prioritär in diesen Ausbauschritt integriert werden.

Gleichzeitig beinhaltet das bundesrätliche Gutachten eine massive Reduktion der Strassenbaupläne: 30 Projekte mit einem Volumen von rund 18 Milliarden CHF wurden komplett gestrichen. Das UVEK beabsichtigt, den Verkehr auf diesen hochbelasteten Abschnitten primär durch die temporäre Pannestreifenumnutzung (PUN) zu verflüssigen. Aus Perspektive der Transportwirtschaft ist dieser Verzicht auf echte

²¹ Bericht «Verkehr '45», UVEK, 9. Oktober 2025, S. 5 sowie S. 29

²² Bericht «Verkehr '45», UVEK, 9. Oktober 2025, S. 5 sowie S. 49

²³ Faktenblatt 1 Verkehr '45 – Projekte Zeitraum bis 2045», Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, UVEK, 28. Januar 2026, S. 1–2, unter <https://www.uvek.admin.ch/dam/de/sd-web/udbvRbHPiE9b/Faktenblatt%201%20Verkehr%20'45%20%E2%80%93%20Projekte%20Zeitraum%20bis%202045%20DE.pdf>

Kapazitätserweiterungen auf den Hauptachsen (wie der A1) hochgradig problematisch, da PUN-Systeme bei Unfällen oder Baustellen keine Resilienz bieten und die Störungsanfälligkeit des Netzes erhöhen.²⁴

Die SVP fordert, dass wichtige Nationalstrassenprojekte zur Beseitigung von täglichen Engpässen nicht gestrichen, sondern rasch und prioritär realisiert werden. Ausschlaggebend für die Priorisierung muss der konkrete Planungsstand beim ASTRA sein.

Die SVP fordert demnach die Wiederaufnahme jener gestrichenen Ausbauprojekte, die planerisch bereits weit fortgeschritten sind.

3.3. Bahninfrastruktur: Strategische Koppelung mit der Nationalstrasse

Auf der Schiene vollzieht der Bericht Verkehr '45 einen Paradigmenwechsel: Weg von kleinteiligen regionalen Angebotsverbesserungen, hin zu strukturell wirksamen Grossprojekten an kritischen Knotenpunkten. Um die Finanzierbarkeit zu gewährleisten, plant der Bundesrat eine Staffelung über mehrere Botschaften. Für den weiteren Ausbau der Bahn will der Bundesrat bis 2045 rund 24 Milliarden CHF zur Verfügung stellen.

Die Botschaft 2027 (Volumen ca. 20 Milliarden CHF) fokussiert auf Kapazitätserweiterungen der Bahninfrastruktur. Dazu gehören die erste Etappe des Durchgangsbahnhofs Luzern (3000 Mio. CHF), der Ausbau des Bahnhofs Genève Cornavin (1800 Mio. CHF), das vierte Gleis im Bahnhof Zürich Stadelhofen (1700 Mio. CHF), der Zimmerberg-Basistunnel II (1800 Mio. CHF) sowie die direkte Linie Neuchâtel–La Chaux-de-Fonds (1600 Mio. CHF).²⁵

Eine zweite Etappe, die Botschaft 2031 (Volumen mind. 10,8 Milliarden CHF), umfasst Vorhaben wie die Neubaustrecke Morges–Perroy (3100 Mio. CHF) und die Realisierung der Durchmesserlinie mit Tiefbahnhof in Basel (1600 Mio. CHF), welche als schlankere und finanzierbarere Alternative zum ursprünglich geforderten «Herzstück» konzipiert wurde.²⁶

Zur Stabilisierung der Kostenentwicklung wurde zudem ein neues Kontrollregime etabliert: Bahnprojekte dürfen künftig erst dann in einen verbindlichen Ausbauschritt des Parlaments aufgenommen werden, wenn ein detailliert ausgearbeitetes Vorprojekt vorliegt.²⁷

Die SVP fordert, dass bei Bahn-Grossprojekten eine strikte Kostenkontrolle herrscht.

²⁴ Faktenblatt 3 Verkehr '45 – Gestrichene Projekte», UVEK, 28. Januar 2026, unter <https://www.uvek.admin.ch/dam/de/sd-web/deUD4Pu2aVfx/Faktenblatt%203%20Verkehr%20'45%20%E2%80%93%20Gestrichene%20Projekte%20DE.pdf>; «Stauzahlen 2024: Erneut massiver Anstieg – ASTAG fordert Priorität für Nationalstrassen», Schweizerischer Nutzfahrzeugverband (ASTAG), 17. Juni 2025, unter <https://www.astag.ch/politik/verkehrsinfrastruktur/stauproblematik/stauzahlen-2024-erneut-massiver-anstieg-astag-fordert-prioritaet-fuer-nationalstrassen>

²⁵ Faktenblatt 1 Verkehr '45, S. 2 f.

²⁶ Faktenblatt 1 Verkehr '45, S. 4 f.

²⁷ Faktenblatt 1 Verkehr '45, S. 4 f.

3.4. Agglomerationsprogramme: Strategische Koppelung mit der Nationalstrasse

Die Agglomerationsprogramme (PAV) verbinden den lokalen Verkehr in den Gemeinden und Städten mit den Nationalstrassen. Der Bund übernimmt dabei bis zu 50 Prozent der Kosten. Die aktuellste, fünfte Projektgeneration, die ab dem Jahr 2028 umgesetzt wird, unterstützt auch grössere Bauvorhaben finanziell. Für diese Grossprojekte ab 50 Millionen CHF ist ein Totalbetrag von 516 Millionen CHF vorgesehen. Dazu gehören zum Beispiel die Franca-Magnani-Brücke in Zürich (80 Millionen CHF), die Umfahrung Hasle bei Burgdorf (77 Millionen CHF) oder die multimodale Verkehrsdrehscheibe Grand-Saconnex/Aéroport in Genf (57 Millionen CHF).²⁸ Die restlichen im Gutachten der ETH Zürich als prioritär bezeichneten Vorhaben werden je nach Antrag der Agglomerationen und der verfügbaren finanziellen Mittel in einer der nächsten, sechsten Generationen des Programms Agglomerationsverkehr zur Mitfinanzierung beantragt – mit einem geplanten Volumen von rund 4 Milliarden CHF.

Für die SVP ist klar: Der Ausbau der Nationalstrassen, der Bahninfrastruktur und die Verkehrsprojekte in den Agglomerationen gehören künftig zwingend in einer Vorlage zusammen. Alle Bereiche ergänzen sich in der Praxis ideal und finanzieren sich durch Fonds (NAF und BIF), deren Mittel und Ausbaustufen eng aneinandergekoppelt verhandelt werden müssen. Wenn der Verkehr auf der Autobahn wieder flüssig läuft, gibt es weniger unerwünschten Ausweichverkehr in den Städten und Dörfern. Diese sinnvolle Koppelung bringt der lokalen Bevölkerung einen direkten und spürbaren Nutzen, wie etwa verkehrsberuhigte Wohnquartiere.

Die SVP fordert, dass städtische Verkehrsprojekte nur dann Bundesmittel erhalten, wenn sie im gleichen Paket mit dem Ausbau der Nationalstrassen und der Bahn realisiert werden.

Die SVP fordert die Koppelung von Entlastungsstrassen (Agglomerationsprogramm) mit Nationalstrassenprojekten.

Agglomerationsprogramme dürfen keine einseitige Tram-/Veloförderung sein.

3.5. Standards, Verfahrensbeschleunigung und Baukosten

Die stetig steigenden Realisierungskosten von Infrastrukturprojekten bedrohen deren politische Mehrheitsfähigkeit. Das ASTRA hat zur Gegensteuerung die Weisung «7A030» erlassen, welche die Erarbeitung genereller Projekte im Nationalstrassenbau normiert.²⁹

Ein Schlüsselement dieser Effizienzstrategie ist die strikte Implementierung des «Design-to-Cost»-Prinzips, welches bereits im ETH-Gutachten gefordert wird. Infrastrukturprojekte dürfen nicht länger als funktionale Maximalvarianten konzipiert werden. Stattdessen müssen die Planungen bereits in der frühen Spezifikationsphase einem strengen Kostenkorsett unterworfen werden.³⁰

²⁸ Faktenblatt 1 Verkehr '45, S. 6 f.; Verkehr '45 – Zusammenfassung der Ergebnisse und Priorisierung», UVEK, S. 7, unter <https://www.uvek.admin.ch/de/verkehr-45>.

²⁹ Weisung 7A030: Erarbeitung von generellen Projekten der Nationalstrassen, ASTRA, vgl. insb. Kap. 3.5, unter https://www.astra.admin.ch/dam/astra/de/dokumente/standards_fuer_nationalstrassen/astra_7a030_erarbeitung_von_generellen_projekten_der_nationalstrassen.pdf.download.pdf/astra_7a030d.pdf

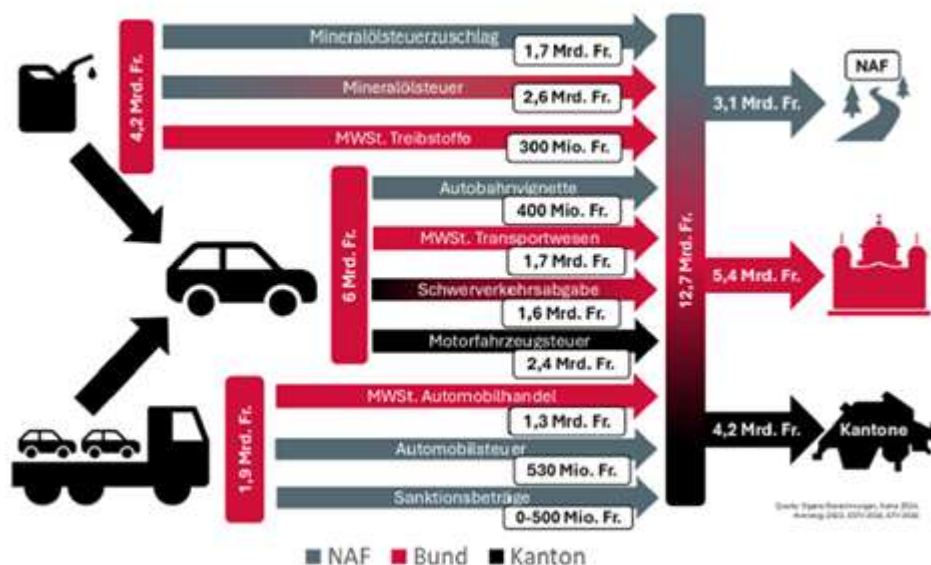
³⁰ Verkehr '45 – Gutachten, ETH Zürich, 9. Oktober 2025, S. 5, unter <https://www.uvek.admin.ch/dam/de/sd-web/otbleR-CrILBm/20251009%20ETH%20Z%C3%BCrich%20Verkehr45%20Gutachten%20DE.pdf>

Die SVP fordert einen rigorosen Bürokratieabbau beim Infrastrukturbau. Es darf nicht sein, dass dringend benötigte Strassenprojekte durch endlose Einsprachen und Rekurskaskaden blockiert werden. Um Verfahren massiv zu beschleunigen, ist die gesetzliche Vorgabe (Art. 26 Abs. 2 NSG), wonach Spezialbewilligungen wie Rodungsgesuche zwingend in das ordentliche Plangenehmigungsverfahren zu integrieren sind, von den Behörden – wie in der ASTRA-Weisung 7A030 gefordert³¹ – konsequent und ohne Ausnahme durchzusetzen. Zudem müssen Baukosten von der öffentlichen Hand strenger kontrolliert werden.

Die SVP fordert, dass Strassen- und Bahnbauprojekte durch rigorosen Bürokratieabbau, die sofortige Integration von Spezialbewilligungen und konsequentes «Design-to-Cost» massiv beschleunigt und verbilligt werden.

4. Fiskalpolitik, Steuern und Strassenfinanzierung

Steuerlast und Abgabenströme



32

4.1. NAF-Spezialfinanzierung und strukturelle Defizite

Die Finanzarchitektur der schweizerischen Strasseninfrastruktur steht vor einer fundamentalen Transformation. Der Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) speist sich historisch massgeblich aus der Mineralölsteuer auf fossilen Treibstoffen. Mit der steigenden Marktdurchdringung von Elektrofahrzeugen und Plug-in-Hybriden erodiert diese Einnahmebasis strukturell. Obgleich die Schweizer Automobilisten jährlich rund 13 Milliarden CHF an Steuern und Abgaben entrichten, fliessen signifikante Teile dieser Mittel in allgemeine Bundeskassen oder werden zweckentfremdet. Die SVP fordert mit Nachdruck, dass die von den Strassenutzern generierten Einnahmen lückenlos und zweckgebunden in den Erhalt und Ausbau der Strasseninfrastruktur reinvestiert werden müssen.³³

³¹ Baukosten der häufigsten Langsamverkehrsinfrastrukturen, ASTRA, unter https://www.zh.ch/content/dam/zhweb/bilder-dokumente/themen/mobilitaet/fussverkehr/online-bibliothek/bau-und-umsetzung/lv_m120_baukostenderhaeufigstenlangsamverkehrsinfrastrukturen2010.pdf; Weisung 7A030: Erarbeitung von generellen Projekten der Nationalstrassen, ASTRA, vgl. insb. Kap. 3.5, s. oben.

³² auto-schweiz, Positionspapier «Steuerlast statt Strassenbau», April 2025, S. 2.

³³ Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen / Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge», Vernehmlassungseröffnung, UVEK, 26. September 2025, unter https://www.vtg.admin.ch/de/newnsb/_XCNd7kCfmqhCIVDOz3gS; Die Schweizer Automobilitätspolitik braucht dringend eine Kurskorrektur, Medienmitteilung, auto-schweiz, 20. Januar 2026, unter

Die SVP fordert, dass die von den Automobilisten und dem Gewerbe bezahlten Abgaben lückenlos und ohne Zweckentfremdung in den Erhalt und Ausbau der Strasseninfrastruktur fliessen.

4.2. Die E-Abgabe (Ersatzabgabe für Elektrofahrzeuge)

Um die prognostizierten Einnahmeherausfälle im NAF zu kompensieren, eröffnete das UVEK im September 2025 die Vernehmlassung für eine neue Besteuerung von Elektrofahrzeugen.³⁴ Der Bund legte zwei Gesetzesentwürfe zur Diskussion vor:

1. **Abgabe auf der Fahrleistung:** Eine kilometerbasierte Besteuerung, differenziert nach Fahrzeuggesamtgewicht (sog. Kilometerabgabe).
2. **Steuer auf dem Ladestrom:** Eine verbrauchsorientierte Besteuerung des elektrischen Stroms an registrierten Ladestationen.

Die SVP wehrt sich vehement gegen elektronische Erfassungssysteme, die als gefährlicher Türöffner für die spätere Einführung eines allgemeinen Road-Pricings oder zur lückenlosen staatlichen Überwachung der Bürger missbraucht werden könnten. Auch die bessere der beiden vorgeschlagenen Varianten, die Besteuerung des Ladestroms, hat gewichtige Nachteile.

Höchst kontrovers ist für die SVP zudem der Zeitpunkt der Einführung. Ein Verweis auf die Realität zeigt, wie weit man von einer Durchdringung entfernt ist: Obwohl Steckerfahrzeuge bei den Neuzulassungen im Jahr 2025 einen Anteil von 34 Prozent erreichten, gibt es beim Gesamtbestand von rund 4,8 Millionen Personenwagen erst gut 250'000 rein elektrische Fahrzeuge. Eine neue Abgabe darf erst dann in Kraft treten, wenn der Marktanteil von Steckerfahrzeugen [BEV (Battery Electric Vehicle) und PHEV (Plug-in Hybrid Electric Vehicle)] einen fixierten Schwellenwert von 30 Prozent des gesamten Personenwagen- und LKW-Bestands erreicht hat. Eine vorschnelle Besteuerung wäre ein Fehler und würde die Automobilisten nur noch weiter finanziell belasten.³⁵

Die SVP fordert eine E-Ersatzabgabe. Ihr Reinertrag muss zu 100 Prozent zweckgebunden für den Strassenbau und -unterhalt verwendet werden.

Die SVP lehnt die vom Bundesrat in Erwägung gezogene «Kilometermesskontrolle» als Vorstufe zum Road-Pricing ab. Die Abgabe muss demzufolge auf den Ladestrom lasten. Sie ist verbrauchsorientiert, wahrt die Anonymität der Nutzer und verzichtet auf ein gläsernes Fahrprofil.

4.3. Weiterentwicklung der Schwerverkehrsabgabe (LSVA III)

Im gewerblichen Strassengüterverkehr stellt die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) den grössten fiskalischen Hebel dar. Per 1. Januar 2026 vollzog die

<https://www.auto.swiss/aktuell/artikel/die-schweizer-automobilitaetspolitik-braucht-dringend-eine-kurskorrektur/>; Stellungnahme: Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen oder Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge», FRS, 9. Januar 2026.

³⁴ Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen / Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge», Vernehmlassungseröffnung, UVEK, 26. September 2025, unter https://www.vtg.admin.ch/de/newsb/_XCNd7kCfmqhCIVDOz3gS.

³⁵ Fahrzeuge – Strassenfahrzeuge: Bestand, Motorisierungsgrad», BFS, unter <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/verkehrsinfrastruktur-fahrzeuge/fahrzeuge/strassenfahrzeuge-bestand-motorisierungsgrad.html>

Eidgenössische Zollverwaltung einen weitreichenden technologischen Systemwechsel: Das bisherige System LSVA II wurde vollständig durch die LSVA III abgelöst.³⁶

Die LSVA III, anwendbar für alle Gütertransportfahrzeuge über 3,5 Tonnen, dezentralisiert die Datenerfassung. Das neue Konzept stützt sich auf private Anbieter (Provider), welche die Erfassung der im Zollgebiet gefahrenen Kilometer als Serviceleistung für die Transportunternehmen erbringen. Der Bund definiert fortan lediglich die benötigten Datenstrukturen und Qualitätsstandards. Diese Öffnung des Anbietermarktes erlaubt eine raschere Adaption an neue Telematik- und Digitalisierungsentwicklungen.³⁷

Aus Sicht der SVP ist die ständige Erhöhung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe eine unakzeptable finanzielle Bestrafung des Transportgewerbes und der Bürger. Bereits auf den 1. Januar 2025 wurden die Tarife um 5 Prozent erhöht. Dass nun ab 2027 bereits weitere Erhöhungen gefordert werden, lehnt die SVP gemeinsam mit der Nutzfahrzeugbranche ab. Eine stetige Verteuerung generiert keinen zusätzlichen Verlagerungseffekt auf die Schiene, weil die europäischen Bahnsysteme – insbesondere die unzureichenden NEAT-Zubringerlinien in Deutschland und Frankreich – strukturell schlicht keine weiteren Gütermengen mehr aufnehmen können. Die neuesten Zahlen des Bundesamts für Statistik belegen dies eindrücklich: Die Transportleistungen im Schienengüterverkehr sanken im Jahr 2024 auf den tiefsten Stand seit 15 Jahren, während der Strassengüterverkehr weitere Marktanteile hinzugewann und nun bei 63 Prozent liegt.³⁸ Eine noch höhere LSVA wirkt somit rein als Inflationstreiber, da das Transportgewerbe die künstlichen Mehrkosten zwingend auf die Preise für die Endkonsumenten abwälzen muss, was den Wirtschaftsstandort schwächt. Die SVP wehrt sich gegen diese Verteuerung des Alltags und fordert einen sofortigen Stopp der systematischen Quersubventionierung der Schiene durch die Gebühren und Abgaben des Strassenverkehrs.³⁹

Die SVP fordert, dass jegliche weiteren Erhöhungen der Schwerverkehrsabgabe gestoppt werden.

Die SVP setzt sich dafür ein, dass die Weiterentwicklung der LSVA primär der Digitalisierung und Effizienz dient, nicht aber der ideologischen Verteuerung des Strassengüterverkehrs zulasten von Versorgungssicherheit und Wettbewerbsfähigkeit.

4.4. Ablehnung von Mobility Pricing

Aus Sicht der SVP steht im Zentrum einer verantwortungsvollen Verkehrspolitik die klare Trennung zwischen Finanzierungsabgaben (zur Deckung der Infrastrukturkosten) und Lenkungsabgaben (zur Verhaltenssteuerung). Konzepte des «Mobility Pricing» lehnt die SVP ab.⁴⁰

³⁶ Erhebungssystem LSVA III, ASTAG, 8. Januar 2026, unter <https://www.astag.ch/politik/fiskalabgaben/verlauf-der-lsva-weiterentwicklung; Schwerverkehrsabgabe>», BAZG, unter <https://www.bazg.admin.ch/de/schwerverkehrsabgabe-lsva>.

³⁷ BAZG, unter <https://www.bazg.admin.ch/de/schwerverkehrsabgabe-lsva>.

³⁸ Bahn auch im alpenquerenden Güterverkehr unter Druck, Medienmitteilung (Gütertransportstatistik), BFS, 24. November 2025, unter <https://www.sdc-cde.ch/de/news/nq9bOAi0Hvgv9a3qW70s3>

³⁹ LSVA-Tarife ab 1. Januar 2025, ASTAG, 3. Oktober 2024, unter <https://www.astag.ch/politik/fiskalabgaben/lsva>; LSVA: Klares Nein der ASTAG zu höheren Tarifen ab 2027!, ASTAG, 28. August 2025, unter <https://www.astag.ch/politik/fiskalabgaben/lsva/lsva-klares-nein-der-astag-zu-hoeheren-tarifen-ab-2027>; LSVA: ASTAG lehnt höhere Tarife klar ab, ASTAG Transport Flash, Oktober 2025, S. 13, unter https://www.leaderdigital.ch/documents/mediadata/astag_transport_flash_2026.pdf

⁴⁰ SVP-Vernehmlassungsantwort zum Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing, unter <https://www.svp.ch/positionen/vernehmlassungen/bundesgesetz-ueber-pilotprojekte-zu-mobility-pricing/>

Die SVP unterstützt eine faire, verursachergerechte Ersatzabgabe für Elektrofahrzeuge, deren Erträge ausschliesslich und zweckgebunden dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds zufließen müssen. Jegliche Systeme, die Verkehrsteilnehmer durch Spitzenlasttarife von der Strassennutzung abhalten sollen, werden hingegen entschieden abgelehnt.

Die SVP fordert, dass auf ideologische Preisinstrumente wie Mobility Pricing, das die Mobilität für den normalen Bürger noch weiter verteuert, verzichtet wird.

5. Verkehrsentwicklung, Energie und Klima

5.1. Abschaffung der 4-prozentigen Automobilimportsteuer

Die SVP fordert die Abschaffung der völlig überholten 4-prozentigen Automobilimportsteuer. Der Strassenverkehr weist bereits heute einen massiven Kostendeckungsgrad von über 156 Prozent auf, womit diese zusätzliche Abgabe schlicht nicht mehr verursachergerecht ist.

Demgegenüber unterstützt die SVP die eigenverantwortliche und pragmatische Herangehensweise der Wirtschaft. Die Nutzfahrzeugbranche hat mit der «Klimaresolution 2025-2028» (Initiative «We go green») ein klares Zeichen gesetzt: Sie anerkennt das Netto-Null-Ziel und strebt eine 50-prozentige Reduktion der CO₂-Emissionen bis 2030 (gegenüber 1990) an.⁴¹ Diese Strategie basiert jedoch strikt auf Freiwilligkeit und Technologieneutralität. Staatliche Vorgaben, die bestimmte Antriebsformen wie den Elektromotor einseitig bevorteilen und den Verbrennungsmotor diskriminieren, lehnt die SVP entschieden ab. Der Verbrennungsmotor behält seine systemrelevante Berechtigung – insbesondere durch den Einsatz synthetischer Kraftstoffe (E-Fuels). Ergänzend hat die Branche im Februar 2025 einen neuen, branchenweiten CO₂-Berechnungsstandard eingeführt, der die Dekarbonisierungsleistungen der Logistiker transparent und messbar macht.⁴²

Die SVP fordert, dass beim CO2-Absenkepfad Mass gehalten wird und synthetische Kraftstoffe (E-Fuels) als technologieneutrale Lösung zugelassen werden.

Die SVP fordert somit die gesetzliche Verankerung voller Technologieneutralität inklusive E-Fuels und Wasserstoff.

Die SVP fordert die Abschaffung der 4 %-Automobilimportsteuer – der Strassenverkehr finanziert sich bereits zu 156 % selbst.

5.2. Technologieoffenheit statt Elektro-Zwang

Der von der Politik geforderte Umstieg auf die Elektromobilität verläuft deutlich langsamer als in der «Roadmap Elektromobilität» des Bundes prognostiziert. Im Jahr 2025 lag der Marktanteil von Steckerfahrzeugen (reine Elektroautos und Plug-in-Hybride) an den Neuzulassungen bei 34 Prozent. Die Erreichung eines 50-Prozent-Anteils wurde von der Autobranche als erst für das Jahr 2030 realistisch eingestuft.⁴³

⁴¹ Schweizerischer Nutzfahrzeugverband ASTAG: Klimaresolution 2025-2028 unter <https://www.astag.ch/politik/klima-energie/klimaresolution-2025>

⁴² Grüne Logistik: Neuer CO₂-Berechnungsstandard für das Schweizer Strassentransportgewerbe, ASTAG, 5. Februar 2025, unter <https://www.astag.ch/politik/klima-energie/klimapolitik-schweiz/gruene-logistik-neuer-co2-berechnungsstandard-fuer-das-schweizer-strassentransportgewerbe>

⁴³ Auto-Schweiz rechnet mit 50 Prozent-Anteil E-Autos im 2030, awp / VZ Vermögenszentrum, 20. Januar 2026, unter <https://www.vermoegenszentrum.ch/boersen-und-maerkte/news/auto-schweiz-rechnet-mit-50-prozent-anteil-e-autos-im-2030>

Die Ursachen für diese Stagnation liegen primär in ungenügenden politischen Rahmenbedingungen: Vor allem die hohen Strompreise schrecken Käufer ab.

Anstelle unrealistischer politischer Zielvorgaben wie der 50-Prozent-Marke der Roadmap Elektromobilität für 2025, setzt die SVP auf technologieoffene Rahmenbedingungen, die den Verbraucher entscheiden lassen.

Die SVP lehnt es ab, die Schweizer Automobil- und Zulieferindustrie durch einseitige Elektro-Zwänge zu schwächen und den Bürger zu bevormunden.

5.3. Unfalldaten und Verkehrssicherheit

Die aktuellen Unfallzahlen zeigen klar: Es gibt keinen sachlichen Grund für drastische, flächendeckende Temporeduktionen. Die offizielle Strassenverkehrsunfall-Statistik des ASTRA verzeichnet für das Jahr 2024 insgesamt 250 Verkehrstote. Dies entspricht zwar einer Zunahme von 14 Getöteten gegenüber 2023, jedoch muss diese Zahl zwingend im historischen Kontext betrachtet werden, da isolierte Vorjahre oft statistische Ausreisser darstellen.

Ein Zehn- und Zwanzigjahresvergleich zeigt den massiven langfristigen Sicherheitsgewinn auf unseren Strassen: Im Jahr 2000 beklagte die Schweiz noch 592 Verkehrstote. Im Jahr 2014 waren es 243. Die aktuellen Zahlen (250 Getötete im Jahr 2024) belegen somit, dass sich die Verkehrssicherheit seit über einem Jahrzehnt auf einem historisch hervorragenden, stabilen Niveau eingependelt hat. Zudem ging 2024 parallel die Zahl der Schwerverletzten um rund 300 Personen auf 3'792 zurück (der tiefste Wert der letzten fünf Jahre).⁴⁴

Fahrzeugkategorie / Verkehrsteilnehmer	Getötete (2024)	Differenz zu 2023	Schwerverletzte (2024)	Differenz zu 2023
Personenwagen (Insassen)	81	+ 6	684	- 35
Motorrad	47	- 3	1081	- 6,8 %
E-Bike	25	+ 9	533	- 10,4 %
Fahrrad	20	- 6	633	- 13,6 %
Fussgänger	48	+ 6	k.A.	k.A.

Tabelle 3: Verkehrstote und Schwerverletzte nach Verkehrsmittel im Jahr 2024

Ein tieferer Blick in die provisorischen Daten des ersten Halbjahres 2025 offenbart weitere Verschiebungen: Die Zahl der Getöteten sank auf 91 (Vorjahresperiode: 112), während die Zahl der Schwerverletzten auf 1700 stieg (+ 5,9 %). Markant ist die Herausforderung im Bereich der Mikromobilität: E-Bikes verzeichnen eine deutliche Zunahme an tödlichen Unfällen, was auf die höheren Geschwindigkeiten und das Altersprofil der Nutzer zurückzuführen ist.⁴⁵

⁴⁴ Strassenverkehrsunfälle 2024: Mehr Todesfälle, weniger Schwerverletzte, Medienmitteilung, ASTRA, 13. März 2025, unter <https://www.sdc-cde.ch/de/nsb?id=104478>; «Strassenverkehrsunfälle 2024: Mehr Todesfälle, weniger Schwerverletzte», Medienmitteilung, ASTRA, 13. März 2025, unter <https://www.sdc-cde.ch/de/nsb?id=104478>; «Unfallstatistik Strassenverkehr - 1. Halbjahr 2025», ASTRA, 28. August 2025, unter https://www.astra.admin.ch/dam/astra/de/dokumente/unfalldaten/unfallstatistik_halfjahr_2025.pdf.download.pdf/Unfallstatistik%20Strassenverkehr%20-%201.%20Halbjahr%202025.pdf; historische Unfallzahlen (2000 und 2014) gemäss den offiziellen Jahresstatistiken des Bundesamts für Statistik (BFS) und des ASTRA (Informationssystem Strassenverkehrsunfälle SINUS).

⁴⁵ Strassenverkehrsunfälle 2024: Mehr Todesfälle, weniger Schwerverletzte», Medienmitteilung, ASTRA, 13. März 2025, unter <https://www.sdc-cde.ch/de/nsb?id=104478>; Unfallstatistik Strassenverkehr - 1. Halbjahr 2025», ASTRA, 28. August 2025, unter https://www.astra.admin.ch/dam/astra/de/dokumente/unfalldaten/unfallstatistik_halfjahr_2025.pdf.download.pdf/Unfallstatistik%20Strassenverkehr%20-%201.%20Halbjahr%202025.pdf

Interessant für die verkehrspolitische Debatte ist die Analyse der Unfallursachen (Halbjahr 2025): Die Unaufmerksamkeit und Ablenkung (287 Fälle bei Schwerverunfällen) verzeichnete einen Anstieg (+ 10,4 %), während Unfälle durch Geschwindigkeitseinfluss (184 Fälle) deutlich um 15,6 % abnahmen. Diese Datenlage stützt die Argumentation, dass pauschale Temporeduktionen (wie Tempo 30 auf Hauptachsen) nicht das richtige Instrument zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sind, sondern vielmehr Kampagnen gegen Ablenkung am Steuer.⁴⁶

Die SVP lehnt flächendeckende Tempo-30-Zonen entschieden ab.

6. Verkehrsregeln, Netzhierarchie und Netznutzung

6.1. Hierarchie des Strassennetzes und Temporegimes

Eines der strategisch meist umkämpften verkehrspolitischen Themen ist die schlechende Entwertung des Strassennetzes durch die flächendeckende Ausbreitung von Tempo-30-Zonen auf verkehrsorientierten Durchgangsstrassen. Diese Praxis verlangsamt den öffentlichen Verkehr, behindert Blaulichtorganisationen und drängt den Ausweichverkehr in sensible Wohnquartiere.⁴⁷

Zur Gegensteuerung überwies das Parlament die Motion 21.4516 Schilliger («Hierarchie des Strassennetzes innerorts und ausserorts sichern»). Das UVEK hat hierzu eine Vernehmlassung zur Anpassung der Signalisationsverordnung durchgeführt, welche im Dezember 2025 endete. Der Kern der neuen Verordnung (Art. 108 Abs. 1 E-SSV) will, dass bei jeglicher Temporeduktion auf verkehrsorientierten Strassen zwingend und gutachterlich nachgewiesen werden muss, dass die Leistungsfähigkeit und die Hierarchie des Strassennetzes vollumfänglich gewahrt bleiben.⁴⁸

Die SVP fordert präzise Definitionen, um rechtliche Grauzonen zu eliminieren. Gemäss dem Vorschlag für die Anpassung der Signalisationsverordnung müssen verkehrsorientierte Strassen primär auf den motorisierten Verkehr ausgelegt sein, um den Durchgangs- und Sammelverkehr zu kanalisieren und die Quartiere zu entlasten. Sie müssen den Verkehrsfluss durch vortrittsberechtigte Führung garantieren.⁴⁹

Während die bürgerliche Seite und die Wirtschaft diese Anpassung als zwingende Rückkehr zur verkehrsplanerischen Vernunft begrüssen, lehnt das linke politische Spektrum (SP, umverkehR) die Umsetzungsvorlage vehement ab, mit der Begründung, sie sei klimapolitisch kontraproduktiv und torpediere den städtischen Lärmschutz. Faktisch schützt die Motion jedoch die Funktionsfähigkeit der Siedlungsgebiete, indem sie den Verkehr auf den dafür gebauten Achsen bündelt.⁵⁰

https://www.astra.admin.ch/dam/astra/de/dokumente/unfalldaten/unfallstatistik_halfjahr_2025.pdf.download.pdf/Unfallstatistik%20Strassenverkehr%20-%201.%20Halbjahr%202025.pdf

⁴⁶ Unfallstatistik Strassenverkehr - 1. Halbjahr 2025, ASTRA, 28. August 2025, unter https://www.astra.admin.ch/dam/astra/de/dokumente/unfalldaten/unfallstatistik_halfjahr_2025.pdf.download.pdf/Unfallstatistik%20Strassenverkehr%20-%201.%20Halbjahr%202025.pdf

⁴⁷ Forderungen zu 30er-Zonen auf Durchgangsstrassen und Verdrängung des Privatverkehrs, SVP, unter <https://www.svp.ch/positionen/themen/verkehrspolitik/>

⁴⁸ 21.4516 Motion: Hierarchie des Strassennetzes innerorts und ausserorts sichern», Die Bundesversammlung – Das Schweizer Parlament, unter <https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaefte?AffairId=20214516>; Umsetzung der Motion 21.4516 Schilliger, Vernehmlassungsverfahren, UVEK, unter <https://www.fedlex.admin.ch/eli/fga/2025/2578/de>

⁴⁹ Stellungnahme zur Umsetzung der Motion 21.4516 Schilliger», AGVS, 5. Dezember 2025, S. 2, unter https://www.agvs-ups.ch/fileadmin/user_upload/AGVS_ROOT/AGVS-UPSA/Recht_und_Politik/Politik/Stellungnahmen/2025/20251205_Stellungnahme_Motion_Schilliger_AGVS.pdf

⁵⁰ Stellungnahme der SP Schweiz: Umsetzung der Motion 21.4516 Schilliger», Sozialdemokratische Partei der Schweiz (SP), 4. Dezember 2025, S. 3, unter <https://www.sp-ps.ch/wp-content/uploads/2025/12/2025-12-05-Vernehmlassungantwort-der-SP->

Die SVP fordert, dass die Leistungsfähigkeit von verkehrsorientierten Durchgangsstrassen zwingend gesichert wird und diese vor schikanösen Tempo-30-Regimes geschützt werden.

Anstelle ideologisch motivierter Tempo-30-Regimes auf Hauptverkehrsachsen muss die Signalisationsverordnung klare, präzise Definitionen von verkehrs- und siedlungsorientierten Strassen enthalten, um rechtliche Grauzonen zu beseitigen und Quartiere vor Ausweichverkehr zu schützen.

6.2. Logistik, Nutzfahrzeuge und internationale Regulierungen

Der gewerbliche Strassengüterverkehr ist hauptverantwortlich für die Versorgungssicherheit des Landes. Die politische Doktrin der Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene stösst zunehmend an physikalische und ökonomische Grenzen, wie der Rückgang der Transportleistungen im Schienengüterverkehr auf einen 15-Jahres-Tiefststand bei gleichzeitigem Anstieg des Strassenanteils auf 63 Prozent (Stand 2024) empirisch belegt.⁵¹

Dieses Gefüge wird durch EU-Regulierungsbestrebungen bedroht. Die EU-Kommission prüft die generelle Zulassung sogenannter «Gigaliner» – Lastwagen mit einer Maximallänge von 25,25 Metern und einem zulässigen Gesamtgewicht von bis zu 60 Tonnen – im grenzüberschreitenden Verkehr. Die SVP lehnt die Zulassung solcher Fahrzeuge auf dem Schweizer Strassennetz dezidiert ab. Die komplexe Topografie, die engen Platzverhältnisse auf Rastplätzen und die dichte Besiedelung der Schweiz machen den Einsatz derartiger Dimensionen verkehrssicherheits- und infrastrukturtechnisch unmöglich.⁵²

Parallel dazu bleibt der konsequente Vollzug des Kabotageverbots (Verbot von Binnentransporten durch ausländische Transportunternehmen) eine wirtschaftspolitische Notwendigkeit. Die Nutzfahrzeugbranche und SBB Cargo kooperieren hierbei, um das inländische Gewerbe vor unlauterem Wettbewerb und Lohndumping aus dem EU-Umland zu schützen.⁵³

Die SVP fordert, dass die Schweizer Strassen für 60-Tonnen-«Gigaliner» aus der EU gesperrt bleiben.

Das Kabotageverbot muss konsequent vollzogen und weiter gestärkt werden, um Schweizer Transportunternehmen und Arbeitsplätze vor Lohndumping und unlauterem Wettbewerb durch EU-Firmen zu schützen.

Schweiz_UmsetzungMotionSchilliger.pdf; Bundesrat Rösti missachtet demokratischen Entscheid, Medienmitteilung, umverkehrR, 28. Januar 2026, unter <https://www.umverkehr.ch/aktuell/medienmitteilungen/2026-01-28/bundesrat-roesti-missachtet-demokratischen-entscheid>.

⁵¹ Verkehrspolitische Kernpositionen: Verlagerungspolitik und Ko-Modalität», ASTAG, unter <https://www.astag.ch/politik/positionen/-aktuelles/eidg-sessionen>; «Bahn auch im alpenquerenden Güterverkehr unter Druck», Medienmitteilung (Gütertransportstatistik), Bundesamt für Statistik (BFS), 24. November 2025, unter <https://www.sdc-cde.ch/de/newnsb/nq9bOAi0Hgvg9a3qW70s3>

⁵² Positionspapier Gigaliner: Kein Platz in der Schweiz!, ASTAG, 17. Oktober 2023, unter <https://www.astag.ch/fileadmin/Files/Dokumente/03-Politik/01-Positionen-Aktuelles/02-Positionspapiere/231018-GD-Positionspapier-Gigaliner-d.pdf>; Die EU-Kommission berät zurzeit über die Einführung von 60-Tonnen-LKW. Die ASTAG positioniert sich klar dagegen, ASTAG, unter <https://www.astag.ch/aktuell/verband/astag-gegen-gigaliner>

⁵³ ASTAG / SBB Cargo: Gemeinsam gegen Kabotage!, ASTAG, unter <https://www.astag.ch/politik/wettbewerb-markt>

6.3. Intelligente Mobilität und automatisiertes Fahren

Die technologische Weiterentwicklung des Automobils erfordert vorausschauende gesetzliche Leitplanken. Mit der Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes im Jahr 2023 schuf das Parlament die Basis, welche der Bundesrat nun mit der Verordnung über das automatisierte Fahren (VAF) konkretisiert hat. Diese Verordnung, welche am 1. März 2025 in Kraft getreten ist, ermöglicht rechtlich den Betrieb von hochautomatisierten und teilweise fahrerlosen Systemen.⁵⁴

Obschon im Frühjahr 2026 noch keine Typengenehmigungen für den komplett autonomen Betrieb ohne fahrerseitige Überwachung vorlagen, schafft die VAF Rechts- und Investitionssicherheit für die Industrie. Ein zentraler Anwendungsbereich wird vorerst der öffentliche Personennahverkehr auf vordefinierten Strecken sowie das automatisierte Parkieren sein.⁵⁵ Ergänzend sieht das ASTRA vor, die Kenntnis über Fahrerassistenz- und Automatisierungssysteme verbindlich in den Kurs über Verkehrskunde aufzunehmen, um die Fahrzeugführer an die veränderten Verantwortlichkeiten heranzuführen.⁵⁶

Die SVP fordert, dass der Ausbau des autonomen Fahrens im öffentlichen Verkehr gezielt dort priorisiert wird, wo Buslinien einen tiefen Kostendeckungsgrad aufweisen (insbesondere im ländlichen Raum). Dies ermöglicht entweder eine bessere Erschliessung der Randregionen oder eine deutliche Reduktion der Bundesausgaben im Regionalen Personenverkehr (RPV).

6.4. Lärmemissionen und Regulierung des Motorradverkehrs

In den Anrainerstaaten der Schweiz haben sich regressive Massnahmen gegen den Motorradverkehr etabliert: Beispielsweise erlässt das österreichische Bundesland Tirol zwischen April und Oktober Fahrverbote auf bestimmten Alpenpässen für Motorräder, deren eingetragenes Standgeräusch 95 dB(A) überschreitet.⁵⁷ Solche Modelle werden von Lärmschutzorganisationen und politischen Gruppierungen auch für die Schweiz gefordert.⁵⁸

In der Schweiz gelten analog zur Europäischen Union seit dem Jahr 2016 verschärfte Bestimmungen für die Neuzulassung von Motorrädern.⁵⁹ Die SVP wehrt sich nachdrücklich gegen Fahrverbote, Streckensperrungen oder Kollektivstrafen für alle Motorradfahrer. Anstelle von infrastrukturellen Verboten (Sperrung von Pässen an Wochenenden) fordern die Verbände die konsequente polizeiliche Ahndung von individuellem Fehlverhalten (illegale technische Manipulationen an Auspuffanlagen und hochtouriges, provokatives Fahren).⁶⁰

⁵⁴ Verordnung über das automatisierte Fahren», ASTRA, unter <https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/themen/intelligente-mobilitaet/automatisiertes-fahren/automatisiertes-fahren.html>.

⁵⁵ Autonomes Fahren - Die Regulierung nach Schweizer Recht, VISCHER, 26. Februar 2026, unter <https://www.vi-scher.com/know-how/blog/autonomes-fahren-die-regulierung-nach-schweizer-recht/>

⁵⁶ Bundesrat verbessert Verkehrssicherheit: Assistenzsysteme neu Teil der Ausbildung», Medienmitteilung, ASTRA, 19. Dezember 2025, unter https://www.bag.admin.ch/de/newnsb/JI77FXMhV4_vvTYaZagW0

⁵⁷ Fahrverbot für besonders laute Motorräder in den Bezirken Reutte und Imst», Amt der Tiroler Landesregierung, unter <https://www.tirol.gv.at/verkehr/verkehrs-und-seilbahnrecht/motorrad-fahrverbot/>

⁵⁸ Motorrad Lärm: Grüne fordern generelle Beschränkung auf 80 dB», 1000PS, unter <https://www.1000ps.ch/de/businessnews-id-3007105-motorrad-laerm-gruene-fordern-generelle-beschaenkung-auf-80-db>

⁵⁹ Motorradlärm», Cercle Bruit, unter <https://laerm.ch/laermprobleme/laermquellen-beurteilung/verkehrslaerm/>

⁶⁰ Lärmdebatte: Die Stellung von motosuisse», Stellungnahme des Importeursverbands motosuisse, April 2023, unter https://www.motosuisse.ch/files/Vernehmlassung_motosuisse_04_2023.pdf; Respekt statt Lärm», Gemeinsame Sensibilisierungskampagne der Schweizer Motorradverbände, unter <https://respekt-statt-laerm.ch/>

Die SVP fordert, dass beim Motorradlärm ausschliesslich individuelles Fehlverhalten polizeilich geahndet wird, statt unbescholtene Fahrer mit Kollektivstrafen oder Streckensperrungen zu bestrafen.

6.5. Veloweggesetz und der Langsamverkehr

Mit dem Inkrafttreten des nationalen Veloweggesetzes (VWG) am 1. Januar 2023 wurden die Kantone verpflichtet, den Langsamverkehr auf eine neue planerische Stufe zu heben. Die Kantone müssen bis Ende 2027 verbindliche, durchgehende Velowegnetze planen und diese bis spätestens Ende 2042 baulich realisieren.⁶¹

Eine Umfrage des ASTRA im Jahr 2025 zeigt, dass die Mehrheit der Kantone (rund 90 Prozent) hinsichtlich der Planungsfristen auf Kurs ist. Dennoch offenbaren sich gravierende regionale Diskrepanzen: Während urbane Kantone rasch Fortschritte machen, verzeichnen topografisch anspruchsvollere Kantone (etwa Uri oder Obwalden) signifikante Verzögerungen.

Die SVP fordert, dass bei der Umsetzung kantonaler Velowegnetze keine Kostenexplosionen auf dem Rücken der Steuerzahler stattfinden und standardisierte Baukosten konsequent eingehalten werden.

Die bauliche Realisierung teurer Velowegnetze bis 2042 darf nicht zu Lasten des motorisierten Individualverkehrs gehen und muss in Berg- und Randregionen freiwillig und bedarfsgerecht erfolgen.

7 Landverkehrsabkommen und das Paket Schweiz-EU

7.1. Souveränitätsverlust und institutionelle Unterwerfung

Das geänderte Landverkehrsabkommen, welches Teil des Pakets zur Stabilisierung und Weiterentwicklung der bilateralen Beziehungen zwischen der Schweiz und der EU ist, stellt einen beispiellosen Angriff auf die schweizerische Souveränität dar. Die Europäische Union knüpft den Marktzugang und die Fortsetzung bestehender Kooperationen zwingend an die Übernahme institutioneller Vorgaben. Diese scheinbar vorteilhaften Abkommen entpuppen sich als Trugbild: Sie bedrohen die schweizerische Souveränität durch die automatische Rechtsübernahme, die Unterwerfung unter den Europäischen Gerichtshof (EuGH) und die Einschränkung der Schwerverkehrsabgabe.

Die Schweiz verpflichtet sich im Rahmen dieses Abkommens zur Übernahme von neuem EU-Recht im Landverkehrsbereich. Die schweizerische Gesetzgebung wird an die kontinuierliche Entwicklung des EU-Rechts gekoppelt, ohne dass die Schweiz einen massgeblichen Einfluss auf die Ausgestaltung dieser Normen hat. Eine echte politische Gestaltungsfreiheit und die Anpassung an spezifische schweizerische Bedürfnisse gehen damit verloren.

Zudem schreibt das Abkommen vor, dass die Schweiz EU-Recht im Sinne der Rechtsprechung des EuGH auslegen muss. Dies untergräbt die Unabhängigkeit des Schweizer Bundesgerichts und bindet die schweizerische Rechtsprechung an Urteile eines Gerichts, das primär die Interessen der Europäischen Union vertritt. Bei Streitigkeiten entscheidet ein Schiedsgericht, welches verpflichtet ist, bei Auslegungsfragen des EU-Rechts eine Eingabe an den EuGH zu machen. De facto wird der EuGH damit zur obersten Instanz. Bei Nichtumsetzung von Urteilen drohen der Schweiz

⁶¹ Bundesamt für Strassen (ASTRA), Umfrage 2025 zur Umsetzung des Veloweggesetzes – Bericht, 2025, sowie Bundesrat, news.admin.ch vom 7. Juli 2025

EU-Sanktionen, was die Verhandlungsposition massiv schwächt und die Schweiz erpressbar macht.

Die SVP fordert, dass die vorliegende Änderung des Landesverkehrsabkommens in seiner Gesamtheit abgelehnt wird. Die marginalen Vorteile stehen in keinem Verhältnis zu den massiven Nachteilen und dem Verlust der direkten Demokratie.

7.2. Gefährdung des Integralen Taktfahrplans und des Schienenverkehrs

Das Änderungsprotokoll sieht eine weitreichende Marktöffnung für EU-Bahnunternehmen im grenzüberschreitenden Personenverkehr vor. Ausländische Bahnunternehmen erhalten das Recht zur Binnenkabotage, womit sie Fahrgäste innerhalb der Schweiz befördern dürfen, sofern der Hauptzweck die grenzüberschreitende Beförderung ist. Dies birgt ein erhebliches Risiko für die Schweizerischen Bundesbahnen und andere nationale Bahnbetreiber.

Internationale Anbieter interessieren sich in der Regel nur für rentable Linien mit hohem Passagieraufkommen, während die kostspielige Aufrechterhaltung der nationalen Grundversorgung in den Randregionen bei den staatlich unterstützten Betreibern verbleibt. Diese Rosinenpickerei entzieht dem System wichtige Deckungsbeiträge. Zudem drohen Trassenkonflikte und Fahrplanstörungen, welche das durchgängige Reisekonzept des Integralen Taktfahrplans unterminieren. Die im Abkommen vorgesehenen Schutzmechanismen sind unklar formuliert und bieten keinen ausreichenden Schutz vor dem Wettbewerbsdruck grosser EU-Bahngesellschaften.

Die SVP fordert den absoluten Vorrang des Schweizer Integralen Taktfahrplans und des Schweizer Schienenverkehrs in der Schweiz.

Die SVP lehnt die Möglichkeit der Binnenkabotage für ausländische Anbieter im Schienenverkehr ab. Das gilt namentlich für den Fall, wo ausländische Anbieter nicht den gleichen, strikten Kriterien und Leistungsaufträgen unterstehen, wie inländische Anbieter.

7.3. Schwächung der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA)

Das Abkommen sieht die Einführung von EU-Mautprinzipien vor, was die Weiterentwicklung der bewährten Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe massiv beschränkt. Die LSVA ist ein zentrales, demokratisch legitimates Element der Schweizer Verkehrspolitik. Die Übernahme von EU-Mautprinzipien stellt dieses auf die spezifischen Schweizer Bedürfnisse zugeschnittene System in Frage.

Die Schweiz verpflichtet sich zu einer Anpassung an EU-Regelungen zur Internalisierung externer Kosten. Künftig könnten CO₂-basierte Tarife erzwungen werden, insbesondere durch neue EU-Vorgaben. Damit besteht die Gefahr einer schleichenden Entdemokratisierung fiskalischer Kernkompetenzen. Die LSVA droht vom umweltpolitischen Erfolgsmodell zum fremdgesteuerten Finanzierungsmechanismus zu verkommen. Neue Steuern und Abgaben über die Hintertür werden ermöglicht, da das Abkommen künftig mehr als drei LSVA-Abgabekategorien zulässt.

Die SVP lehnt die Aushöhlung der LSVA zum fremdgesteuerten Finanzierungsinstrument ab. Die SVP lehnt ebenso die Einführung neuer Belastungen auf die Strassen-Verkehrsträger kategorisch ab.

7.4. Einschränkung der Wirtschaftsförderung durch EU-Beihilferegeln

Das Beihilfeprotokoll schränkt die bewährte schweizerische Förderpolitik erheblich ein. Die Möglichkeit von Kantonen und Gemeinden, spezifische Projekte oder Sektoren wirtschaftlich zu unterstützen, wird massiv beschnitten. Die Schweiz muss eine neue, unabhängige und EU-konforme Kontrollbehörde für staatliche Beihilfen schaffen. Diese unterwirft die Schweizer Beihilfenpolitik einer externen Überwachung.

Selbst demokratisch legitimierte Beschlüsse von Bundesrat und Parlament können durch diese neue Überwachungsbehörde angefochten werden, wenn sie den Beihilferegeln der EU widersprechen. Dies untergräbt die demokratischen Entscheide und führt zu einer vollständigen Aufgabe des eigenständigen Schweizer Beihilferechts. Die Finanzierung des Schienengüterverkehrs oder Quersubventionen innerhalb der SBB zur Aufrechterhaltung des Regionalverkehrs könnten künftig als unzulässige Beihilfen eingestuft werden.

Die SVP lehnt das neu, allein wegen der EU zu schaffende Beihilfeüberwachungsgesetz (BHÜG) integral ab. Es höhlt den Föderalismus aus, schafft neue Pflichten und Bürokratie und gefährdet die schweizerische Verkehrspolitik sowie ihre Umsetzung in den Kantonen.