

Kostenwahrheit und Effizienz statt ideologische Verkehrsverhinderung



Positionspapier der Schweizerischen Volkspartei zur Verkehrspolitik

25. Juni 2007

Inhaltsverzeichnis

1. Ausgangslage	4
2. Wirtschaftliche Bedeutung	5
2.1. Strassenverkehr	5
2.2. Schienenverkehr	5
2.3. Luftverkehr	6
2.4. Schifffahrt und Spezialbahnen	7
2.5. Schlussfolgerung	7
3. Staatliche Interventionen im Verkehrsbereich	7
3.1. Steuern, Gebühren und Abgaben	7
3.1.1. Mineralölsteuer	8
3.1.2. LSVA	9
3.1.3. Motorfahrzeugsteuer (Kfz-Steuer)	10
3.1.4. Trassenpreise	10
3.2. Realität statt Ideologien	12
3.2.1. CO2-Abgabe	12
3.2.2. Road Pricing	13
3.2.3. Politische Vorstösse	13
3.3. Umverteilung für Pensionskassen der Verkehrsträger	14
4. Folgen des staatlichen Interventionismus	15
4.1. Massive Quersubventionierung der Schiene durch die Strasse.....	15
4.2. Eigenwirtschaftlichkeit der einzelnen Verkehrsträger.....	16
4.3. Kosten der Verkehrsträger	17
4.4. Ausbau nach dem Prinzip der Wirtschaftlichkeit	18
4.5. Kostenwahrheit im Verkehr	18
5. Die einzelnen Verkehrsträger	20
5.1. Strassenverkehr	20

5.1.1. Verkehrsverflüssigung	20
5.1.2. Ausbau der Transitachsen.....	20
5.1.3. Fertigstellung Nationalstrassennetz	21
5.1.4. Agglomerationen	23
5.2. Verkehrssicherheit.....	24
5.2.1. Via Sicura	24
5.2.2. Verkehrsberuhigungsmassnahmen.....	24
5.2.3. Bussenterror	25
5.3. Schienenverkehr	26
5.3.1. Verkehrsverlagerung	26
5.3.2. Eisenbahngrossprojekte (FinöV)	28
5.3.3. Zukünftige Entwicklung der Bahnprojekte (ZEB).....	30
5.3.4. Konzessionierte Transportunternehmen	31
5.4. Luftverkehr	32
5.4.1. Einschränkungen des Flugverkehrs	32
5.4.2. Plafonierungsinitiative.....	32
5.4.3. Staatsvertrag	33
5.5. Langsamverkehr.....	33
5.5.1. Verkehrstrennung.....	33
5.5.2. Benachteiligung des Individualverkehrs	34
6. Forderungen der SVP	34
7. Anhang	37
7.1. Verkehrsleistungen Personenverkehr	37
7.2. Verkehrsleistungen Güterverkehr.....	37
7.3. Alpenquerender Verkehr	38
7.4. Entwicklung der Stautunden.....	39

1. Ausgangslage

Der Verkehr ist für unser Land von existentieller Bedeutung. Er ist die treibende Kraft unseres Wirtschaftswachstums, erschliesst die einzelnen Regionen unseres Landes und bildet damit auch eine Möglichkeit zum nationalen Zusammenhalt. Die Schweiz bildet, bedingt durch ihre geographische Lage im Herzen Europas, einen regelrechten Verkehrsknotenpunkt. Unsere Verkehrsachsen öffnen uns die Türe zum internationalen Warenverkehr und erschliessen somit neue Kapazitäten im rasant wachsenden Handelssektor. Verkehr erfüllt aber ebenso das uralte Bedürfnis des Menschen nach Mobilität.

Die Schweizerische Verkehrspolitik hat sich in den letzten Jahren mehr und mehr von der Realität entfernt. Anstatt sich wie in anderen Bereichen auch an wirtschaftlichen und wachstumsorientierten Grundsätzen zu orientieren, investierte man Milliarden in ineffiziente Verkehrsträger wie den Schienenverkehr. Wirtschaftlichkeit und Kostenwahrheit blieben bei diesem ideologischen Wahn auf der Strecke. Trotz der Tatsache, dass Milliarden an Steuergeldern und Abgaben für den Schienenverkehr aufgewendet wurden und werden hat die Strasse beim alpenquerenden Verkehr stetig an Anteilen gewonnen. Auch beim Personenverkehr gewann die Strasse trotz Milliardenzahlungen der öffentlichen Hand an die Schiene stetig hinzu.

Die Milliardeninvestitionen in den Schienenverkehr stammen fast gänzlich aus den Kassen des Strassenverkehrs – eine Umlagerung und Zweckentfremdung, die ihresgleichen sucht. Die linken Verkehrsplaner versäumten es, beim Strassenverkehr Engpässe zu beheben, obwohl dort in den letzten Jahrzehnten das eigentliche Wachstum stattfand. Die Folgen dieser katastrophalen linken, ideologischen Anti-Strassen-Verkehrspolitik sind nur allzu gut bekannt: Milliarden schwere wirtschaftliche Verluste durch unzählige Staustunden, massive Umweltverschmutzung durch verstopfte Strassen, schwerwiegende Nachteile für die einzelnen Wirtschaftsstandorte.

Unzählige Milliarden Franken an Steuergeldern und Abgaben und zwei Jahrzehnte später steht auch die linke Schienen-Verkehrspolitik vor dem Kollaps: massive Kostenüberschreitungen bei der NEAT, Intransparenz bei den Zahlen des FinöV-Fonds, finanztechnische Mausechelen bei der alljährlichen Rechnungsbilanz der SBB und Irreführung des Stimmvolkes bei den Abstimmungen zur Verkehrsfinanzierung des Schienenverkehrs: Das verkehrs- und finanzpolitische Sündenregister unserer linken Verkehrsstrategen ist enorm und wächst weiter an.

Dabei haben die letzten Jahre und Jahrzehnte nur eines gezeigt: Der prozentuale Anteil der Strasse nimmt zu, der prozentuale Anteil der Schiene nimmt ab. Beim Eigenwirtschaftlichkeitsgrad dasselbe Bild: Die Strasse deckt die von ihr verursachten Kosten um mehr als

100% - die Schiene erreicht beim Kostendeckungsgrad gerade mal rund 42%.¹ Die Stossrichtung für eine neue Verkehrspolitik muss deshalb sein, dass sich Ausbau und Verwendung der Steuermittel an den Grundsätzen der Effizienz, Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit orientiert. Die rein ideologische Diskriminierung des Strassenverkehrs muss ein Ende haben.

2. Wirtschaftliche Bedeutung

Im Herbst 2006 wurde von den Bundesämtern für Raumentwicklung (ARE) und Statistik (BFS) erstmals eine Gesamtschau über die Kosten und Nutzen des Landverkehrs veröffentlicht. Verkehrsinfrastrukturen stellen neben ihrem Beitrag zum volkswirtschaftlichen Kapital auch wichtige Vorleistungen für das Wirtschaftswachstum aller Bereiche bereit.

2.1. Strassenverkehr

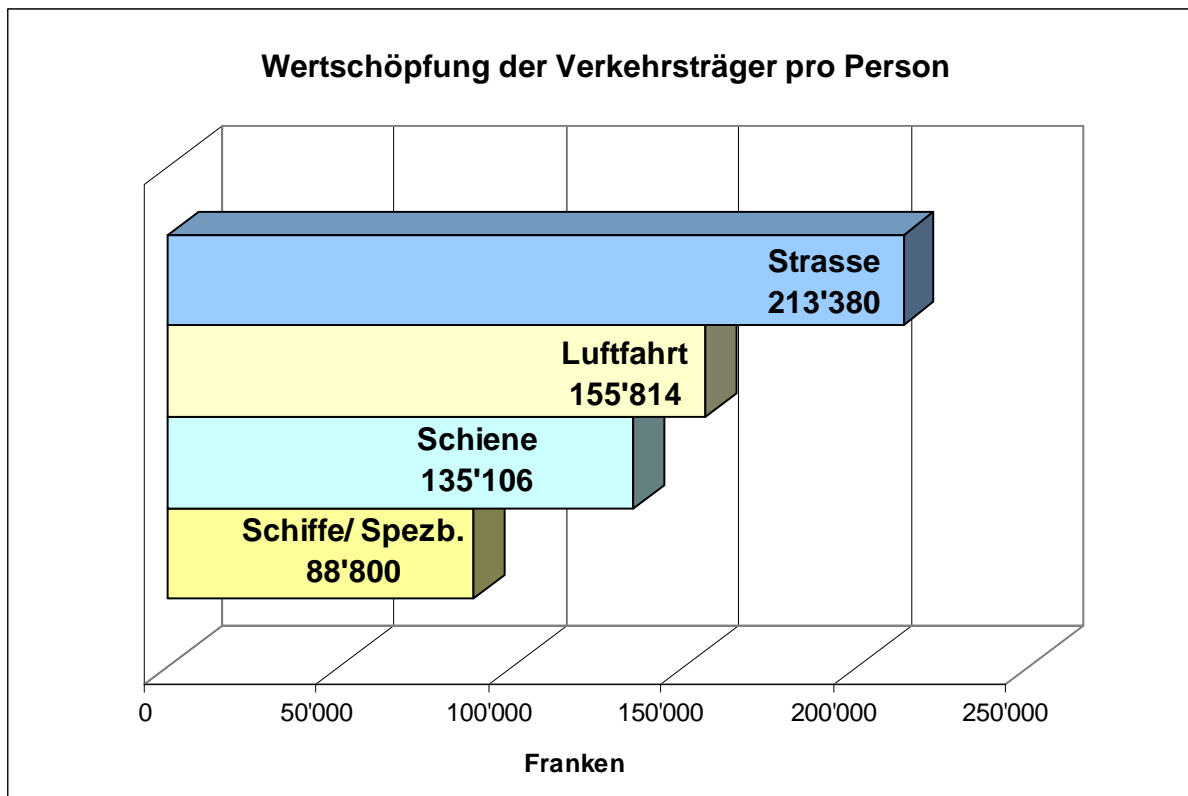
Der Strassenverkehr ist von allen Verkehrsträgern der bedeutendste Wirtschaftsfaktor. Seine gesamte Wertschöpfung (Summe direkter und indirekter Effekte) für das Jahr 2001 betrug 46,09 Mrd. Franken. Dies entspricht einem Anteil von 10,9% am Bruttoinlandprodukt (BIP). Neben seinem hohen Anteil an der Wertschöpfung unseres Landes ist der Strassenverkehr aber auch ein wichtiger Arbeitgeber. 216'000 Personen sind in diesem Sektor tätig – dies entspricht einem Anteil von 6,9% an der gesamten Beschäftigungsquote. Zusätzlich zur Wertschöpfung entstehen aber auch weitere Nutzeneffekte wie Zeitgewinne, was zu mehr Effizienz und damit zu einer Beschleunigung des Wirtschaftswachstums führt. Der jährliche Wachstumsbeitrag von Strasse und Schiene aufgrund dieser zusätzlichen Nutzeneffekte wird dabei auf rund 2,6 Mrd. Franken geschätzt, wobei die Strasse mit einem Anteil von 87,5% den Löwenanteil ausmacht.

2.2. Schienenverkehr

Der Schienenverkehr erzeugt eine jährliche Wertschöpfung von 6,35 Mrd. Franken.² Sein Anteil am BIP beträgt dabei 1,5% – also fast achtmal weniger als der Strassenverkehr. Im Schienenverkehrssektor sind knapp 47'000 Personen beschäftigt. Dies entspricht einem Anteil an der Gesamtbeschäftigung von 1,5%. Diese Zahlen zeigen aber auch, dass die Anzahl der Beschäftigten im Schienenverkehr proportional zum Strassenverkehr ungleich höher sind, oder anders ausgedrückt: die Wertschöpfung pro Beschäftigter ist im Strassenverkehr massiv höher:

¹ Eisenbahnrechnung 2005 inkl. der Erträge aus dem Immobiliengeschäft.

² Für die Erhebung der Zahlen des Schienen- und Strassenverkehrs gilt das Basisjahr 2001.



Quelle: Bundesamt für Statistik (BFS), Infrac, Ecoplan

2.3. Luftverkehr

Dem Luftverkehr kommt ebenfalls eine sehr wichtige Rolle beim Wirtschaftswachstum der Schweiz zu. Die im September 2006 veröffentlichte Studie über die volkswirtschaftliche Bedeutung der Schweizer Zivilluftfahrt belegt dies eindrücklich. So hat die gesamte Schweizer Zivilluftfahrt im Jahre 2004 eine Wertschöpfung von 6,7 Milliarden Franken erwirtschaftet – dies bei gleichzeitigem Angebot von Arbeitsplätzen für rund 43'000 Personen.³ Neben diesen Zahlen ist die Zivilluftfahrt ein wesentliches Element für die Standortattraktivität eines Landes. Für die Schweiz als export- und tourismusorientiertes Land trifft dies besonders zu. 35% aller ausländischen Touristen reisen per Flugzeug in die Schweiz. Ein Grossteil von ausländischen Unternehmen, welche sich in den letzten Jahren in der Schweiz angesiedelt haben, nennen explizit die guten internationalen Luftverkehrsverbindungen als Hauptgrund für die Standortwahl.

³ Nimmt man die volkswirtschaftliche Bedeutung im weiteren Sinne (induzierter Effekt und passagierseitiger-katalytischer Effekt) hinzu, kommt man auf 24,2 Milliarden Franken bei 163'000 Beschäftigten.

2.4. Schifffahrt und Spezialbahnen

Mit dem Hafen Basel verfügt die Schweiz eine Anbindung an den internationalen Güterumschlagplatz Rotterdam. Die Rheinschifffahrt hat diesbezüglich aber vornehmlich regionalen Charakter. Die Schifffahrt in diesem Abschnitt bezieht sich deshalb insbesondere auf die Kursschiffe auf den Schweizer Seen und Flüssen. Die Volkswirtschaftliche Bedeutung der Spezialbahnen und Schiffe ist im Vergleich zu den bereits genannten Verkehrsträger geringer. Sie kommt im Jahre 2002 auf eine Wertschöpfung von 1,1 Mrd. Franken und bietet Arbeitsplätze für knapp 12'500 Personen.⁴

Die Spezialbahnen umfassen Zahnradbahnen, Standseilbahnen, Luftseilbahnen und weitere touristische Anlagen. Wie auch die Schifffahrt selbst, dienen sie vornehmlich dem Ausflugsverkehr und erfüllen so eine wichtige Funktion für den Tourismus. Im Gegensatz zu den anderen Verkehrsträgern sind die Arbeitsplätze der Spezialbahnen und Schiffe vornehmlich in den Randregionen anzutreffen. Sie leisten damit einen wirksamen Beitrag zur Struktur- und Substanzerhaltung dieser Gebiete und haben teilweise gar Zubringerdienstfunktion.

2.5. Schlussfolgerung

Die obigen Abschnitte zeigen klar: Strasse und Luftfahrt sind wirtschaftlicher und effizienter als die Schiene:

Verkehrsträger	Wertschöpfung	Beschäftigte	Anteil BIP	Wertschöpfung/Person
Strasse	46,09 Mrd. CHF	216'000	10,90%	213'380 CHF
Luftfahrt	6,70 Mrd. CHF	43'000	1,50%	155'814 CHF
Schiene	6,35 Mrd. CHF	47'000	1,50%	135'106 CHF
Spezialbahnen und Schifffahrt	1,11 Mrd. CHF	12'500	0.26%	88'800 CHF

3. Staatliche Interventionen im Verkehrsbereich

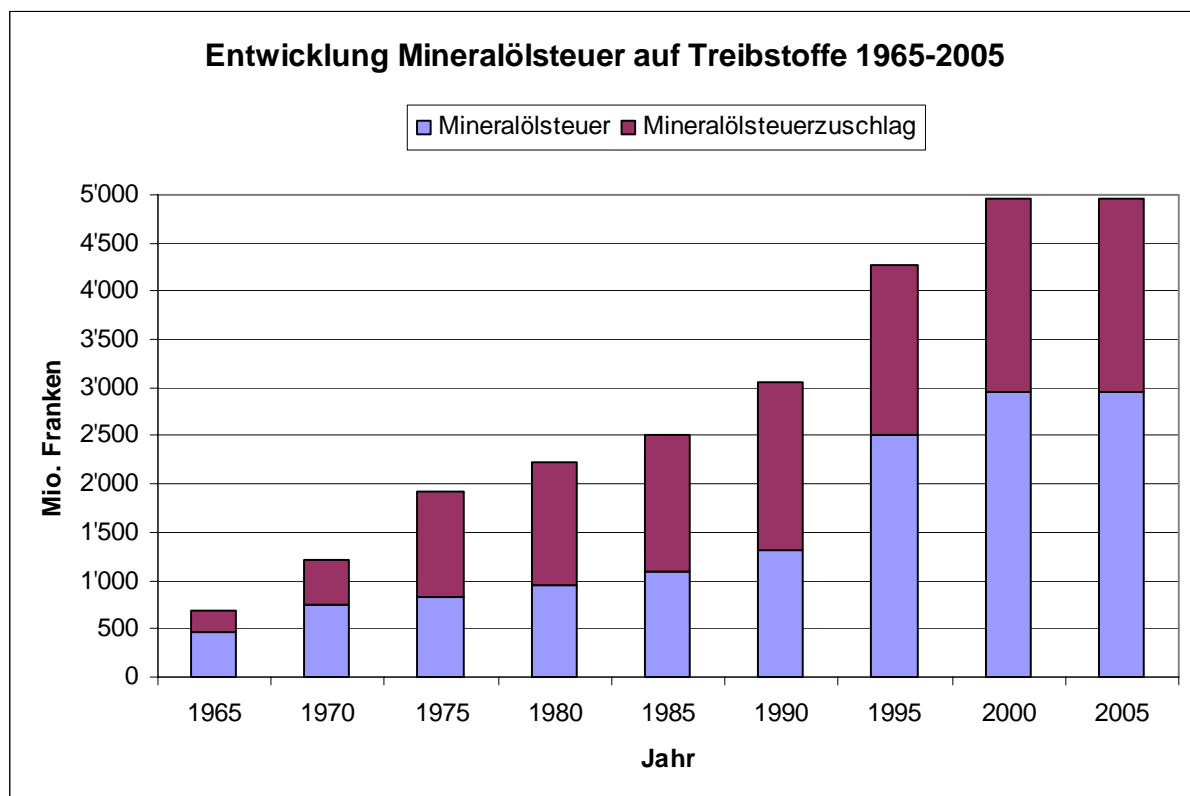
3.1. Steuern, Gebühren und Abgaben

Zur Finanzierung der Infrastrukturen und der Leistungen im Verkehr werden Abgaben und Gebühren erhoben. Dabei werden die Verkehrsmittel in der Schweiz höchst unterschiedlich belastet. Durch die unterschiedliche Besteuerung wird vom Bund auch gezielt Einfluss auf die Wahl des Verkehrsmittels genommen. Da die Steuern und Abgaben nur den Strassenverkehr betreffen, wird die Strasse gegenüber der Schiene massiv benachteiligt.

⁴ Quelle: Volkswirtschaftliche Bedeutung des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz, S. 93.

3.1.1. Mineralölsteuer

Auf Treibstoffe wie Benzin und Diesel werden in der Schweiz die Mineralölsteuer sowie der Mineralölsteuerzuschlag erhoben. Beide Steuern treffen somit ausschliesslich den Strassenverkehr. Im Jahre 2005 beliefen sie sich auf knapp 5 Milliarden Schweizer Franken. Die Hälfte dieser Einnahmen fliesst direkt in die Bundeskasse – wird also nicht für den Strassenverkehr, sondern für den allgemeinen Bundeshaushalt verwendet. Mit dem Anstieg und dem vermehrten Einfluss des Individualverkehrs im täglichen Leben stieg auch deren Bedeutung für den Bund. Die Mineralölsteuer und der Zuschlag sind in den letzten Jahrzehnten eine wichtige Einnahmenquelle geworden, wie folgende Aufstellung zeigt:



Quelle: Bundesamt für Statistik (BFS)

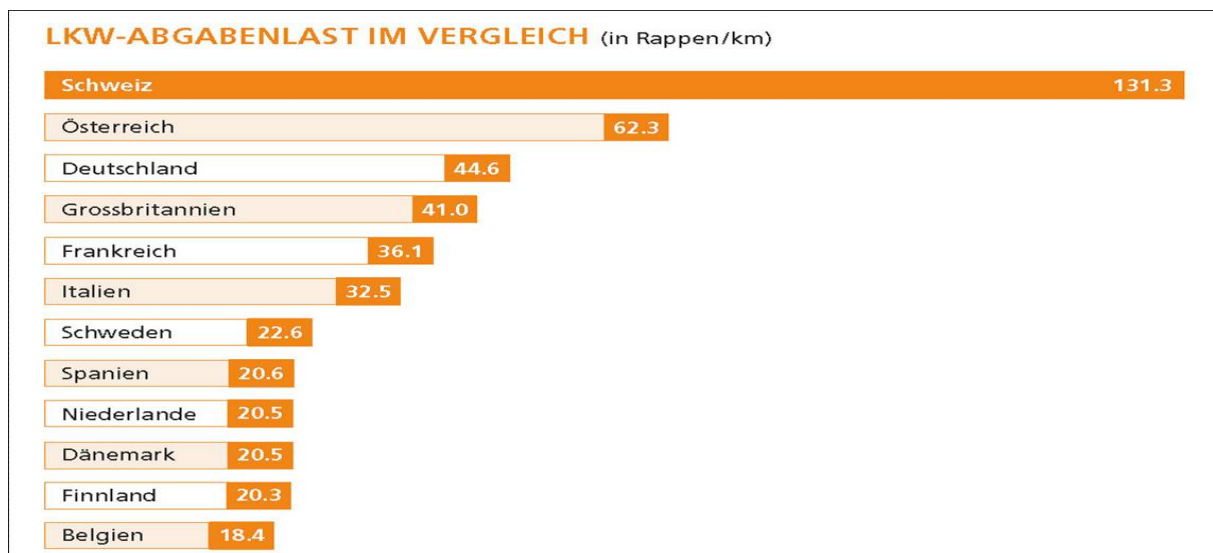
Die andere Hälfte des Beitrages fliesst in die sogenannte Spezialfinanzierung Strassenverkehr. Auch dieser Beitrag kommt wiederum nicht nur dem Strassenverkehr zugute, sondern wird auch für andere Ausgaben (u.a. FinöV-Fonds) verwendet. Und selbst die übrigbleibenden Reserven der Spezialfinanzierung Strassenverkehr (im Jahre 2005 betragen diese insgesamt 3,855 Mrd. Franken) sollen grösstenteils (Ersteinlage 2,6 Mrd. Franken) in den vom Parlament im Herbst 2006 beschlossenen Infrastrukturfonds einfliessen, bei welchem wiederum ein Grossteil der Gelder für den öffentlichen Verkehr verwendet wird.

Die SVP wehrt sich gegen die weitere Zweckentfremdung der Mineralölsteuer. Die jährlichen Einnahmen der Spezialfinanzierung Strassenverkehr sowie die Reserven der Spezialfinanzierung müssen vollends dem Strassenverkehr zugute zu kommen.

3.1.2. LSVÄ

Die Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) wird seit 1. Januar 2001 erhoben. Alle inländischen wie ausländischen Fahrzeuge für den Warentransport mit einem zulässigen Gesamtgewicht ab 3.5 Tonnen unterliegen auf dem öffentlichen Strassennetz der Schweizer Eidgenossenschaft und des Fürstentums Liechtenstein dieser Abgabe.⁵ Ihr Steuerertrag wird grösstenteils für die zwei neuen Bahn-Alpentunnels an Gotthard und Lötschberg verwendet.⁶ Damit die Abgabe überhaupt eingeführt werden konnte, musste die Schweiz gegenüber der EU zahlreiche Konzessionen machen.

So wurde die Gewichtslimite von 28 Tonnen auf 40 Tonnen (seit 2005) erhöht. Im Weiteren erklärte sich die Schweiz im Transitvertrag mit der EU dazu bereit, die neuen Alpentransversalen Gotthard und Lötschberg (NEAT) für den schienengebundenen Transitverkehr ohne finanzielle Beihilfe der EU zu erstellen.⁷ Diese unüberlegten Zusagen belasten nicht nur den Schweizer Staatshaushalt jährlich mit Ausgaben in Milliardenhöhe, sondern im besonderen Masse auch den Schweizer Binnenverkehr. So stammen die Einnahmen der LSVÄ zu 75% von Schweizer Unternehmen. Seit der Einführung der Schwerverkehrsabgabe sind die Transporte innerhalb der Schweizer Grenzen je nach Gewichtsklassen, Distanzen und Regionen zwischen 8 und 35 Prozent teurer geworden. Neben der LSVÄ wird der Schweizerische Schwerverkehr aber noch durch zahlreiche andere Abgaben belastet. Im internationalen Vergleich ist diese Last riesig:



Quelle: EU-Kommission, ASTAG

⁵ Die LSVÄ wird pro gefahrenem Kilometer in der Schweiz erhoben, unabhängig davon, ob ein Nutzfahrzeug voll, teilweise oder gar nicht beladen ist. Berechnungsgrundlage hierfür bilden das Gesamtgewicht des Fahrzeuges, die Emissionskategorie des Motors und die zurückgelegten Kilometer.

⁶ Im eigentlichen Verfassungstext steht dazu folgendes (BV Art 85 Abs. 2): Der Reinertrag der Abgabe wird zur Deckung von Kosten verwendet, die im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr stehen.

⁷ Im Gegenzug führte die Schweiz die LSVÄ ein, welche die pauschale Schwerverkehrsabgabe von bisher 25 Franken ablöste. Die Einnahmen der LSVÄ sollten dabei die Finanzierung der Alpentransversalen übernehmen.

Trotz der im internationalen Vergleich horrenden Abgabenlast soll die LSVA im Jahre 2008 nochmals um 10-15% erhöht werden. Dies, obwohl der Schwerverkehr seine Kosten gemäss Strassenrechnung des Bundes zu 139% deckt.⁸

Die SVP lehnt eine weitere Erhöhung der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) klar ab. Der Strassenverkehr trägt seine Kosten mehr als vollumfänglich. Solange dies der Fall ist, sind die Abgaben des Schwerverkehrs nicht zu erhöhen.

3.1.3. Motorfahrzeugsteuer (Kfz-Steuer)

Die Erhebung der Motorfahrzeugsteuer liegt in der Kompetenz der Kantone. Wie bei der LSVA und anderen Abgaben des Individualverkehrs werden diese aber nicht nur für den Strassenverkehr verwendet, sondern ebenso für Ausgaben des öffentlichen Verkehrs (u.a. Verkehrstrennungsmassnahmen, Umsteigeinfrastrukturen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs) aber auch zum Bau von Radwegen, Wanderwegen, Wildtierkorridoren sowie Lärmschutzmassnahmen wie auch externen Kosten im Gesundheitsbereich. Mit dem Verweis auf die heutigen gesetzlichen Regelungen, welche besagen, dass die Motorfahrzeugsteuer nicht nur für Strassenzwecke sondern auch für Umweltschutzmassnahmen sowie zur Förderung des umweltgerechten Verkehrs verwendet werden darf, wird diese stossende Zweckentfremdung rechtlich zementiert und zu einem unabänderlichen Faktum erhoben.⁹

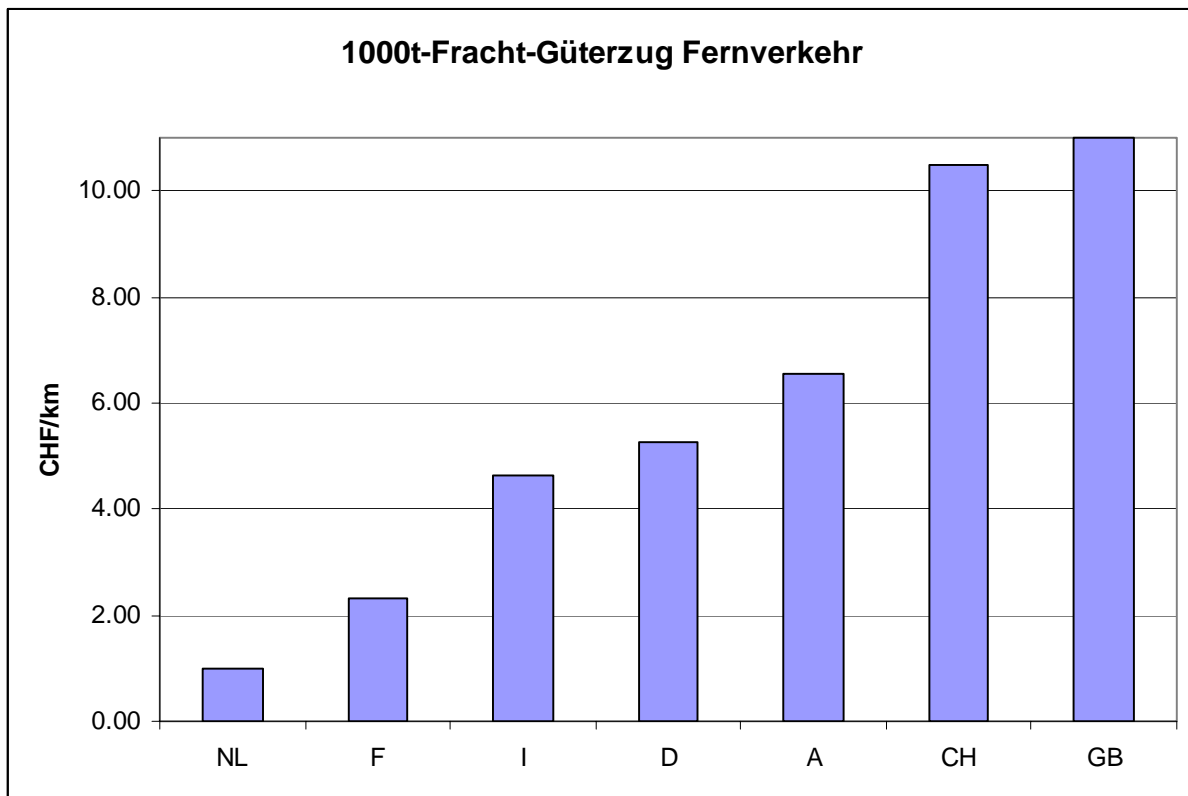
Die SVP wehrt sich gegen jede Zweckentfremdung der Motorfahrzeugsteuer. Die Einnahmen sind einzig und allein für die Aufgaben des Strassenverkehrs zu verwenden. Bestehende Zweckentfremdungen sind zu stoppen und die Mittel dem Individualverkehr zukommen zu lassen!

3.1.4. Trassenpreise

Trassenpreise basieren auf landesweit normierten Grenzkosten, d.h. den Betriebs- und Unterhaltskosten, die ein verkehrender Zug verursacht. Vereinfacht gesagt, sind es Abgeltungen, welche für einen bestimmten Streckenabschnitt zu bezahlen sind. Die Höhe der Trassenpreise beeinflusst dabei unmittelbar die Wettbewerbsfähigkeit des Güterverkehrs auf der Schiene. Im internationalen Vergleich sind die Trassenpreise des Güterverkehrs in der Schweiz sehr hoch:

⁸ Schweizerische Strassenrechnung 2002, S. 10.

⁹ Die Zweckentfremdung wird sogar von offizieller Seite aus zugegeben, wie folgende Antwort des Regierungsrates des Kantons Bern zeigt: „Die Aussagen der TCS-Studie vom 7. Januar 2003, wonach der Kanton Bern einen Teil der strassengebundenen Einnahmen für andere Zwecke verwendet, sind generell korrekt.“ (Quelle: Antwort des Regierungsrates des Kt. BE auf die Ip. Frainier Belprahon vom 14. Mai 2003)



Quelle: Studie zu einem neuen schweizerischen Trassenpreissystem

Trotz diesen bereits sehr hohen Preisen sind die Trassenpreise in der Schweiz im europäischen Vergleich alles andere als kostendeckend.¹⁰ Obwohl das schweizerische System vergleichsweise einfach ist, fehlen Anreize zur Systemoptimierung – dies im Gegensatz zu den europäischen Modellen, welche mit verschiedenen Mitteln versuchen, Anreize zu schaffen. Eine weitere schweizerische Eigenheit ist die massiv stärkere Belastung des Güterverkehrs im Vergleich zum Personenverkehr. Bedingt durch diese hohen Abgaben wird die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene unnötig erschwert. Um diesen Umstand zu beseitigen ist es unabdingbar, dass das Trassenpreissystem geändert wird. Auch die SBB ist sich der schlechten Wirtschaftlichkeit des Schienengüterverkehrs bewusst. Um diese zu verbessern, kommt man zuweilen auf sehr exotische Ideen, wie jene von SBB Cargo-Chef Daniel Nordmann, welche in einem Interview die Trassenpreise vermehrt an die Nachfrage (Trassenpreisbörse) knüpfen will.¹¹

¹⁰ Studie zu einem neuen Schweizerischen Trassenpreissystem S. 57. Die Aufstellung erstaut: Gemäss der Transportrechnung 2003 des BAV (S. 25 Tabelle G14) ist die Schiene mit total 27 Rp./Tonnenkilometer mehr als doppelt so günstig wie der Strassenverkehr, welcher angeblich pro Tonnenkilometer 57 Rappen kostet. Diese Zahlen lassen aufhorchen. Wenn dem so wäre, müsste man sich die Frage stellen, wieso man den Schienenverkehr so massiv subventioniert? Oder entsprechen die genannten Zahlen eben doch nicht den wahren Kosten? In einer liberalen, marktwirtschaftlichen Gesellschaft ist es höchst unwahrscheinlich, dass Betriebe lieber die zweimal so teure Variante Strassenverkehr nehmen und auf das günstigere Transportmittel verzichten.

¹¹ „Natürlich kann man sich fragen, ob es angezeigt ist, die Trassenpreise stark vom Gewicht abhängig zu machen. Doch bereits das bestehende Recht bietet Spielraum für originellere Lösungen. So könnte man dem Güterverkehr werktags etwas entgegenkommen und dem Personenverkehr dafür am

Die SVP fordert eine Änderung des bestehenden Trassenpreissystems. In einem ersten Schritt haben die Preise für den Güterverkehr gesenkt zu werden. Der Güterverkehr darf nicht weiterhin durch zu hohe Trassenpreise als Geldquelle für den Personenverkehr dienen.

3.2. Realität statt Ideologien

Die Konzepte und Ideologien der linken Verkehrsplaner versuchen immer noch mit untauglichen, marktverzerrenden Mitteln die anstehenden Probleme zu lösen. Anbei ein paar Beispiele des linken Verkehrswahnsinns.

3.2.1. CO2-Abgabe

Das CO2-Gesetz ist seit dem 1. Mai 2000 in Kraft. Darin ist als Massnahme auch eine CO2-Abgabe vorgesehen. Die CO2-Abgabe ist eine blosser Lenkungsabgabe auf den Verbrauch von Erdöl – im Moment ist sie nur auf Brennstoffen (Heizöl) verwirklicht. Bei den Treibstoffen (Benzin) hat die Industrie von sich aus mit dem Klimarappen I eine wirksame und vor allem umwelttechnisch sinnvolle Alternative, trotz des Widerstandes der Linken, einführen können. Während bei der CO2-Abgabe das eingenommene Geld (rund 650 Millionen Franken pro Jahr) der Bevölkerung im Sinne einer zweckfremden Umverteilung über die Krankenkasse zurückgegeben wird, leistet der Klimarappen echten zweckgebundenen und direkten Umweltschutz.

Mit einem Aufwand von nur 1,5 Rp./Liter erreicht er eine Einsparung von 1,8 Millionen Tonnen CO2. Die CO2-Abgabe hingegen erreicht mit einer Belastung von 9 Rp./Liter nur eine Einsparung von 0,7 Millionen Tonnen CO2. Es zeigt sich auch hier einmal mehr: Abgaben, welche nur zum Ziel haben, öffentliche Mittel zu generieren, bringen – wenn überhaupt – nur bescheidene Resultate. Diese Erkenntnis ist elementar, wenn es um die zukünftige Entwicklung und Zukunft unserer Verkehrssysteme geht. Die Vergangenheit hat gezeigt, dass Umverteilungsmassnahmen, dirigistische Konzepte oder massive Quersubventionierungen nicht der Sache selbst, sondern primär einem ideologischen, fast schon sektiererischen Weltverbesserungskonzept dienen. Viel wirksamer als zweckfremde Abgaben waren und sind auch in Zukunft freiwillige Massnahmen, da die Wirkung unmittelbar und ohne Umwege eintritt.

Die SVP lehnt die CO2-Abgabe auf Treibstoffe klar ab.

Wochenende mehr Trassen überlassen oder die Trassenpreise vermehrt an die Nachfrage knüpfen. Wer seine Ware am frequenzstarken Donnerstag transportieren will, würde für die Benutzung des Bahnnetzes demnach mehr bezahlen als am nachfragearmen Montag. Das wäre eine innovative Lösung.“ Daniel Nordmann im Tagesanzeiger vom 17.11.2006

3.2.2. Road Pricing

Eine weitere Massnahme aus dem bunten Strauss linker Verkehrsideologen ist das Road Pricing – die Einführung von Strassenbenutzungsgebühren. Damit sollte, gemäss Idee der Initianten, die Verkehrsproblematik in den Ballungszentren gelöst werden. In einigen europäischen Grossstädten wurde dieser mittelalterlich anmutende Wegzoll auch bereits eingeführt – mit sehr unterschiedlichem Erfolg. So gab es in den betroffenen Städten zwar kurzfristig eine kleine Verbesserung der Verkehrssituation, aber gleichzeitig mussten vor allem viele Läden in den Innenstädten einen empfindlichen Geschäftsrückgang hinnehmen oder schliessen. Mehr noch, viele Leute, welche von ausserhalb tagtäglich in die Innenstadt zur Arbeit fahren müssen, mussten massive Mehrkosten in Kauf nehmen.

Die Bundesverfassung garantiert die gebührenfreie Benutzung der Strasse (BV Art. 82 Abs. 3).¹² Jede Einschränkung dieses Grundsatzes bedarf einer Änderung der Bundesverfassung. Sowohl die Autobahnvignette als auch die Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) haben deshalb eigene, spezielle verfassungsmässige Grundlagen.¹³ Auch die Einführung von Road Pricing würde eine Änderung der Bundesverfassung nach sich ziehen – dies gilt sowohl für eine permanente Einführung als auch für temporäre Versuche mit diesem Gebührensystem. Um die zusätzliche Belastung einer solchen Abgabe zu mildern, wird im kürzlich vom Bundesrat verabschiedeten Bericht vorgeschlagen, Abgaben wie die Autobahnvignette oder die Erhebung der Motorfahrzeugsteuern zu reduzieren oder ganz darauf zu verzichten. Da die Motorfahrzeugsteuer jedoch in der Kompetenz der Kantone liegt, würde es auch in diesem Bereich eine Verfassungsänderung brauchen.

Die SVP lehnt die Wiedereinführung mittelalterlicher Strassenzölle wie Road Pricing entschieden ab. Das Recht auf gebührenfreie Strassennutzung ist zu wahren. Die Autonomie der Kantone bei der Erhebung der Motorfahrzeugsteuer ist nicht anzutasten!

3.2.3. Politische Vorstösse

Weitere Punkte in der aktuellen Diskussion über die verkehrspolitischen Konzepte bilden die verschiedenen Initiativen vorwiegend linker Gruppierungen. Die Spanne reicht hier vom Verbot sogenannter Offroader¹⁴ und einer Verschärfung bestehender Vorschriften, einer Energieetikette für das Auto, bis hin zu einem Bonus-Malus System beim Kauf eines Neu-

¹² Die Gebühr beim Grosse St. Bernhard ist aufgrund der speziellen Situation (der Tunnel ist ein Grenzübergang mit Italien, welches generell Strassenbenutzungsgebühren kennt) entstanden.

¹³ Die Erhebung der Autobahnvignette ist in BV Art. 86 Abs. 2, die LSVA in Art 85 Abs. 1-3 geregelt.

¹⁴ Die Fahrzeuge der Offroader-Kategorie sind auch unter dem Begriff SUV (Sports Utility Vehicle) bekannt. Ein SUV ist ein Personenwagen mit ähnlichem Fahrkomfort wie eine Limousine, jedoch erhöhter Geländegängigkeit und optischen Anklängen an Geländewagen. Unter dem Titel „Initiative für menschenfreundlichere Fahrzeuge“ wurde von linksgrünen Gruppen am 27. Februar 2007 eine Volksinitiative lanciert mit dem Ziel, Fahrzeuge mit erheblichen Gefährdungspotential und übermässigen Emissionen in der Schweiz zu verbieten.

wagens. Alle diese Initiativen und Konzepte haben eines gemeinsam: Mit Hilfe von Verboten, Verordnungen und zusätzlichen Abgaben wird versucht, nicht nur Einfluss auf die zukünftige Verkehrspolitik zu nehmen, sondern auch die Bevölkerung zu einem ganz bestimmten Lebensstil zu zwingen. Dabei wird geflissentlich ignoriert, dass in gewissen Regionen oder Berufen einige Fahrzeugarten notwendig sind – diese stossende Benachteiligung und Unfairness wird dabei von den Initianten bewusst in Kauf genommen. Die SVP wehrt sich gegen diese übermässige Gesetzes- und Verordnungswut linker Kreise. Verbote und massive Einschränkungen der persönlichen Freiheit haben in einem liberalen und demokratischen Staat stets die ultima ratio zu sein. Aus diesem Grunde lehnt die SVP Massnahmen, welche einseitig gewisse Regionen, Berufsgruppen oder Lebensstile benachteiligen, als unverhältnismässigen Eingriff ab.

Die SVP lehnt Initiativen und Konzepte, welche zum Ziel haben, die freie Wahl des Verkehrsmittels einzuschränken, kategorisch ab. Randregionen, aber auch Berufsgruppen dürfen nicht diskriminiert werden.

3.3. Umverteilung für Pensionskassen der Verkehrsträger

Von zunehmender Brisanz ist die Frage der Sanierung der Pensionskassen der SBB sowie der KTU. Pensionskassen sind zwar keine eigentliche verkehrspolitische Angelegenheit, allerdings haben die Fragen der Sanierung der Pensionskassen der Transportbetriebe eine erhebliche Brisanz, welche sich auch auf die Verkehrspolitik niederschlägt.

Obwohl der Bund jedes Jahr rund 8 Milliarden an Subventionen in die Verkehrsbetriebe investiert, bestehen bei den Pensionskassen der Bahnen massive Deckungslücken. Die SBB-Pensionskasse hat eine Deckungslücke von rund 3 Milliarden. Während der Rentneranteil bei normalen Pensionskassen im Normalfall unter 30% liegt, liegt er bei der SBB bei 52%. Auch die Zahl der IV-Rentner ist bei der SBB stark überdurchschnittlich. Zur Behebung der Deckungslücke will die SBB nun einerseits einen Teil ihrer Immobilien verkaufen und gleichzeitig zusätzliche 1,6 Milliarden Franken vom Steuerzahler verlangen, obwohl der Bund für die Sanierung der SBB-Pensionskasse zwischen 1998 und 2001 bereits 12,5 Milliarden Franken an Steuergeldern bezahlte.

Neben der SBB-Pensionskasse glaubt auch die Ascoop – eine Pensionskasse, bei welcher rund 180 Unternehmen aus dem Transportwesen und dem Tourismus versichert sind – auf Bundesbeiträge zur Sanierung Anspruch zu haben. Per Ende 2004 stellte sich deren Deckungsgrad noch auf 76,5%. Die Deckungslücke beträgt 600 – 700 Millionen Franken. Solche Forderungen entbehren jeglicher gesetzlicher Grundlage und müssen abgelehnt werden. Eine Sanierung der Ascoop durch den Bund würde zu erheblichen Marktverzerrungen gegenüber jenen KTU (Konzessionierte Transportunternehmen) führen, welche nicht in der

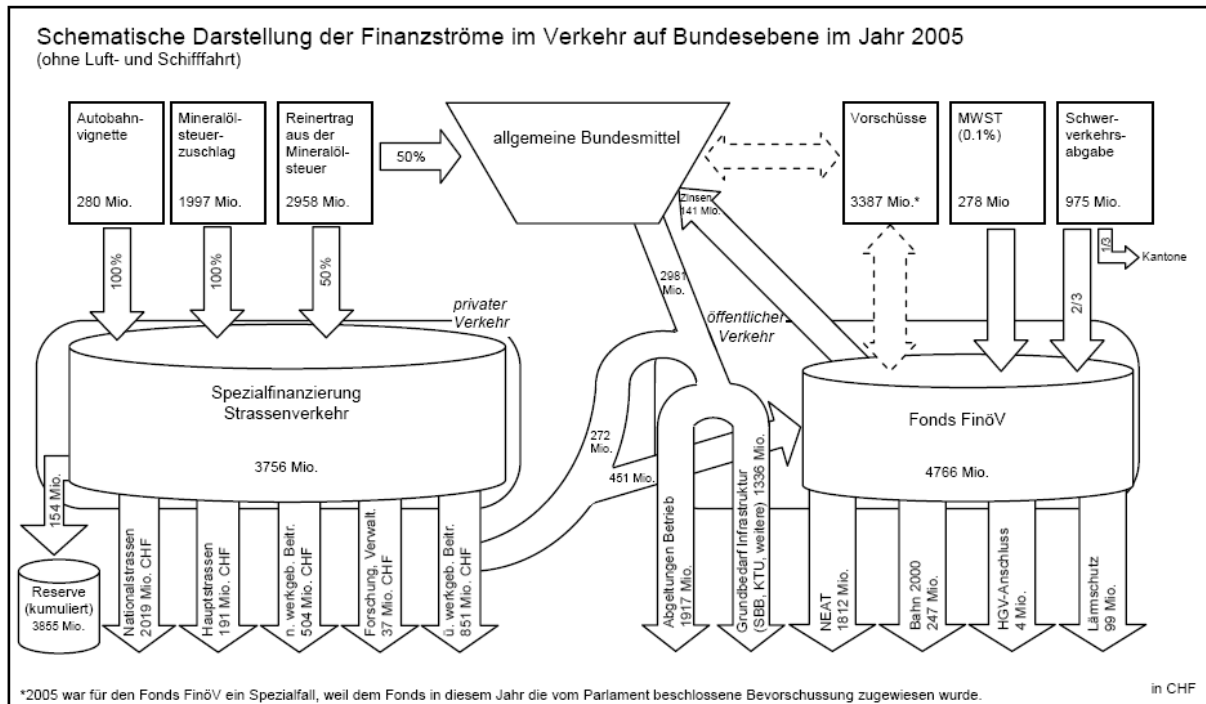
Ascoop versichert sind (z. B. Rhätische Bahn) und ihre Pensionskasse eigenverantwortlich führen.

Die SVP lehnt die erneute Ausfinanzierung der maroden SBB-Pensionskasse durch Steuergelder ebenso entschieden ab wie eine allfällige Sanierung der Ascoop – hierfür besteht keine Rechtsgrundlage.

4. Folgen des staatlichen Interventionismus

4.1. Massive Quersubventionierung der Schiene durch die Strasse

Mit den oben aufgezeigten Umverteilungsmassnahmen und damit auch einer staatlich gebilligten Zweckentfremdung von Steuergeldern wird vor allem eines erreicht: Eine massive Quersubventionierung des Schienenverkehrs durch den Strassenverkehr. Im Jahr 2005 sahen die Finanzströme beim Bund wie folgt aus:



Quelle: Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Genau Zahlen über Wirtschaftlichkeit, Effizienz und Erfolg der getroffenen Massnahmen der einzelnen Verkehrsträger und Systeme bleiben bei dieser Darstellung weitestgehend im Dunkeln. Klar ist nur, dass der Grossteil der darin enthaltenen Zahlungsflüsse einzig und allein vom Strassenverkehr und den Steuerzahlern berappt werden. Der öffentliche Verkehr selbst generiert keinerlei Mittel, er nimmt sie nur!

4.2. Eigenwirtschaftlichkeit der einzelnen Verkehrsträger

Um die stossende Umverteilung von Steuergeldern und deren sachfremde Verwendung zu stoppen, fordert die SVP seit Jahren eine Gesamtschau über die Verkehrsfinanzierung. Dabei ist zwingend auf die wirkliche Eigenwirtschaftlichkeit der einzelnen Verkehrsträger hinzuweisen.

Die im Oktober 2006 erschienene Studie über den Nutzen des Verkehrs berücksichtigt dies jedoch nur unzureichend. Gemäss Studie betrage der Kostendeckungsgrad der Strasse 92%, derjenige der Schiene 93%. Dabei gilt es zu beachten, dass hierbei gemeinwirtschaftliche Leistungen der öffentlichen Hand (Subventionen!) **als Erträge** dem Schienenverkehr zugerechnet werden. Der finanztechnische Laie schüttelt bei solchen Zahlenspielerien ungläubig den Kopf. Werden die gemeinwirtschaftlichen Leistungen von Bund und Kantonen nicht berücksichtigt, so ergeben sich ganz andere Zahlen: Die Strasse kommt auf 90% Kostendeckungsgrad, die Schiene bloss auf 64%. Aber auch diese berücksichtigen die wirkliche Eigenwirtschaftlichkeit nicht. Die wahre Eigenwirtschaftlichkeit des Schienenverkehrs zeigt sich erst bei der Bahnrechnung:

Volkswirtschaftliche Rechnung der Schiene 1987 bis 2005

Jahr	Gesamtaufwand	Nettoertrag	Saldo	Saldo-Zinsen	Deckungsbeitrag I	Eigenwirtschaftlichkeitsgrad I	Kalkulatorische Zinsen Spezialfinanzierungen	Deckungsbeitrag II	Eigenwirtschaftlichkeitsgrad II
	Millionen Franken					%	Millionen Franken		%
1988	5 958,1	4 848,1	- 1 110,0	- 1 173,3	- 2 283,3	68,0	0,0	- 2 283,3	68,0
1989	6 252,8	5 144,5	- 1 108,3	- 1 420,4	- 2 528,7	67,0	0,0	- 2 528,7	67,0
1990	6 740,1	5 478,5	- 1 261,6	- 1 746,2	- 3 007,8	64,6	- 1,2	- 3 009,0	64,5
1991	7 429,7	5 998,0	- 1 431,7	- 1 969,2	- 3 400,9	63,8	- 2,9	- 3 403,8	63,8
1992	7 965,2	6 228,4	- 1 736,8	- 2 294,9	- 4 031,7	60,7	- 8,6 ^r	- 4 040,3 ^r	60,7
1993	8 014,7	6 237,6	- 1 777,1	- 2 270,5	- 4 047,6	60,6	- 17,4 ³	- 4 065,0 ³	60,5
1994	8 194,7	6 316,9	- 1 877,8	- 2 397,4	- 4 275,2	59,6	- 27,5 ³	- 4 302,7 ³	59,5
1995	8 405,5	6 192,8	- 2 212,7	- 2 498,0	- 4 710,7	56,8	- 40,1 ³	- 4 750,8 ³	56,6
1996 ¹	8 188,8	4 671,0	- 3 517,8	- 2 499,8	- 6 017,6	43,7	- 52,6 ³	- 6 070,2 ³	43,5
1997 ¹	8 184,2	4 672,3	- 3 511,9	- 2 579,3	- 6 091,2	43,4	- 65,4 ³	- 6 156,6 ³	43,1
1998 ¹	8 158,3	4 629,6	- 3 528,7	- 2 663,2	- 6 191,9	42,8	- 75,7 ³	- 6 267,6 ³	42,5
1999 ¹	8 028,7	4 738,7	- 3 290,0	- 3 430,2	- 6 720,2	41,4	- 318,9 ³	- 7 039,1 ³	40,2
2000 ¹	8 135,8	5 076,5	- 3 059,3	- 3 570,4	- 6 629,7	43,4	- 466,1 ³	- 7 095,8 ³	41,7
2001 ²	8 293,9	5 425,9	- 2 868,0	- 3 778,1	- 6 646,1	44,9	- 636,3 ³	- 7 282,4 ³	42,7
2002	8 558,0	5 434,4	- 3 123,6	- 3 902,2	- 7 025,8	43,6	- 720,7 ³	- 7 746,5 ³	41,2
2003	8 578,2	5 399,4	- 3 178,8	- 4 069,5	- 7 248,3	42,7	- 823,8 ³	- 8 072,1 ³	40,1
2004	9 160,6	5 939,7	- 3 220,9	- 4 054,3	- 7 275,2	44,9	- 876,3 ³	- 8 151,5 ³	42,2
2005	9 699,6	6 234,3	- 3 465,3	- 4 127,3	- 7 592,6	45,1	- 1 014,0	- 8 606,6	42,0

¹ Zahlen angepasst an das Eisenbahngesetz SR 742.101, Änderung vom 24. März 1995, gültig ab 1. Januar 1996

² Neuberechnung gemäss Revision Eisenbahnrechnung 2000

³ ab 1993 inkl. Kalkulatorische Zinsen der Darlehen aus FinÖV-Fonds für die NEAT [Alptransit Lötschberg, Alptransit Gotthard und Anschluss Ostschweiz (Zimmerberg)]

^r Rektifiziert

Quelle: Schweizerische Eisenbahnrechnung 2005, S. 11

Gemäss dieser kommt die Bahn im Jahre 2005 auf einen Eigenwirtschaftlichkeitsgrad von 42% (Eigenwirtschaftlichkeitsgrad II). Die Rechnung berücksichtigt dabei insbesondere eine angemessene Kapitalverzinsung für alle Netzteile und Anlagen (inkl. Rollmaterial) sowie die Kosten für die Verzinsung der kumulierten Aufwandüberschüsse. Diese Betrachtungsweise erlaubt eine Aussage darüber, wie viel Mittel die öffentliche Hand für den Verkehrsträger

Schiene aufwendet, inkl. der entgangenen Marktzinsen für das investierte Kapital (Saldozinsen, Spezialfinanzierungen). Über die letzten Jahre fällt dabei vor allem der stets sinkende Eigenwirtschaftlichkeitsgrad der Bahn auf. Dieser hat sich in den letzten Jahrzehnten von 68,5% (1987) auf gerade mal 42% entwickelt. In der Volkswirtschaftlichen Rechnung ebenfalls berücksichtigt sind die Erträge aus dem Immobiliengeschäft. Diese machen einen nicht unbedeutenden Teil aus. Werden nur die Verkehrserträge berücksichtigt, so sinkt die Eigenwirtschaftlichkeit der SBB noch weiter.

Es zeigt sich klar, dass die Bahn aufgrund der hohen Zinsen und Infrastrukturausgaben auf ein finanzielles Desaster zusteuert. Dabei ist es alles andere als sicher, ob die teuren Infrastrukturen überhaupt je amortisiert werden können, da zusätzlich die Betriebskosten der Alpentransversalen (Gotthard / Lötschberg) jährlich hunderte Millionen verursachen werden.¹⁵

Die SVP fordert eine umfassende Gesamtschau über die Finanzströme des öffentlichen Verkehrs. Die Eigenwirtschaftlichkeit der einzelnen Verkehrsträger ist dabei transparent und ohne finanzbuchhalterische Tricks offen zu legen.

4.3. Kosten der Verkehrsträger

Mit der Eigenwirtschaftlichkeit der Verkehrsträger stellt sich auch die Frage der Kosten. Die genauen Kosten der Verkehrsträger sind dabei ein guter Massstab für die Planung, aber auch für den gezielten und optimalen Einsatz der einzelnen Verkehrsmittel. Dabei müssen auch hier wirklich berechnete Kosten und keine ungenauen Schätzungen vorliegen. Unter dem Stichwort externe Verkehrskosten werden z. B. in der vom Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) erstellten Studie praktisch 100% der dortigen Ausgaben auf den Strassenverkehr überwältigt – dies, ohne genaue Daten oder Messungen zu haben. Die ganze Überwälzung wird mit blossen Schätzungen gerechtfertigt! Für eine seriöse Berechnung der externen Kosten kann aber nicht auf eine blosser Quantifizierung abgestellt werden, es sei denn, man versucht mit allen Mitteln die wirklichen Kosten der einzelnen Verkehrsträger zu verschleiern.

Die SVP fordert, dass man sich bei den externalen Verkehrskosten auf genaue Daten abstützt. Sollten diese nicht vorliegen, ist auf eine Auflistung zu verzichten.

¹⁵ Heute werden die jährlichen NEAT-Betriebskosten (Unterhalt der Infrastruktur etc.) im Jahre 2020 auf ca. 250 Mio. CHF geschätzt.

4.4. Ausbau nach dem Prinzip der Wirtschaftlichkeit

Um ein funktionierendes, effizientes und vor allem bezahlbares Verkehrswesen in Zukunft zu besitzen, hat ein Ausbau der Verkehrssysteme zwingend nach dem Prinzip der Wirtschaftlichkeit zu erfolgen. Das heisst, jedes Verkehrsmittel soll da eingesetzt werden, wo der Kosten-/ Nutzenfaktor am höchsten ist. So lassen sich kostspielige Fehlplanungen schon im Anfangsstadium vermeiden. Zusätzlich wird dafür gesorgt, dass die dabei entstehenden Verkehrsstrecken wirtschaftlich betrieben werden können. Die Berücksichtigung der späteren Betriebskosten muss dabei eines der wichtigsten Kriterien einer nachhaltigen Verkehrspolitik sein. Mit den zukünftigen Betriebskosten steht und fällt die ganze Verkehrspolitik. Im Vergleich zu den Baukosten fallen die Betriebskosten nämlich über die ganze Zeit an. Zu hohe Betriebskosten und damit ein zu hoher Kapitaleinsatz verhindern insbesondere, dass an wichtigen Engpässen Bauten vorgenommen werden können, da das Geld in den ineffizienten Systemen versickert.

Die SVP fordert eine Neuausrichtung in der Schweizerischen Verkehrspolitik. Der Ausbau und der Einsatz der verschiedenen Verkehrssysteme hat sich am Prinzip der Wirtschaftlichkeit zu orientieren. Bei der Planung sind insbesondere auch die späteren Betriebskosten zu berücksichtigen.

4.5. Kostenwahrheit im Verkehr

Unabdingbar für die Erfüllung der oben postulierten Forderungen ist jedoch, dass endlich die Kostenwahrheit im Verkehr klar und ohne ideologische Scheuklappen aufgezeigt wird. Gemäss Eisenbahnrechnung deckt die Schiene aus volkswirtschaftlicher Sicht inklusive aller Nebenerträge (u.a. Immobilien) ihre Kosten bloss zu 42,0%. Das Pendant zur Eisenbahnrechnung ist beim Strassenverkehr die Schweizerische Strassenrechnung. Dabei fällt auf, dass die Strasse aus volkswirtschaftlicher Sicht eine Überdeckung aufweist, will heissen, die Strasse kommt bei derselben Betrachtungsweise auf einen Kostendeckungsgrad von über 100%. Der Strassenverkehr deckt also nicht nur seine Kosten, er erzielt sogar einen Gewinn! Dies gilt für alle Kategorien des Strassenverkehrs, wie folgende Tabelle zeigt:

Volkswirtschaftliche Rechnung der Strasse 1995 bis 2002

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Personenverkehr								
Anrechenbare Einnahmen	5 005	5 189	5 235	5 484	5 648	5 818	5 897	5 883
Kapitalrechnung								
Zurechenbare Kosten und Verzinsung	5 154	5 243	5 261	5 213	5 313	5 257	5 508	5 539
Kostendeckungsbeitrag ¹	-148	-54	-26	271	335	561	389	344
Eigenwirtschaftlichkeitsgrad (%)	97	99	100	105	106	111	107	106
Ausgabenrechnung								
Zurechenbare Ausgaben und Verzinsung	5 481	5 394	5 333	5 286	5 510	5 400	5 541	5 528
Deckungsbeitrag ¹	-476	-205	-98	198	138	418	356	355
Deckungsgrad (%)	91	96	98	104	103	108	106	106
Güterverkehr								
Anrechenbare Einnahmen	1 406	1 424	1 423	1 500	1 581	1 790	1 725	1 715
Kapitalrechnung								
Zurechenbare Kosten und Verzinsung	1 287	1 302	1 330	1 386	1 440	1 423	1 318	1 300
Kostendeckungsbeitrag ¹	119	122	93	114	141	367	407	415
Eigenwirtschaftlichkeitsgrad (%)	109	109	107	108	110	126	131	132
Ausgabenrechnung								
Zurechenbare Ausgaben und Verzinsung	1 384	1 342	1 389	1 395	1 481	1 461	1 339	1 317
Deckungsbeitrag ¹	22	82	34	105	100	329	386	398
Deckungsgrad (%)	102	106	102	108	107	123	129	130
Schwerverkehr² – Fahrzeuge des Personen- und Güterverkehrs über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht								
Anrechenbare Einnahmen	957	955	942	984	1 036	1 226	1 247	1 240
Kapitalrechnung								
Zurechenbare Kosten und Verzinsung	868	866	873	922	947	931	910	891
Kostendeckungsbeitrag ¹	89	89	69	62	88	295	338	349
Eigenwirtschaftlichkeitsgrad (%)	110	110	108	107	109	132	137	139
Ausgabenrechnung								
Zurechenbare Ausgaben und Verzinsung	944	900	935	932	977	964	944	929
Deckungsbeitrag ¹	13	56	7	52	58	262	303	311
Deckungsgrad (%)	101	106	101	106	106	127	127	132

¹ + = Überdeckung; - = Unterdeckung

² Schwerverkehr: Lastwagen und Sattelschlepper inkl. Anhänger, Private Cars (Gesamtgewicht über 3,5 Tonnen)

Quelle: Schweizerische Strassenrechnung 2002

Beim Vergleich von Strasse und Schiene fällt folgendes auf: Im Gegensatz zum Schienenverkehr, der seit Jahren einen stetig sinkenden Eigenwirtschaftlichkeitsgrad aufweist, steigt dieser beim Strassenverkehr kontinuierlich an. Es zeigt sich klar, dass, wenn man die Kostenwahrheit berücksichtigt, der Strassenverkehr das effizientere und leistungsfähigere Verkehrsmittel ist. An diesen unumstösslichen Tatsachen hat sich die Verkehrspolitik in Zukunft auszurichten.

Die SVP verlangt eine Ausrichtung der zukünftigen Verkehrspolitik am Prinzip der Kostenwahrheit. Investitionen und Ausbau haben sich zwingend auf das effizienteste und leistungsfähigste Verkehrsmittel zu konzentrieren.

5. Die einzelnen Verkehrsträger

5.1. Strassenverkehr

Wie wir gesehen haben, sind es neben der wirtschaftlichen Bedeutung des Strassenverkehrs insbesondere dessen finanzielle Einnahmen, welche ein gut funktionierendes, ausgebautes Verkehrssystem überhaupt erst ermöglichen. Ebenso leistet der Strassenverkehr einen wirksamen Beitrag zur Feinverteilung sowohl des Personen- als auch des Güterverkehrs. Er ist damit unabdingbar für die binnenwirtschaftliche Entwicklung unseres Landes. Wirtschaftliche Entwicklung und damit Wachstum bringen es aber mit sich, dass die Kapazitäten der vor Jahrzehnten konzipierten Verkehrsachsen und Verkehrssysteme an ihre Grenzen gelangen.

5.1.1. Verkehrsverflüssigung

Um der Überlastung unserer Strassen Herr zu werden, ist es deshalb vonnöten, dass an den wichtigsten Punkten die Engpässe im Strassennetz rasch beseitigt werden. Massnahmen wie Kreisverkehr, der Bau mehrspuriger, richtungsgetrenten Strassen aber auch der Ausbau von Verkehrsleitsystemen tragen dabei zur Verflüssigung des Verkehrs bei. Die Verkehrsverflüssigung kann dabei in Verbindung mit einer konsequenten Engpassbeseitigung in den Agglomerationen wirksam einem drohenden Verkehrsinfarkt vorbeugen.

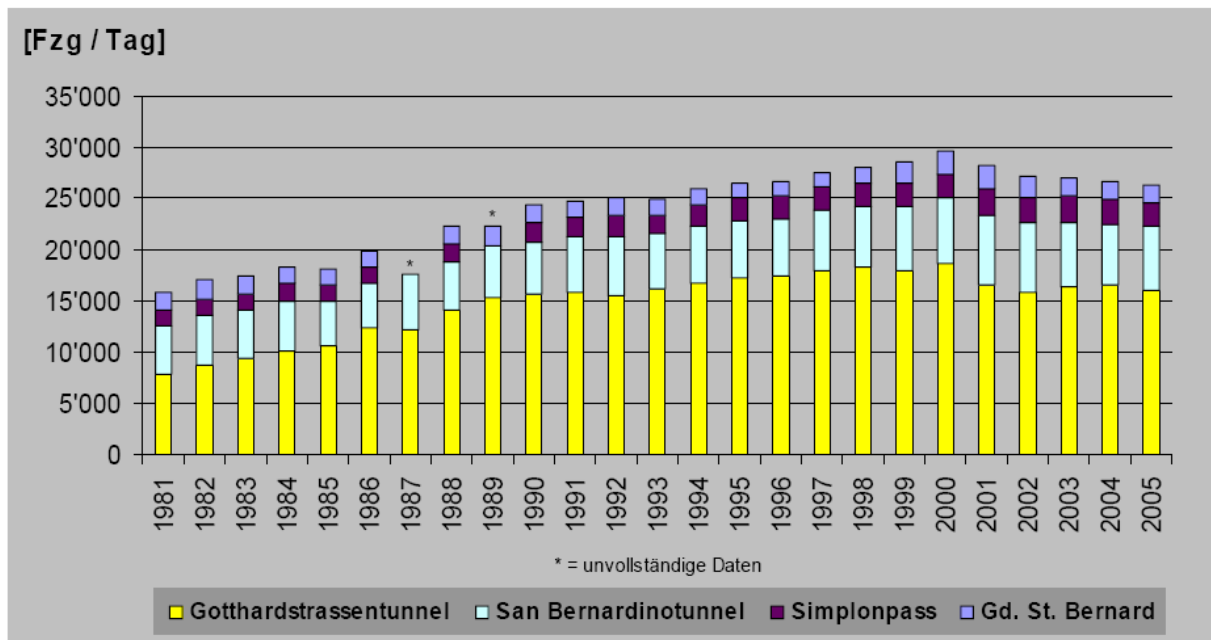
Die SVP fordert einen Ausbau der folgenden Strecken auf sechs Spuren zur Engpassbeseitigung und Verkehrsverflüssigung auf dem Nationalstrassennetz:

- Ausbau der A1 zwischen Winterthur und Bern
- Ausbau der A1 zwischen Lausanne und Yverdon
- Ausbau der A1 zwischen Lausanne und Genf
- Ausbau der A2 zwischen Basel und Luzern
- Ausbau der A9 zwischen Lausanne und Martigny

5.1.2. Ausbau der Transitachsen

Die generelle Überlastung der wichtigsten Transitsachsen in unserem Land ist in vielerlei Hinsicht problematisch. Zum einen ergeben sich sicherheitstechnische Probleme (u.a. erhöhte Unfallgefahr durch Gegenverkehr) zum anderen sind sie aber auch vom umweltschützerischen Gedanken (Überlastungen erzeugen Staus und somit zusätzliche Emissionen) her zu vermeiden. Dabei gilt es zu beachten, dass sowohl bei den geleisteten Personen- als auch bei den Tonnenkilometern die Strasse weiterhin das wichtigste Verkehrsmittel bleibt.¹⁶ Dass die Entwicklung des Verkehrsaufkommens auf der Strasse auf den Nord-Süd-Transitachsen sich auf relativ hohem konstantem Niveau bewegt, zeigt auch die folgende Grafik:

¹⁶ Siehe Grafiken Kapitel 7.1 und 7.2, welche die Verkehrsleistungen der Strasse und Schiene insgesamt vergleicht.



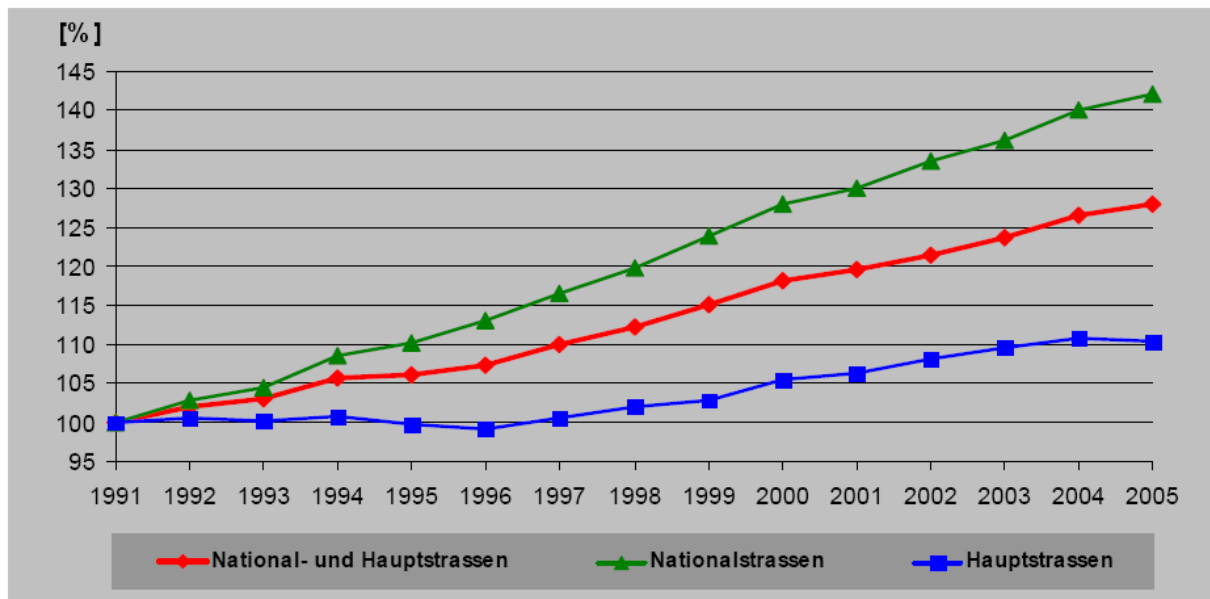
Quelle: Bundesamt für Strassen ASTRA

Dabei zeigt sich, dass der Gotthardstrassentunnel den Löwenanteil des Transitverkehrs bewältigt. Ein Ausbau der Transitachsen, insbesondere der Bau einer zweiten Gotthardröhre, ist deshalb unverzüglich an die Hand zu nehmen – umso mehr, wenn man bedenkt, dass das Verkehrsaufkommen auf den Transitachsen auch in den nächsten Jahren anwachsen wird, und der Gotthardstrassentunnel in einigen Jahren einer Gesamtanierung unterzogen werden muss.

Der stark wachsende Verkehr und die beschränkten Kapazitäten der Bahn machen den raschen Ausbau der Transitachsen notwendig. Die Planung und der Bau einer zweiten Gotthardröhre wie auch der Ausbau der Nord-Süd-Achsen sind sofort anzugehen.

5.1.3. Fertigstellung Nationalstrassennetz

Der Verkehrszuwachs erfolgte aber nicht nur auf den Transitachsen, sondern generell auf allen Strassen. Dies zeigt auch die folgende Grafik, welche die Entwicklung des Verkehrsaufkommens auf den National- und Hauptstrassen in den Jahren 1991 bis 2005 veranschaulicht:



Quelle: Bundesamt für Strassen ASTRA

Wie man klar erkennen kann, ist das Verkehrsaufkommen auch hier markant angestiegen. Es ist deshalb auch im Bereich der National- und Hauptstrassen absolut zwingend, dass die Engpassbeseitigung und die Fertigstellung des Netzes ohne Verzögerung ausgeführt werden. Wenn man sich die Geschichte des Nationalstrassennetzes anschaut, ist die verzögerte Fertigstellung dabei besonders augenfällig: Ende der fünfziger Jahre wurde in einer Volksabstimmung der Bund ermächtigt, gesetzliche Bestimmungen zur Sicherstellung von Bau und Unterhalt eines Netzes von Nationalstrassen zu erlassen. 1960 wurde mit einer Bauzeit für das ganze Netz von 20 Jahren und mit Gesamtkosten von über 4 Mrd. gerechnet¹⁷. Seit diesem Beschluss wurde das Programm mehrmals angepasst und überarbeitet. Die letztmalige Überarbeitung erfolgte 2003. Darin wird mit der Fertigstellung des beschlossenen Netzes im Jahre 2019 gerechnet¹⁸. Anstelle der geplanten 20 Jahre soll nun die Fertigstellung mehr als das Dreifache, nämlich 60 Jahre, betragen¹⁹!

Verantwortlich für dieses Schlamassel und die massive Zeitüberschreitung ist die fundamentale Opposition linker Kreise gegen die Fertigstellung und den Ausbau des Nationalstrassennetzes. Anstatt sich um diese dringlichen Vorhaben zu kümmern, eiferte man lieber überholten Verkehrsvisionen nach. Die Abgaben des Strassenverkehrs wurden über Jahrzehnte hinweg systematisch zweckentfremdet und flossen zum grössten Teil in Verkehrsvorhaben des öffentlichen Verkehrs. Die Geschichte des Nationalstrassennetzes zeigt dabei auf ein-

¹⁷ Die Schweizer Autobahn, Martin Heller und Andreas Volk, Publikation zur Ausstellung, Museum für Gestaltung Zürich, 1999 (Amtliches stenographisches Bulletin der Bundesverwaltung. Nationalrat. Frühjahrssession 1960, 2. Tagung der 36. Amtsdauer. Bern: Verbandsdruckerei)

¹⁸ 7. langfristiges Bauprogramm für die Nationalstrassen, UVEK Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie, Kommunikation 2003.

¹⁹ Die Fertigstellung dürfte sich aufgrund von Entlastungsmassnahmen und weiterer Zweckentfremdung der Strassengelder für den öffentlichen Verkehr weit über das Jahr 2020 verzögern.

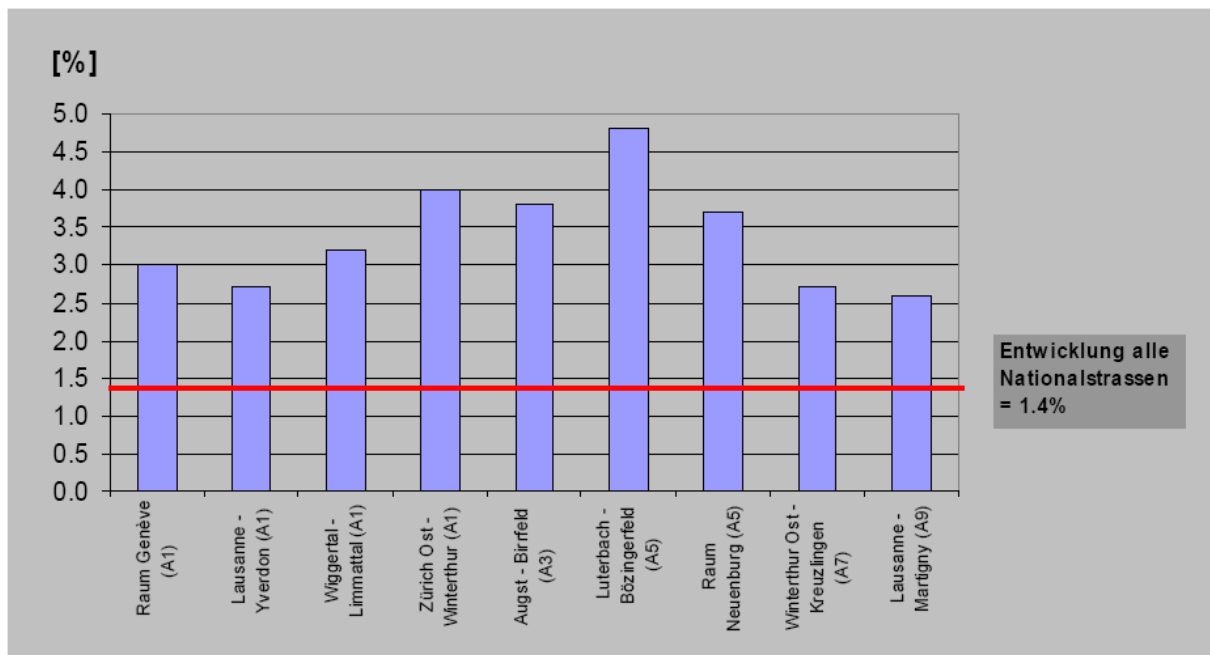
drückliche Art und Weise folgendes: Um zumindest die schlimmsten Engpässe so rasch als möglich zu beseitigen, ist eine Prioritätensetzung unumgänglich.

Die SVP fordert die rasche Fertigstellung des Nationalstrassennetzes. Die reichlich vorhandenen Einnahmen des Strassenverkehrs müssen endlich dafür verwendet werden.

5.1.4. Agglomerationen

Bei der Analyse des Verkehrsaufkommens sind es vor allem die Agglomerationen, welche überproportional vom Verkehrsanstieg betroffen sind. Besonders augenfällig ist die Entwicklung dabei in den drei grossen Ballungsgebieten Zürich - Winterthur, Genf - Lausanne sowie Basel:

Verkehrszunahmen 2004-2005 auf einzelnen Nationalstrassenabschnitten



Quelle: Bundesamt für Strassen ASTRA

Die Verkehrsplanung hat sich deshalb weitaus mehr als bis jetzt auf die Behebung dieser Engpässe zu konzentrieren. Dabei ist der Ausbau der Strassen vor anderen verkehrstechnischen Massnahmen klar vorzuziehen. Die Beseitigung dieser Nadelöhre führt zu einer Verringerung der Verkehrsüberlastungen auf den Strassen und leistet somit einen wirksamen Beitrag zu mehr Umweltschutz und mehr Sicherheit im Strassenverkehr.

Neben dem Ausbau des Strassenverkehrs kann in den am stärksten betroffenen Gebieten ein massvoller Ausbau des öffentlichen Verkehrs sinnvoll sein. Dabei ist aber zu beachten, dass sich dieser Ausbau als Ergänzung des Individualverkehrs zu verstehen hat. Insbesondere darf die Streckenführung von Trams oder Bussen den Individualverkehr nicht beeinträchtigen.

Die SVP verlangt in den Agglomerationen die konsequente Beseitigung aller Engpässe. Der Ausbau der Strassen ist stark zu forcieren.

5.2. Verkehrssicherheit

5.2.1. Via Sicura

Ein Problem, das mit dem Bedürfnis nach Mobilität einhergeht, ist die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer. Im Sommer 2002 hat das Bundesamt für Strassen das Verkehrssicherheitskonzept Vision Zero vorgestellt. Sein Ziel war es, die Zahl der Verletzten und Verkehrstoten massiv zu senken. Einige der Ideen und Forderungen dieses Konzeptes flossen schliesslich in das Nachfolgeprogramm Via Sicura ein. Massnahmen, die der Sicherheit im Strassenverkehr dienen, sind grundsätzlich zu begrüessen. Wichtigster Punkt ist dabei jedoch die Umsetzung. Es zeigt sich, dass das Handlungsprogramm Via Sicura nur unwesentlich von seinem Vorgänger gelernt hat. Die vorgeschlagenen, insgesamt 56 Massnahmen in 10 Handlungsfeldern schiessen im Umfang und Ausmass weit über das Ziel hinaus und verlieren damit den Blick aufs Wesentliche. Das Problem ist mit vernünftigen, einfachen und gangbaren Lösungen, wie z. B. einer Verflüssigung des Verkehrs, zu beheben. Bürokratische Verordnungswut und Regulierungszwang stiften dabei nur Verwirrung und verzögern die Umsetzung – was im Endeffekt denjenigen schadet, die es zu schützen gilt. Ein weiterer Punkt, den es zu beachten gilt, ist die Frage der Finanzierung der ungedeckten Kosten des Programms via sicura von rund 300 Mio. Franken pro Jahr. Der Vorschlag, diese durch einen Zuschlag auf die Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung zu finanzieren, trifft einmal mehr wiederum nur den Strassenverkehr. Hierbei sind neue Lösungswege zu suchen.²⁰

Die SVP lehnt das Programm Via Sicura ab. Die Verkehrssicherheit ist mit einfachen Lösungen, wie einer Verflüssigung des Verkehrs, zu beheben. Bei der Finanzierung des Programms sind weitere Belastungen des Individualverkehrs zu vermeiden.

5.2.2. Verkehrsberuhigungsmassnahmen

Unter dem Begriff Verkehrsberuhigung werden Massnahmen verstanden, die den Verkehr innerhalb von Ortschaften insbesondere in Wohngebieten verlangsamen oder verdrängen sollen. Als häufigste Form gelten dabei Geschwindigkeitsbeschränkungen (Tempo 30-Zonen) oder die sogenannten Begegnungszonen (Tempo 20 mit Vortrittsrecht des Fussgängers gegenüber dem Strassenverkehr). Im Weiteren sind auch bauliche Massnahmen wie die künstliche Verengung der Fahrspur oder Hindernisse (Bremsschwellen) vorgesehen. Bei

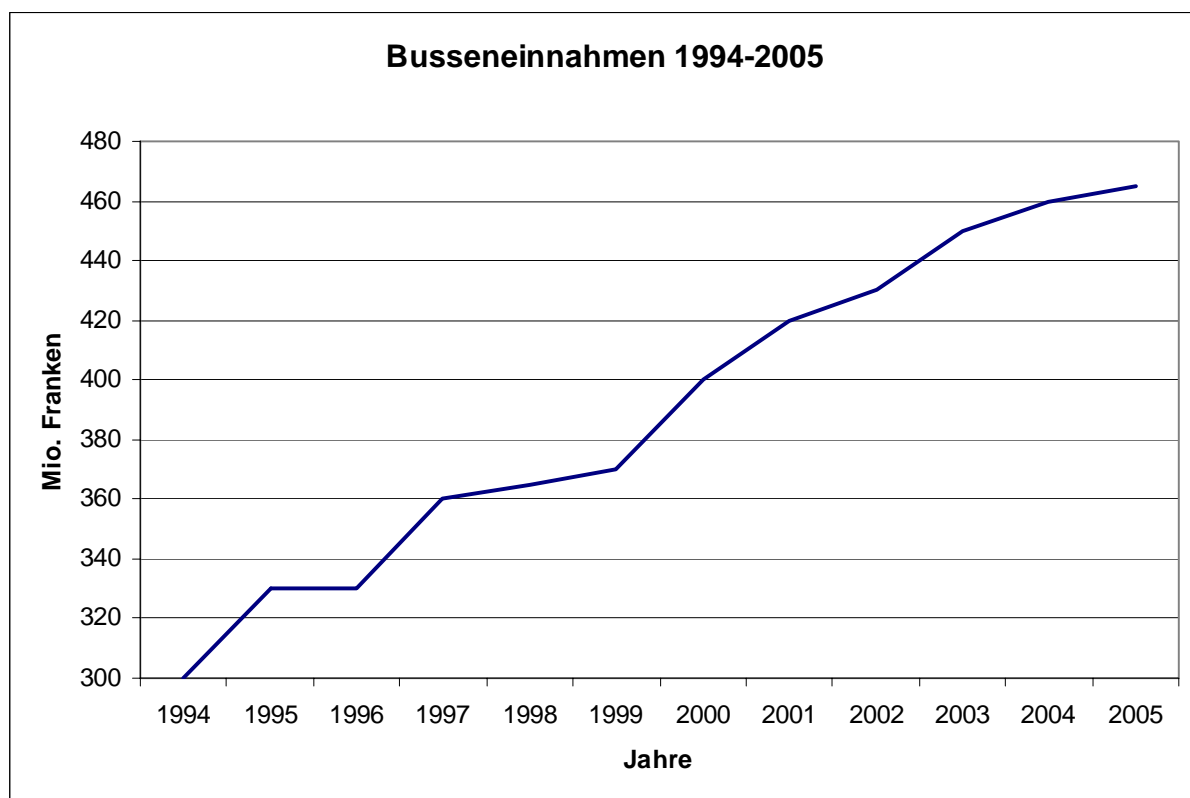
²⁰ Der Vorschlag, diese durch einen Zuschlag auf die Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung zu finanzieren, ist nicht verursachergerecht.

all diesen Konzepten und Zielen ist jedoch zwingend darauf zu achten, dass diese verhältnismässig sind. Insbesondere der Einbau künstlicher Hindernisse sollte vermieden werden, da diese Art der Verkehrsberuhigung Nachteile hat: Zum einen behindert sie Rettungskräfte und Strassenräumdienste, zum anderen hat die erneute Beschleunigung des Fahrzeuges nach dem Überfahren der Bremsschwelle eine Erhöhung der Lärm- und Schadstoffemission zur Folge, was sich nachteilig auf die Lebensqualität der Anwohner auswirkt. Sinnvolle Massnahmen zur Verkehrsberuhigung, welche gleichzeitig zu einer Verkehrsentlastung führen und Sicherheitsaspekte berücksichtigen, sind hingegen Kreisverkehre.

Die SVP fordert, dass verkehrsberuhigende Massnahmen verhältnismässig sind. Auf übertriebene Regulierungen und Verbote ist zu verzichten.

5.2.3. Bussenterror

Der Autofahrer ist ein williges Opferlamm. Abgaben wie Mineralölsteuer, LSVA, Vignetten, sowie KfZ-Steuern werden, wie bereits dargelegt, zum Grossteil nicht für den Strassenverkehr sondern für Projekte des öffentlichen Verkehrs oder andere sachfremde Projekte verwendet. Damit nicht genug. Mit immer dreisteren Mitteln und Methoden werden weitere Finanzierungstöpfle gesucht. So sind z.B. unter dem Deckmantel der Verkehrssicherheit die Busseneinnahmen der Kantone in den letzten Jahren stark angestiegen, wie auch folgende Statistik zeigt:



Quelle: Vademecum 1994-2005 strasseschweiz

Die immer stärker werdende Belastung des Strassenverkehrsteilnehmers hat dabei System. Und es sind noch weitere Projekte in den Schubladen der linken Verkehrsplaner zu finden. Massnahmen wie Road-Pricing oder eine CO2-Abgabe auf Treibstoffe würden zusätzliche massive Belastungen für den Individualverkehr bedeuten und auch dieses Geld würde wiederum nicht in den Strassenverkehr zurückfliessen, sondern zweckentfremdet dem öffentlichen Verkehr zugute kommen.

Die SVP fordert ein Ende des Bussenterrors und der staatlichen Abzockerei der Autofahrer. Bei den Kontrollen haben die Behörden den Verhältnismässigkeitsgrundsatz zu beachten.

Die SVP verlangt, dass die Busseneinnahmen ausschliesslich dem Ausbau des Strassenverkehrs zu Gute kommen. Projekte des öffentlichen Verkehrs und andere sachfremde Anliegen wie sämtliche öffentlichen Aufgaben dürfen nicht aus Bussengeldern finanziert werden.

5.3. Schienenverkehr

5.3.1. Verkehrsverlagerung

Die Verkehrsverlagerung nach heutigem Muster ist gescheitert. Die unrealistische Zielvorgabe von 650'000 LKW-Fahrten pro Jahr durch das Alpengebiet kann nicht mehr erreicht werden. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat in der Vernehmlassung zur Güterverkehrsvorlage im Herbst 2006 ebenfalls festgestellt, dass dieses bisherige Ziel bis zum Jahre 2009 nicht erreichbar sein wird. Da sich das Verkehrswachstum nicht vom Wirtschaftswachstum abkoppeln lässt, wird das starre Verlagerungsziel auch in Zukunft nicht erreichbar sein. Zu unbestimmt sind die Faktoren, welche in diesem Zusammenhang berücksichtigt werden müssten, zu unbestimmt werden deshalb auch die Kosten für eine Weiterführung der Verkehrsverlagerung nach bisherigem Muster sein. Ein weiterer finanzieller GAU im Bereich des Schienenverkehrs wird daher wohl bevorstehen.

Damit nicht genug – mit dem Abschluss des Landverkehrsabkommen mit der EU hatte die Schweiz sich verpflichtet, die 28-Tonnen-Limite für Lastwagen sukzessive anzuheben. Seit 2005 liegt das Gesamtgewicht nun bei 40 Tonnen²¹, die Kontingentierung ist ebenfalls weggefallen. Mit der Aufgabe dieses Instrumentes hat die Schweiz keine Möglichkeit mehr, die

²¹ In den nordischen Ländern sind bereits 60 Tonnen Lastwagen unterwegs. Was dies für den Schienengüterverkehr in der Schweiz bedeuten würde, macht folgende Aussage von Daniel Nordmann, Chef von SBB Cargo, deutlich: „Bis jetzt kommen 60-Tonner nur sehr begrenzt zum Einsatz. Sie flächendeckend fahren zu lassen, wäre für alle Bahnen verheerend – so natürlich auch für uns, falls man sie in der Schweiz zuliesse. Sowohl eine Erhöhung der Tonnage auf der Strasse als auch die Aufhebung des Nachtfahrverbots würden den heutigen Wagenladungsverkehr auf der Schiene existenziell bedrohen.“ Daniel Nordmann im Tagesanzeiger vom 17.11.2006

Wahl des Transitweges zu beeinflussen, mehr noch – mit dem Landverkehrsabkommen hat die Schweiz sich ebenfalls verpflichtet, die freie Wahl des Verkehrsträgers anzuerkennen. Eine Verlagerungspolitik des alpenquerenden Güterverkehrs von Grenze zu Grenze auf die Schiene ist damit vom Goodwill der EU-Administration in Brüssel abhängig.²²

Ein weiterer Punkt, der einer umfassenden Verkehrsverlagerung der Güter auf die Schiene diametral entgegensteht, sind die fehlenden Massnahmen seitens der EU zur Erreichung des Verlagerungsziels. Im Zuge des Abkommens wurde nicht sichergestellt, dass die EU dafür zu sorgen hat, dass die Zulaufstrecken in Deutschland und Italien an die NEAT zeitgerecht fertiggestellt werden. Dies hat zur Folge, dass bei einer Fertigstellung der NEAT zwar Tunnels vorhanden sind, diese aber für die Verlagerungspolitik nicht den gewünschten Nutzen bringen, da der Güterverkehr an der Grenze nicht auf die Schiene gebracht werden kann.

Die Verkehrsverlagerung löst das Problem des Gütertransitverkehrs nicht – im Gegenteil. Mit dem sturen, ideologisch geprägten Festhalten an überholten Mengenzielen und der Konzentration der Mittel und Kräfte auf die Schiene verschärft man die Problematik und schafft gleichzeitig mit der Isolation der Rand- und Berggebiete neue Probleme. Dabei werden die seit Jahren bestehenden Anzeichen, dass der eigentliche Verkehrszuwachs auf der Strasse stattfindet, geflissentlich ignoriert.²³ Anstatt die Engpässe im schweizerischen Strassennetz zügig zu beheben und damit zusätzliche Staus sowie Emissionen zu beseitigen, setzt man munter weiter Steuergelder an der falschen Stelle und in grobfahrlässiger Weise ein. So eine Politik ist konzeptlos und negiert vollkommen die Problematik sowie die zukünftige Verkehrsentwicklung.

Die SVP fordert ein Umdenken in der heutigen Verkehrsverlagerungspolitik. Gelder sind in die Engpassbeseitigung und den Ausbau des Strassennetzes zu investieren. Die starren Mengen des Verlagerungszieles sind aufzuheben und an die wirtschaftlichen Realitäten anzupassen.

²² Und Brüssel sieht die Zukunft des Güterverkehrs nicht auf der Schiene, wie folgende Aussage des ehemaligen deutschen Bundesverkehrsminister Dr. Manfred Stolpe am Verkehrsforum 2003 der LITRA beweist: „Allerdings wollen wir uns bei der Diskussion gar nicht erst der Illusion hingeben, der Schienenverkehr könnte den Transport auf der Strasse ersetzen. Wir wissen, dass das nicht geht. Die Strasse bleibt europaweit Verkehrsträger Nummer 1. Deshalb ist es notwendig, die Leistungsfähigkeit der Strasse zu erhalten, bzw. zu erhöhen“²².

²³ Die kürzlich publizierten Zahlen, wonach der Bahnanteil im Güterverkehr steigt, sind mit Vorsicht zu geniessen. Tatsache ist, dass der Anteil der Schiene an der Gütermenge des alpenquerenden Verkehrs seit den achtziger Jahren stetig abgenommen hat. Gemäss Bundesamt für Verkehr ist er von 84% (Jahr 1985) auf 65% (Jahr 2005) gesunken. Im Gegenzug erhöhte sich der Anteil der Strasse von 16% (Jahr 1985) auf 35% (Jahr 2005). Trotz Verlagerungspolitik hat sich der Modal Split massiv zugunsten der Strasse entwickelt.

5.3.2. Eisenbahngrossprojekte (FinöV)

1992 stimmte das Schweizerische Stimmvolk der Neuen Eisenbahnalpentransversale (NEAT) mit 63% zu. In den darauf folgenden Jahren kam es zu starken Kostenüberschreitungen und es zeigte sich, dass für die NEAT kein vollständig betriebswirtschaftlich rentabler Betrieb möglich ist. Ausserdem waren SBB und BLS schon Mitte der 90er-Jahre nicht fähig, die ihnen vom Bund gewährten Darlehen zurückzuzahlen.

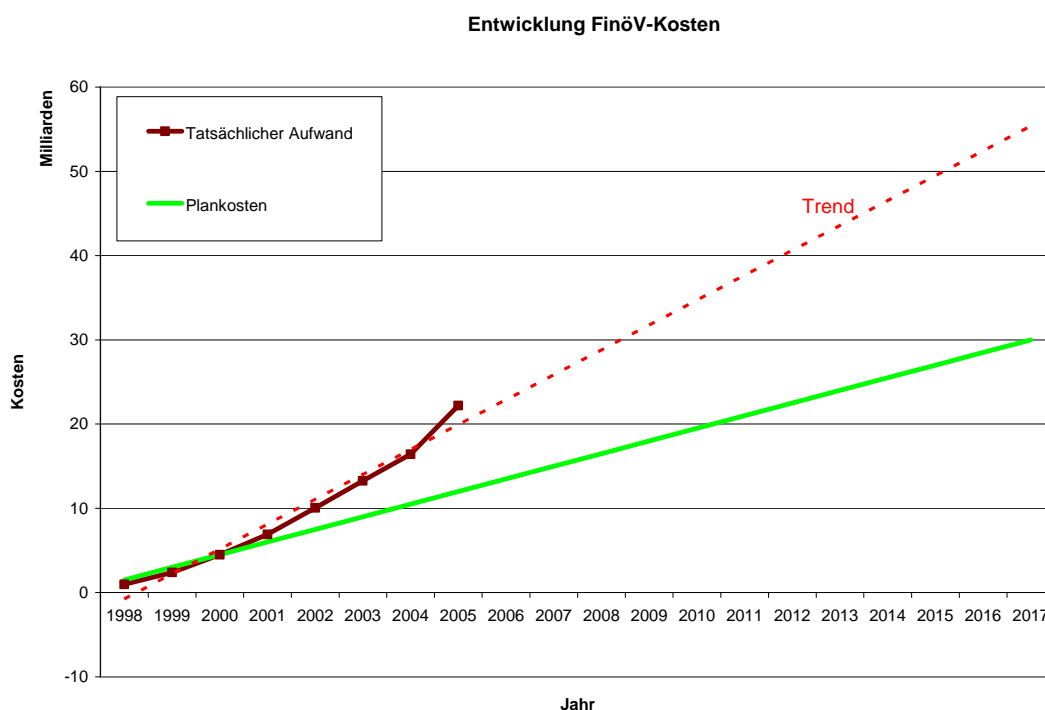
Zur Sicherstellung der Liquidität wurde eine neue Finanzierungsvorlage unumgänglich. Hierzu wurde die FinöV-Vorlage beschlossen, welche das Volk 1998 guthiess. Sie sollte die Finanzierung folgender Infrastrukturprojekte sicherstellen (NEAT, Bahn2000, Lärmsanierung sowie die Anbindung ans europäische Hochgeschwindigkeitsnetz). Der vom Volk bewilligte Gesamtkredit betrug 30.5 Milliarden Franken. Die Finanzierung sollte gemäss Abstimmungsvorlage von 1998 durch vier verschiedene Finanzierungsquellen beschafft werden (Schwerverkehrsabgabe, Mineralölsteuer, Mehrwertsteuer sowie durch die Bahnen rückzahlbare Darlehen des Bundes). Im Jahr 2004 zeigte sich mit aller Deutlichkeit, dass die Bahnen nicht in der Lage waren, die ihnen gewährten Darlehen zurückzuzahlen. In der Folge verabschiedete das Parlament entgegen dem Willen der SVP eine neue Vorlage (Finis) im Zusammenhang mit dem Entlastungsprogramm 2004, welche zu einer Änderung der Finanzierungsmodalitäten führte. Die Darlehen an die Bahnen wurden mit sofortiger Wirkung in die Bevorschussung des Bundes an den Fonds integriert, was eine Erhöhung der Bevorschussungslimite (maximal möglichen Summe der Bundesmittel an den Fonds) notwendig machte.

Hauptkostentreiber im FinöV-Fonds war und ist die NEAT. **Und die Kostenentwicklung bei der NEAT ist ein Trauerspiel ohne absehbares Ende.** Durch ständig neue Änderungen und Zusätze an bestehenden Projekten kam und kommt es immer wieder zu Kostensteigerungen. Der Blick auf vergangene Jahre erweckt ein ungutes Gefühl auf das, was uns noch bevorsteht. Wie viel wird uns die NEAT einmal kosten?

Jahr	Ereignis	mutmassliche Endkosten NEAT	Prozent
1990	Botschaft über den Bau der NEAT	10.1 Milliarden Franken	
1998	Volksabstimmung über FinöV-Fonds	13.6 Milliarden Franken	35%
2001	Projektänderung Ceneri; Mehrkosten von 519 Mio Fr.	14.7 Milliarden Franken	46%
2003	Standbericht Nr. 16, Dez. 2003	15.8 Milliarden Franken	56%
2004	Standbericht Nr. 18, Dez. 2004	16.3 Milliarden Franken	61%
2005	Standbericht Nr. 20, Dez. 2005	17.8 Milliarden Franken	76%
2007	NAD-Bericht 07.005	20.0 Milliarden Franken	98%

Der Eindruck, dass das zuständige Departement die Kosten der Eisenbahngrossprojekte alles andere als im Griff hat, konnte bisher nicht entkräftet werden. Ausserdem sind nach wie vor zahlreiche Fragen im Raum und harren einer Beantwortung (Teuerung während der

Bauzeit, Zinsen, Nutzen, Unterhalts- und Betriebskosten der fertigen Infrastruktur, volkswirtschaftliche Auswirkungen, EU-Beteiligung, Abstimmung der EU-Verkehrspolitik auf die FinöV-Projekte). Die für die Stimmbürger wichtigste Frage, nämlich um wie viel die vom Stimmbürger bewilligten 30.5 Milliarden Franken dereinst nach Fertigstellung der Eisenbahngrossprojekte überschritten sein werden, ist und bleibt nach wie vor offen. Die NEAT alleine dürfte schlussendlich mehr kosten als der für alle FinöV-Projekte bewilligte Kredit von 30.5 Milliarden Franken. Dadurch wird der vom Volk im Jahr 1998 bewilligte Gesamtkredit von 30.5 Milliarden Franken für die FinöV-Projekte nicht eingehalten werden können.



Dies hat natürlich auch Auswirkungen auf die anderen Projekte des FinöV-Fonds.²⁴ Anhand der vorliegenden Prognosen sowie der in den Staatsrechnungen aufgeführten Zahlen muss davon ausgegangen werden, dass der Gesamtkredit der FinöV-Projekte in wenigen Jahren überschritten sein wird. Und diese Kosten werden wie in den anderen Projekten des öffentlichen Verkehrs ausschliesslich durch den Strassenverkehr und die Steuerzahler und mit keinem Rappen durch den öffentlichen Verkehr finanziert.

Die SVP fordert, dass der Bundesrat (insbesondere das zuständige UVEK und dessen Vorsteher) Transparenz über die Kostensituation bei der NEAT (aktuelle Kostensituation, mutmassliche Endkosten, Kosten des Betriebes) herstellt und die daraus resultierenden Konsequenzen für die anderen FinöV-Projekte, insbesondere ZEB zieht. Es muss klar gemacht werden, dass die für ZEB zugedachten Gelder schon lange ausge-

²⁴ Projekte wie die Bahn 2000 Etappe 2 müssen, bedingt durch das fehlende Geld, massiv redimensioniert werden. Unter den Namen „Zukünftige Entwicklung der Bahnprojekte“ (ZEB) (siehe Kapitel 5.3.3.) versucht man nun wenigstens einen Teil der versprochenen Projekte zu realisieren.

geben wurden. Die Stimmbürger dürfen nicht länger mit einer Salamtaktik hingehalten, an der Nase herumgeführt und um ihre Steuergelder betrogen werden. Ausserdem sind sämtliche neuen Projekte im FinöV-Fonds einer Volksabstimmung zu unterziehen.

5.3.3. Zukünftige Entwicklung der Bahnprojekte (ZEB)

In der Schweiz sind gegenwärtig mehrere Grossprojekte im Bereich Schieneninfrastruktur im Bau oder in Planung: Bahn 2000, NEAT, HGV-Anschluss und Lärmsanierung. Die Modernisierung der Schweizerischen Schieneninfrastruktur anhand der vier Hauptpfeiler wurde 1998 vom Volk angenommen. Dabei ging man für alle oben genannten Projekte von einem Kostenpunkt von 30,5 Mrd. Franken aus. Doch die stetig steigenden Kosten der NEAT (von anfänglich geplanten 13,6 Mrd. Franken auf nunmehr vom Bund geschätzten über 24 Mrd. Franken ohne Teuerung und Zinsen) haben Konsequenzen für die übrigen Eisenbahnprojekte. Diese müssen massiv reduziert werden, da das ursprünglich vorgesehene Geld aus dem FinöV-Fonds bei weitem nicht für die damals kommunizierten Projekte reicht.

Unter dem Namen Zukünftige Entwicklung der Bahnprojekte (ZEB) wurden nun die damaligen Konzepte und Ideen redimensioniert. Für rund 5 Mrd. Franken sollen dabei die Ost – und Westschweiz, aber auch die Agglomerationen besser erschlossen werden. Es handelt sich insbesondere um den Hirzel- und Zimmerbergtunnel – NEAT-Projekte, die man den einzelnen Regionen in der Abstimmung 1998 versprochen hatte und deren Finanzierungsaussicht wesentlich zu einem positiven Abstimmungsresultat beitrug. Die ZEB-Projekte werden – wenn überhaupt – anstatt ab 2013 erst ab dem Jahr 2020 gebaut werden können. Wichtige Anliegen der Ost-, Zentral-, sowie Westschweiz wie der Ausbau zwischen Genf und Lausanne, die Strecke zwischen Luzern und Zürich aber auch Agglomerationsprojekte in St. Gallen, sollen sogar erst nach 2030 gebaut werden. Wenn man die Entwicklung des FinöV-Fonds mit ständig wiederkehrenden Zusatzkrediten für die NEAT anschaut, ist anzunehmen, dass für diese Vorhaben ohnehin kein Geld mehr übrig bleibt, da die für ZEB zugedachten Gelder schon lange für die NEAT ausgegeben wurden.

Ebenfalls klar ist, dass die ZEB-Vorlage sicher nicht dem Votum der Stimmberechtigten entspricht, die 1998 dem FinöV-Fonds zugestimmt haben – im Glauben, dass alle Projekte verwirklicht würden. Eine solche Vorgehensweise führt im Übrigen zu einer massiven Verschleierung der wahren Kosten und zu einer völligen Intransparenz in der Bahnfinanzierung. Aufgrund dieser Tatsache hat die Motion Laubacher ([07.3231](#)) gefordert, dass die Kredite für die restlichen Bahngrossprojekte nicht aus dem FinöV-Fonds sondern über separate Kredite finanziert werden sollen. Die Stimmbevölkerung soll endlich Transparenz über die Kosten im öffentlichen Verkehr erhalten. Ein solches Vorgehen führt zu einer klaren Auflistung der Kos-

ten der einzelnen Bauvorhaben und damit zu der seit langem geforderten Transparenz der Kosten im Schienenverkehr.

Die SVP fordert, dass der Bundesrat endlich eine Gesamtschau vorlegt, welche Transparenz über die FinöV-Kosten sowie die verbleibenden Mittel für ZEB herstellt. Sollte für ZEB kein Geld mehr zur Verfügung sein, muss für ZEB eine separate Kreditvorlage erstellt werden. Parlament und Volk müssen die Möglichkeit haben, sich zu den Kosten der Infrastrukturprojekte zu äussern.

5.3.4. Konzessionierte Transportunternehmen

Mit der Bahnreform 2 sollen künftig auch die konzessionierten Transportunternehmen (KTU) wie die SBB einen Leistungsauftrag und einen Kreditrahmen für vier Jahre erhalten. Damit soll die operative Verantwortung der Bahnen gestärkt und die Führung nach strategischen Zielen ermöglicht werden. Auch bei der Rollmaterialfinanzierung sollen gleiche Bedingungen gelten. Die KTU sollen künftig in den Genuss einer Staatsgarantie kommen. Die SBB sind gemäss SBB-Gesetz mit wenigen Ausnahmen von jeder Besteuerung durch Kantone und Gemeinden befreit. Aufgrund des Bundesgesetzes über die Harmonisierung der direkten Steuern der Kantone und Gemeinden können Kantone künftig KTU ganz oder teilweise von den Steuern befreien. Ein weiteres Instrument zur Gleichstellung aller Bahnen ist die Infrastrukturkonzession. Heute braucht die SBB, im Gegensatz zu den KTU, keine Konzession zum Bau und Betrieb der Infrastruktur. Bau und Erwerb von weiteren Eisenbahnstrecken werden von der Bundesversammlung beschlossen. Künftig muss auch die SBB eine Infrastrukturkonzession erwerben. Damit geht aber auch die Genehmigung des Baus und Erwerbs von Infrastruktur in die Kompetenz des Bundesrates, allenfalls des Departements, über. Im Weiteren will man mit der Aufteilung des gesamten Schienennetzes in ein Grund- und ein Ergänzungsnetz die Schnittstellen verringern. Bund (Grundnetz) und Kantone (Ergänzungsnetz) sollen künftig für ihren Teil des Schienennetzes allein verantwortlich sein. Die Zweiteilung beschränkt sich allerdings nur auf die Finanzierung, Eigentum und Aufsicht sollen nicht tangiert werden.

Die SVP verlangt, dass aufgrund der Milliardeninvestitionen dem Parlament die Möglichkeit gegeben werden muss, Infrastrukturentscheidungen des Bundesrates oder des Departements anzufechten.

Vor einer Entscheidung müssen Grund- und Ergänzungsnetz klar und abschliessend definiert und die resultierenden Kosten / Gewinne für die Kantone beziffert werden.

5.4. Luftverkehr

5.4.1. Einschränkungen des Flugverkehrs

Wichtig bei der ganzen Diskussion rund um den Schweizerischen Luftverkehr ist die Tatsache, sich nicht auf eine bestimmte Zahl oder gar Massnahme zu versteifen. Mit einer Beschränkung der Flugbewegungen wird man der Fluglärmproblematik nicht gerecht. Zur Lösung beitragen können jedoch Massnahmen, welche ganzheitlich und lösungsorientiert an die Problematik herangehen und dabei sowohl den Bedürfnissen der Anwohner als auch den Anforderungen des Wirtschaftsstandortes gerecht werden.

Die SVP fordert bei der Diskussion um Beschränkungen des Flugverkehrs auf den Schweizer Flughäfen realistische Ansätze und Konzepte, welche die Anliegen aller Betroffenen berücksichtigen.

5.4.2. Plafonierungsinitiative

Im Streit um den Fluglärm des Flughafen Zürich-Kloten wurde am 7.7. 2004 die kantonale Volksinitiative „für eine realistische Flughafenpolitik“ eingereicht. Die Initiative will die Flugbewegungen in Zürich-Kloten auf 250'000 Flugbewegungen pro Jahr beschränken und zusätzlich eine Nachtruhe von 9 Stunden einführen. Angesichts der heute schon bestehenden 267'000 Flugbewegungen pro Jahr wäre die Initiative ein massiver Eingriff in das wirtschaftliche Wachstum und ein grosser Standortnachteil für den Kanton Zürich. Aus diesem Grund wurde von 69 Zürcher Gemeinden eine Behördeninitiative eingereicht, welche höchstens 320'000 Flugbewegungen und 8 Stunden Nachtruhe fordert. In der Debatte im Kantonsrat setzte sich schliesslich ein noch mal anderes Modell durch. In Anlehnung an die Behördeninitiative wurde unter dem Namen ZFI plus ein Gegenvorschlag von SVP und FDP durchgebracht, welcher sich einerseits am Zürcher Fluglärm-Index (ZFI) orientiert, andererseits dem Kantonsrat bei Erreichen des Richtwertes von jährlich 320'000 Flugbewegungen die Möglichkeit gibt, Massnahmen zu ergreifen.²⁵ Dieser Vorschlag berücksichtigt die zukünftige massvolle Entwicklung des Wirtschaftsstandortes Zürich – ebenso ermöglicht sie dem Flughafen, seine Funktion als internationaler Hub weiter wahrzunehmen.

Die SVP lehnt die Plafonierungsinitiative als massiven Eingriff in das wirtschaftliche Wachstum und als grosse Gefahr für die Weiterführung der Hubfunktion des Flughafen Zürich-Kloten klar ab.

Die SVP unterstützt die vom Kantonsrat vorgeschlagene Variante ZFI plus. Sie ist ein Ansatz, welcher die Anliegen aller Betroffenen berücksichtigt.

²⁵ Die Zahl der vom Fluglärm stark betroffenen Personen soll beim ZFI plus auf 47'000 Personen begrenzt werden, gleichzeitig wird auch die Nachtruhe von 6 auf 7 Stunden erhöht.

5.4.3. Staatsvertrag

Ein spezifisches Problem des Flughafens Zürich ist der Umstand, dass An- und Abflüge teilweise über deutsches Gebiet geführt werden müssen. Seit 1984 bestand eine unbefristete Regelung zwischen Deutschland und der Schweiz, um dieses Problem zu regeln. Im Jahr 2000 ist diese Regelung von deutscher Seite gekündigt worden wegen übermässiger Nutzung des deutschen Luffahrtsraums. Daraufhin ist zwischen dem zuständigen UVEK und Deutschland der „Staatsvertrag über die Durchführung der Flugverkehrskontrolle durch die Schweizerische Eidgenossenschaft über deutschem Hoheitsgebiet und über die Auswirkungen des Betriebes des Flughafens Zürich auf das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland“ vereinbart worden. Dieser Vertrag beschränkt den Flugverkehr über deutschem Hoheitsgebiet unter einer bestimmten Flughöhe auf die Zeit von 6.00 bis 22.00 Uhr, an Samstagen, Sonntagen und den zwölf gesetzlichen Feiertagen in Baden-Württemberg von 9.00 bis 20.00 Uhr. Die SVP hat schon kurz nach Abschluss der Verhandlungen darauf hingewiesen, dass sich die Schweizer Verhandlungsdelegation der erpresserischen Verhandlungstaktik des deutschen Ministers Bodewig gebeugt hat. Sie hat den Vertrag zurückgewiesen und umgehend neue Verhandlungen gefordert. Der Vertrag wurde durch die eidgenössischen Räte bisher nicht ratifiziert.

Die SVP fordert Neuverhandlungen zur Flugverkehrskontrolle über deutschem Hoheitsgebiet. Die vorliegende Version des Vertrages ist wirtschaftsfeindlich, benachteiligt unzulässig den Schweizer Luftverkehr und ist somit nicht akzeptabel. Es sind Sanktionen, allenfalls auch im Landverkehr, zu prüfen für den Fall, dass keine Einigung zu Stande kommt.

5.5. Langsamverkehr

5.5.1. Verkehrstrennung

Unter dem Begriff Langsamverkehr werden Fussverkehr, Wandern, Velofahren aber auch neue Formen der Mobilität wie Inlineskates, Skateboards oder auch Kickboards verstanden. In vielen Städten herrscht bislang ein wüstes Nebeneinander dieser Fortbewegungsarten und es kommt immer wieder zu Konflikten und Unfällen, die sich vermeiden liessen. Ein umfassendes Konzept im Bereich des Langsamverkehrs könnte zudem einen Beitrag zur Verkehrsentslastung in den Agglomerationen leisten. Die SVP begrüsst und unterstützt die Anstrengungen, auch die Situation im Bereich des Langsamverkehrs zu verbessern, warnt jedoch davor, ein unverhältnismässiges Massnahmenpaket zu schnüren. Die Erarbeitung eines umfassenden Konzeptes im Bereich des Langsamverkehrs hat objektiven Kriterien zu folgen. Insbesondere darf es den Strassenverkehr nicht behindern. Die Finanzierung hat

transparent zu erfolgen und darf nicht aus den Einkünften der Mineralölsteuern bestritten werden.

5.5.2. Benachteiligung des Individualverkehrs

Die SVP anerkennt den Bedarf einer Regelung im Bereich des Langsamverkehrs, lehnt aber die Gleichbehandlung von Fussgängern und Benützern von fahrzeugähnlichen Geräten ab. Insbesondere das zweifelhafte Vortrittsrecht der Fussgänger auf dem Fussgängerstreifen darf nicht auf Benützern von fahrzeugähnlichen Geräten, die wesentlich höhere Geschwindigkeiten erreichen, ausgeweitet werden. Allein die Zunahme der Unfälle im Bereich der Fussgängerstreifen beweist, dass das allgemeine Vortrittsrecht die Fussgänger nicht schützt, sondern gefährdet.

Die SVP lehnt eine Gleichstellung der Fussgänger mit Benützern von fahrzeugähnlichen Geräten ab. Sie wehrt sich insbesondere gegen die Ausweitung des gefährlichen Vortrittsrechts auf alle Langsamverkehrsteilnehmer.

6. Forderungen der SVP

Die SVP fordert ein Ende der ideologischen Träumereien und Konzepte der linken Verkehrsplaner. Die zukünftige Verkehrspolitik hat sich zwingend an folgenden Grundsätzen zu orientieren:

1. Kostenwahrheit und damit Transparenz im Verkehr

Unabdingbare Voraussetzung für eine wirtschaftliche und damit bezahlbare Verkehrspolitik der Zukunft ist die Kostenwahrheit. Die SVP fordert, dass die Kosten aller Verkehrsträger ohne finanzbuchhalterische Tricks offengelegt werden. Damit wird die von allen Seiten geforderte Transparenz im Verkehrswesen erreicht. Der Bürger hat das Recht zu erfahren, wohin sein hart erarbeitetes Geld fliesst.

2. Ausbau nach dem Prinzip der Wirtschaftlichkeit

Um kostspielige Fehlplanungen, welche auch zukünftige Generationen stark belasten, zu verhindern, haben der Ausbau und der Einsatz der verschiedenen Verkehrssysteme sich am Kosten-/ Nutzenfaktor zu orientieren. Dabei muss die Berücksichtigung der späteren Betriebskosten ein wichtiges Kriterium sein.

3. Verwendung der Strassengelder für den Ausbau und den Unterhalt der Strassen

Sämtliche von Bund und Kantonen erhobene Abgaben und Gebühren des Strassenverkehrs haben ohne Ausnahme für den Ausbau und den Unterhalt der Strassen verwendet zu werden. Jegliche Zweckentfremdung dieser Gelder hat gestoppt zu werden.

4. Ausbau der Transitachsen

Der stark wachsende Verkehr und die beschränkte Kapazität der Schiene machen einen Ausbau der Strassentransitachsen notwendig. Die Planung und der Bau einer zweiten Gott-hardröhre wie auch der Ausbau der Nord-Süd-Achsen sind sofort anzugehen.

5. Beseitigung der Engpässe in Agglomerationen und dem Nationalstrassen-netz

Die Engpässe auf folgende Strecken sind umgehend zu beseitigen und auf sechs Spuren zu erweitern:

- Ausbau der A1 zwischen Winterthur und Bern
- Ausbau der A1 zwischen Lausanne und Yverdon
- Ausbau der A1 zwischen Lausanne und Genf
- Ausbau der A2 zwischen Basel und Luzern
- Ausbau der A9 zwischen Lausanne und Martigny

6. Stopp dem Raubrittertum auf der Strasse sowie dem Bussenterror

Die SVP lehnt die Wiedereinführung mittelalterlicher Strassenzölle wie Road Pricing entschieden ab. Ebenso wehren wir uns gegen den übertriebenen Bussenterror. Bei Strassen-verkehrskontrollen haben die Behörden den Verhältnismässigkeitsgrundsatz zu beachten. Die SVP verlangt, dass die Busseneinnahmen ausschliesslich dem Ausbau des Strassen-verkehrs zu Gute kommen.

7. Stopp der Verschleuderung von Steuermitteln für die Verkehrsverlagerung

Die SVP fordert ein Umdenken in der heutigen Verlagerungspolitik. Die Steuergelder sind in die Engpassbeseitigung und den Ausbau des Strassennetzes zu investieren. Die starren Mengen des Verlagerungszieles sind aufzuheben und an die wirtschaftlichen Realitäten anzupassen.

8. Schluss mit dem FinöV-Schwindel

Die SVP fordert bezüglich der Kostensituation bei der NEAT volle Transparenz. Insbesondere sind die aktuelle Kostensituation, die mutmasslichen Endkosten sowie die Kosten des Betriebes klar und ohne finanzbuchhalterische Tricks darzulegen. Im Weiteren sind die daraus resultierenden Konsequenzen für die anderen FinöV-Projekte wie ZEB klar zu kommunizieren. Sollte kein Geld mehr für ZEB zur Verfügung stehen, muss eine separate Kreditvorlage erstellt werden.

9. Keine unrealistischen Beschränkungen des Flugverkehrs

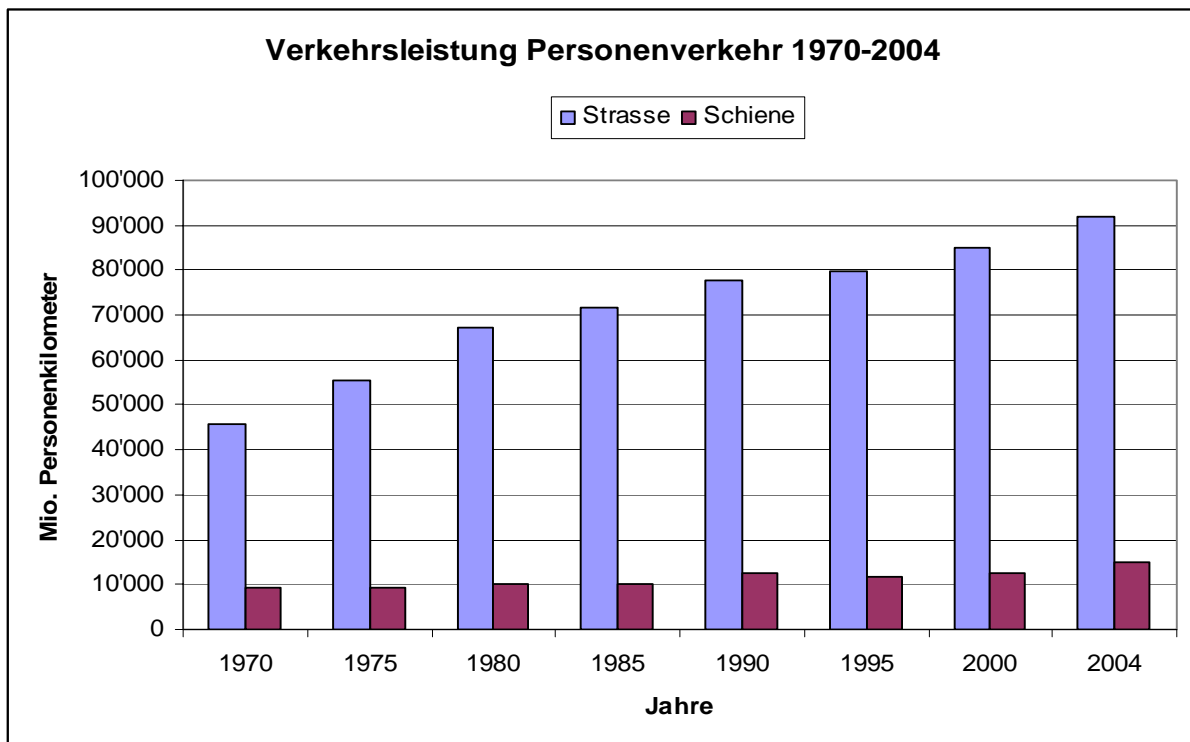
Die SVP lehnt ideologische Vorstösse und Konzepte, welche den Flugverkehr zu stark beschränken, klar ab. Allfällige Massnahmen haben immer die ganze Problematik zu berücksichtigen.

10. Stopp der weiteren Ausbeutung des Strassenverkehrs

Der Strassenverkehr generiert Steuern und Abgaben (LSVA, Mineralölsteuer, Vignette, Kfz-Steuern, Bussen) in Milliardenhöhe und finanziert sich zu über 100%. Die SVP lehnt deshalb jegliche weiteren Erhöhungen als nicht verursachergerecht ab. Die Ausbeutung hat unverzüglich gestoppt zu werden

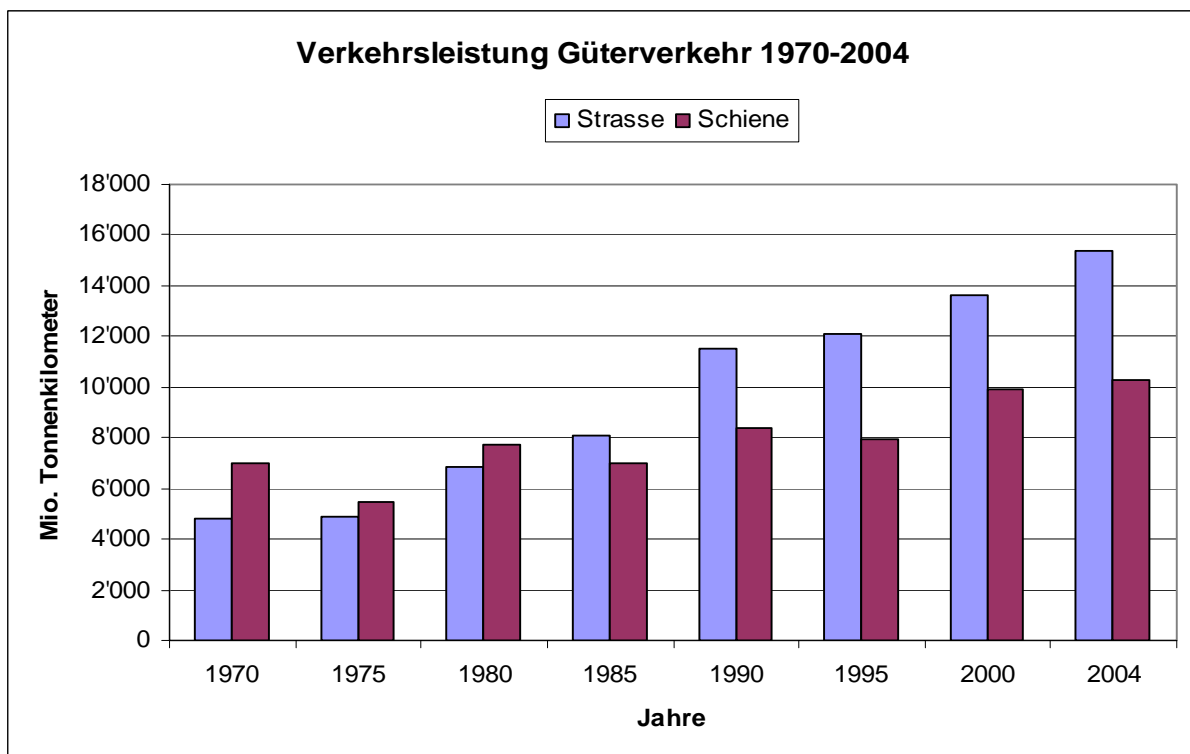
7. Anhang

7.1. Verkehrsleistungen Personenverkehr



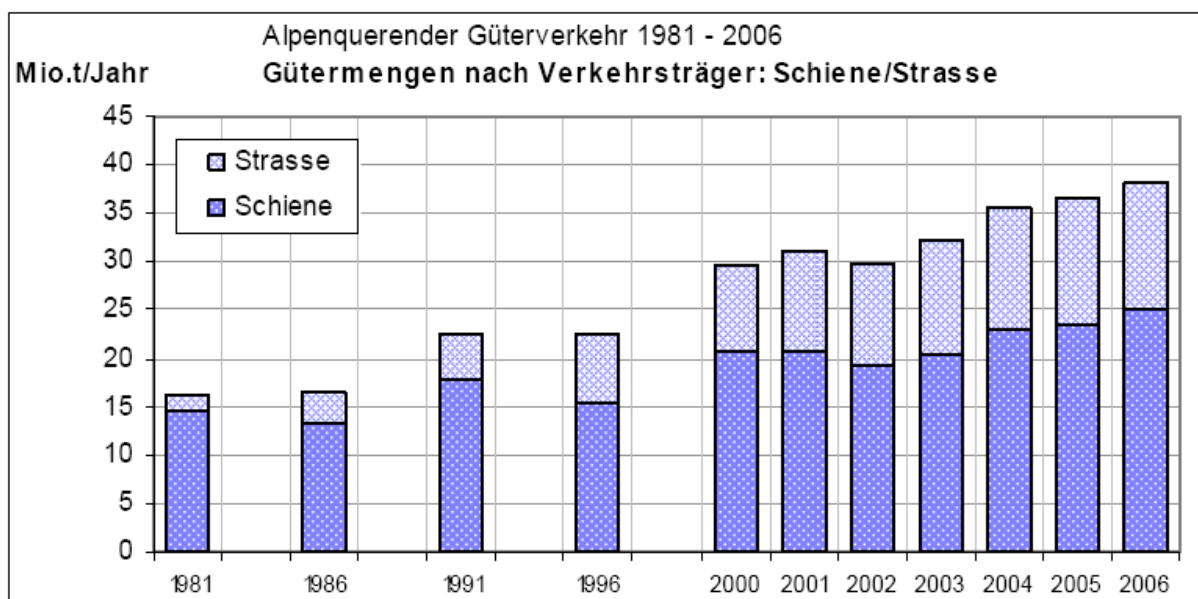
Quelle: Bundesamt für Statistik (BFS)

7.2. Verkehrsleistungen Güterverkehr



Quelle: Bundesamt für Statistik (BFS)

7.3. Alpenquerender Verkehr



Quelle: Bundesamt für Verkehr (BAV)

Gütermengen 1981-2006, nach Verkehrsträger (Schiene/Strasse)

Mio. Nettotonnen pro Jahr

Mil. net tonnes per year

	Schiene Rail				Total		Strasse Road		Schiene + Strasse Rail + road	
	Wagenladung Wagonload		Kombiverkehr Bimodal traffic		Mio. t Mil. t	Prozent Percent	Mio. t Mil. t	Prozent Percent	Mio. t Mil. t	Prozent Percent
	Mio. t Mil. t	Prozent Percent	Mio. t Mil. t	Prozent Percent						
1981	12.2	75%	2.4	15%	14.6	90%	1.7	10%	16.3	100%
1982	11.1	72%	2.2	14%	13.3	86%	2.2	14%	15.5	100%
1983	10.0	66%	2.6	17%	12.6	83%	2.5	17%	15.1	100%
1984	11.0	66%	3.3	20%	14.3	86%	2.4	14%	16.7	100%
1985	10.9	65%	3.1	19%	14.0	84%	2.7	16%	16.7	100%
1986	10.2	61%	3.2	19%	13.4	81%	3.2	19%	16.6	100%
1987	10.2	60%	3.4	20%	13.5	79%	3.5	21%	17.0	100%
1988	11.2	59%	4.1	22%	15.4	80%	3.8	20%	19.2	100%
1989	12.1	56%	5.6	26%	17.6	82%	4.0	18%	21.6	100%
1990	12.2	55%	5.6	25%	17.9	81%	4.3	19%	22.2	100%
1991	11.8	52%	6.0	27%	17.8	79%	4.7	21%	22.5	100%
1992	11.2	50%	6.1	27%	17.4	77%	5.1	23%	22.5	100%
1993	9.8	45%	6.2	29%	16.0	74%	5.6	26%	21.6	100%
1994	10.5	44%	7.3	30%	17.8	74%	6.2	26%	24.0	100%
1995	10.4	43%	7.5	31%	18.0	73%	6.5	27%	24.5	100%
1996	8.6	38%	6.9	31%	15.5	69%	7.0	31%	22.5	100%
1997	9.4	38%	8.2	33%	17.6	71%	7.1	29%	24.7	100%
1998	9.7	37%	9.0	34%	18.7	71%	7.7	29%	26.4	100%
1999	9.5	36%	8.9	33%	18.4	69%	8.4	31%	26.8	100%
2000	10.6	36%	10.1	34%	20.6	70%	8.9	30%	29.6	100%
2001	10.7	34%	10.1	32%	20.8	67%	10.4	33%	31.2	100%
2002	8.8	29%	10.5	35%	19.3	65%	10.6	35%	29.9	100%
2003	8.8	27%	11.7	37%	20.5	64%	11.6	36%	32.1	100%
2004	8.9	25%	14.1	40%	23.0	65%	12.5	35%	35.5	100%
2005	8.5	23%	15.2	42%	23.7	65%	12.9	35%	36.6	100%
2006	8.4	22%	16.8	44%	25.2	66%	12.9	34%	38.1	100%

Quelle: Bundesamt für Verkehr (BAV)

7.4. Entwicklung der Stautunden

Stautunden auf Nationalstrassen

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002 ²⁶	2003 ²⁷	2004	2005
Verkehrs- überlastung	1'292	1'433	1'714	1'996	3'413	4'308	5'890	8'192	7'669	7'151	6'835
Unfälle	1'101	1'474	1'865	1'865	2'149	1'753	1'887	1'919	1'897	1'574	1'510
Baustellen	747	820	1'160	1'418	1'212	1'037	1'128	1'252	1'670	1'943	2'574
Andere Ur- sachen	174	255	398	361	688	637	295	203	188	87	56
Total	3'314	3'982	5'137	5'640	7'462	7'711	9'200	11'563	11'413	10'755	10'975

Quelle: Bundesamt für Strassen (ASTRA)

²⁶ Wegen Unterhaltsarbeiten war eine Belchenröhre geschlossen; im Gotthardstrassentunnel galt aufgrund des schweren Unglücks von Ende 2001 ein Kreuzungsverbot für Lastwagen.

²⁷ Am 16.5.2003 wurde die dritte Röhre des Baregg隧nels eröffnet.