

Grüne Position zur Verkehrspolitik

IMPRESSUM

Grüne Partei der Schweiz
Waisenhausplatz 21
3011 Bern
Tel 031-312 66 60
Fax 031-312 66 62
www.gruene.ch
gruene@gruene.ch
PC 80-26747-3

*Verabschiedet an der DV vom 15. August 1998
Aktualisiert von Moritz Wandeler im März 2002*

Grüne Position zur Verkehrspolitik

VERKEHR

Verkehr zukunftsfähig gestalten

Mobilität gehört zu unserem Leben, sie ist die Grundlage von Begegnung und Kommunikation. Jeder Mensch soll deshalb grundsätzlich die Möglichkeit haben, seinen Wunsch nach Mobilität zu erfüllen. Die Mobilität hat aber dort ihre Grenzen, wo die Bewegungsfreiheit und Lebensqualität der anderen über Gebühr behindert wird. Und die Mobilität muss dort Grenzen haben, wo die Umwelt stark beeinträchtigt wird. In diesem Spannungsfeld bewegt sich die Verkehrspolitik der Grünen: Wir wollen Mobilität nicht verhindern, sie aber in ökologisch verträgliche und damit zukunftsfähige Bahnen lenken.

Heute hat die Mobilität ein Ausmass erreicht, das nicht mehr umweltverträglich ist. Die volkswirtschaftlichen Kosten wie Schäden an Gesundheit, Umwelt und Gebäuden übersteigen den volkswirtschaftlichen Nutzen. Der Verkehrsraum ist nicht mehr ein Ort der Begegnung und Kommunikation, sondern der Trennung und der erzwungenen Immobilität: Strassen zerschneiden Quartiere und Dörfer und beschränken den Lebensraum der Menschen. Der Freizeitverkehr ist heute zu einer der grössten Belastungsquellen geworden. Der Güterverkehr dient nicht mehr nur der not-

wendigen Versorgung: Da der Verkehr die Umweltkosten bis heute nicht tragen muss, werden auch unsinnige Transporte ermöglicht.

In einer neuen Verkehrspolitik darf nicht länger die Optik der motorisierten Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer vorherrschen. Vielmehr müssen die Bedürfnisse aller Betroffenen, das sind insbesondere AnwohnerInnen und Anwohner, Frauen, Behinderte, Kinder sowie schwächere VerkehrsteilnehmerInnen wie VelofahrerInnen und FussgängerInnen berücksichtigt werden.

Bis heute wurden alle motorisierten Verkehrsträger gleichermaßen gefördert: Strassenverkehr, öffentlicher Verkehr auf Schiene und Strasse sowie der Luftverkehr. Dies ist die am stärksten umweltbeanspruchende Variante, da mit dem umfassenden Angebot auch eine grosse Nachfrage nach Mobilität provoziert wird. Die Grünen wollen Alternativen zur unüberlegten Mobilität aufzeigen und die Mobilitätsbedürfnisse mit dem wesensgerechten Verkehrsträger befriedigen. Und damit die Umweltbelastung vermindern sowie die Lebensqualität steigern.

Verkehr in der Schweiz: Mobilität mit Folgen

Umweltfaktor Verkehr: eine Bilanz

Der Verkehr ist Ursache für viele Formen der Umweltbelastung: Luftverschmutzung, Kohlendioxid-Emission, Lärmbelastung, Energie- und Bodenverbrauch sowie Ressourcenverschleiss bei der Produktion, um nur die wichtigsten zu nennen.

Im Energiebereich ist der motorisierte Verkehr dafür verantwortlich, dass wir heute denselben Erdölverbrauch aufweisen wie vor der Erdölkrise 1973. Sämtliche Einsparungen im Wärmebereich wurden durch die ständig steigende Zahl von Fahrzeugen und Fahrzeugkilometern aufgefrisst. 32 Prozent des Energieverbrauchs in der Schweiz entfällt auf den Verkehr. Der Schienenverkehr ist daran zu drei Prozent, der Strassenverkehr zu 73 Prozent und der Luftverkehr zu 24

Prozent beteiligt. Der wesensgerechte Einsatz der Verkehrsmittel, aber auch die Verminderung des Energieverbrauchs von Fahrzeugen sind deshalb eine wichtige Forderung. Die Grünen haben mit der am 2. Dezember 2001 abgelehnten Volksinitiative «Für eine gesicherte AHV – Energie statt Arbeit besteuern» einen konkreten Vorschlag für eine ökologische Steuerreform eingebracht.

Die Zunahme der Emissionen von Kohlendioxid (CO₂) und weiterer Klimagase ist direkt auf den immer grösseren Energieverbrauch des Verkehrs zurückzuführen. Beim CO₂ und anderen Treibhausgasen ist der Verkehr (ohne internationalen Flugverkehr und Militärfliegerei) für rund 40 Prozent der Emissionen verantwortlich. Ohne eine

Reduktion der gefahrenen Kilometer und des Treibstoffverbrauchs von Fahrzeugen bleibt der Verkehr die Klimabelastung Nummer 1.

Die durch den Verkehr verursachte Luftverschmutzung konnte mit technischen Massnahmen (Katalysator) reduziert werden. Noch heute ist der Verkehr aber Ursache für rund 60 Prozent der Stickoxid-Emissionen, und bei gleichbleibendem Verkehrswachstum auf der Strasse ist mit einer erneuten Zunahme der verkehrsbedingten Luftverschmutzung zu rechnen. Die Grenzwerte der Luftreinhalte-Verordnung werden insbesondere beim Ozon weiterhin überschritten. Schwebstaub und Feinpartikel (PM10) sind ebenfalls zu einem grossen Teil auf den Verkehr zurückzuführen. Diese verschiedenen Formen der Luftbelastung führen zu einer Zunahme der Atemwegs-erkrankungen.

Knapp 30 Prozent aller Einwohnerinnen und Einwohner sind Lärmwerten des Strassenverkehrs ausgesetzt, die als kritisch bezeichnet werden müssen. Bei gut einem Viertel der Bevölkerung verursacht der Strassenverkehr tagsüber eine Lärmbelastung über dem Immissionswert für

Neue Prioritäten im Strassenbau

Mit einer satten Mehrheit von 85 Prozent der Stimmenden votierte das Schweizer Volk im Juli 1958 für den Bau des Schweizer Nationalstrassennetzes. Der darauf folgende kontinuierliche Bau von Nationalstrassen brachte eine messbare Steigerung des Strassenverkehrs und eine Zerstörung von wertvollen Landschaften mit sich. Die ursprünglich angenommenen Kosten wurden um ein Mehrfaches überschritten (bis heute wurden gut CHF 54 Mrd. für den Nationalstrassenbau aufgewendet).

Im April 1990 kam die 1984 von den Grünen mitlancierte Initiative «Stopp dem Beton» zur Abstimmung, die die vom Strassenverkehr beanspruchte Fläche begrenzen wollte. Diese Initiative fand allerdings keine Mehrheit. Auch die von den Grünen unterstützten Kleeblatt-Initiativen, die sich gegen den Bau von konkreten Nationalstrassenabschnitten wandten, scheiterten in der Volksabstimmung.

Heute sind die Nationalstrassen im wesentlichen gebaut, im Bau oder zumindest politisch beschlossen. Für die Realisierung der bereits beschlossenen Ergänzungen des Nationalstrassennetzes (also ohne zweite Gotthardröhre und anderen Ausbauten gemäss Avanti-Initiative) müsste in den nächsten 20 Jahren von einem Finanzbedarf von rund CHF 20 Mrd. ausgegan-

Wohnzonen. Dazu kommt die Lärmbelastung durch den Luft- und Schienenverkehr. Letzterer liegt für fünf Prozent der Bevölkerung über dem Alarmgrenzwert.

Der Bodenverbrauch für den Verkehr ist enorm. Während wir für das Wohnen 39 m² pro Person zur Verfügung haben, verschlingt die Verkehrsfläche 124 m² pro EinwohnerIn. Unter Gebäuden, Strassen, Parkplätzen, Bahnanlagen und Flugplätzen kann der Boden seine ursprüngliche Funktion nicht mehr erfüllen. Der Wasser- und Gasaustausch ist weitgehend unterbunden und der Boden als Lebensraum für Pflanzen, Tiere und Mikroorganismen damit verloren. Dies hat verschiedene negative Folgen. Für die Grünen ist deshalb die Begrenzung der Verkehrsfläche und die naturnahe Gestaltung von Parkplätzen ein grosses Anliegen.

Im Vergleich der verschiedenen Verkehrsträger schneidet der öffentliche Verkehr besser ab als der motorisierte Verkehr. Der Energieverbrauch pro Personen- und Tonnenkilometer, aber auch weitere Umweltbelastungen sind beim öffentlichen Verkehr geringer.

gen werden. Weitere CHF 30 bis 40 Mrd. umfassen die von den Kantonen geplanten neuen Kantons- und Nationalstrassen, und für neue Gemeindestrassen muss nochmals von CHF 8 Milliarden ausgegangen werden.¹ Das Augenmerk muss sich deshalb nicht nur auf den Nationalstrassenbau, sondern ebenso auf die anderen Strassen richten: Die Kantone und Gemeinden verwenden heute einen grossen Teil der Gelder für den Bau von Kantons- und Gemeindestrassen. Der forcierte Ausbau von Umfahrungsstrassen ergibt de facto oft ein Netz von Schnellstrassen, dass das Autofahren wesentlich attraktiver macht.

Umfahrungsstrassen bringen zwar eine Entlastung für Ortskerne, aber nur selten in dem gewünschten Ausmass. Der ortseigene Verkehr verbleibt auch nach dem Bau der Umfahrungsstrasse im Ort. Je grösser die umfahrene Gemeinde, desto kleiner ist in der Regel der Anteil des Durchgangsverkehrs, der mit einer Umfahrung aufgefangen werden kann. Ohne flankierende Massnahmen im Zentrum – Rückbau, Priorität für FussgängerInnen und VelofahrerInnen –

¹ Vgl. Dr. R. Wolff: Wieviel Geld fliesst bis 2020 in den Strassenverkehr? (2000)

schwillt der Verkehr im Ort meist wieder auf das frühere Niveau an.

Der Umbau von Hauptstrassen innerorts ist die raschere, kostengünstigere und sinnvollere Massnahmen als der Bau einer Umfahrungsstrasse. Über Jahrzehnte wurden diese Hauptstrassen verbreitert und begradigt. Verkehrsmenge, Lärmbelastung und Unfallgefahr

Alpentransit: Alpenschutzartikel umsetzen!

«Dieser Strassentunnel ist kein Korridor für den Schwerverkehr», beschwichtigte Bundesrat Hürlimann 1980 bei der Eröffnung des Gotthard-Strassentunnels. Das Gegenteil ist der Fall. Der alpenquerende Güterverkehr nimmt auf der Strasse jedes Jahr zu und terrorisiert die Wohnbevölkerung in den Tälern am Gotthard, aber auch an anderen Transitachsen. Obwohl noch immer der grösste Teil des alpenquerenden Güterverkehrs auf der Schiene erfolgt, erobert der Strassentransport kontinuierlich Marktanteile.

Die bürgerliche Politik reagierte auf diese Entwicklung mit dem Projekt der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (NEAT). Mit zwei Basistunnels, so die Argumentation, könne der Verkehr wieder auf die Schiene gebracht werden. Die Grünen stellten diese Argumentation in Frage: Ein direkter Anreiz zur Verlagerung auf die Schiene fehlte, die Dimensionierung war überrissen und die Finanzierung des Projektes beruhte auf unrealistisch optimistischen Annahmen. Die Grünen wiesen in einem Referendum auf diese Schwachstellen hin. Sie unterlagen zwar in der Volksabstimmung vom September 1992, behiel-

Öffentlicher Verkehr

Die Schweiz verfügt über ein äusserst dichtes Netz für den öffentlichen Verkehr. Vor allem in Städten und Agglomerationen sowie im Intercity-Verkehr ist das Angebot von guter Qualität. Auch in Zukunft soll ein gutes Grundangebot allen Bürgerinnen und Bürgern zur Verfügung stehen. Wo eine Umlagerung von der Strasse auf die Schiene möglich ist, ist der öffentliche Verkehr weiter auszubauen.

Die Bahnreform wird den Wettbewerb im Schienenverkehr einführen. Dies bietet die Chance, dass sich innovative Betriebskonzepte rascher durchsetzen können. Die Bahnreform macht ist aber nur dann vertretbar, wenn zuerst die Chancengleichheit von Schiene und Strasse hergestellt wird (Defizit, Infrastruktur).

stiegen an. Mit baulichen Massnahmen kann erreicht werden, dass langsamer und rücksichtsvoller gefahren wird. Damit erhalten AnwohnerInnen, FussgängerInnen und Velofahrende innert kurzer Frist wieder mehr Rechte. Die Priorität bei der Vergabe von Strassenbaukrediten muss in Zukunft beim Rück- und Umbau dieser Hauptstrassen innerorts liegen.

ten mit ihren Argumenten aber Recht. Die Finanzierung musste geändert werden, und die Alpen-Initiative setzt ein klares Verlagerungsziel.

Die Grünen haben deshalb die Alpen-Initiative, die die Verlagerung des grenzüberschreitenden alpenquerenden Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene verlangt, von Anfang an unterstützt. Die Annahme dieser Initiative im Februar 1994 zwang den Bund zu einer Neuorientierung seiner Verkehrspolitik. Mit der Annahme der «leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe» (LSVA) unterstützt die Bevölkerung das Ziel, den Schwerverkehr stärker auf die Schiene zu verlagern. Zusammen mit den Europäischen Grünen setzen wir uns für eine europaweite Schwerverkehrsabgabe ein.

Die NEAT startet heute unter anderen Vorzeichen. Mit dem Alpenschutzartikel ist ein klares Verlagerungsziel gegeben. Die Finanzierung beruht zu einem grossen Teil auf der LSVA und entstammt damit dem Strassenverkehr. Um die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs auf die Schiene zu fördern, stimmen die Grünen deshalb der neuen NEAT-Vorlage zu.

Als Alternative zum Kurzflug sollen die Anschlüsse an internationale Hochgeschwindigkeitsstrecken verbessert werden. Dies muss aber ohne Nettozuwachs an Landschaftsverbrauch realisiert werden.

Das Projekt «Swissmetro» ist äusserst kritisch zu beurteilen. Es ist unklar, welche Vorzüge sich für den öffentlichen Verkehr ergeben und wer die immensen Kosten tragen wird. Schliesslich ist eine Konkurrenzierung der bestehenden Intercity-Strecken zu befürchten. Unter die Räder kommt zudem der Regionalverkehr. Die Kosten für das Konzessionsprüfungsverfahren sollen auf die Antragstellenden überwältigt werden.

Neue Konzepte für den Verkehr

Die Schweiz weist heute eines der dichtesten Netze im öffentlichen Verkehr auf. Auch in Zukunft soll ein Grundangebot von öffentlichen Verkehrslinien allen Bürgerinnen und Bürgern zur Verfügung stehen. Für die feinere Erschliessung abseits der grossen Linien setzen wir vermehrt auf flexible Konzepte mit Rufbussen usw. Der öffentliche Verkehr soll mit Bike+Ride-Konzepten besser mit dem Veloverkehr verknüpft werden.

Die Schweiz ist bekannt für ihre Tarifverbände. Dieses Instrument soll weiter ausgebaut werden

in Form von grenzüberschreitenden Tarifverbänden.

Auch im Bereich des motorisierten Individualverkehrs sind flexible Modelle die Zukunft: Der Schlüssel zum massenhaften Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr liegt beim Car Sharing. Wenn bei Bedarf (Transport, Fahrten in Randstunden und in mit dem öffentlichen Verkehr schlecht erschlossenen Regionen) auf ein Auto zurückgegriffen werden kann, fällt der Verzicht auf das eigene Auto wesentlich leichter.

Flugverkehr

In der Schweiz wird immer mehr Treibstoff in Flugzeuge getankt – aufgrund von internationalen Abkommen steuerfrei, wenn der Flug über die Landesgrenzen hinaus führt. Dies ist ein Hauptgrund für die enorme Zunahme des klimaschädlichen Flugverkehrs mit einem Verbrauch von durchschnittlich 40 Litern pro Flugstunde und

Person: Flugbenzin ist zu billig. Die Grünen fordern, dass die schweizerischen Behörden darauf hin arbeiten, den Flugtreibstoff international höher zu besteuern. Nur so kann die Bahn konkurrenzfähig gemacht und die sinnlosen Lärm- und Abgasemissionen vermindert werden

Massnahmen für mehr Lebens- und Umweltqualität

Allgemein

- Die Grünen fordern ein Gesamtverkehrskonzept. Dieses muss den Freizeitverkehr und den Luftverkehr als besonders stark wachsende Verkehrsarten miteinbeziehen.
- Eine Vollkostenrechnung erlaubt es, externe Kosten mit einzubeziehen und den BenutzerInnen allfällige Lenkungsabgaben zu verrechnen.
- Die Transportabgaben sind fahrleistungsbezogen zu erheben, um einen Anreiz für die sparsame Benutzung zu geben.
- Die Verkehrsplanung muss die Bedürfnisse aller Betroffenen, insbesondere AnwohnerInnen und Anwohner, Frauen, Behinderte, Kinder, sowie FussgängerInnen und VelofahrerInnen berücksichtigen. Der Anteil von Frauen in den entscheidenden Gremien muss deutlich erhöht werden.

Umweltschutz

- Die dem Verkehr zur Verfügung stehende Fläche darf nicht mehr zunehmen. Werden neue Strassen, Parkplätze oder Schienentrassen gebaut, muss dieselbe Fläche der Natur zurückgegeben werden.
- Die Grünen fordern die Einführung einer ökologischen Steuerreform zur Verteuerung der Energie bei gleichzeitiger Senkung der Lohnnebenkosten.

Motorisierter Individualverkehr

- Der motorisierte Individualverkehr muss auf ein ökologisch verträgliches Niveau reduziert werden.
- Das Verkehrssystem muss zur Erreichung der „Vision Zero“ (keine Verkehrstote) konsequent umgebaut werden. Erste Priorität hat die Erhöhung der Fehler-toleranz, d.h. beispielsweise Reduktion der Geschwindigkeiten und Schaffung von Mischflächen für den Individualverkehr,
- Das Angebot für den motorisierten Individualverkehr darf nicht weiter verbessert werden, im Gegenteil: Wenn Strassen beruhigt und (zugunsten von Trottoirs und Velowegen) schmaler gemacht oder Parkplätze aufgehoben werden, vermindert dies die Attraktivität für den motorisierten Individualverkehr. Umgekehrt soll das Fahrplanangebot beim öffentlichen Verkehr optimiert und vor allem in Randzeiten und in Randgebieten verbessert werden. Projekte für den Strassenverkehr dürfen nur umgesetzt werden, wenn sie das Angebot des öffentlichen Verkehrs nicht konkurrenzieren (vgl. AVANTI – BAHN 2000).
- Auf freiwilliger oder gesetzlicher Basis sollen autofreie Sonntage, allenfalls auch Werk-tage (jeweils mit Ausnahmeregelung) eingeführt werden.
- Anschluss- und Benützungsgebühren für Parkplätze müssen zumindest kostendeckend sein. Auf Parkplätze, insbesondere bei Einkaufszentren, soll eine Abgabe erhoben werden. Die Zahl der Parkplätze innerorts und bei Einkaufszentren soll reduziert werden.
- Die Motorfahrzeugsteuer soll im Rahmen der Steuerharmonisierung vereinheitlicht werden. Die Steuer kann auf dem Benzinpreis erhoben werden und entspricht damit stärker dem Verursacherprinzip. Die Leistungen der Kantone werden vom Bund abgegolten.
- Zur Senkung der Unfallhäufigkeit ist der Alkoholgrenzwert von 0.8 auf maximal 0.5 Promille zu senken.
- Der Führerausweis ist nur auf Probe abzugeben. Mit einem Punktesystem sollen chronische Verkehrssünder gezielt sanktioniert werden. Die Bussen für stark erhöhte Geschwindigkeit und Fahren in alkoholisiertem Zustand sind zu erhöhen.

Umweltverträgliche Verkehrsformen

FussgängerInnen und Velofahrende sind umweltgerechte VerkehrsteilnehmerInnen: Sie verbrauchen wenig Platz, sind ein kleines Unfallrisiko und belasten die Umwelt kaum. Dieser «Langsamverkehr» muss deshalb konsequent

gefördert werden, zum Beispiel mit autofreien Ortszentren und autofreien Zonen. Innerorts sollen Langsam- und Mischverkehr vermehrt flächendeckend eingeführt werden.

Öffentlicher Verkehr

- Das Angebot des öffentlichen Verkehr soll weiterhin transparent gestaltet werden. Dazu gehört beispielsweise der Taktfahrplan.
- Der öffentliche Regionalverkehr soll gefördert, Verbindungen in Randstunden erhalten bleiben.
- Park & Ride ist nicht in allen Fällen sinnvoll, sondern nur an dezentral gelegenen Bahnstationen.
- Die Grossprojekte der Bahn wie NEAT und Bahn 2000 machen keinen Sinn, wenn die Feinverteilung nicht (mehr) funktioniert. Die Zufahrtstrecken dürfen deshalb nicht weiter geschwächt werden. Weiter sind bei den bestehenden und den Neubaustrecken die Lärmschutzmassnahmen konsequent umzusetzen.
- Die subjektive und objektive Sicherheit der BenutzerInnen des öffentlichen Verkehrs, besonders im Regionalverkehr, ist zu verbessern. Der Abbau des Zugbegleitpersonals ist zu stoppen, damit die Bahn nicht an Image und Attraktivität verliert.

Raumplanung

Die Zersiedlung unserer Landschaft darf nicht weitergehen, dies auch aus logistischen Gründen: nur einigermaßen kompakte Siedlungen eignen sich für die Erschliessung mit dem öffent-

lichen Verkehr. Die Erschliessung mit öffentlichem Verkehr, allenfalls auf Kosten der Bauherrschaft, ist als Bedingung für die Einzonung von Bauland zu stellen.

Luftverkehr

- Flugbenzin muss steuerlich gleich hoch wie Benzin oder Dieselöl belastet werden; der Bundesrat muss auf internationaler Ebene in diese Richtung intensive Anstrengungen unternehmen.
- Mit höheren Lande- und Lärmgebühren können dem Flugverkehr ein Teil der Umweltkosten belastet werden. Ein Nachtflugverbot soll AnwohnerInnen einen teilweisen Schutz vor übermässiger Lärmbelastung bieten.
- Reisstrecken bis 1000 Kilometer können effizient und umweltverträglich mit der Bahn oder mit Reisebussen bewältigt werden. Mit der steuerlichen Belastung des Flugbenzins soll der Kurzstrecken-

- Luftverkehr belastet und der Schienenverkehr konkurrenzfähiger werden.
- Weil die Militärflugplätze zu wenig ausgelastet sind, drängen zunehmend zivile Flugzeuge auf diese Plätze. Diesen schleichenden Ausbau des Flugverkehrs gilt es zu verhindern.
 - Der private Motorflugverkehr wie Heliskiing, Rundflüge, Sportfliegerei usw. belastet viele, nützt aber nur wenigen. Diese Flugbewegungen sollen reduziert, besonders umweltbelastende Aktivitäten wie Heliskiing oder das Landen auf Seen untersagt werden.

Neue Verkehrssysteme

Die Anschlüsse an internationale Hochgeschwindigkeitsstrecken sollen verbessert werden. Dies

muss aber ohne Nettozuwachs an Landschaftsverbrauch realisiert werden.

*Verabschiedet an der Delegiertenversammlung vom 15. August 1998
Aktualisiert von Moritz Wandeler im März 2002*