

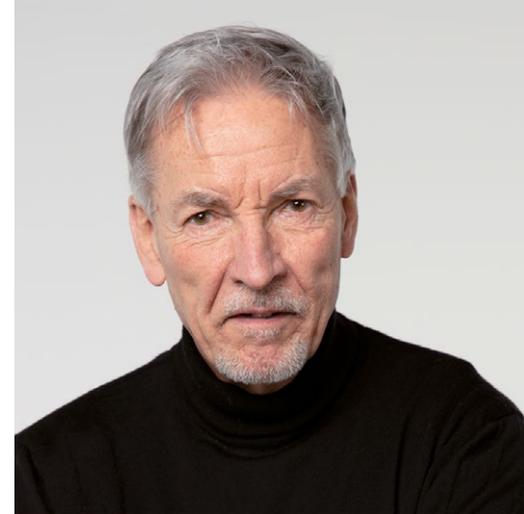
# Verkehr



Nicolas Nikitine  
Sachbuchautor

# Kampf den Staus und Schikanen im Strassenverkehr

**D**ie Mobilität gilt als Motor von Wirtschaft und Handel sowie als Wohlstandsgarantin. Die Verkehrsinfrastruktur ist deshalb nicht nur ein Erfolgsfaktor und Standortvorteil, sondern auch eine Visitenkarte unseres Landes. Permanente Überlastungssituationen auf dem Strassennetz sind ein Armutszeugnis für ein fortschrittliches Land.



“Parkplätze und flüssiger Verkehr sind im Grunde soziale Anliegen. Denn Autos verbinden Menschen und Arbeitsplätze. Gerade für ältere Menschen ist es unabdingbar, dass zum Beispiel vor einem Lebensmittelladen Parkplätze vorhanden sind.”

Seit 2007 wurde die Strasse gegenüber der Schiene vernachlässigt, während jedes Jahr durchschnittlich über 70'000 Menschen (Stand 2007-2018) mehr in die Schweiz eingewandert sind, die unsere Strassen zusätzlich belasteten. Wer so viele Menschen in unserem kleinen Land will, muss ihnen auch die Infrastruktur zur Verfügung stellen. Und das ist beim Strassenverkehr nicht passiert. Resultat: tägliche, lähmende Staus. Den Nationalstrassen wurden seit 2007 nicht einmal die Mittel zugeführt, welche für einen anständigen Unterhalt nötig wären. Das Resultat: Der Gesamtzustand von Fahrbahnen und Belägen verschlechterte sich aufgrund der Mehrbelastung. Das muss sich sofort ändern.

Die Strasse darf gegenüber der Schiene nicht mehr benachteiligt werden. Denn in unseren Nachbarländern ist es genau umgekehrt. Dort basiert der überwiegende Teil des Handels und damit die Wirtschaft fast ausschliesslich auf dem Strassennetz. Die Schweiz droht ihr Geld für die Verkehrsinfrastruktur auf die falsche Karte zu setzen. Denn mit der Elektromobilität und mit selbstfahrenden Fahrzeugen dürfte die Strasse künftig noch zunehmend an Bedeutung gewinnen.

Umverteilung, Quersubventionierung und Zweckentfremdung sind ebenso zu stoppen, wie der Raubzug auf die Automobilisten durch immer neue und höhere Abgaben, Gebühren und überbordende Bussen-Konzepte.

Auch im für die Wirtschaft und den Tourismus existenziellen Luftverkehr gilt es, die Handbremse endlich zu lösen. Die SVP setzt sich deshalb für eine Verbesserung der Rahmenbedingungen der Luftfahrt durch sinnvolle und wirtschaftsfreundliche Massnahmen und Verträge sowie einen Abbau von Auflagen und Regulierungen ein.

### **Verkehrsnetz hinkt hinterher**

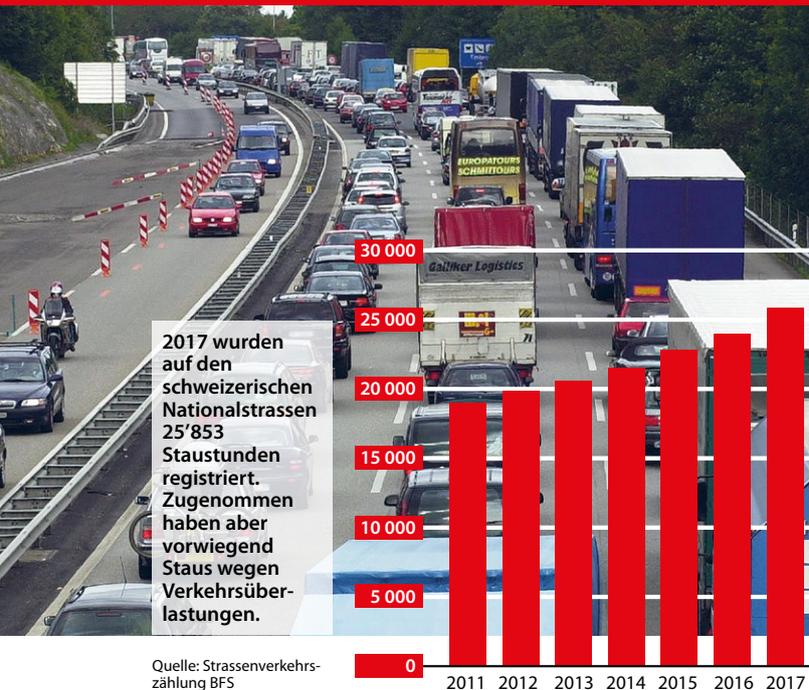
Das enorme Verkehrswachstum der letzten Jahrzehnte stellt unsere Infrastruktur vor grosse Herausforderungen. An vielen Stellen ergeben sich Engpässe. Dies zeigt sich auch in der Zunahme der Staustunden der letzten Jahre auf dem gesamten Strassennetz. Am meisten Staus, Behinderungen und Unfälle gibt es jedoch auf den Hauptachsen. Mittlerweile leiden nicht mehr nur das Gewerbe und die Wirtschaft darunter, sondern auch der Tourismus. Wenn das so weitergeht, wird unser Land grossen Schaden nehmen.

### **Einseitige Verkehrspolitik**

Dieser Zustand ist einerseits die Folge von Wirtschaftswachstum, steigender Mobilität und hoher Zuwanderung. Auf der anderen Seite aber auch von einer Bundesrat und Parlament verfolgten einseitigen Verkehrspolitik. Eine Optimierung der Verkehrsflüsse mittels Verkehrsmanagement-Massnahmen (Benutzung von Pannestreifen, temporäre Geschwindigkeitsreduktionen, Rechtsvorbeifahren, zeitlich begrenzte Lastwagenüberholverbote) kann zwar die Probleme lindern, aber nur vorübergehend. Angesichts der prognostizierten Wachs-

tumsraten kommt niemand mehr an einem weitreichenden Ausbau der Strasseninfrastruktur in der Schweiz vorbei. Denn auch Elektroautos und selbstfahrende Fahrzeuge brauchen Strassen und Parkplätze.

## Zunahme der Stautunden



## Engpässe beseitigen

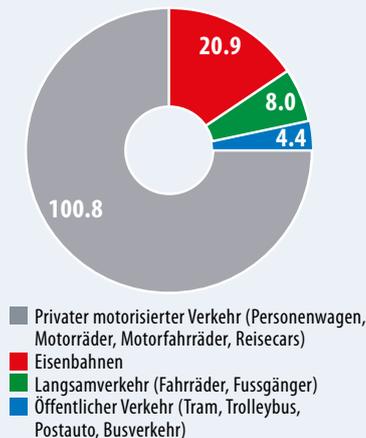
Die Schweizerinnen und Schweizer bezahlen immer mehr fürs Autofahren (Steuern und Abgaben), bekommen aber immer weniger Gegenleistungen. Oberstes Ziel muss sein, mit den vorhandenen Mitteln die wichtigsten Engpässe umgehend zu beseitigen sowie Ausbauten dort vorzunehmen, wo die Belastung am grössten ist. Mit den Fonds FABI (für die Bahn) und NAF (für die Strassen) verfügt der Bund über Mittel dazu. Die SVP setzt sich dafür ein, dass die finanziellen Mittel des NAF für die Strasse richtig priorisiert und nicht im grossen Stil für Agglomerationsverkehr (ÖV- und Fahrradprojekte) abgezweigt werden. Es gilt einzig das Kriterium der Wirtschaftlichkeit, der Dringlichkeit und der Nachfrage der Verkehrsbenützer.

## Bussen- und Gebührenterror auf Kosten der Autofahrer

Die Autofahrer werden in einigen Kantonen durch ein skandalöses Bussenregime regelrecht abgezockt. Die dadurch angeblich erhöhte Sicherheit der Strassenbenutzer entpuppt sich angesichts der fest budgetierten Busseneinnahmen als Vorwand. Die Entwicklung über die Jahre zeigt ein stetiges Ansteigen dieser Einnahmen. Das ist Bussenterror auf Kosten der Autofahrer. Als wäre dies nicht genug, muss sich die SVP ständig gegen neue Abgaben und Gebühren im Strassenverkehr wehren, z.B. Mobility-Pricing, höhere Treibstoffgebühren, Erhöhung des Vignettenpreises, CO<sub>2</sub>-Abgaben usw. Während andere Verkehrsteilnehmende gratis (z.B. Velofahrer) oder stark subventioniert (ÖV-Benutzer) von immer mehr Infrastruktur

## Dreiviertel des Personenverkehrs wird über die Strasse abgewickelt

Geleistete Personenkilometer in Millionen



«Die Musik spielt auf der Strasse.» Dreiviertel der Personenkilometer werden auf der Strasse abgewickelt. Die Schweiz droht ihr Geld auf die falsche Karte «Bahn» zu setzen. Denn mit der Elektromobilität und selbstfahrenden Autos - gepaart mit einer weiteren Bevölkerungszunahme - dürfte die Strasse der mit Abstand wichtigste Verkehrsträger bleiben. Das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) geht in seinen «Verkehrsperspektiven 2040» davon aus, dass selbst in 20 Jahren noch rund 70% der Personenkilometer mit dem motorisierten Individualverkehr, egal wie dieser dann aussieht, zurückgelegt werden.

Quelle: BFS

profitieren können, wird der Autofahrer immer mehr zur Kasse gebeten. Diesen einseitigen Raubzug gegen die Autofahrer gilt es endlich zu stoppen.

## Grössenwahn der SBB stoppen

Milliarden Franken fliessen in den öffentlichen Verkehr. Am meisten profitiert die SBB. Dies hat teure Folgen. Die Personalkosten bei der SBB wuchsen um über 25 Prozent (plus 1 Milliarde Franken) innert nur zehn Jahren (2006-2016). Die Auslastung der Züge ist aber immer noch zu gering. Bei den

Immobilien wird geklotzt. Der SBB-Hauptsitz in Bern oder verschiedene Bahnhofneubauten zeugen davon, dass die SBB den Pfad der Selbstbeschränkung und Bescheidenheit längst verlassen hat. Die Konkurrenzierung Privater durch die SBB, auf dem Immobilienmarkt und in anderen Bereichen ausserhalb des Kernauftrags, ist zu stoppen. Die SVP fordert mehr Konkurrenz auf dem Schweizer Schienennetz, etwa durch Privatbahnen wie die BLS oder SOB, nicht nur für günstigere Ticketpreise, sondern vor allem damit die Betriebskosten der Bahnen endlich vergleichbar werden und unter Druck kommen.

## Grundsätze der SVP-Verkehrspolitik

1. 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.
2. Jede Erhöhung von bestehenden Abgaben und die Einführung von neuen Abgaben sind dem fakultativen Referendum zu unterstellen.
3. Die Rechnungslegung der einzelnen Verkehrsträger ist auf eine transparente und nachvollziehbare Grundlage zu stellen.
4. Die Eigenwirtschaftlichkeit der Verkehrsträger ist zu verbessern. Ziel muss sein, dass sich die Verkehrsträger mittelfristig ohne staatliche Subventionen finanzieren können. Dazu braucht es auch auf der Schiene mehr Wettbewerb.

## Standpunkte

### Die SVP ...

- sagt Nein zu Tunnelgebühren, Mobility-Pricing, CO<sub>2</sub>-Abgaben auf Treibstoff, E-Vignette, Erhöhung des Preises der Autobahnvignette und Erhöhungen der LSVA;
- bekämpft die ständige Übernahme von EU-Recht im Verkehr;
- engagiert sich gegen 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 Verkehrsbussen, bei denen nicht die Sicherheit der Bürger, sondern offensichtlich die Staatseinnahmen im Vordergrund stehen;
- fordert, dass die Auswüchse der «Via sicura»-Bestimmungen korrigiert und die Kriminalisierung der Verkehrsteilnehmer beendet werden;
- kämpft dafür, dass innerorts auf Hauptstrassen und wichtigen Durchfahrtsstrassen generell Tempo 50 gilt;
- ist offen für neue Antriebsarten (Elektro, Gas, Wasserstoff, Hybrid usw.), bekämpft aber deren staatliche Förderung und lehnt Verbote von Benzin- oder Dieselmotoren ab;
- unterstützt neue Mobilitätsformen wie autonom fahrende Autos, Lastwagen und Busse sowie Geschäftsmodelle an der Schnittstelle zwischen Mobilität und Internet;
- lehnt eine Lockerung des bestehenden Kabotageverbots im Güter- und Personentransport auf der Strasse ab;
- will Transparenz bei den Bau- und Folgekosten von Infrastruktur-

projekten durch den Einbezug der Wirtschaftlichkeit als oberstes Kriterium;

- fordert die Fertigstellung des Ausbaus des Lötschberg-Eisenbahntunnels;
- verlangt einen höheren Kostendeckungsgrad im Schienenverkehr;
- fordert eine Beibehaltung der aktuellen Betriebszeiten auf den Schweizer Flughäfen sowie die Bewilligung von massvollen Kapazitätsverbesserungen (Schnellabrollwege, optimierte An- und Abflugverfahren etc.);
- wehrt sich gegen CO<sub>2</sub>-Zuschläge und staatlichen Abgaben auf Flugtickets.

### + Vorteile

#### Das bringt mir:

- ✓ als Autofahrer mehr Sicherheit, weniger Stau, keine neuen Steuern und weniger staatliche Abgaben beim Tanken;
- ✓ als Bahnfahrer weniger überfüllte Züge und eine freie Wahl des Bahnunternehmens;
- ✓ als Transporteur genügend Kapazitäten auf Strasse und Schiene und die Garantie, dass meine Produkte rechtzeitig beim Kunden ankommen;
- ✓ als Tourist die Schweiz geniessen und nicht stundenlang im Stau herumstehen;
- ✓ als Angestelltem einer internationalen Firma zuverlässige Verbindungen in die ganze Welt.