

# So deutlich hat sich schon lange keine Partei mehr für Autofahrer eingesetzt

- Soaktuell.ch; 2019-05-04



**75 Prozent des gesamten Verkehrs in der Schweiz wird über Strassen abgewickelt. Doch Auto-, Lastwagen- und Motorradfahrer werden zunehmend schikaniert, immer dreister zur Kasse gebeten und insgesamt schlechter behandelt als ÖV-Benutzer oder Velofahrer. Als Gegenleistung für ihre Milliardenzahlungen an Bund und Kantone müssen sie Staus, Verkehrsschikanen, Bussen und Parkplatzmangel hinnehmen. Das akzeptiert die SVP nicht mehr. Sie benennt in ihrem neuen Verkehrspapier die Probleme und fordert Massnahmen.**

SVP / red.

Am Freitag präsentierte die SVP im Bundeshaus ein neues 35 Seiten starkes Positionspapier mit dem Titel "Kampf den Staus, Schikanen und höheren Abgaben im Strassenverkehr".

Gute Verkehrsverbindungen sind eine Grundvoraussetzung für eine florierende Wirtschaft. Der wirtschaftliche Erfolg und Wohlstand unseres Landes ist massgeblich in der hohen Mobilität und unserer einst hervorragenden Infrastruktur begründet. Nun ist dieser Wohlstand jedoch akut gefährdet. Dies durch eine kurzsichtige links-grüne Politik, die offene Grenzen und eine Massenzuwanderung will, die aber nicht bereit ist, der stark wachsenden Bevölkerung die nötige Verkehrsinfrastruktur zu geben. Unter den Folgen leiden alle: Auf den Strassen staut sich der Verkehr und in den Zügen stehen die Passagiere.

Zwar sind alle Verkehrswege wichtig. Fakt ist aber, dass in der Schweiz rund 75 Prozent des gesamten Verkehrsaufkommens über die Strasse abgewickelt wird. Im Jahr 2040 sind es gemäss Prognosen des Bundes immer noch 70 Prozent. Doch investiert wurde in den letzten Jahrzehnten vor allem in die Bahn. Die Folge: 2017 wurden auf den schweizerischen Nationalstrassen 25'853 Staustunden registriert. Im Vergleich zu 2009 entspricht dies einer Verdoppelung. Tendenz: steigend!

Für die SVP ist dieser Zustand inakzeptabel. Parteipräsident **Albert Rösti** stellte vor den Medien in Bern drei grundsätzliche verkehrspolitische Probleme fest:

- 1. Die Schweiz vernachlässigt seit Jahrzehnten die Anpassung der Kapazitäten des Strassennetzes an die Realitäten von Bevölkerungszunahme und Mobilitätsbedürfnissen.**
- 2. Die Schweiz setzt immer noch zu einseitig auf die Karte «Bahn», obwohl zur Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung alle Verkehrsträger**

**(Strasse, Schiene, Luft, und Wasser) in einer optimalen Vernetzung zum Ziel führen.**

- 3. Anstatt «freie Fahrt» – als Gegenleistung für all die Steuern, Gebühren und Abgaben – bekommen die Autofahrer zunehmend Staus, Schikanen (30er Zonen, Strassenschikanen, Blitzlicht-Gewitter der Radaranlagen, Abbau von Parkplätzen usw.) und werden abgezockt (Mineralölsteuer, Vignette, drohende CO<sub>2</sub>-Abgabe usw.).**

Bald kann man von Hamburg bis Rom über sechsspurige Autobahnen fahren – nur in der Schweiz zwingen sich täglich durchschnittlich mehr als 130'000 Autos durch die weitgehend vierspurige Autobahn A1 und etwa gleich viele durch die A2. Wenn die Verkehrsinfrastruktur eines Landes an seine Grenzen stösst, ist das immer ein Hinweis darauf, dass das Land entweder die finanziellen Mittel für den Ausbau und Unterhalt nicht bereit stellt, es planerisch die Anpassungen an das Bevölkerungs- und Mobilitätswachstum verschlafen hat oder es schlicht am politischen Willen zum Ausbau fehlt. «Mängel bei der Verkehrsinfrastruktur sind für ein Land wie die Schweiz untragbar», so Röstli.

### **Geld für die Strassen darf nicht weiter in ÖV-Projekte umgeleitet werden**

Für die SVP ist daher das oberste Ziel, mit den vorhandenen Mitteln die wichtigsten Verkehrsengepässe umgehend zu beseitigen sowie Ausbauten dort vorzunehmen, wo die Nachfrage und die Belastung am grössten sind. Mit den Bahn-Fonds FAB1 und dem NAF für die Strassen verfügt der Bund über Mittel dazu. Die SVP achtet darauf, dass insbesondere das Geld für die Strasse auch tatsächlich dort eingesetzt wird und nicht wieder im grossen Stil für ÖV-Projekte in den Agglomerationen versickert. «Es gilt künftig einzig das Kriterium der Wirtschaftlichkeit, der Dringlichkeit und der effektiven Nachfrage durch die Verkehrsbenützer», betont Nationalrat und ASTAG-Zentralpräsident **Adrian Amstutz**.

Weil der Erfolg und die Entwicklung der Wirtschaft im Wesentlichen von einer Steigerung der Effizienz abhängen, sei ein Ausbau im Strassenverkehr unumgänglich, betont auch **Nadja Pieren**, Nationalrätin und Mitglied der parlamentarischen Verkehrskommission (KVF). Sie fordert ein Ende der Abzockerei und Schikanen gegen Autofahrer: «Sie sind der wohl stärkste Wirtschaftsfaktor im Land, der auch den öffentlichen Verkehr massgeblich finanziert. Sie haben Besseres verdient.» Die SVP setzt sich auch dafür ein, dass die individuelle Freiheit, Wohn- und Arbeitsort frei wählen zu können, nicht durch staatliche Bevormundung wie Roadpricing, eine Erhöhung der Benzinpreise oder gar durch ein Verbot von Verbrennungsmotoren beschränkt wird.

**Walter Wobmann**, Nationalrat und Präsident der Föderation der Motorradfahrer der Schweiz (FMS) hielt fest, dass gerade die Motorradfahrer in der Schweiz einen grossen Beitrag zur Lösung der Verkehrs- und Umweltprobleme leisten könnten, wenn man sie denn liesse. Gerade links-grün regierte Städte machen aber das Gegenteil. Anstatt bezahlbare Parkplätze für Motorräder in Arbeitsplatznähe bereit zu stellen, werden Parkplätze aufgehoben und die Motorradfahrer mit Geschwindigkeitsreduktionen, Radaranlagen, 30er-Zonen usw. vergrämt. Da können Sie gleich das Auto nehmen.

### **Auch die Flugverkehrsinfrastruktur stösst an Grenzen**

Wie auf Strassen und Schienen so kämpft auch der Luftverkehr mit Engpässen. Die Zuwachsraten von Flugpassagieren auf den Landesflughäfen und internationale Luftfahrtprognosen sprechen eine deutliche Sprache. So sind etwa beim Flughafen Zürich die Slots in den Spitzenzeiten ausverkauft. Neue Langstreckenverbindungen ab Schweizer Flughäfen können schon heute kaum mehr ins Programm aufgenommen werden. Benachbarte

Grossflughäfen in Frankfurt und München werden baulich erweitert. In der Schweiz herrscht baulicher Stillstand, erklärt **Thomas Hurter**, Nationalrat, Pilot und Präsident des Dachverbandes der Schweizerischen Luft- und Raumfahrt Aerosuisse.

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

### **Vor dem Stau sind alle Autos gleich**

Die SVP bevorzugt keine bestimmte Antriebstechnologie bei Fahrzeugen. Ob diese mit Benzin, Diesel, Strom, Gas, Wasserstoff - oder was auch immer - angetrieben werden, wird letztlich sowieso der Markt entscheiden. Das ist nicht Sache der Politik. Die SVP ist aber gegen staatliche Förderungen bestimmter Technologien. Die Aufgabe der Politik ist es vielmehr, die Infrastruktur für den Verkehr bereit zu stellen. Denn letztlich stehen alle Autofahrer im Stau, haben zu wenig Parkplätze, werden abgezockt und schikaniert – unabhängig davon, ob sie mit Strom oder Benzin unterwegs sind.

Gegenüber soaktuell.ch erklärte Nationalrat Walter Wobmann, die SVP werde in den kommenden Monaten Vorstösse aus dem Positionspapier ableiten und die Verkehrspolitik im Parlament entsprechend prägen.

Das Positionspapier der SVP zur Verkehrspolitik der Schweiz finden Sie im Internet als PDF-Datei über

<https://www.svp.ch/wp-content/uploads/190503-positionspapier-verkehrspolitik-de.pdf>