

# Mehr Verkehr braucht mehr Strassen

## Der ACS setzt sich mit aller Kraft für die Interessen der Automobilisten ein – auch in Bundesbern.

### Für eine qualitativ hochstehende Strasseninfrastruktur

Die Strasse ist und bleibt der wichtigste Verkehrsträger in der Schweiz. Pro Jahr werden über 102 Milliarden Kilometer mit dem Automobil zurückgelegt. Als Verfechter des Individualverkehrs kämpft der ACS deshalb an vorderster Front gegen die zunehmenden Defizite in der Strasseninfrastruktur. Nach Ansicht des ACS ist eine qualitativ gut aufgestellte Infrastruktur für den Wirtschaftsstandort Schweiz ein ganz entscheidender Wettbewerbsfaktor.

Denn immerhin werden nicht weniger als 80 Prozent der gesamten Personenverkehrsleistung in der Schweiz auf dem 70'000 Kilometer umfassenden Strassennetz abgewickelt. Dabei ist ganz zentral, dass die Fahrzeuglenkenden möglichst speditiv von A nach B gelangen und Strassen befahren können, die zeitgemäss ausgebaut sind. Von einer intakten Strasseninfrastruktur profitieren das Gesamtsystem Verkehr, das wirtschaftliche Wachstum und der Wohlstand in unserem Land.

### Für den Kampf gegen die Engpässe

Die grösste verkehrspolitische Herausforderung für die Entscheidungsträger sowie die Interessengruppen ist das kontinuierlich wachsende Verkehrsaufkommen. Studien sagen voraus, dass im Jahr 2030 gegen 500 Kilometer des Nationalstrassennetzes überlastet sein werden. Als unangenehme Folge davon ist eine massive Verschärfung der be-

reits heute grossen Stauproblematik zu erwarten. Laut einer Statistik des Bundesamts für Strassen (ASTRA) gab es 2014 auf den Schweizer Strassen insgesamt über 21'500 Stautunden – das sind so viele wie nie zuvor. Die enormen damit verbundenen Kosten gehen zulasten der Wirtschaft und am Ende auch zulasten der Bevölkerung, denn die zusätzlichen finanziellen Aufwände werden grossmehrheitlich auf die Endverbraucher abgewälzt. Für den ACS ist klar, dass das Strassensystem mittel- und langfristig nur dann funktionieren kann, wenn die Kapazitätsengpässe adäquat beseitigt werden. Vor allem bei den neuralgischen Stellen im Nationalstrassennetz, etwa auf der A1 zwischen Genf, Bern und Zürich, plädiert der ACS schon länger für den Ausbau auf sechs Spuren. Auch die unumgänglichen Ausbauten im Einzugsgebiet der Ballungszentren müssen nun dringend vorgenommen werden. Ebenso am Herzen liegt dem ACS der Kampf gegen die primär politisch motivierte, zunehmende Verbannung des motorisierten Strassenverkehrs aus den Städten. Er fordert eine Rückkehr zu einer vernünftigen Verkehrspolitik im urbanen Umfeld.

### Für eine bedarfs- und verursachergerechte Finanzierung des Strassenbaus

Der ACS steht für folgende wichtige Grundsätze der Verkehrsfinanzierung ein:

#### Verursacherprinzip anwenden

- Jeder Verkehrsträger muss seine Kosten selber finanzieren (Wegkostenrechnung).
- Querfinanzierungen zwischen den Verkehrsträgern werden vermieden.
- Betriebskosten werden vollumfänglich vom Verkehrsbenutzer bzw. -besteller bezahlt.
- Infrastrukturkosten werden durch die öffentliche Hand unter Beteiligung der Verkehrsteilnehmer finanziert.

#### Keine Abgabe ohne Zweckbindung erheben

- Verkehrsabgaben werden ausschliesslich zur Finanzierung von Verkehrskosten verwendet.
- Zweckgebundene Strassengelder sind für Strassenzwecke einzusetzen.
- Es werden keine Lenkungsabgaben, z.B. auf nicht erneuerbaren Energieträgern, erhoben.

#### Keine Steuern auf Vorrat erheben

- Steuern werden nach Massgabe des Finanzbedarfs für den Bau und Betrieb der Strasseninfrastrukturen bemessen.
- Es werden verbindliche Bauprogramme als Grundlage für die Finanzplanung vorgelegt.

#### Ausreichende Finanzierung für bedarfsgerechte Verkehrsinfrastruktur bereitstellen

- Die Funktionstüchtigkeit des ganzen Strassennetzes wird sichergestellt.
- Die Priorität wird auf den reibungslosen Betrieb der Hochleistungsstrassen gesetzt.
- Der Betrieb von Hauptstrassen und wichtigen Durchgangsstrassen muss gewährleistet sein.

- Massnahmen zum Schutz der Anwohner und der Umwelt sind vorzusehen.

Die finanziellen Mittel für den Ausbau und die Instandstellung des Strassennetzes wären durchaus vorhanden. Allerdings reicht der Bund sie unter anderem an den öffentlichen Verkehr statt an die Strasse weiter. Mehr als neun Milliarden Franken bezahlen die Schweizer Automobilisten dem Staat jedes Jahr – mit Mineralölsteuern, Autobahnvignette und Motorfahrzeugsteuern. Von diesen Einnahmen fliessen jedoch etliche Milliarden in den defizitären öffentlichen Verkehr und in die allgemeine Bundeskasse weiter. Nur gut ein Drittel geht zurück in die Strassen.

### Nachbesserung NAF

Der ACS fordert deshalb eine bedarfs- und verursachergerechte Finanzierung – zum Beispiel eine vollständige Zweckbindung der Mineralölsteuer. Auch fordert er endlich die Offenlegung der wahren Kosten-Nutzen-Verhältnisse von Strasse und Schiene. Stattdessen plant der Bundesrat, die Automobilisten noch stärker zu belasten. Auch angesichts der Tatsache, dass diese schon heute für sämtliche Kosten der Strasseninfrastruktur aufkommen, lehnt der ACS den Entwurf des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) ab. Diese Vorlage muss zwingend nachgebessert werden. Die «Milchkuh-Initiative» wäre eine Alternative. In jedem Fall fordert der ACS vom Parlament einen Richtungswechsel in der Schweizer Verkehrspolitik, denn Qualität und Quantität des Strassennetzes müssen im Interesse aller Beteiligten auch für die Zukunft gesichert werden.

### Für den Sanierungstunnel am Gotthard

Einig geht der ACS mit dem Bundesrat bezüglich des Baus einer zweiten Röhre am Gotthard. Der ACS erachtet eine zweite Röhre durch den Gotthard, ohne Kapazitätserweiterung, langfristig als die beste Lösung, weil sie die Aspekte der Verkehrs- und Verbindungssicherheit sowie der Finanzierbarkeit am zweckmässigsten berücksichtigt.

### Die Strasse ist und bleibt der wichtigste Verkehrsträger in der Schweiz.

Um den heutigen Gotthard-Strassentunnel ohne Bau einer zweiten Röhre zu sanieren, müsste die wichtigste Nord-Süd-Verbindung während rund drei Jahren geschlossen werden. Eine solch einschneidende, isolierende Massnahme ist dem Kanton Tessin nicht zumuten und gefährdet die wirtschaftliche Prosperität sowie die nationale Kohäsion nördlich und südlich des Gotthards. Eine zweite Röhre schliesse mögliche Frontal- und Streifkollisionen aus und würde die Zahl von Unfallopfern massiv vermindern.

### Für Korrekturen bei Via Sicura

Der ACS fordert Nachbesserungen am Verkehrssicherheitsprogramm Via Sicura, das 2013 in Kraft trat und gestaffelt in insgesamt drei Tranchen umgesetzt wird. Die Haltung des ACS zu Via Sicura lautet wie folgt:

- Für den ACS hat die Verkehrssicherheit erste Priorität. Er vertritt die Auffassung, dass die aktuelle Gesetzesvorlage Via Sicura die Ziele der Verkehrssicherheit jedoch nicht erreicht.
- Für den ACS werden mit Via Sicura die Interessen der Automobilisten zu wenig berücksichtigt, da darin zum Teil unverhältnismässige Verschärfungen des Strassenverkehrsrechts postuliert werden, die im Ergebnis wirkungslos bleiben.
- Der ACS erachtet die Kriminalisierung der Automobilisten, wie sie mit Via Sicura geschieht, als unnötig und wenig zielführend, weil sie die Automobilisten unter Generalverdacht stellt.
- Bei der Frage des Strafmasses und weiterer Massnahmen gegenüber Rasern gibt es grundsätzlich zwar keinen Spielraum. Die Definition «Raser» muss dennoch überdacht werden, und es muss eine einzelfallgerechte Bestrafung möglich sein, weil das Gesetz sonst zu drakonischen und unverhältnismässigen Strafen führen kann.

### Für eine nachvollziehbare Bussenpraxis

In höchstem Masse störend ist für den ACS auch die Tatsache, dass die immer zahlreicher werdenden Geschwindigkeitskontrollen nicht der Verkehrssicherheit, sondern der Finanzierung der Staatskasse dienen. Inzwischen sind die Busseneinnahmen ein fixer Bestandteil der jährlichen Budgetplanung. Dabei sollte das alleinige Ziel von Tempokontrollen die Verkehrssicherheit sein.