

Jahres-Medienkonferenz 2025

Für eine ambitionierte Verkehrspolitik

Referat von David Raedler, Co-Präsident VCS Schweiz

Es gilt das gesprochene Wort.

Das Signal, welches die Stimmenden mit dem NEIN zum Autobahn-Ausbau ausgesendet haben, ist klar: Sie wollen weg von einer Mobilitätsvision, die sich auf das Auto konzentriert. Die Bevölkerung weigert sich, sich ineffiziente und teure Projekte aufzwingen zu lassen, die der Natur, der Biodiversität und der Landschaft schaden. Vor diesem Hintergrund wird der VCS mit Engagement dafür sorgen, dass die Botschaft der Stimmenden gehört wird und konkrete Massnahmen zugunsten einer nachhaltigen Mobilität die Folge sind.

Dieses Engagement ist unter finanziellen Gesichtspunkten besonders wichtig. Die vom Bundesrat geplanten Sparmassnahmen dürfen die erforderliche Verkehrswende nicht gefährden. Dennoch scheint der Bundesrat deren Notwendigkeit noch immer zu leugnen. Das Parlament zeigte sich in den Budgetdiskussionen im Dezember gegenüber den geplanten Kürzungen für den öffentlichen Verkehr zumindest skeptisch. Der Nationalrat betonte mehrfach, dass Budgetkürzungen für den regionalen Personenverkehr nicht möglich seien. Der Bundesrat will aber den Deckungsgrad für die Kosten des öffentlichen Verkehrs anpassen und bestimmte Strecken, insbesondere in ländlichen Regionen, streichen. Dieses Vorgehen, mit dem 60 Millionen Schweizer Franken eingespart werden sollen, widerspricht dem politischen Konsens, der bislang hinsichtlich des öffentlichen Verkehrsnetzes galt. Man wollte sicherstellen, dass alle – unabhängig des Wohnorts – eine möglichst gute Verkehrsanbindung zur Verfügung zu haben. Die angestrebten Kürzungen bedeuteten den Tod von wichtigen Verbindungen, vor allem in ländlichen Gebieten oder Bergregionen. Der Kanton Waadt, aus dem ich komme, ist ein gutes Beispiel: Verbindungen wie die MBC (Morges – Bière – Cossonay) oder von Yverdon-les-Bains nach Sainte-Croix wären gefährdet. Ebenso Buslinien, die viele Dörfer mit den städtischen Zentren verbinden.

Der VCS lehnt diesen Vorschlag entschieden ab. Er ist unsinnig – besonders in einer Zeit, in der ein Ausbau des öffentlichen Verkehrs für eine Optimierung des Modalsplits notwendig ist. Angesichts des Angriffs auf unser öffentliches Verkehrssystem und die Erreichbarkeit der Regionen ist davon auszugehen, dass sich viele Kantons- und Gemeindebehörden sowie Bürgerinnen und Bürger unserem Widerstand anschliessen werden.

Der Bundesrat darf die öffentlichen Verkehrsmittel im Rahmen seines Entlastungsprogramms nicht opfern. Die Kosteneinsparungen müssen auf der Strasse und beim Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds (NAF) realisiert werden. Hierzu ist anzumerken, dass die Gaillard-Gruppe – bereits vor der Abstimmung über die Autobahnprojekte – jährliche Kürzungen in Höhe von CHF 117 Millionen in diesem Fonds vorgesehen hatte. Weil dieser nämlich ausreichend dotiert war, um die Realisierung der geplanten Grossprojekte zu gewährleisten. Gleichzeitig schlug die gleiche Gruppe jedoch jährliche Kürzungen von CHF 200 Millionen im ÖV-Fonds vor. Es ist nicht hinnehmbar, dass auf diese Weise mehr bei der Schiene als bei der Strasse gekürzt wird.

VCS Verkehrs-Club der Schweiz

Aarberggasse 61, Postfach, 3001 Bern
Tel. 031 328 58 58, IBAN CH48 0900 0000 4900 1651 0
www.verkehrsclub.ch, vcs@verkehrsclub.ch

Mit dem Nein zum Autobahn-Ausbau am 24. November sendeten die Stimmenden eine klare Botschaft an die Adresse des Bundesrats: Es will nicht 5 Milliarden für Autobahnausbauten ausgeben, die nicht funktionieren. Statt den Ausbau des Strassennetzes zu finanzieren, muss der NAF-Fonds vielmehr den Unterhalt der bestehenden Infrastrukturen und die Finanzierung von Agglomerationsprogrammen ermöglichen.

Unter dem Aspekt der Entwicklung der Finanzierung des NAF arbeitet der Bundesrat an einer Reform. Mit der fortschreitenden Elektrifizierung des Fahrzeugbestands der Schweiz gehen die Einnahmen aus der Mineralölsteuer und deren Überschuss, welche den Fonds teilweise speisen, tendenziell zurück. Um dem entgegenzuwirken, fordert Albert Rösti eine Steuer für Elektroautos, denn diese werden derzeit nur bei der Einfuhr besteuert.

Der VCS sieht die Beteiligung der Autofahrerinnen und -fahrer an der Finanzierung der Infrastrukturen positiv. Dennoch ist es notwendig, dass diese Änderung auf pragmatische Weise umgesetzt wird. Elektroautos sollten einer moderaten und progressiven Steuer unterliegen. Diese soll direkt von den Fortschritten bei der Elektrifizierung des Fahrzeugbestands abhängen. In einer Zeit, in der die Schweiz mehr denn je den notwendigen Wandel in der Verkehrspolitik herbeiführen muss, um das Ziel Netto-Null-Emissionen im Jahr 2050 zu erreichen, darf eine neue Steuer jene Autofahrerinnen und -fahrer nicht bremsen, die auf ein umweltfreundlicheres Modell umsteigen möchten.

In Bezug auf die Agglomerationsprogramme erwartet der VCS vom Bundesrat eine stärkere Zweckbindung der Mittel für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs, des Veloverkehrs und der Infrastruktur für Zufussgehende. Nachdem der Autobahn-Ausbau an der Urne abgelehnt wurde, erwartet die Bevölkerung Antworten, um den Verkehr und die damit einhergehenden Belästigungen in den Dörfern zu verringern. Damit Personen, welche die Autobahn nutzen, auch zuverlässig in die Stadtzentren gelangen können, muss ein grösserer Teil der Mittel für Agglomerationsprogramme ausgegeben werden. Diese entlasten die Innerortsstrassen, indem sie unter anderem wichtige Verbindungen zwischen den Autobahnen und den Stadtzentren anbieten. Aktuell werden ungefähr 11 % des NAF für die Agglomerationsprogramme verwendet – wir fordern 20 %.

Agglomerationsprogramme bieten echte Lösungen für die Mobilitätsprobleme des Alltags. Das Tram ist ein konkretes Beispiel: In den Stadtzentren bietet es insbesondere für Pendlerinnen und Pendlern eine effiziente Alternative zum Auto. Die Verringerung des Verkehrs bringt einen beträchtlichen Nutzen für die Lebensqualität der Anwohnerinnen und Anwohner. Konkret wünscht sich der VCS, dass der Bund stärker zur Finanzierung von neuen Tramlinien beiträgt. Während er derzeit 100 % der Investitionen in das Bahnnetz finanziert, beteiligt er sich in der Regel nur zu 30 bis 45 % an den Tramprojekten. Wir fordern mindestens 70 %.

Zusammenfassend erwartet der VCS vom Bundesrat, dass er endlich die Notwendigkeit von grossen Investitionen in den öffentlichen Verkehr und in die Agglomerationsprogramme erkennt. Die Qualität der heutigen Strassen- und Schieneninfrastruktur muss erhalten bleiben und die Wende hin zu einer Mobilität mit Zukunft muss gewährleistet werden.