

Freie Fahrt ohne Schikanen

Eine bedarfsgerechte, gut ausgebaute und unterhaltene Verkehrsinfrastruktur ist eine wichtige Voraussetzung für Wohlstand und freie Entfaltung. Die knappen Gelder für die Infrastruktur sind effizient und ideologiefrei einzusetzen. Die Strasse darf dabei gegenüber der Schiene nicht benachteiligt werden, wie dies in den letzten Jahrzehnten häufig der Fall war. Jeder Verkehrsträger soll die Mittel erhalten, die er einbringt. Umverteilung, Quersubventionierung und Zweckentfremdung sind ebenso zu stoppen wie der Raubzug auf die Automobilisten durch immer neue und höhere Abgaben, Gebühren und Bussen.

Verkehrsnetz vor dem Kollaps

Das enorme Verkehrswachstum der letzten Jahrzehnte stellt unsere Infrastruktur vor grosse Herausforderungen. An vielen Stellen, insbesondere auf der Strasse, ergeben sich Engpässe – es droht der Verkehrsinfarkt. Dies zeigt sich auch in der Zunahme der Stautunden der letzten Jahre auf dem gesamten Strassennetz. Am meisten Staus, Behinderungen und Unfälle gibt es jedoch auf den Hauptachsen, wie die Staubelastung auf dem Nationalstrassennetz zeigt.

Einseitige Verkehrspolitik

Dieser Zustand ist einerseits Folge der von Bundesrat und Parlament verfolgten einseitigen Verkehrspolitik der letzten Jahrzehnte, andererseits aber auch von Wirtschaftswachstum, steigender Mobilität und hoher Zuwanderung. Eine Optimierung der Verkehrsflüsse mittels Verkehrsmanagement-Massnahmen (Benutzung von Pannestreifen, temporäre Geschwindigkeitsreduktionen, zeitlich begrenzte Lastwagen-Überholverbote) kann zwar die Probleme lindern, angesichts der enorm hohen prognostizierten Wachstumsraten ist ein Ausbau der Strasseninfrastruktur jedoch zwingend notwendig.

Engpässe beseitigen

Oberstes Ziel muss sein, mit den vorhandenen Mitteln die wichtigsten Engpässe umgehend zu beseitigen sowie Ausbauten auf dem gesamten Netz vorzunehmen. Strasse und Schiene müssen dabei gleichwertig behandelt werden. Finanzielle Benachteiligungen einzelner Verkehrsträger zugunsten anderer darf es nicht geben. Es gilt einzig das Kriterium der Wirtschaftlichkeit und der Nachfrage der Verkehrsbenützer.

Bisherige Strukturen dienen der Abzockerei

Der wichtigste Grundsatz einer neuen und funktionierenden Verkehrspolitik ist die konsequente Beseitigung von Fehlanreizen und Benach-

teiligungen. So kommt es heute zu systematischen Verzögerungen bei Planung und Ausbau der Infrastruktur. Zudem sind die Finanzierungsmechanismen einseitig und intransparent. Besonders deutlich zeigt sich dies im Bereich der Strassengelder auf Bundesebene. Die Strasse bekommt heute gerade einmal knapp ein Drittel des aus ihrem Bereich über Abgaben und Steuern abgelieferten Geldes.

Bussenterror auf Kosten der Autofahrer

Kein Wunder also, dass der Ausbau der Strasseninfrastruktur stockt, kein Wunder aber auch, dass sich die Autofahrer dadurch zu Recht als finanzielle Milchkuh sehen. Kommt hinzu, dass die Autofahrer durch ein inflationäres Bussenregime regelrecht abgezockt werden. Die dadurch angeblich erhöhte Sicherheit der Strassenbenutzer entpuppt sich angesichts der fest budgetierten Busseneinnahmen als billiger Vorwand. Die Entwicklung über die Jahre zeigt ein stetiges Ansteigen dieser Einnahmen – ein eigentlicher Bussenterror auf Kosten der Autofahrer.

Als wäre dies nicht genug, sind in der Verwaltung weitere Projekte für noch mehr Abgaben und Gebühren im Strassenverkehr geplant: Tunnelgebühren, Mobility-Pricing, höhere Treibstoffabgaben usw. Diesen Raubzug gilt es endlich zu stoppen.

Verkehrspolitik ohne Schikanen

Die Lösung der Verkehrsprobleme bedingt eine Neugestaltung der Verkehrspolitik. Dabei haben der optimale Einsatz der Verkehrsmittel, die Effizienz und die Wirtschaftlichkeit im Vordergrund zu stehen. Dies bedeutet, dass die über Jahre gewachsenen Finanzierungsstrukturen mit Zweckentfremdungen und Quersubventionierungen endlich aufgebrochen und durch transparente und ideologiebefreite Instrumente ersetzt werden. Insgesamt muss die freie Wahl des Verkehrsmittels für die Bürgerinnen und Bürger weiterhin vollumfänglich – das heisst ohne falsche Anreize – gewährleistet sein.

Die Grundsätze einer solchen Verkehrspolitik lassen sich wie folgt zusammenfassen:

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

Effizienter Ausbau

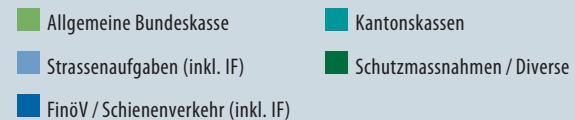
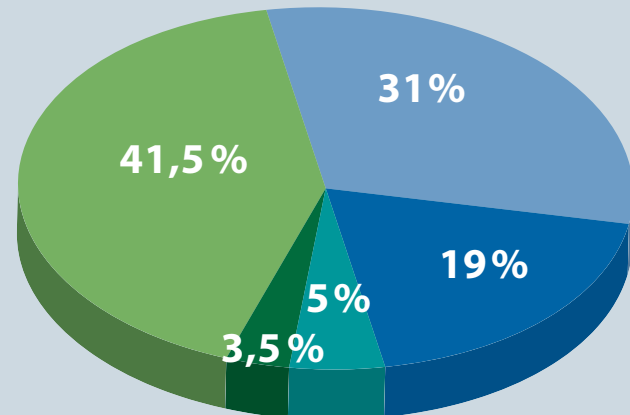
Die Einführung eines solchen Modells führt gegenüber dem heutigen System zu folgenden Verbesserungen:

- Der Ausbau der künftigen Verkehrsinfrastruktur orientiert sich am Prinzip der Wirtschaftlichkeit. Jedes Projekt wird an der Nachfrage und dem Verhältnis zwischen Kosten und Nutzen gemessen. Dazu gehören auch die künftigen Betriebskosten, die heute massiv unterschätzt werden.
- Der Einbezug der Wirtschaftlichkeit führt zwangsläufig zu einer Priorisierung der künftigen Projekte. Dieses Vorgehen hat den Vorteil, dass dem Volk nicht stetig neue Vorhaben versprochen werden, die man angesichts der knappen Finanzen auf später verschieben bzw. ganz aufgeben muss.

Es geht also nicht um ein Ausspielen der einzelnen Verkehrsträger gegeneinander, sondern um die ideale Kombination und Nutzung des vorhandenen Netzes. Die Politik der letzten Jahrzehnte mit einseitiger Förderung des Schienenverkehrs und gleichzeitiger Belastung der anderen Verkehrs-

träger ist deshalb zu stoppen. Nach Meinung der SVP sollen alle Verkehrsträger gemäss ihrer jeweiligen Stärke eingesetzt werden. So tragen sie zur freien Entfaltung der Bürger und zum Erhalt des Wohlstandes bei.

Geplante Verwendung der Strassen- und Autosteuern des Bundes im Jahr 2015 (insgesamt 9,4 Milliarden CHF)



Quelle: strasseschweiz IF: Infrastrukturfonds

STANDPUNKTE

Die SVP

- bekämpft jegliche Benachteiligung von Verkehrsträgern und spricht sich für die freie Wahl des Verkehrsmittels aus;
- fordert den Stopp der Quersubventionierung der Schiene durch Gebühren und Abgaben des Strassenverkehrs;
- wehrt sich gegen den Bussenterror, bei dem nicht die Sicherheit der Bürger, sondern die Einnahmen für den Staat im Vordergrund stehen;
- fordert die Abschaffung der Via sicura-Bestimmungen;
- lehnt höhere oder neue Gebühren und Abgaben im Individualverkehr kategorisch ab und sagt deshalb Nein zu Tunnelgebühren am Gotthard und zu Mobility-Pricing;
- wehrt sich gegen politisch motivierte Erhöhungen der Benzinpreise und gegen immer neue Blechpolizisten, die nur der Abzockerei der Bürger dienen;
- unterstützt die beschleunigte Fertigstellung des Nationalstrassennetzes mit Beseitigung der Engpässe sowie den Bau einer zweiten Strassenröhre am Gotthard;
- verlangt einen höheren Kostendeckungsgrad im Schienenverkehr, verbunden mit einer massvollen Erhöhung der Billettpreise;
- will Transparenz bei den Bau- und Folgekosten von Infrastrukturprojekten durch den Einbezug der Wirtschaftlichkeit als obersten Kriteriums;

STANDPUNKTE

Die SVP

- setzt sich für eine Verbesserung der Rahmenbedingungen der Luftfahrt durch sinnvolle und wirtschaftsfreundliche Massnahmen und Verträge sowie einen Abbau von Auflagen und Regulierungen ein;
- fordert analog zu FABI (Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur) einen Fonds nur für den Strassenverkehr auf Verfassungsstufe;
- fordert die Fertigstellung des Ausbaus des Lötschbergtunnels (zweite Röhre).

VORTEILE +

Das bringt mir

- ✓ als Autofahrer mehr Sicherheit, weniger Stau und keine neuen Steuern und Abgaben;
- ✓ als Bahnfahrer weniger überfüllte Züge;
- ✓ als Transporteur genügend Kapazitäten auf Strasse und Schiene und die Garantie, dass meine Produkte rechtzeitig beim Kunden ankommen;
- ✓ als Angestelltem einer internationalen Firma zuverlässige Verbindungen in die ganze Welt.