

## Kantonales Positionspapier    **Mobilität**

05.09.2012

Von der Mitgliederversammlung verabschiedet

### Inhalt

- Ausgangslage
  - 1. Der Langsamverkehr
  - 2. Der öffentliche Verkehr
  - 3. Der motorisierte Individualverkehr
  - 4. Der Flugverkehr
  - 5. Raumplanung und Verkehr
- Anhang: Weitere Verkehrsthemen

## Ausgangslage

Mobilität ist ein Grundbedürfnis unserer Gesellschaft. Sie ist heute aber zu einem viel zu geringen Preis verfügbar, was dazu verleitet, mit dem Gut Mobilität nicht sparsam und verantwortungsbewusst umzugehen. Die Nebenwirkungen davon sind Treibhausgasemissionen, Luftverschmutzung, Lärmbelastung, ein stetig wachsender Bedarf an Verkehrsinfrastrukturen und damit hohe Kosten, Zersiedelung, die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes, Gesundheitsprobleme und Unfälle. Da das Verursacherprinzip nicht umgesetzt ist, werden die Kosten des Verkehrs zu einem grossen Teil von der Allgemeinheit getragen.

Die Grünliberalen wollen diesen Problemen mit einer nachhaltigen Verkehrspolitik entgegenwirken. Hierfür sollen die Kosten der Mobilität möglichst von ihren Verursachern getragen und Anreize für Sparsamkeit und verantwortungsvolles Handeln gesetzt werden. Mobility-Pricing-Massnahmen sind deshalb ein zentrales Element einer grünliberalen Verkehrspolitik. Diese sollen aber staatsquotenneutral, also ohne zusätzliche Belastung für die Bevölkerung, umgesetzt werden.

Zu einer nachhaltigen Verkehrspolitik gehört auch, dass ressourceneffizientere Verkehrsträger und Technologien gegenüber anderen Verkehrsträgern und Technologien solange stärker gefördert werden, bis Kostenwahrheit hergestellt ist.

### **Grundsätzliche Forderungen:**

- **Eine nachhaltige Verkehrspolitik muss die Kostenwahrheit bei der Nutzung von Mobilität herstellen. Dies führt zu einem effizienteren Umgang mit dem Gut Mobilität.**
- **Die Belastung von Mensch, Natur und Klima durch Schadstoffe und Lärm von Verkehrsträgern sind zu verringern.**
- **Sämtliche durch den Verkehr direkt oder indirekt verursachten Kosten sind grundsätzlich vom Verursacher und nicht von der Allgemeinheit zu bezahlen.**
- **Ressourceneffiziente Verkehrsmittel sind zu fördern.**

## 1. Der Langsamverkehr

Obwohl zu Fuss gehen und Rad fahren umweltschonend, ressourcensparend und gesundheitsfördernd sind, werden Fussgänger und Radfahrerinnen in der Verkehrspolitik oft stiefmütterlich behandelt. Gerade auf kurzen Strecken (in Städten und Dörfern), bildet der Langsamverkehr jedoch eine förderungswürdige Alternative zum motorisierten Verkehr, der auf diesen Distanzen einen besonders hohen Kraftstoffverbrauch und hohe CO<sub>2</sub>-Emissionen aufweist.

In der Raumplanung ist das Ziel anzustreben, Wohnen, Einkaufen, Arbeiten und Freizeit möglichst zusammenzubringen und das städtische und dörfliche Leben nach dem Langsamverkehr auszurichten. Dieser soll attraktiver gemacht und stärker gefördert werden als der motorisierte Verkehr.

Ortszentren sind als Fussgängerzonen nach Möglichkeit autofrei zu halten. Auf Durchgangsstrassen sind Tempo-30-Zonen und in Wohnquartieren Begegnungszonen zu fördern. Fussgängerwege sollen grundsätzlich ebenerdig angelegt werden, auf Unter- und Überführungen ist soweit möglich zu verzichten. Fussgänger müssen sich auf Zebrastreifen, Trottoirs und in Fussgänger- und Begegnungszonen sicher fühlen können.

Das Velowegnetz soll weiter ausgebaut werden. Die Velowege sind attraktiv auszugestalten und müssen sicheren Verkehr ermöglichen. Wenn im Strassenbau eine für Velo und MIV ideale Lösung nicht möglich ist, soll grundsätzlich die für das Velo ideale Lösung gewählt werden. Bahnstationen und öffentliche Gebäude sollen ausreichend Veloparkplätze anbieten.

Die Grünliberalen empfehlen das Tragen von Velohelmen. Es liegt aber in der Verantwortung der/des Einzelnen. Ein Obligatorium birgt die Gefahr, dass die Velonutzung zurückgeht und es somit zu einer Umlagerung auf andere Verkehrsträger kommt.

### **Forderungen:**

- **Insbesondere auf kurzen Strecken ist der Langsamverkehr stärker als andere Verkehrsmittel zu fördern, und das dörfliche und städtische Leben ist nach dem Langsamverkehr auszurichten.**
- **Fussgänger- und Velowege müssen möglichst attraktiv und sicher ausgestaltet sein.**
- **Ortszentren sind möglichst autofrei zu halten, Tempo-30- und Begegnungszonen sind zu fördern.**
- **Im Strassenbau soll das Velo Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr haben. Bahnstationen und öffentliche Gebäude sollen zudem genügend Veloparkplätze zur Verfügung stellen.**

## 2. Der öffentliche Verkehr

Der öffentliche Verkehr (ÖV) ist in der Schweiz ein wichtiger Faktor für die Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse unserer Gesellschaft und für die Funktionsfähigkeit unserer Wirtschaft. Für die Grünliberalen ist ein sicherer und qualitativ hochwertiger ÖV unverzichtbar. Der ÖV kann energieeffizient sowie platz- und zeitsparend grosse Personenmengen transportieren. Er verursacht weniger CO<sub>2</sub>-Emissionen als der motorisierte Individualverkehr. Er soll deshalb dort, wo es nachhaltig und sinnvoll ist, solange subventioniert werden, bis beim MIV Kostenwahrheit hergestellt ist.

Der ÖV muss wie alle Verkehrsträger ressourceneffizient arbeiten (bezüglich Finanzen, Energie, Raum) und möglichst selbsttragend sein. Als Besteller des ÖV muss der Kanton seine Ausgaben so steuern, dass der ÖV kosteneffizienter und gegenüber dem motorisierten Individualverkehr attraktiver wird. Hierzu fördert er die schrittweise Einführung von Wettbewerbselementen unter den Leistungserbringern unter Einbezug eines systematischen und transparenten Vergleiches bezüglich Kosten und Qualität. Um die Innovation im ÖV-System zu fördern, steuert der Besteller die Transportunternehmen mittels klarer und messbarer Angebots- und Qualitätsziele. Im Sinne einer schlanken Verwaltung verzichtet er auf detaillierte operative und administrative Vorgaben, so dass die Transportunternehmen unternehmerische Freiräume konsequent zur Qualitäts- und Effizienzsteigerung sowie zur kundenorientierten Weiterentwicklung ihrer Angebote nutzen können.

Insbesondere in den Randregionen, wo der ÖV wenig ausgelastet ist, sind innovative und kostengünstige Lösungen wie Rufbusse oder Mitfahrgelegenheiten gefragt.

Zur Gewährleistung der Mobilitätsversorgung ist eine solide, zukunftsorientierte und nachhaltig finanzierte ÖV-Infrastruktur unverzichtbar. Infrastrukturausbauten müssen sich aber an ihrem Nutzen und nicht an regionalpolitischen Interessen orientieren. Dies soll regelmässig von den Bestellern überprüft werden. Auch der ÖV darf keine falschen Anreize auslösen und nicht unnötig mehr Verkehr verursachen.

Der ÖV ist als Gesamtsystem zu betrachten. Der Kanton fördert die optimale Abstimmung des öffentlichen Verkehrsangebots im Sinne durchgehender Mobilitätsketten. Dazu gehören zwischen den verschiedenen Transportunternehmen abgestimmte Fahrpläne sowie integrierte Kundeninformations-, Tarif- und Vertriebssysteme.

### **Forderungen:**

- **Der ÖV soll stärker gefördert werden als der MIV, um den Umbau unseres Transportsystems hin zu einer umweltfreundlicheren Mobilität voranzutreiben.**
- **Auch beim ÖV muss Kostentransparenz gewährleistet sein. Er soll ökonomisch sinnvoll ausgestaltet sein, energie- und raumeffizient arbeiten und seine Kosten möglichst selbst tragen.**
- **Eine gut ausgebaute und zukunftsweisende ÖV-Infrastruktur ist wichtig. Neue Ausbauprojekte müssen sich aber an ihrem Nutzen und nicht an regionalpolitischen Interessen orientieren.**
- **Der Bau von ÖV-Infrastrukturen darf keine falschen Anreize auslösen und nicht unnötig mehr Verkehr verursachen.**

### 3. Der motorisierte Individualverkehr

Der motorisierte Individualverkehr (MIV) stellt einen bedeutenden Teil unserer Mobilität dar. Es ist unbestritten, dass dem MIV in gewissen Bereichen eine wichtige Funktion zukommt, zum Beispiel in Gewerbe und Handwerk, als Ergänzung zum ÖV (Car-Sharing) und in vom ÖV nicht erschlossenen Gebieten. Der MIV verursacht aber hohe Kosten für die Allgemeinheit, welche die MIV-Nutzer nicht selber tragen. Er ist platzraubend, verursacht Überlastungen der Infrastruktur, nutzt Energie nicht optimal und er verursacht hohe CO<sub>2</sub>-Emissionen sowie hohe Sozialkosten (Unfälle, Lärm). Der Preis für die Nutzung des MIV ist zu tief, was zu einer Explosion des Verkehrsaufkommens geführt hat.

Die Kyoto-Ziele zur Reduktion der Treibhausgasemissionen wurden bisher bei Weitem verfehlt. Es sind deshalb dringend griffige Massnahmen nötig, damit der MIV verantwortungsbewusst und umweltverträglich genutzt wird. Der Handlungsbedarf ist gross, denn die Entwicklung läuft nach wie vor in die falsche Richtung.

Ein nachhaltiges Verkehrssystem ist nur zu erreichen, wenn der MIV deutlich teurer wird. Mit einer CO<sub>2</sub>-Abgabe oder der von den Grünliberalen vorgeschlagenen Energie- statt Mehrwertsteuer kann dies ohne Mehrbelastung der Bevölkerung umgesetzt werden. Gleichzeitig müssen bestehende falsche Anreize korrigiert werden. Heute werden weite Arbeitswege, die mit dem Auto zurückgelegt werden, sogar noch staatlich gefördert, da die Fahrkosten von den Steuern abgezogen werden können.

Wenn das Verkehrswachstum in den Agglomerationen nicht eingedämmt wird, kommt es hier zum Verkehrskollaps. Um die Mobilitätsnachfrage wieder mit dem Infrastrukturangebot ins Gleichgewicht zu bringen, braucht es einen Marktmechanismus. Die Grünliberalen setzen deshalb auf Mobility-Pricing. Erfahrungen im Ausland haben bewiesen, dass damit die Verkehrsspitzen geglättet, die Infrastruktur effizienter genutzt und die Erreichbarkeit verbessert werden können.

Dem Kapazitätsausbau des Strassennetzes stehen die Grünliberalen grundsätzlich kritisch gegenüber. Insgesamt sind die vorhandenen Kapazitäten ausreichend, sofern der MIV in einem nachhaltigen Masse genutzt wird. Vielmehr soll die bestehende Infrastruktur für umweltfreundliche Verkehrsteilnehmer umgebaut werden (Fussgänger/-innen, Veloverkehr).

Parkplätze sollen so angelegt werden, dass sie Stadtzentren und stadtnahe Gebiete vom MIV entlasten und das Umsteigen auf den ÖV fördern. Im Sinne der Kostenwahrheit soll das Parkieren grundsätzlich kostendeckend sein. Gratisparkplätze sind in der Innenstadt und in der Agglomeration nicht erwünscht.

#### **Forderungen:**

- **Der MIV ist verantwortungsbewusst zu nutzen und so auszugestalten, dass die Nutzer den Anreiz haben, wenn immer möglich auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel umzusteigen.**
- **Der Steuerabzug für Fahrkosten ist abzuschaffen.**
- **Zur Internalisierung externer Kosten ist eine ökologische Steuerreform (CO<sub>2</sub>-Abgabe/Energie- statt Mehrwertsteuer) nötig.**
- **Die kantonale Motorfahrzeugsteuer ist so auszugestalten, dass Anreize für energieeffiziente Fahrzeuge gesetzt werden.**
- **Um die zunehmende Verkehrsüberlastung in den Agglomerationen in den Griff zu bekommen, müssen intelligente Mobility-Pricing-Lösungen eingeführt werden.**
- **Die MIV-Verkehrsinfrastrukturen sollen grundsätzlich nicht erweitert werden. Parkplätze sollen so angelegt werden, dass sie Stadtzentren und stadtnahe Gebiete vom MIV entlasten und das Umsteigen auf den ÖV fördern.**

#### 4. Der Flugverkehr

Die ökologischen und lärmbedingten Kosten pro Streckeneinheit sind beim Flugverkehr vergleichsweise hoch, besonders bei Kurzstreckenflügen. Trotzdem werden diese Kosten heute kaum noch ihren Verursachern angelastet. Die Grünliberalen fordern deshalb, dass beim Flugverkehr mittelfristig volle Kostenwahrheit hergestellt und hierzu eine Treibstoffsteuer eingeführt wird. Bis dahin soll auf weitere Kapazitätsausbauten verzichtet werden. Dies gilt insbesondere für Kurzstreckenflüge bis 1000 km – solche Distanzen können in der Regel gut mit der Bahn überwunden werden. In der Schweiz gibt es in kurzer Zugdistanz in Zürich, Basel und Genf grosse nationale Flughäfen. Aus diesen Gründen ist ein Ausbau des Flughafens Bern-Belp nicht nötig.

##### **Forderungen:**

- **Beim Flugverkehr sollen grosse Schritte zur Herstellung der Kostenwahrheit gemacht werden und es soll eine Treibstoffsteuer eingeführt werden.**
- **Da die Schweiz bereits über drei nationale Flughäfen verfügt, soll auf einen weiteren Ausbau des Flughafens Bern-Belp verzichtet werden.**

#### 5. Raumplanung und Verkehr

Die Zersiedelung erhöht die Verkehrsnachfrage. Gleichzeitig verstärkt ein unsorgfältig geplanter Ausbau der Verkehrssysteme (MIV und ÖV) die Zersiedelung. Die Zersiedelung sowie der Bau neuer Verkehrsinfrastrukturen beeinträchtigen unsere Landschaft und den Lebensraum von Mensch und Tier. Die Zersiedelung erschwert zudem die Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr, denn der öffentliche Verkehr kann nur dort effiziente Transportleistungen erbringen, wo verdichtet gewohnt und gearbeitet wird. Raum- und Verkehrsplanung müssen deshalb besser aufeinander abgestimmt werden, indem die übergeordnete Planung gestärkt wird, bspw. mittels überkommunalen Raum- und Verkehrsplanungen.

Stadtzentren sind vergleichsweise gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Diese Erreichbarkeit der Stadtzentren mit dem öffentlichen Verkehr muss für die Entwicklungs- und Funktionsfähigkeit von Wirtschaft und Gewerbe erhalten bleiben. Parkiermöglichkeiten sowie Park-and-Ride-Anlagen sollen nur dort erstellt werden, wo sie das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr ermöglichen und Stadtzentren von MIV entlasten. Neue Parkiermöglichkeiten in der Stadt sowie stadtnahe Park-and-Ride-Anlagen lehnen die Grünliberalen ab.

Neue Dienstleistungs- und Einkaufszentren in Agglomerationen sind heute zu stark auf den MIV ausgerichtet. Die Grünliberalen fordern, dass Bewilligungen für solche Zentren an ein umfassendes Verkehrs- und Transportkonzept geknüpft werden.

##### **Forderungen:**

- **Raum- und Verkehrsplanung müssen besser aufeinander abgestimmt werden. Die bestehenden Verkehrssysteme müssen möglichst optimal genutzt werden.**
- **Neue Verkehrssysteme sollen nur unter kritischer Abwägung ökonomischer und ökologischer Kriterien gebaut werden. Neue Bauzonen sollen nur in Gebieten entstehen, welche bereits gut durch den öffentlichen Verkehr erschlossen sind.**
- **Stadtzentren müssen mit dem öffentlichen Verkehr optimal erschlossen sein. Es sollen keine neuen Parkiermöglichkeiten in Stadtzentren oder stadtnah geschaffen werden. Die Bewilligungen für den Bau von Dienstleistungs- und Einkaufszentren in Agglomerationen müssen an umfassende Verkehrs- und Transportkonzepte geknüpft werden.**

6. Anhang: Weitere Verkehrsthemen

Folgende Verkehrsthemen werden an anderer Stelle behandelt:

- Elektromobilität (vgl. Positionspapier Elektromobilität der glp CH)
- Güterverkehr (Bundeskompetenz)
- Umweltvorschriften für Fahrzeuge (Bundeskompetenz)