

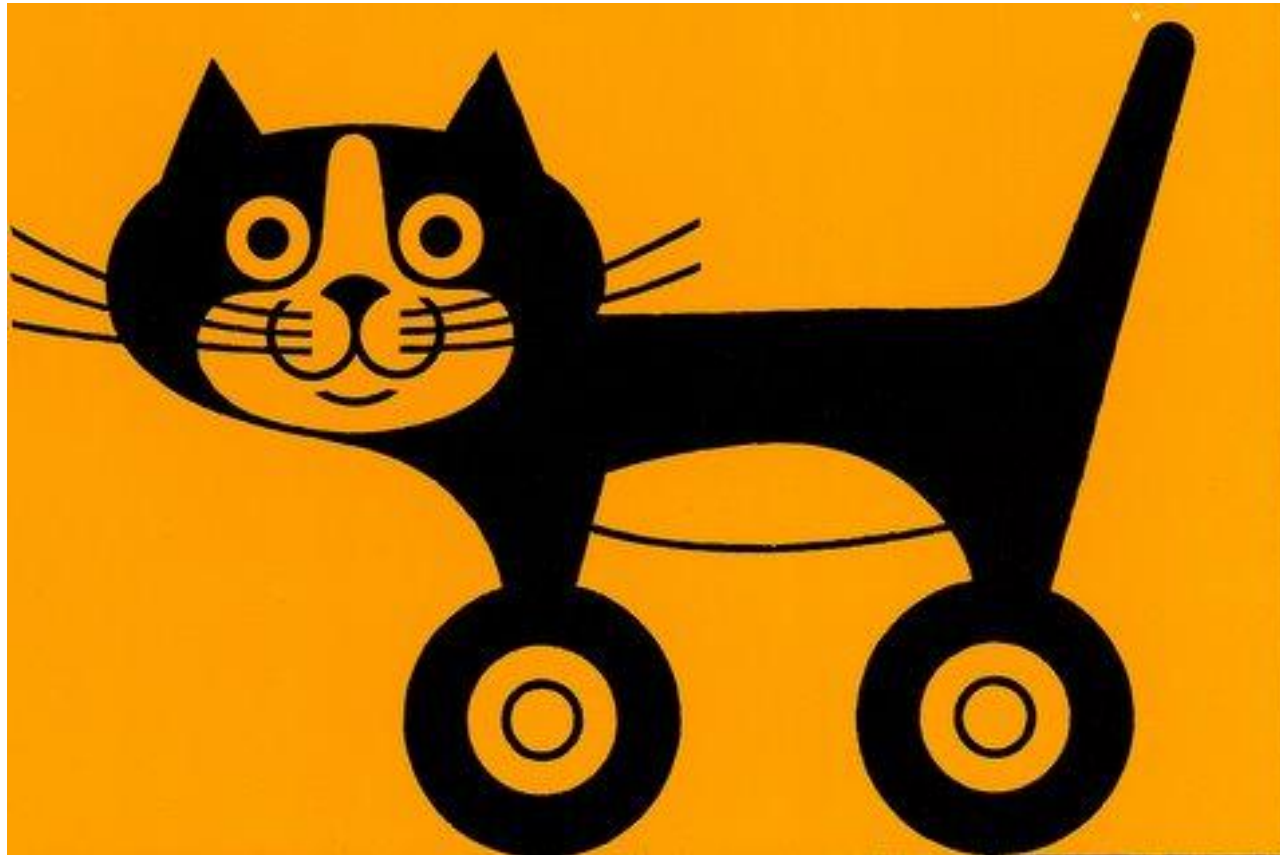


Der Strassenverkehr im Dienst von Wirtschaft und Gesellschaft

64. ordentliche Mitgliederversammlung
von **strasseschweiz** – Verband des Strassenverkehrs FRS

16. Juni 2009

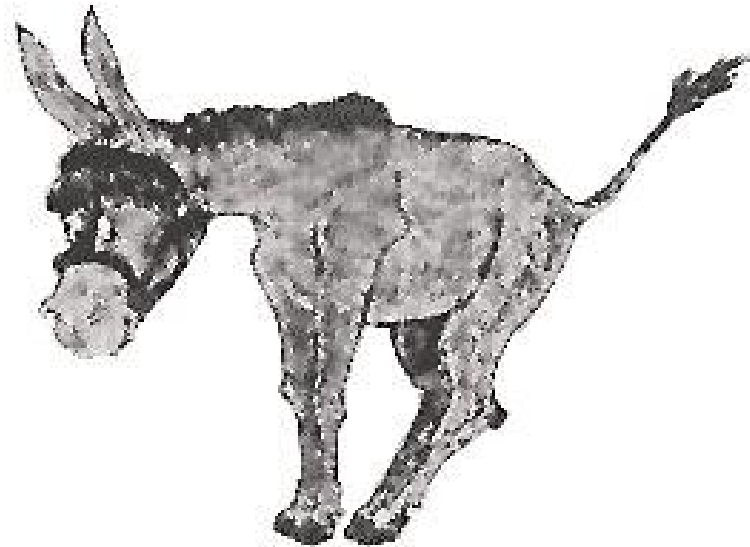
Es war einmal...



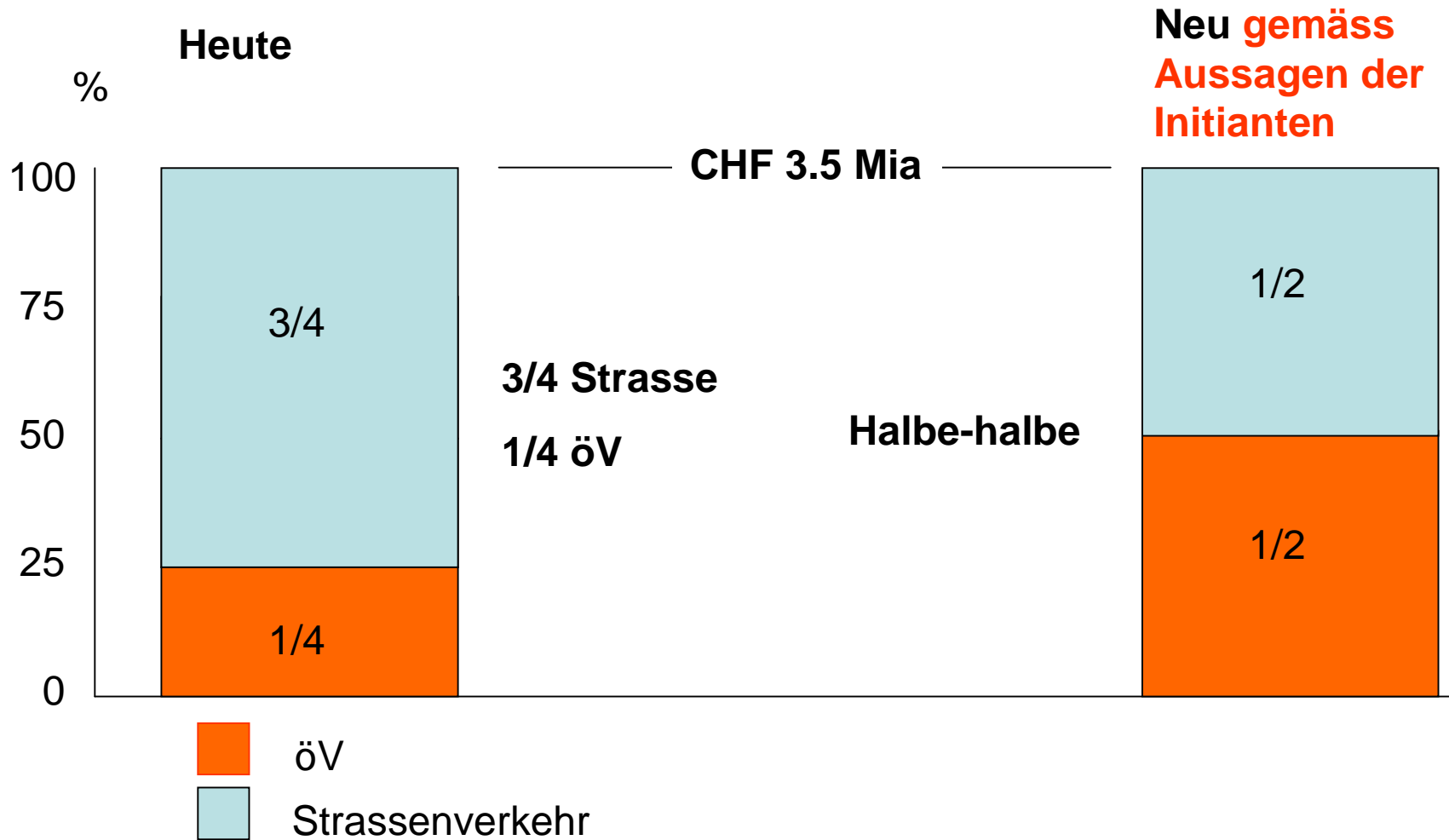
Goldesel Strassenverkehr



Goldesel Strassenverkehr



Verteilung Mineralölsteuermittel (zweckgebundener Teil)



Verteilung Mineralölsteuermittel (zweckgebundener Teil)

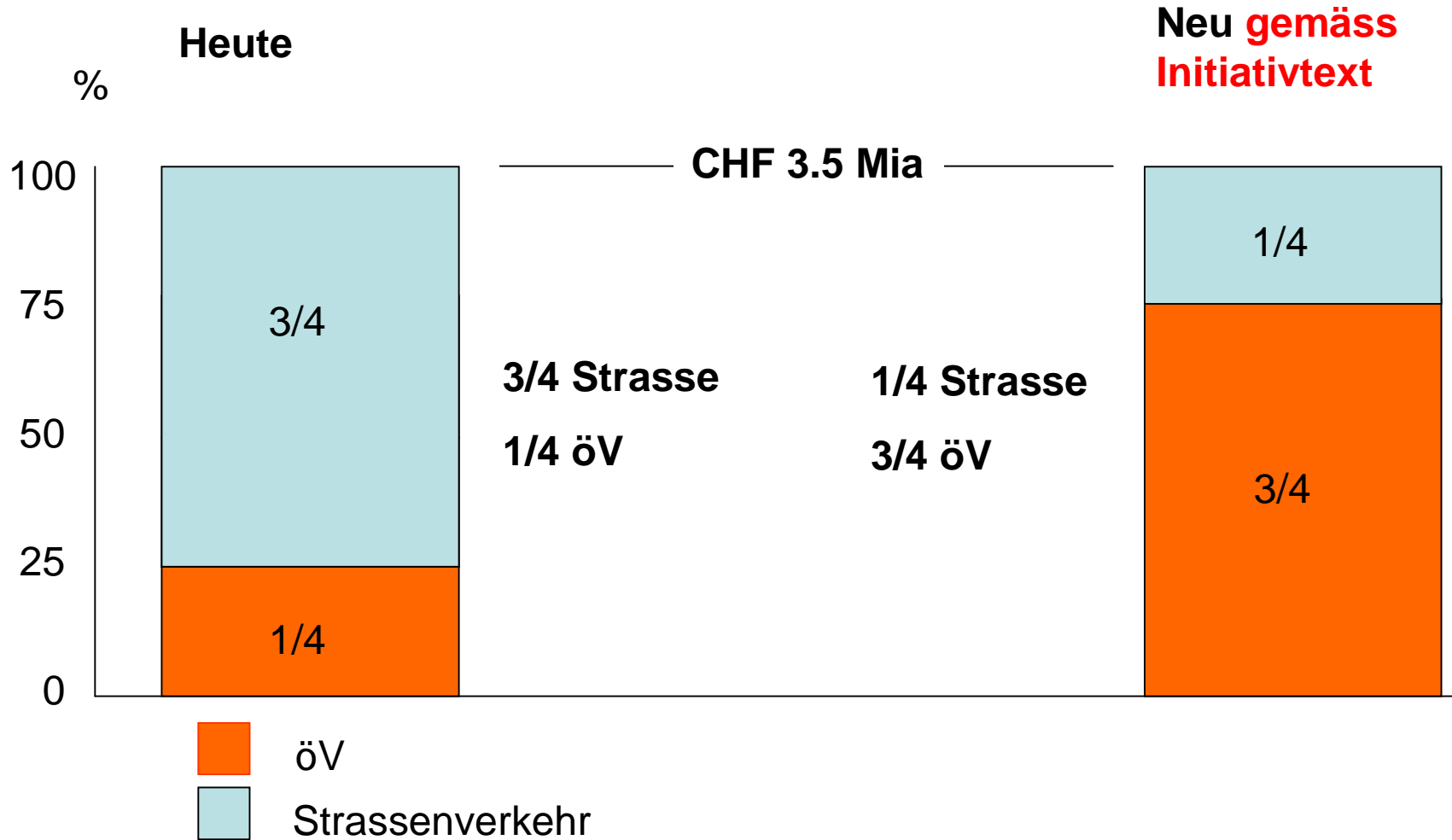


Abb. 3 (Quelle: strasseschweiz)

Verteilung der Strassengelder im Jahr 2008

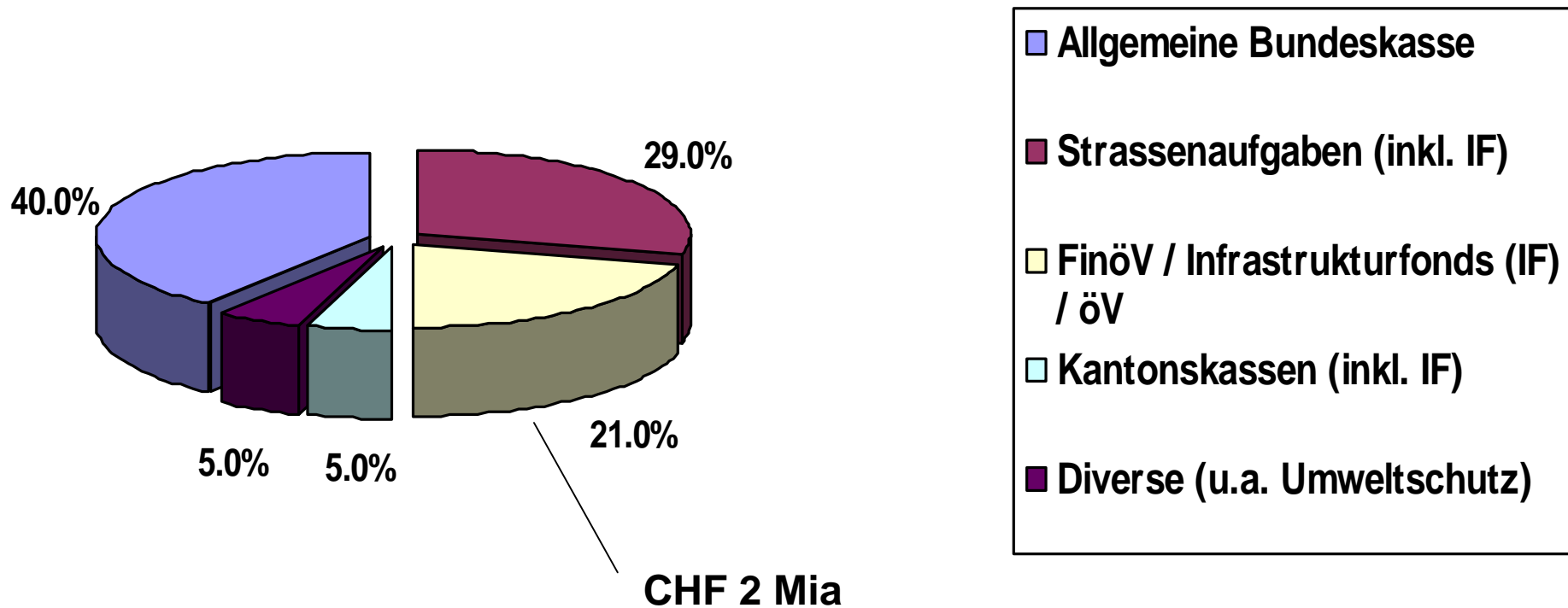


Abb. 4 (Quelle: EFD / strasseschweiz)

Missverhältnis der Infrastrukturinvestitionen

in Franken pro 100
Leistungskilometer

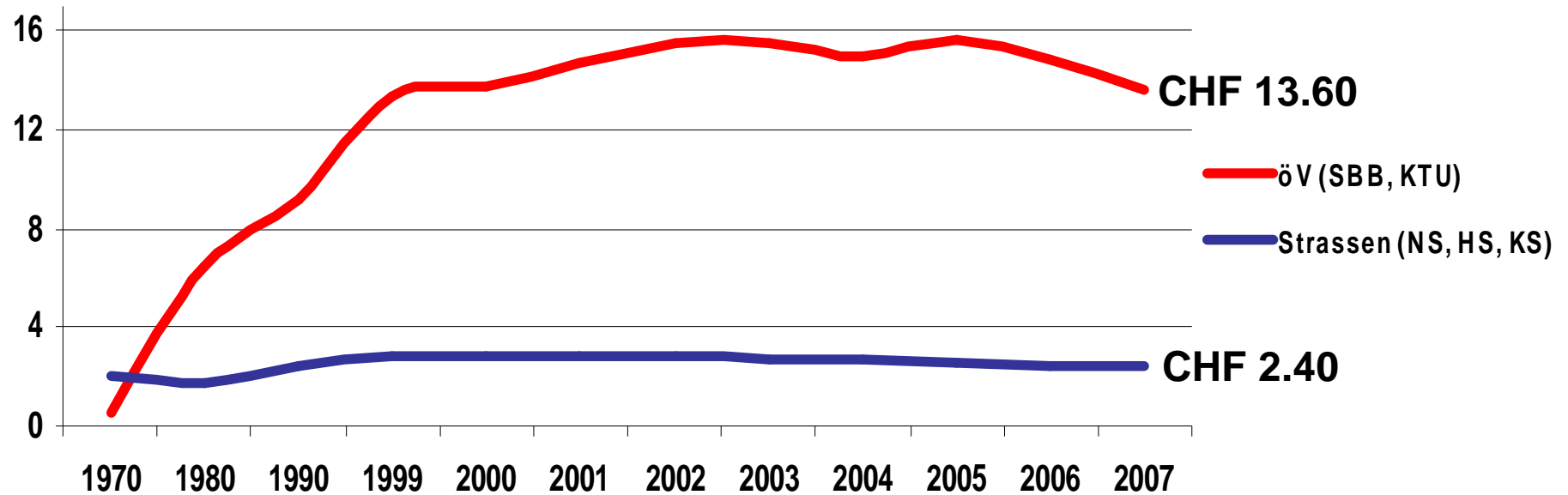


Abb. 5 Quelle: EFD / Litra-Verkehrszahlen `08

Modalsplit nach Leistungskilometern

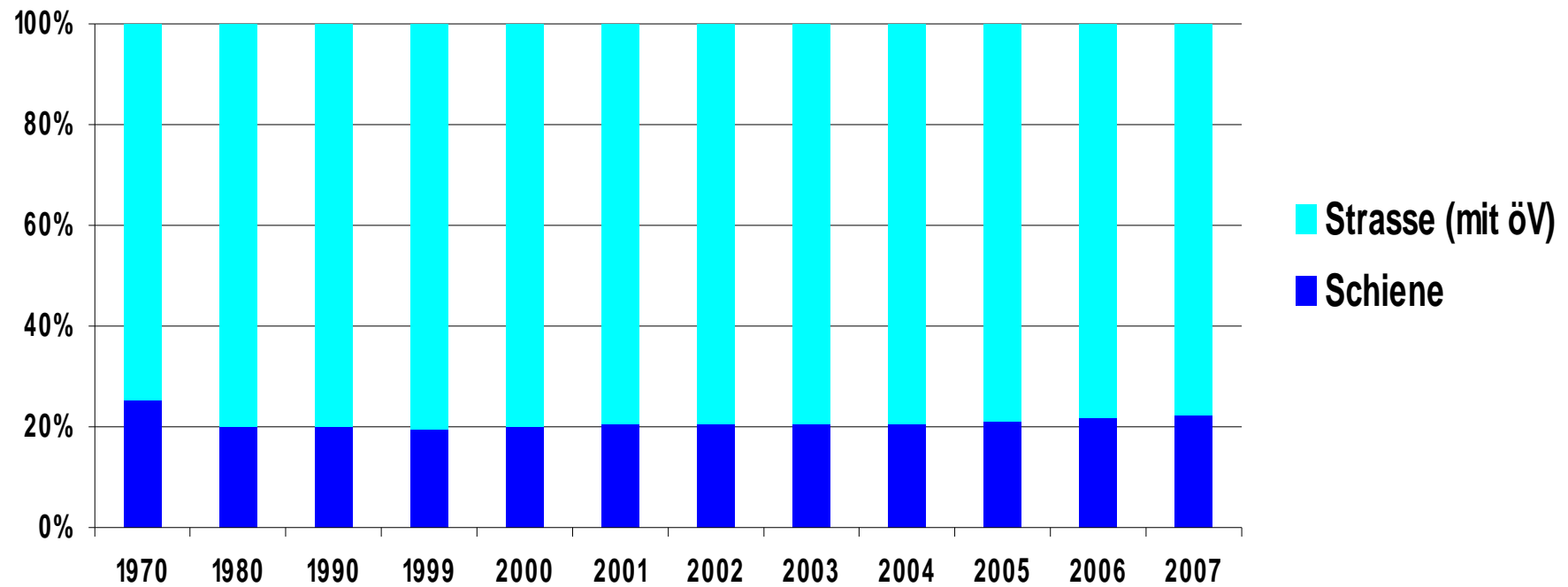


Abb. 6 (Quelle: Litra-Verkehrszahlen `08)

Strassenverkehr mit Überdeckung

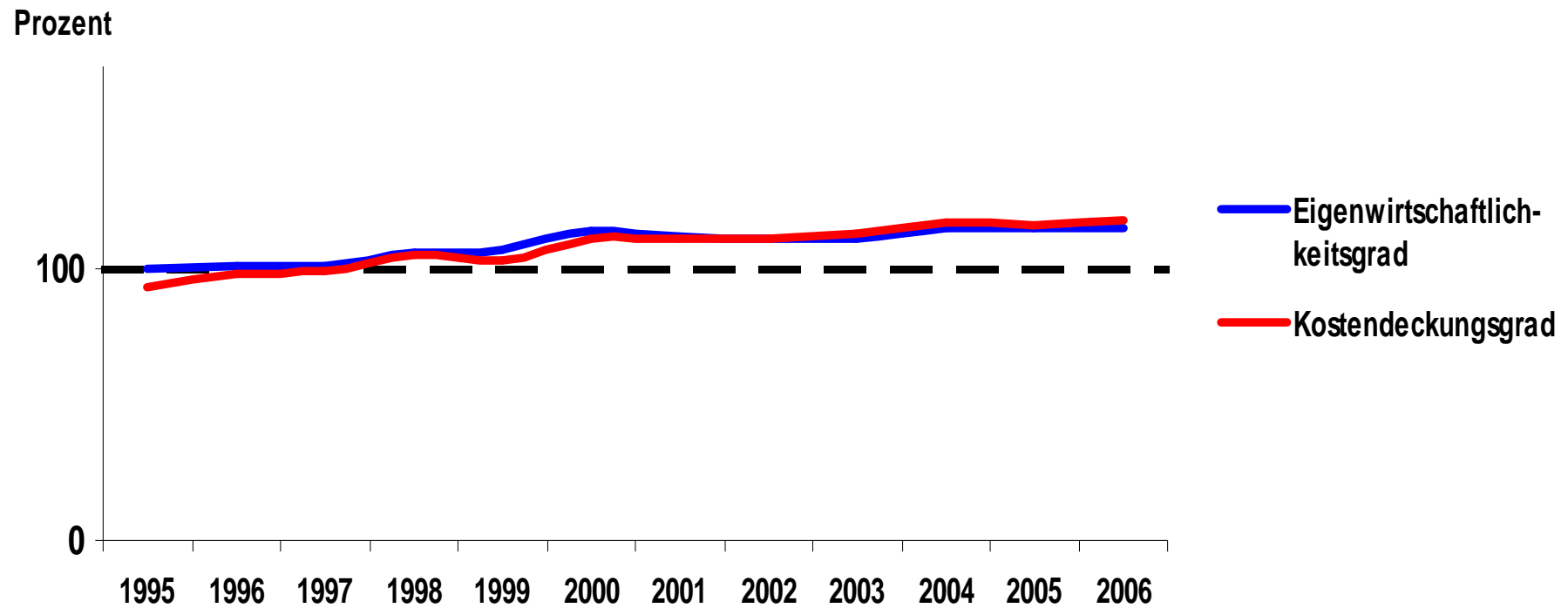


Abb. 7 (Quelle: BFS)

Schieneverkehr mit Unterdeckung

Prozent

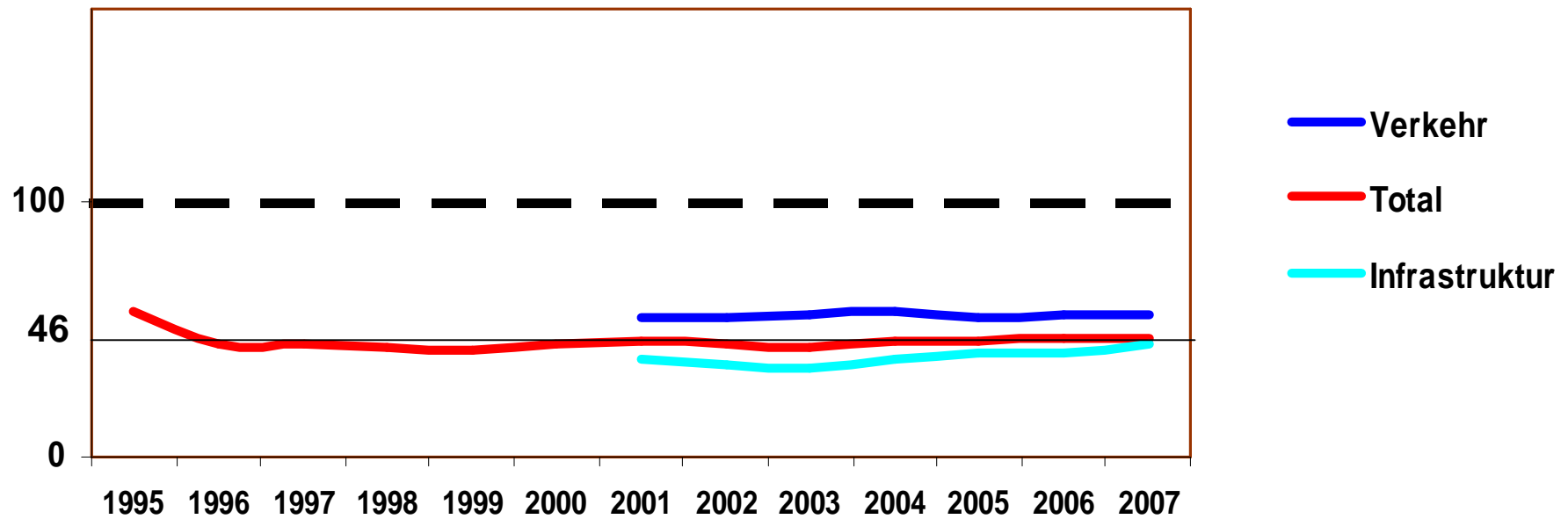
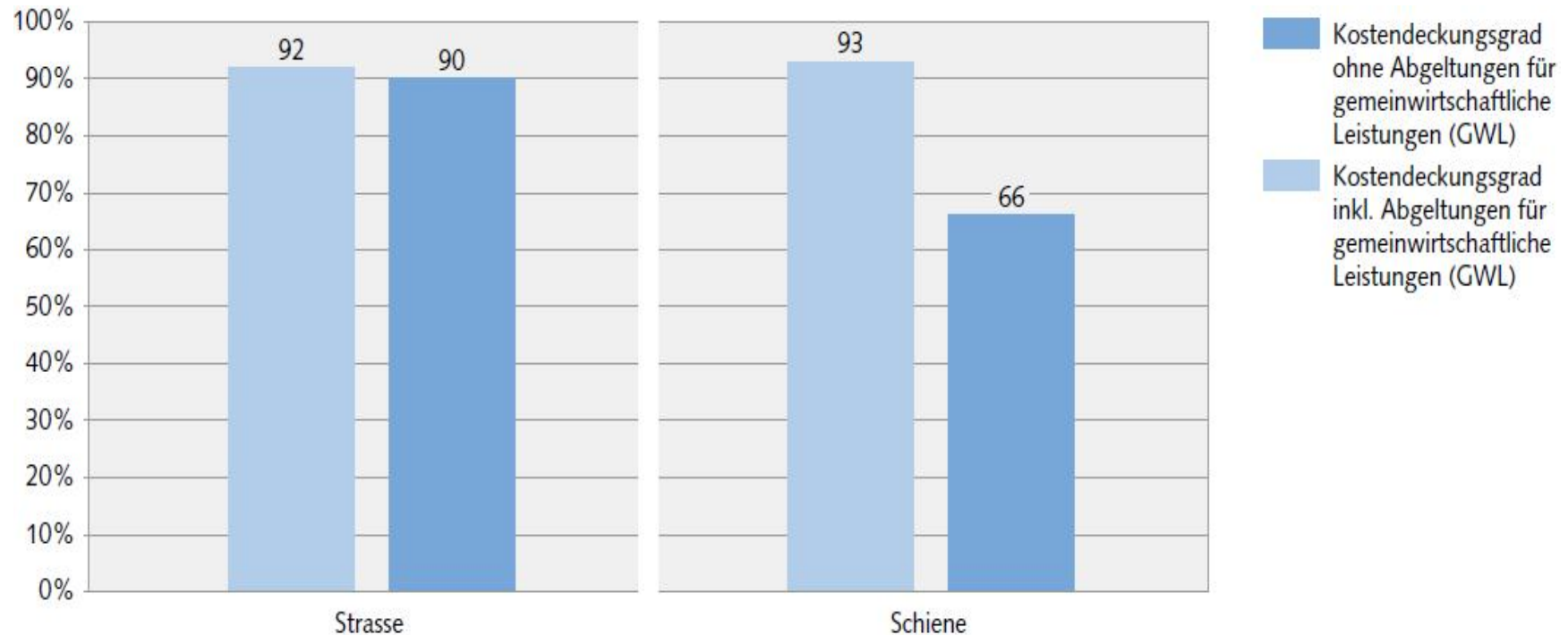


Abb. 8 (Quelle: BFS)

Transportrechnung 2005

Kostendeckungsgrade

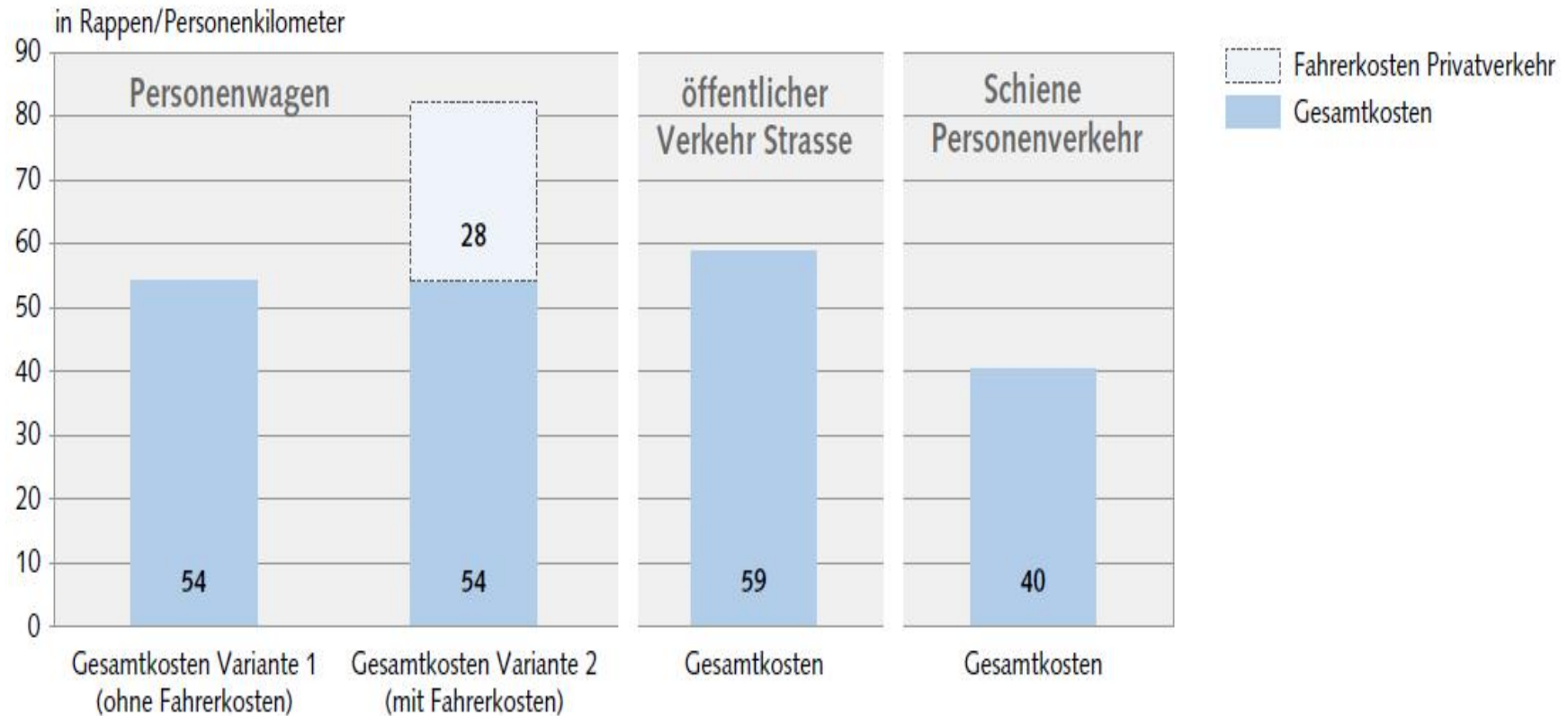


© Bundesamt für Statistik (BFS)

Abb. 9 (Quelle: BFS)

Transportrechnung 2005

Kostensätze Personenverkehr

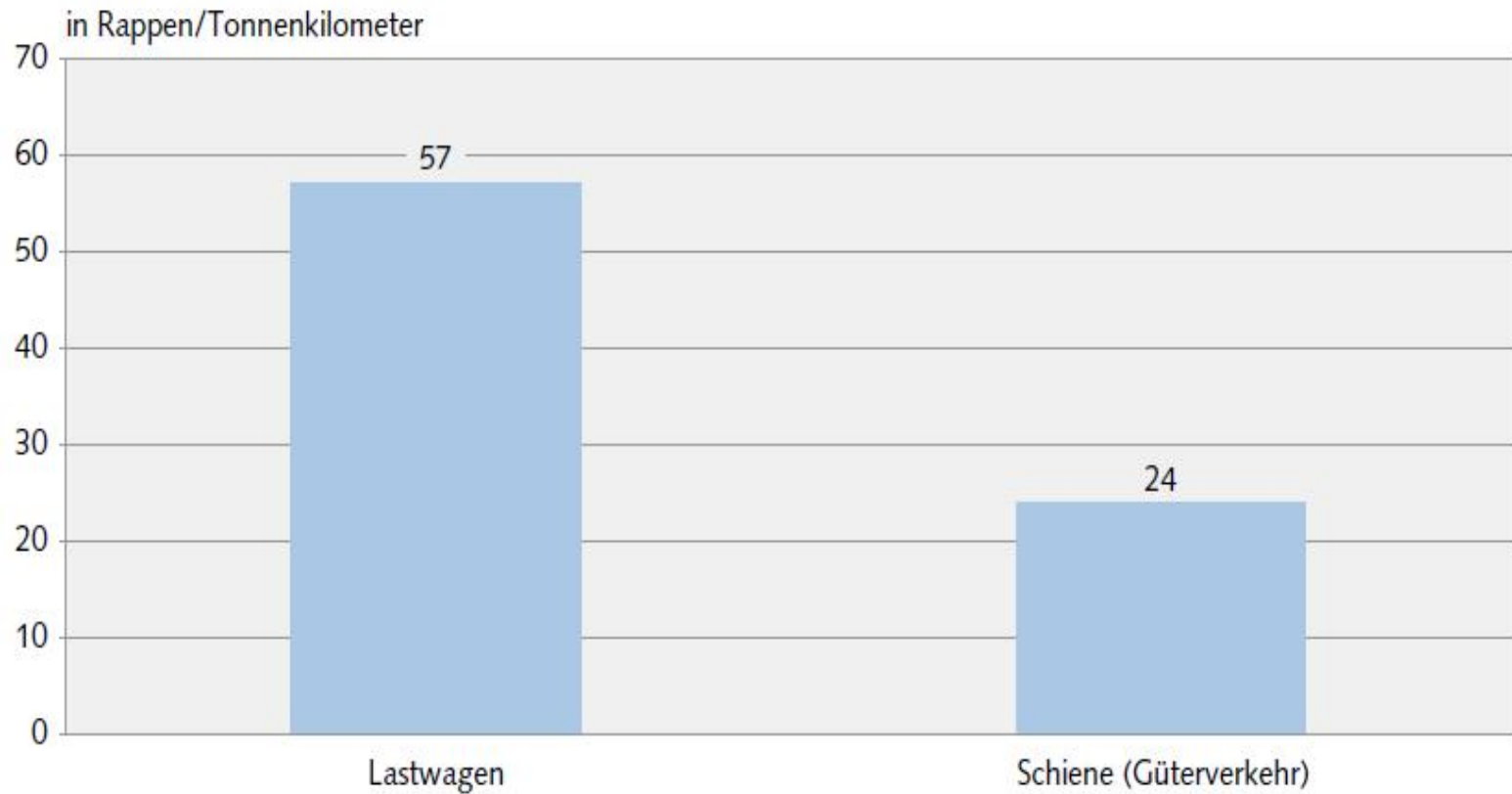


© Bundesamt für Statistik (BFS)

Abb. 10 (Quelle: BFS)

Transportrechnung 2005

Kostensätze Güterverkehr



© Bundesamt für Statistik (BFS)

Abb. 11 (Quelle: BFS)

Vergleich Wertschöpfung / Investitionen in Strassen- und Schieneninfrastruktur

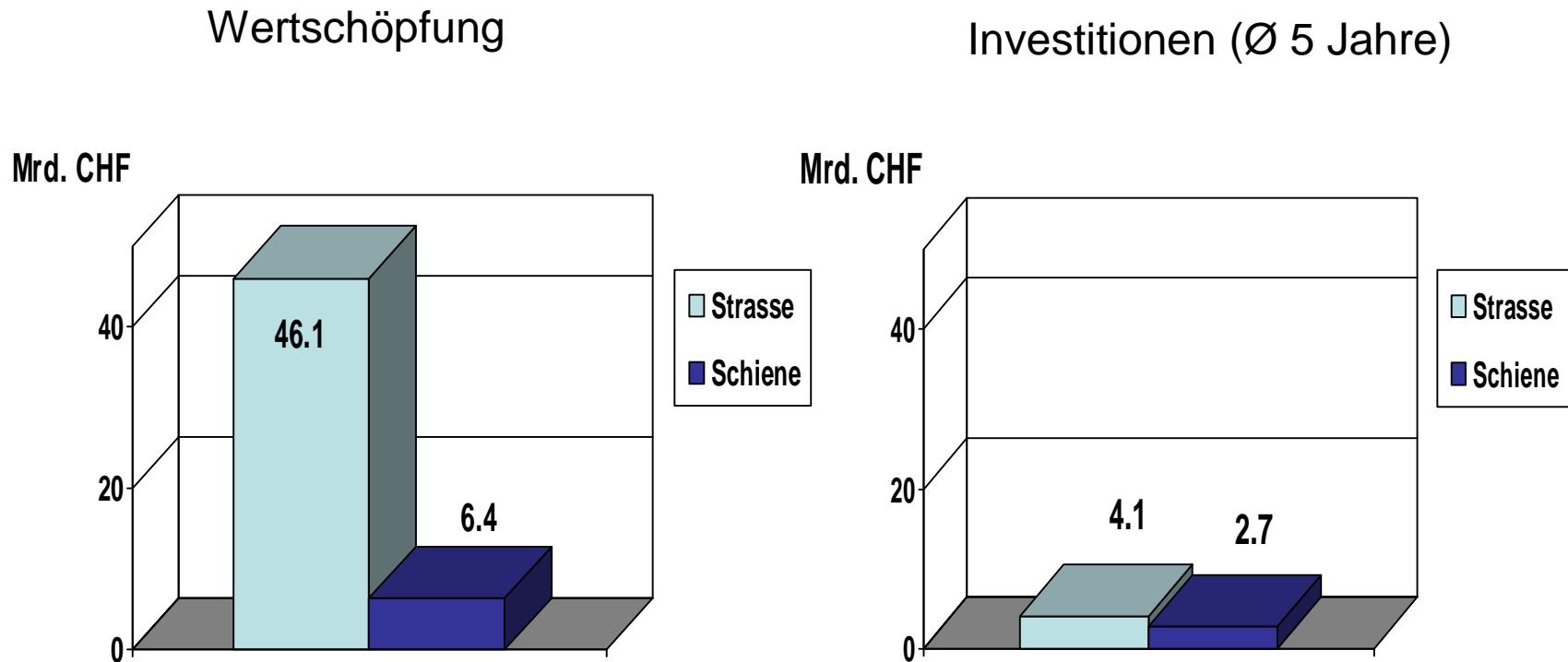
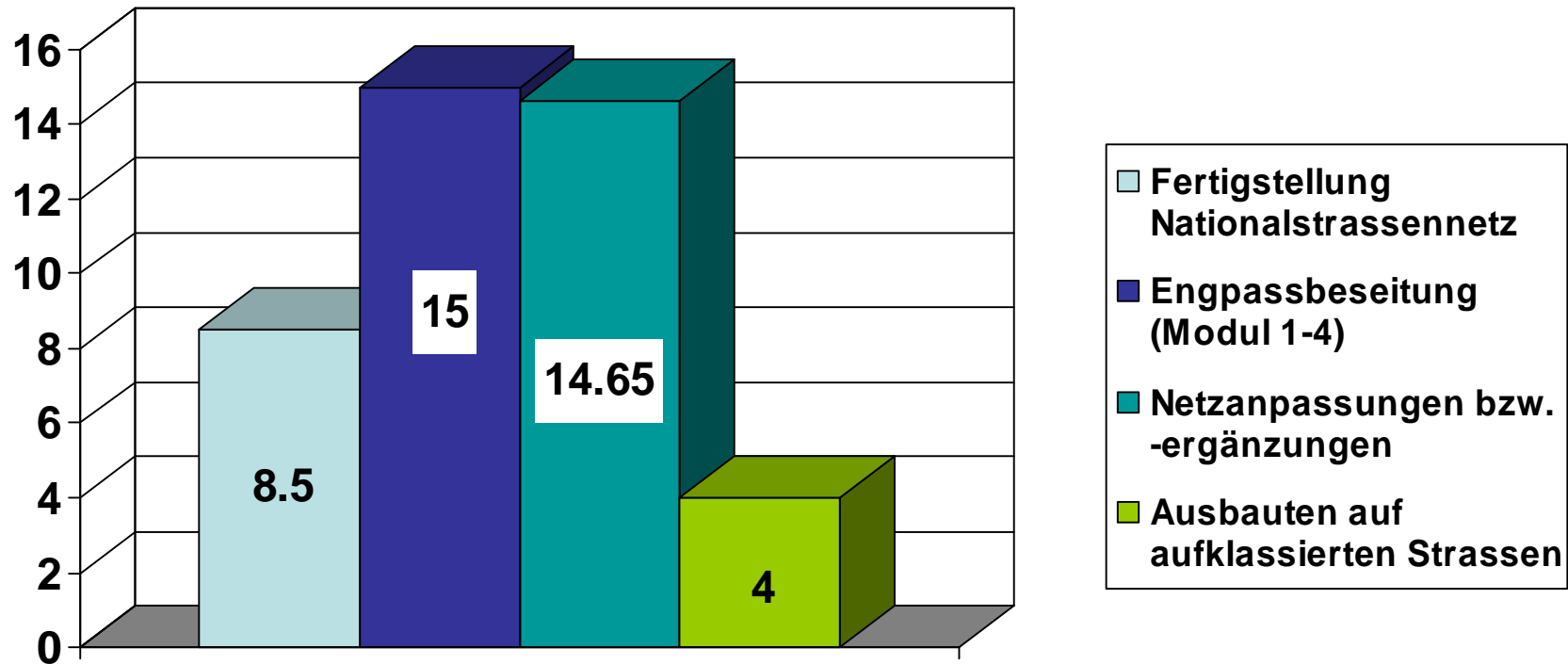


Abb. 12 (Quelle: ARE/ASTRA/Litra)

Investitionsvorhaben auf dem Nationalstrassennetz bis 2030

Mrd. CHF



Summe: 42.15 Milliarden Schweizerfranken

Abb. 13 (Quelle: ARE/ASTRA/Litra)

1. Wer Verkehrsleistungen abseits der Verkehrsnachfrage produziert, kann keinen Erfolg haben.

Entsprechend ist eine Verkehrspolitik, die sich nicht an der Verkehrsnachfrage orientiert, zum Scheitern und ein Verkehrssystem, das nicht dem Bedarf entspricht, früher oder später zum Versagen verurteilt.

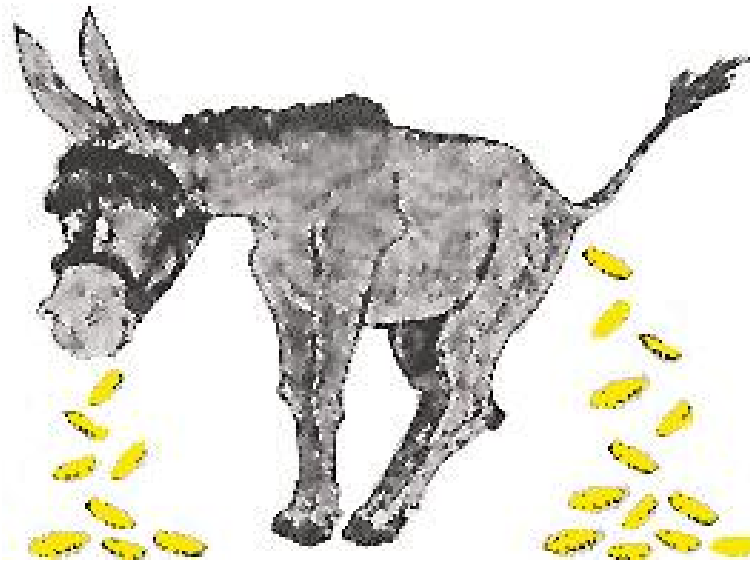
2. Die viele Milliarden Franken schwere Subventionierung und Bevorzugung des Schienenverkehrs vermögen die Verkehrsbedürfnisse der Schweiz in Zukunft allein nicht zu befriedigen. Ein massgeblicher Teil des künftigen Verkehrswachstums wird weiterhin auf die Strasse drängen und dort für zusätzliche Staus sorgen.

3. Die Eidgenössische Volksinitiative „Für den öffentlichen Verkehr“ ist nicht nur trügerisch, sondern vor allem auch unredlich. Sie gibt vor, das Problem der Schieneninfrastruktur-Finanzierung lösen zu können – und zwar ohne neue Steuern oder zusätzliche Abgaben für die Automobilisten sowie ohne höhere Billettpreise im öV. Dies ist – bei ganzheitlicher Betrachtung der künftigen Bedürfnisse von Strasse und Schiene – völlig unmöglich.

4. Der Strassenverkehr ist ein entscheidender Faktor der ökonomischen und sozialen Entwicklung. Er rollt im Dienst von Wirtschaft und Gesellschaft.

Aufgrund der Notwendigkeit einer fortgesetzten wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklung unseres Landes ist der Strassenverkehr aus der politischen Umklammerung zu befreien und – entsprechend seiner dominierenden Bedeutung für die Volkswirtschaft unseres Landes – innert nützlicher Frist seiner optimalen Entfaltung zuzuführen.

Zum Glück gibt es den Goldesel!



Zum Glück gibt es den Goldesel!

Allerdings kann der Bund nicht mit zusätzlichen finanziellen Mitteln rechnen, solange einer weiteren Zweckentfremdung Tür und Tor geöffnet wird. Die Strassenkasse ist kein Selbstbedienungsladen zur Lösung von strassenfremden Finanzproblemen. Ihr Zweck ist die Finanzierung von Vorhaben des Strassenverkehrs. Diese Aufgabe ist bereits anspruchsvoll genug.