

grünliberale

Grünliberale Partei Kanton Bern

Positionspapier Verkehr

Verabschiedet

an der Gründungsversammlung vom 25. September 2007

Inhalt

1. Was will eine grünliberale Verkehrspolitik?
2. Kostenwahrheit
3. Öffentlicher Verkehr
4. Privatverkehr
5. Langsamverkehr



Grünliberale Partei
Kanton Bern
be@grunliberale.ch
www.be.grunliberale.ch

1. Was will eine grünliberale Verkehrspolitik?

Grünliberale Politik will dem Prinzip der Nachhaltigkeit auch in der Verkehrspolitik Nachdruck verleihen. Sie anerkennt das Bedürfnis der Gesellschaft nach Mobilität als Grundbedingung gesellschaftlicher Entwicklung und wirtschaftlichen Lebens. Dabei erkennt sie aber auch, dass die Mobilität nicht grenzenlos wachsen kann.

Unsere Verkehrspolitik ist grün, weil die Umwelt nach wie vor eine Lobby braucht. Obwohl umweltpolitische Themen zunehmend in die Parteiprogramme von links bis rechts aufgenommen werden, scheitert eine konsequente Umweltpolitik oftmals an einer Ausrichtung auf kurz- bis mittelfristige Planungsziele.

Unsere Verkehrspolitik ist liberal, weil wir die Mobilitätsfreiheit, aber auch den Schutz vor den negativen Folgen der Mobilität für alle Mitglieder der Gesellschaft sicherstellen wollen.

Grünliberale Verkehrspolitik verfolgt ökologische Ziele unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Bedürfnisse. Sie bezweckt, dem Nachhaltigkeitsgedanken jenseits wirtschaftlicher oder privater Partikularinteressen und ohne dogmatische Scheuklappen Geltung zu verschaffen. Grünliberale Verkehrspolitik fördert den Ausgleich der Interessen von Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt und erarbeitet dazu Lösungen.

In der Wahl der politischen Mittel für die Förderung einer nachhaltigen Verkehrspolitik setzen wir auf marktwirtschaftliche Anreizsysteme, raumplanerische Optimierung, sowie den Einsatz neuer, schadstoffarmer Technologien.

Einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung sollte daher durch folgende Handlungsschwerpunkte entsprochen werden:

Ökonomisch

Transport von Gütern und Personen zu verursachergerechten Kosten, die im Grundsatz vom Nutzer bezahlt werden und nicht von der Allgemeinheit. Dabei gilt zu berücksichtigen, dass auch Lärm- und Luftbelastung indirekte Kosten verursachen.

Ökologisch

Vermeidung oder Verringerung der Belastung von Klima, Natur und Menschen durch Schadstoffe und Lärm, mittels technologischer und finanzieller Massnahmen sowie Anreizen und Sensibilisierung für verantwortungsvolles Verhalten.

Die Grünliberalen sind überzeugt, dass die Mobilität gesichert und die Verkehrsprobleme gelöst werden können, wenn die folgenden Forderungen umgesetzt werden:

2. Kostenwahrheit

Eine Steuerung der Nachfrage nach Mobilität auf Strasse und Schiene über Kosten ermöglicht einen verantwortungsbewussteren Umgang mit dem Gut Mobilität. Die Wahl des Verkehrsmittels erfolgt normalerweise über die Faktoren Komfort und Kosten. Dabei werden die Kosten ohne die externen Belastungen betrachtet. In einer liberalen Gesellschaft müssen alle die Verantwortung für ihr Verhalten übernehmen – und damit auch für die daraus entstehenden Kosten aufkommen. Der Einzelne soll sich vermehrt überlegen, welche Wege er wann und wie zurücklegen will – und welchen Preis er dafür zu zahlen bereit ist.

Die Grünliberalen fordern, dass die externen Kosten verursachergerecht auf die einzelnen Verkehrsträger aufgeteilt werden.

Wer weit entfernt von seinem Arbeitsplatz lebt und dadurch täglich weite Strecken zurücklegt, um zu seinem Arbeitsplatz zu gelangen, belastet die Umwelt und die Verkehrsinfrastruktur gerade zu Spitzenzeiten. Dass dafür Steuerabzüge gewährt werden, schafft falsche Anreize.

Die Grünliberalen fordern, dass für Arbeitswege keine Steuerabzüge gewährt werden, weder für das Auto

noch für andere Verkehrsmittel.

Die CO₂-Abgabe auf Treibstoffe, die der Bund einführen soll, ist ein lenkendes Instrument, das den Zweck hat, die klimaschädigenden Abgase zu reduzieren. Sie ist keine zusätzliche Einnahmequelle für den Staat. Durch eine Abgabe auf Benzin werden verbrauchsarme Verbrennungsmotoren gefördert und unnötige Fahrten vermieden oder mit umweltverträglichen Verkehrsmitteln gemacht.

Die Einführung der CO₂ Abgabe schützt den Menschen und die Umwelt und ist ein grosser Schritt um Kostenwahrheit zu erreichen und das Umweltbewusstsein zu stärken.

Neben CO₂ sind Stickoxide und Feinstaub gefährliche Luftschadstoffe, die Mensch und Umwelt belasten. Im Gegensatz zu CO₂ ist der Stickoxid-Ausstoss nicht nur von der Menge des verbrauchten Treibstoffes abhängig, sondern auch von der Effizienz der Verbrennung. Um dem Markt Anreize zur Verminderung des Stickoxid-Ausstosses zu geben, ist die bis anhin auf Grund der Grösse des Hubraumes berechnete Strassenverkehrsabgabe neu auf eine Kombination des durchschnittlichen Stickoxid-Ausstosses und des Verbrauches zu beziehen und stark progressiv zu gestalten.

Die Grünliberalen fordern die Abschaffung der bisherigen Motorfahrzeugsteuern und deren Ersatz durch eine vom Schadstoffausstoss abhängige Abgabe.

Feinstaub entsteht bei verschiedenen Verbrennungsprozessen und bei mechanischen Prozessen (Abrieb und Aufwirbelung). Auch Russpartikel gehören zum Feinstaub. Sie entstehen z.B. bei der Verbrennung von Diesel. Neuwagen, die mit Diesel betrieben werden, sollen deshalb nur noch mit Partikelfiltern zugelassen werden.

Die Grünliberalen fordern, dass Neuwagen, die mit Diesel betrieben werden, nur noch mit Partikelfiltern zugelassen werden (Partikelzahl-Abscheidegrad > 98%) und alte Fahrzeuge bis 2010 mit Filtern nachgerüstet werden.

3. Öffentlicher Verkehr

Der öffentliche Verkehr kann viele Mobilitätsbedürfnisse abdecken und ist zu fördern. Er ist auch ein wichtiger Standortfaktor für den Kanton Bern.

Die Zersiedelung erschwert die Nutzung des öffentlichen Verkehrs, denn der öffentliche Verkehr kann nur dort effiziente Transportleistungen erbringen, wo verdichtet gewohnt und gearbeitet wird. Daher kommt auch der Raumplanung hohes Gewicht zu.

Der öffentliche Verkehr soll gezielt gefördert werden, damit er weiterhin konkurrenzfähig bleibt und auch in Randgebieten sein Angebot aufrecht erhalten kann. Andererseits sollen auch öffentlich subventionierte Transportunternehmen (SBB, bernmobil, ...) zu effizientem, kostenbewussten Wirtschaften bewegt werden.

Das Angebot des öffentlichen Verkehrs soll den Bedürfnissen der Bevölkerung entsprechen.

Der Taktfahrplan erleichtert das Umsteigen und darf auf den S-Bahnlinien nicht aufgegeben werden. Sofern die Nachfrage nach einer Erweiterung von Angeboten besteht, soll diese befriedigt werden. Fehlt hingegen die Nachfrage, sind die Angebote zu überprüfen. Das heisst zum Beispiel, dass der dichte Fahrplan der Stosszeiten nicht den ganzen Tag aufrecht erhalten werden muss.

Die GLP unterstützt Massnahmen, die zum Wohlbefinden und zur Sicherheit der Passagiere beitragen, wie Zugbegleiter in den Randstunden und/oder Videoüberwachung.

Die Grünliberalen fordern, dass die notwendigen Investitionen in den öffentlichen Verkehr gesprochen werden.

4. Privatverkehr

Das Auto soll verantwortungsbewusst und massvoll eingesetzt werden. Unsere moderne Gesellschaft braucht ein gesundes Mass an sinnvoller Mobilität, diese muss aber ökologisch verträglich abgewickelt werden. Das Prinzip der Kostenwahrheit kann hier die notwendigen Leitplanken setzen und andere Massnahmen wie Vorschriften und Verbote überflüssig machen.

Die bestehende Praxis, dass bei Überschreiten der Luftschadstoff-Grenzwerte anfällige Personen aufgefordert werden, zuhause zu bleiben und geraten wird, sportliche Betätigung zu gewissen Tageszeiten zu unterlassen, ist eine absurde Beschneidung der individuellen Freiheiten durch die Bevorzugung des motorisierten Verkehrs.

Der Privatverkehr ist in den letzten Jahrzehnten fast ungebremst gewachsen. Ein weiterer Ausbau des Strassennetzes ist aus ökologischer Sicht nicht sinnvoll und ausserdem zu kostspielig. Kapazitätserweiterungen führen naturgemäss zu Mehrverkehr und neuen Staus, zuerst an anderen Stellen und dann bald wieder an den bekannten neuralgischen Orten.

Die Grünliberalen fordern, dass auf rein kapazitätssteigernde Strassenbauten verzichtet wird.

Umfahrungsstrassen

Auch Umfahrungsstrassen haben kapazitätssteigernden Charakter. In mittleren und grösseren Ortschaften ist oft der hausgemachte und nicht der Durchgangsverkehr das Problem. Deshalb sind Umfahrungsstrassen oft Scheinlösungen.

Umfahrungsstrassen können in Einzelfällen sinnvoll sein, dort wo wirklich der Durchgangsverkehr ein Problem darstellt. In diesen Fällen soll der Verkehr in den Ortschaften selber im Gegenzug beruhigt werden.

In den Ortschaften sollen die Gemeinden autonom Tempo-30 Zonen einführen können, auch auf Kantonsstrassen soll eine Geschwindigkeitsreduktion möglich sein.

Die Grünliberalen fordern, dass Umfahrungsstrassen nur dort gebaut werden, wo wirklich der Durchgangsverkehr ein Problem darstellt. In solchen Fällen sollen die Strassen in den Ortschaften beruhigt und allen Verkehrsteilnehmern zurückgegeben werden.

Verkehr und Landschaft

Die Landschaft ist Lebensraum für Mensch und Tier. Neue Strassen dürfen diesen Lebensraum nicht noch weiter beeinträchtigen. Sie sollen nur wenn nötig und unter Abwägung von ökologischen und ökonomischen Kriterien gebaut werden. Allenfalls sind sie unter die Erde zu verlegen, um Bauland oder Landschaften zu erhalten.

Verkehr im Zusammenhang mit Einkaufs- und Dienstleistungszentren

Stadtzentren sind lebendige Orte mit einer charakteristischen Qualität. Gerade sie sind vom öffentlichen Verkehr optimal erschlossen. Die Erreichbarkeit der Stadtzentren muss erhalten bleiben, damit die Entwicklung von Wirtschaft und Gewerbe weiterhin möglich ist. Neue Parkmöglichkeiten in der Stadt lehnen wir ebenso ab wie stadtnahe Park-and-Ride-Anlagen. Solche Anlagen sollen dort erstellt werden, wo sie das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr nahe beim Wohnort ermöglichen.

Neue Einkaufs- und Dienstleistungszentren in der Agglomeration sind zu stark auf den Privatverkehr ausgerichtet.

Parkplätze dort dürfen nicht gratis sein.

Die Grünliberalen fordern, dass bei neuen Einkaufszentren Bewilligungen an ein umfassendes Verkehrs- und Transportkonzept geknüpft werden.

5. Langsamverkehr

Obwohl zu Fuss gehen und Rad fahren umweltschonend und gesundheitsfördernd sind, werden Fussgänger und Radfahrer in der Verkehrspolitik oft ausgeklammert. Gerade auf kurzen Strecken (in Städten und Dörfern), bildet der Langsamverkehr jedoch eine umweltschonende Alternative zum motorisierten Verkehr, zudem wird der öV entlastet.

Die Raumplanung soll von der Idealvorstellung ausgehen, dass Wohnen, Einkaufen, Arbeiten und Freizeit möglichst zusammen gebracht werden und das städtische und dörfliche Leben vom Langsamverkehr geprägt wird. Dieser soll attraktiver gemacht werden und mehr gefördert werden, als der motorisierte Verkehr.

Innerorts soll für alle Verkehrsteilnehmer Tempo 30 gelten. Ortszentren sind als Fussgänger- und Begegnungszonen nach Möglichkeit autofrei zu halten.

Die Grünliberalen fordern neue Verkehrskonzepte für den besiedelten Raum (Tempo 30 / Begegnungszonen) und die Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer.

Fussgänger gehören grundsätzlich nicht unter den Boden, auf Unterführungen ist zu verzichten. Auf Zebrastreifen, Trottoirs und in Fussgänger- und Begegnungszonen müssen sich Fussgänger sicher fühlen können.

Das Velowegnetz soll weiter ausgebaut werden (keine Luxusvarianten mehr, Beschilderung und Nutzung von Flurwegen statt Bau von Radwegen direkt den Hauptstrassen entlang). Bahnstationen sollen ausreichend Veloparkplätze anbieten und bei öffentlichen Gebäuden sind gedeckte und kostenlose Veloparkplätze zu erstellen.

Die Grünliberalen fordern sichere und attraktive Verbindungen für den Langsamverkehr.