



# Intelligente Mobilität

Unser Massnahmenplan für eine zukunftsorientierte Verkehrspolitik

*Verabschiedet vom Parteipräsidium am 11. Juli 2008*

## 1. Einleitung

Die weltweit wachsende Mobilität stellt uns vor grosse Herausforderungen. Diese sehen wir in den Bereichen der Umweltpolitik, der Sicherheitspolitik, des Wirtschaftswachstums und in den Fragen der Finanzierung. Zurzeit verbraucht der Verkehr am meisten Energie und verursacht am meisten Treibhausgase. Natur- und Umweltschutz und der Kampf gegen die Klimaerwärmung sind zentrale Punkte unserer Verkehrspolitik. Ebenfalls legen wir Akzente auf die Verkehrssicherheit und die Verkehrsberuhigung. Damit kommen wir im Besonderen den Anliegen der Familien und der älteren Menschen entgegen.

Die prognostizierten Wachstumswahlen zeigen grosse Veränderungen: Gemäss diesen könnte bis zum Jahr 2030 der Personenverkehr um bis zu 30% und der Güterverkehr um bis zu 60% anwachsen. Das bedeutet, dass die Mobilität schneller als die Wohnbevölkerung und die Wirtschaft zunimmt. Politik und Wirtschaft sind somit gefordert, weitsichtige Entscheide zu treffen, nachhaltige, nachfragegerechte und zukunftsorientierte Investitionen in die Infrastrukturen zu tätigen, innovative Technologien zu fördern und die Bedürfnisse des Verkehrs mit denjenigen der Raumplanung und der Umwelt zu verknüpfen. Die CVP propagiert Lösungen, die jenseits von Verboten und rigiden Vorschriften liegen und setzt auf neue umweltfreundliche Technologien, fiskalische Anreizsysteme, marktbasierende Instrumente und langfristige Investitionen.

## 2. Grundsätze der CVP

Angesichts dieser Herausforderungen schlagen wir nachhaltige und finanzierbare Lösungen vor.. Folgende Grundsätze stützen diesen Ansatz:

### a. Leistungsstärke

Die CVP will ein leistungsfähiges, zuverlässiges, preiswertes und flächendeckendes Verkehrsnetz. Es soll, einen Mehrwert ergeben für den Wirtschaftsstandort Schweiz und dessen Wettbewerbsfähigkeit.

### b. Nachhaltigkeit

Verkehrspolitik ist dann nachhaltig, wenn sie volks- und betriebswirtschaftlich effizient, rationell, umweltschonend und sozial gerecht ist. Eine nachhaltige Verkehrspolitik soll auf einen langen Zeithorizont ausgelegt sein. Weiter muss sie bei Projektentwicklung, Bau, Finanzierung, Betrieb und Unterhalt finanzielle und gesetzliche Verlässlichkeit garantieren.

Eine nachhaltige Verkehrspolitik, welche die drei Dimensionen der Nachhaltigkeit berücksichtigt:

- ökonomisch: gute und verlässliche Erreichbarkeit;
- ökologisch: sparsamer Einsatz der Energie bei gleichzeitiger Schonung der Umwelt;
- sozial: Grundversorgung und Sicherheit im Verkehr für alle.

### c. Intelligenz

Die räumlichen Verhältnisse in unserem Land lassen es nicht zu, dass wir unsere Verkehrswege ohne Rücksicht auf die Folgen des Landverschleisses ausbauen. Eine intelligente Verkehrspolitik impliziert eine Benutzung der bestehenden Verkehrswege durch innovative Massnahmen. Der Ausbau der Infrastrukturen soll sich nach den Bedürfnissen der Bevölkerung und der Wirtschaft richten und die Umwelt berücksichtigen.

### d. Freiheit

Die CVP ist für die freie Wahl des Verkehrsmittel: Jedes Transportmittel hat seine Legitimität und Aufgabe. Hingegen kann es richtig sein, gewisse Verkehrsmittel durch bestimmte Massnahmen attraktiver zu gestalten, zum Beispiel aus umweltpolitischen Überlegungen.

#### e. Sicherheit

Die CVP will sichere Verkehrsströme. Auch wenn Mobilität ohne jegliche Unfälle letztlich utopisch ist, soll die Zahl der Verkehrstoten so weit wie möglich reduziert werden.

#### f. Internationalität

Die CVP will eine Verkehrspolitik, die im Einklang steht mit der Europäischen Union. Dem Trend zur Liberalisierung des öffentlichen Verkehrs in Europa ist Rechnung zu tragen. Dies jedoch im Gleichschritt mit der EU und nicht in einem vorseilenden Gehorsam. Unsere schweizerischen Transportunternehmen sollen nicht unnötig geschwächt werden. Insbesondere, wenn sich dadurch kein wesentlicher Nutzen für unsere Volkswirtschaft ableiten lässt.

#### g. Innovation und Forschung

Die CVP will die Innovation und die Forschung im Bereich der Mobilität und der Umwelt unterstützen und fördern. Damit kann man die zukünftigen Herausforderungen besser meistern.

### 3. Vorschläge nach Verkehrsträger

#### 3.1 Personenverkehr: öffentlicher Verkehr, Schiene

##### *Ausgangslage*

Der öffentliche Verkehr ist stark gewachsen (um 46% seit 1980). Prognosen gehen von einem noch weit stärkeren Wachstum aus (Prognose ARE 2030: 15 bis 29% für Strasse und Schiene). Obwohl sich der Modalsplit zugunsten des öffentlichen Verkehrs entwickelt hat, bleibt der motorisierte Individualverkehr weiterhin das wichtigste Personenbeförderungsmittel. Die Situation ist besonders in den Agglomerationen unbefriedigend, wo die Züge und S-Bahnen regelmässig voll besetzt und in den Hauptverkehrszeiten sogar überlastet sind.

Dieses Wachstum erfordert ständige Verbesserungen und Anpassungen der Infrastrukturen und der Kapazitäten der verschiedenen Verkehrsträger. Unseres Erachtens soll dieses Wachstum mehrheitlich vom öffentlichen Verkehr bewältigt werden können. Verschiedene Projekte, wie die Bahnreform 2, haben die Situation erheblich verbessert. Der Infrastrukturfonds, der im Jahr 2006 vom Parlament verabschiedet wurde und am 1. Januar 2008 in Kraft getreten ist, ermöglicht unter anderem die Realisierung wichtiger Projekte des öffentlichen Verkehrs in den Agglomerationen (CEVA, Durchmesserlinie, Mendrisio–Varese). Diese Bemühungen müssen in den Agglomerationsprogrammen fortgesetzt werden.

##### *Massnahmen*

1. Rasche Realisierung derjenigen Agglomerationsprojekte auf Schiene und Strasse, welche im Infrastrukturfonds enthalten sind.
2. Die CVP unterstützt die bundesrätliche Vorlage „ZEB“ und die dort enthaltenen dringlichen Projekte. Der Kredit von 5.4 Milliarden Franken (inkl. Ausgleichsmassnahmen für den Regionalverkehr) bildet ein Kernangebot, das sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr Verbesserungen für das Gesamtsystem bringt. Wir wollen dieses Projekt zügig verabschieden und die Mittel zur Realisierung der Projekte in den nächsten Jahren zur Verfügung stellen.
3. Erweiterungsprogramm „ZEB 2“ bis 2010 mit zusätzlichen Finanzierungsquellen, die in den FinÖV-Fonds integriert werden können. Es soll alle wichtigen Projekte umfassen, die den Kriterien der Wirtschaftlichkeit, der Nachhaltigkeit, der Notwendigkeit und der Finanzierbarkeit am besten Rechnung tragen.
4. Die CVP lehnt eine vollumfängliche Privatisierung der SBB ab. Wir könnten uns jedoch eine Teilprivatisierung in gewissen, lohnenden Bereichen vorstellen (mögliche Joint Ventures im Infrastrukturbereich (Unterhalt) oder im Verkehrsbereich (z.B. Güterverkehr)).

5. Vertiefte Prüfung von möglichen Public-Private-Partnership-Projekten, namentlich wenn ein unmittelbarer Nutzen entsteht (z.B. Tunnel).
6. Mehr Wettbewerb zwischen den Betreibern unter der Voraussetzung, dass für alle involvierten Unternehmen die gleichen Konditionen bezüglich ihrer vom Gesetz festgelegten Aufgaben gelten. Es kann nicht angehen, dass dem Systemanbieter SBB nationale Aufgaben übertragen werden, während andere – z.T. ausländische Anbieter – nur die lukrativen Geschäftsfelder besetzen.
7. Schaffung von kombinierten Abonnements und günstigen Angeboten "öV – Freizeit" für Familien. Ziel ist, die Marktposition im Freizeitverkehr zu verbessern. Die Strasse übernimmt noch heute 40% des Freizeitverkehrs.
8. Die Preispolitik der öV-Unternehmen braucht mehr Spielraum. Es muss möglich sein, dass die Verkehrsunternehmen (insbesondere auch diejenigen, welche in öffentlichem Besitz sind), Gewinne generieren können, die es ihnen erlauben, langfristige Wachstumsstrategien zu entwickeln, im Wettbewerb erfolgreich bestehen zu können und ihren sozialen Verpflichtungen nachzukommen (Pensionskassen). Heute steht im Gesetz, dass öffentliche öV-Unternehmer keine Gewinne im Regionalverkehr erwirtschaften sollen. Dies bedeutet gegenüber ausländischen Anbietern Wettbewerbsnachteile.
9. Die CVP fordert eine Wirkungsstudie über die Einführung von differenzierten Preisen von SBB-Fahrkarten je nach Spitzenstunden oder verkehrsschwachen Zeiten.
10. Die Planung von neue Siedlungen und publikumsintensiven Einrichtungen (z.B. Einkaufszentren, Freizeit- und Sportzentren) soll in Rücksichtnahme auf gute öV-Erschliessungen geschehen.

### 3.2 Personenverkehr: Strasse

#### *Ausgangslage*

37 Kilometer pro Tag ist eine Person in der Schweiz durchschnittlich unterwegs, am häufigsten mit dem Auto (55%). Die Prognosen deuten darauf hin, dass der private Verkehr noch für lange Zeit die Haupttransportart bleiben wird trotz höherem Wachstum des öffentlichen Verkehrs.

Die Tendenz neigt auch zu einem höheren Motorisierungsgrad der Bevölkerung (derzeit über 750 PW/1000 Einwohner). Gleichzeitig werden die Autos schwerer, aber auch umweltfreundlicher und sicherer. Forschung und Entwicklung in der Automobiltechnik sind besonders wichtig, wenn man an die knappe Verfügbarkeit der Ressourcen denkt und den Respekt für die Umwelt in die Überlegungen einbezieht.

#### *Massnahmen*

1. Rasche Realisierung derjenigen Agglomerationsprojekte auf Schiene und Strasse, die im Infrastrukturfonds enthalten sind. Das heisst: Fertigstellung des Nationalstrassennetzes und die Beseitigung von chronischen Engpässen.
2. Einführung eines Bonus-Malus-Systems bei der Besteuerung der Fahrzeuge (kantonal und national), um den Kauf von umweltfreundlichen Autos zu fördern. Denkbar ist auch eine Abschaffung der Besteuerung eines Autos der besten Kategorie im ersten Jahr nach dessen Kauf (z. B. Genf).
3. Mehr Park-and-Ride Anlagen, um den Modalsplit und den Verkehrsfluss in der Agglomeration zu verbessern.
4. Viele stauverursachende Verkehrsengpässe – namentlich im Bereich der Nationalstrasse – sind auf Grossbaustellen zurückzuführen. Die CVP fordert vom Bundesrat einen dringlichen Erlass, welcher bei solchen Baustellen einen 24-Stunden-Schichtbetrieb ermöglichen würde (Ausnahmebestimmung im Arbeitsrecht).
5. Wiedereinführung der Freiheitsstrafe für Raser.

6. Förderung von Innovationen in der Grundlagenforschung wie auch in der angewandten Forschung im Bereich der Automobiltechnik. Dazu ist die Zusammenarbeit zwischen den Hochschulen und der Privatwirtschaft zu fördern.
7. Rechtzeitige Einführung der Infrastrukturen für Elektroautos.
8. Intensivierung von Fahrgemeinschaftsbörsen im Grossstadtbereich und in Firmen. Zu viele Menschen reisen allein, und dies gleichzeitig in dieselbe Richtung.
9. Anpassung der Preise für Dieselmotoren an diejenigen des Benzins. Dies soll parallel zur Einführung der EURO-5-Norm geschehen.
10. Wir fordern die Einführung von Abgasklebern für Motorräder ab 50ccm (analog zu Personwagen und LKWs).

### 3.3 Langsamverkehr

#### *Ausgangslage*

Der Langsamverkehr (Fahrrad, zu Fuss) ist ein wichtiger Aspekt der Mobilität: Der Fuss- und Veloverkehr hat grosses Potential, den motorisierten Individualverkehr zu entlasten. Etwa 30% aller Autofahrten sind kürzer als 3 km. Breitere Velowege, genügend Veloparkplätze, verstärkte Sicherheit fördern den Langsamverkehr.

Der Langsamverkehr soll mehr Gewicht erhalten und eine grössere Rolle in den Mobilitätsüberlegungen, vor allem auf der Ebene der Gemeinden, spielen. Der Fuss- und Veloverkehr soll optimiert werden durch die Schaffung von besseren Rahmenbedingungen. Initiativen wie "Suisse mobile", "bike to work" sind zu fördern. Die touristischen Aktivitäten müssen stärker von Angeboten im Bereich des Langsamverkehrs profitieren, wie z.B. der Besuch von Städten mit Velo.

#### *Massnahmen*

1. Einführung von Projekten wie Velib' (Paris) in den grossen Städten, welche für die Benutzung des Fahrrads sehr kundenfreundlich und flexibel ausgestaltet sind. So wäre es möglich, einen Weg, den Hinweg beispielsweise, mit dem Velo zu leisten und den anderen mit einem öffentlichen Verkehrsmittel.
2. Einrichtung ausreichender Parkmöglichkeiten für Fahrräder in den Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs (Bahnhöfe, Einkaufszentren, Einkaufsstrassen, Stadtzentren, usw.).
3. Förderung von Velowegen und deren systematische Integration bei der Verkehrsplanung.
4. Öffnung der Einbahnstrassen für Fahrräder, wenn Tempolimiten und eine bauliche Verkehrsberuhigung dies zulassen.
5. Die CVP fordert mehr Velo-Parkmöglichkeiten in den Schulen und mehr Initiative und Anreize schaffen, dass die Kinder vermehrt das Velo benutzen oder zu Fuss zur Schule kommen.
6. Mehr Velotransportplätze in den Zügen, sowie velofreundlichere Preise. Auf kürzeren Strecken zahlt man oft mehr fürs Velo als für den Fahrer.

### 3.4 Güterverkehr

#### *Ausgangslage*

Die Verlagerungspolitik ist die Grundlage der schweizerischen Güterverkehrspolitik, zumindest auf der Nord-Süd-Achse. Das Ziel der Alpeninitiative von maximal 650'000 die Alpen durchquerenden Lastwagen pro Jahr bis 2009 werden wir vermutlich nicht einhalten können. Umso wichtiger ist es jetzt, alles zu unternehmen, um diesem Ziel möglichst nahe zu kommen und die Mittel dazu zu bestimmen. Die Eröffnung des Gotthard-Basis-Tunnels ist ein wichtiger Schritt, weitere Massnahmen sind jedoch vonnöten.

Bis zum Jahr 2000 ist die Zahl der alpenquerenden Lastwagen pro Jahr gestiegen, während die Bahn stetig Anteile am Güterverkehr zugunsten der Strasse verloren hat. Seit dem Jahr 2000

und der Einführung von Massnahmen in der Schweiz hat sich diese Tendenz gewendet. Im Jahr 2007 ist der Anteil der Bahn jedoch im Vergleich mit dem Vorjahr um 2 Prozentpunkte auf 64% gesunken. Der Modalsplit liegt aktuell bei 64% für die Schiene gegenüber 36% für die Strasse. Der Schienenanteil ist der grösste in Europa.

Der Bericht des Bundesamts für Raumentwicklung<sup>1</sup> sieht bis 2030 eine starke Erhöhung der gesamten Güterverkehrsleistungen auf Strasse und Schiene vor (+32% bis +78%). Die Schiene sollte ihren Marktanteil stärken können.

#### *Massnahmen*

1. Die CVP verlangt vom Bundesrat eine Analyse des Güterverkehrs, welche die beiden Optionen „eigenes Trasse“ und „spezielle und fixe Abfahrtszeiten (Taktfahrplan im Güterverkehr)“ beinhalten. Dies so schnell wie möglich.
2. Die CVP fordert eine Änderung des Trassenpreissystems welches marktwirtschaftliche Anreize schaffen und zu einer besseren Ausnutzung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur führen würde. Das Trassenpreisberechnungssystem hat den Grundsätzen der Einfachheit und der Transparenz zu genügen (ETH-Studie 2007). Die neue Preisgestaltung soll zum Beispiel erlauben, dass langsam fahrende Güterzüge, welche auf einer alten und weniger genutzten Strecke verkehren, weniger bezahlen.
3. Die CVP setzt sich für die Verlagerung des Transitverkehrs von der Strasse auf die Schiene und somit für das Erreichen der Ziele der Alpeninitiative ein: Die Alpentransitbörse ist mit unseren europäischen Partnern auszuhandeln. Dazu verlangt die CVP vom Bundesrat eine Förderung der Verlagerungspolitik auf europäischer Ebene, damit mehr Länder dieses Ziel verfolgen.
4. Die Machbarkeit und die Folgen einer Teilprivatisierung des Unternehmens SBB Cargo sind zu prüfen, wobei SBB Cargo als Systemanbieter bestehen bleiben soll. Dabei ist abzuwägen, inwiefern sich ein Joint Venture mit einem ausländischen Güterverkehrsunternehmen oder mit dem schweizerischen Transportgewerbe als lohnend erweist, auch für die Randregionen.
5. Die Öffnung des Bahnmarktes muss so vorangetrieben werden, dass die Mitbewerber den gleichen gesetzlichen Bedingungen unterworfen sind. Einen vorauseilender „Gehorsam gegenüber der EU“, der unsere Unternehmen benachteiligt, lehnt die CVP ab.
6. Der Bund als Aktionär soll sich nur an einer Bahnbetreiberin beteiligen. Der Bund sorgt dafür, dass die gesamte Normalspur-Infrastruktur aus einer Hand (öffentliche nationale Gesellschaft oder SBB) betrieben wird.
7. Auf den Zulaufstrecken zur NEAT müssen die Kapazitäten rechtzeitig und weiter erhöht werden (ZEB Erweiterungsoption).
8. Bei der staatlich unterstützten Förderung des Güterverkehrs sind diejenigen Bereiche zu fördern, die einen hohen Verlagerungseffekt erzielen. Dabei ist bis zur Eröffnung des Gotthardbasistunnels zu achten, dass die Bahnen konkurrenzfähig bleiben und keine Rückverlagerung auf die Strasse erfolgt. Diesbezüglich gilt es, primär verkehrstechnische und betriebswirtschaftliche Elemente zu nutzen. Mit gezielter staatlicher Stützung muss der öffentliche Güterverkehr dort unterstützt werden, wo der Gütertransport aus volkswirtschaftlicher und umweltrelevanter Sicht auf der Schiene erfolgen soll.

### **3.5 Luftverkehr**

#### *Ausgangslage*

Der Luftverkehr ist eine der Säulen der gesamten schweizerischen Verkehrspolitik. Er ist von grosser wirtschaftlicher Bedeutung. In ihrem Bericht über den Welthandel 2005 hebt die WTO die wachsende Bedeutung des Luftverkehrs im internationalen Handel hervor. Da die Schweiz in

---

<sup>1</sup> Perspektiven des schweizerischen Güterverkehrs bis 2030

vollem Umfang am weltweiten Handel teilnimmt, ist sie auf einen wettbewerbsfähigen Luftverkehr angewiesen.

Die Luftfahrt ist sowohl ein Element der Aussenwirtschaftspolitik als auch ein zentraler Standortfaktor. 30% der exportierten Waren verlassen die Schweiz per Flugzeug, viele Unternehmen sind vom Luftverkehr abhängig. Die Schweiz ist als internationaler Standort und als Tourismusland auf gute Flugverbindungen zu den europäischen und globalen Zentren angewiesen. Die Luftfahrt ist eine Voraussetzung für die Teilnahme am internationalen Wirtschaftswachstum. Vom Standpunkt der Sicherheit her gesehen, ist eine enge Zusammenarbeit mit den europäischen Ländern zu gewährleisten.

### *Massnahmen*

1. Als prioritär benennt die CVP einen hoch stehenden Sicherheitsstandard und eine optimale Anbindung des Landes auf europäischer und interkontinentaler Ebene.
2. Bestmögliche Reduktion der Umweltbelastung durch den Luftverkehr. Lärm- und Schadstoffemissionen rund um die Flugplätze müssen auf nationaler und kantonaler Ebene angegangen werden. Die Reduktion des CO<sub>2</sub> Ausstosses und die Probleme des „global warmings“ müssen weltweit angegangen werden. Die Umweltprobleme sind mit einer umfassenden Strategie zu lösen. Diese Strategie beinhaltet den technologischen Fortschritt, optimierte Verfahren, Abläufe und Infrastrukturen und ökonomische Massnahmen. Hinsichtlich der ökonomischen Massnahmen stehen für die CVP marktbasierende Lösungen (z.B. European Train System), sowie Anreizsysteme (Lenkungsabgaben) im Vordergrund.
3. Die Landesflughäfen müssen sich nachfrageorientiert entwickeln. Ausnahmen von diesem Grundsatz müssen jedoch aufgrund von Nachhaltigkeitsüberlegungen möglich sein.
4. Die CVP ist der Auffassung, dass das Angebot an konkreten Flugverbindungen durch das freie Spiel der Marktkräfte bestimmt werden muss. Aufgabe des Bundes ist es, dazu optimale Rahmenbedingungen zu schaffen.
5. Die CVP fordert, dass die Schweiz aktiv am Single European Sky mitmacht. Der Luftraum muss künftig nach betrieblichen Kriterien strukturiert werden und nicht mehr entlang von nationalen Grenzen.
6. Die Schweizer Flughäfen sollen attraktive direkte Verbindungen zu den wirtschaftlich wichtigen Destinationen der Welt anbieten können. In diesem Zusammenhang kommt einem wettbewerbsfähigen „Homecarrier“ ab einem Schweizer Landesflughafen eine wichtige Rolle zu.
7. Die CVP Schweiz setzt sich auf internationaler Ebene dafür ein, dass die heute bestehenden Privilegien der Besteuerung von Flugtreibstoffen aufgehoben werden.
8. Die CVP verlangt, dass sich die Schweiz auf internationaler Ebene für eine Harmonisierung der Umweltschutzmassnahmen im Luftverkehr einsetzt.
9. Die Ausgestaltung des künftigen Betriebes des Flughafens Zürich hat im Rahmen des zurzeit laufenden SIL-Prozesses zu erfolgen.
10. Die CVP unterstützt die Bemühungen der Flughäfen, sich mit Private-Public-Partnership-Projekten weiterzuentwickeln (z.B. Genf).