

POSITIONSPAPIER VERKEHR

I. Grundsätze und Ziele der Verkehrspolitik der UFS

1. Um die **Mobilitätszunahme zu bremsen** wird Verkehr in erster Linie vermieden, in zweiter Linie wird **die Mobilität** auf effiziente und umweltschonende Träger gelenkt.
2. Die **Finanzierung** für alle Verkehrsträger ist transparent und langfristig. Jeder Verkehrsteilnehmer soll die von ihm verursachten Kosten selbst tragen. Bis bei allen Verkehrsträgern die externen Kosten internalisiert sind, wird der öffentliche Verkehr dem motorisierten Individualverkehr vorgezogen (vgl. Ziff. 3 bis 6).
3. Der **öffentliche Verkehr** verlagert immer mehr Individualverkehr von der Strasse auf Bahn und Bus und bindet die Ostschweiz mit schnellen Verbindungen an die schweizerischen und europäischen Zentren an.
4. **Motorfahrzeuge, Fussgänger und Velofahrer** sind gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer. Für den Langsamverkehr sind attraktive und sichere Verkehrsflächen vorhanden. Der motorisierte Individualverkehr wird in die Pflicht genommen.
5. Der **Güterverkehr** wird vor allem im Transitbereich über die Bahn abgewickelt.
6. Der **Flugverkehr** hält sich in engen Grenzen und trägt seine externen Kosten.

Forderungen Seite 2 / Begründungen Seite 3 und 4

Quellen/Grundlagen:

- Agglomerationsprogramm St.Gallen-Arbon/Rorschach, 4. öV-Programm 2009-2013 des Kantons St.Gallen und 15. Strassenbauprogramm 2009-2013 des Kantons St.Gallen, www.sg.ch
- Astra 2011 - Strassen und Verkehr - Zahlen und Fakten, www.astra.admin.ch
- Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI), Bericht für das Vernehmlassungsverfahren vom 30.3.2011
- LITRA Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr, Verkehrszahlen Ausgabe 2011, www.litra.ch
- Analyse des schweizerischen Energieverbrauchs 2000-2010 nach Verwendungszwecken, BFE, Okt. 2011, www.bfe.admin.ch
- Bericht des Bundesrates über die Verkehrsverlagerung vom Dezember 2011, Verlagerungsbericht Juli 09 - Juni 11
- Sachplan Infrastruktur Luftfahrt, August 2004, www.uvek.admin.ch
- Synthesebericht Nachhaltigkeit im Luftverkehr, BAZL, 23.6.2008, www.bazl.admin.ch
- Vereine Alpeninitiative www.alpeninitiative.ch und mountain wilderness www.mountainwilderness.ch

II. Forderungen der UFS

- 1.1 Mit einer **nachhaltigen Raumentwicklung** soll das Verkehrsaufkommen reduziert werden. Ein **kantonales Gesamtverkehrskonzept** muss zusammen mit der Raumplanung einen Massnahmenplan zur Eindämmung des Mobilitätswachstums aufstellen. Mittels Anreizsystemen, einer hohen Nutzungsmischung in den Siedlungen und neuartigen ortsbezogenen Wohn- und Arbeitsmodellen soll dieses Konzept das Mobilitätsverhalten steuern.
- 1.2 Mit einer geeigneten **Preispolitik** soll die Mobilität gesteuert werden. Dabei sollen auch **innovative und unpopuläre Massnahmen** geprüft und eingesetzt werden, z.B. Billettpreise nach Verkehrsaufkommen, Road Pricing, Priority Lanes, Parkplatzbewirtschaftung, Alpentransitbörse, elektronische Reservationssysteme, Plafonierung oder Streichung der steuerlichen Abzugsfähigkeit der Fahrkosten.
- 1.3 Es müssen **Anreize** gesetzt werden, damit **energiesparende Fahrzeuge** eingesetzt werden und auf unnötige Fahrten verzichtet wird, z.B. CO₂-Abgabe auf Treibstoff, Fahrzeugbesteuerung nach Energieverbrauch.
- 1.4 Intelligente **Verkehrsleitsysteme** sollen die sehr kurzen täglichen Spitzen im motorisierten Verkehrsaufkommen brechen.
 - 2.1 Es ist ein neues **Finanzierungsmodell** zu suchen, das eine langfristig tragfähige Situation für alle Verkehrsträger darstellt. Die externen Kosten müssen bei allen Verkehrsträgern internalisiert werden.
 - 2.2 **Lenkungsabgaben** sollen nicht wieder für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur verwendet werden, um die **Mobilitätswachstumsspirale** nicht weiter anzuhetzen.
 - 2.3 Angemessene Tarife im öV sollen den **Eigenfinanzierungsgrad** erhöhen.
 - 2.4 Mit einer innovativen Preispolitik wie unter 1.2. beschrieben soll die Mobilität gelenkt und gebremst werden.
- 3.1 Die Funktion der **S-Bahn** ist zu gewährleisten und durch eine optimale Verknüpfung mit dem Feinverteiler Bus zu ergänzen. Punktuell sind zusätzliche Haltestellen in Wohn- und Naherholungsgebieten, bei Arbeitsplatzschwerpunkten und Freizeiteinrichtungen zu schaffen.
- 3.2 Der **Hauptbahnhof St.Gallen** und der **Bahnhof Sargans** müssen Vollknoten sein und mit Zürich unter einer Stunde Fahrzeit verbunden sein. Die Anbindung an die Zentren Bregenz, Konstanz, Stuttgart und München ist voranzutreiben.
- 3.3 In den **Zentren** sind eine hohe Haltestellendichte, eigene Trassen für den öV, Schnellbusse und Taktverdichtungen zu Hauptverkehrszeiten erforderlich, hingegen sollen **abgelegene Gebiete** mit dem öV zurückhaltend bedient werden, um eine Neubesiedelung zu verhindern.
- 4.1 Eine **Aufwertung der öffentlichen Strassenräume** mit flächendeckenden Tieftempozonen und sicheren, attraktiven Verkehrswegen für Fussgänger und Velofahrer sollen die Wohnqualität in den Quartieren erhöhen, den Durchgangsverkehr lenken und den Anteil des Langsamverkehrs erhöhen.
- 5.1 Möglichst viel **Gütertransitverkehr** soll von der Strasse auf die Schiene verlagert werden. Die Anstrengungen, um die Ziele des **Güterverkehrsverlagerungsgesetzes** zu erreichen, müssen erhöht werden. Die zügige Fertigstellung der NEAT ist daher unerlässlich und die Einführung einer **Alpentransitbörse** für die Verlagerung des Gütertransitverkehrs ist voranzutreiben. Zur Entlastung der Autobahnen soll der **Bahngüterverkehr** wiederbelebt werden.
- 5.2 Der Bau einer **2. Strassentunnelröhre am Gotthard** ist abzulehnen, genauso wie die Einführung von sogenannten **Gigalinern** (60-Tonnen-Lastwagen).
- 6.1 Inländische und innereuropäische Flüge sind zu vermeiden. Die **Preisgestaltung des Flugverkehrs** muss verursachergerecht sein und die Internalisierung der externen Kosten sicherstellen.
- 6.2 Bewilligungen für private Flugfelder und Gebirgslandeplätze sind restriktiv zu erteilen, Heliskiing ist zu verbieten.
- 6.3 **Technische Verbesserungen** zur Reduktion der Umweltbelastung und der Lärmemissionen des Flugverkehrs müssen vorangetrieben werden.

III. Begründungen

1. Mobilität bremsen

Prognosen rechnen mit einer Zunahme bis 2030 von 19,5% im motorisierten Individualverkehr, von 45.2% im Personenverkehr Schiene, von 13.9% im Langsamverkehr, von 34.8% im Güterverkehr Strasse und von 84.6% im Güterverkehr Schiene (Quelle ARE). Durch das erhöhte Verkehrsaufkommen kommen verschiedene Verkehrsinfrastrukturen an die Leistungsgrenze oder haben diese teilweise bereits erreicht.

Die Mobilität spielt bei der **Zersiedelung** eine Schlüsselrolle, z.B. steigern Autobahnanschlüsse die Attraktivität von publikumsintensiven Einrichtungen; sehr gute S-Bahn-Verbindungen in die Zentren ermöglichen das Wohnen an der Peripherie. Wohnbevölkerungs- und Arbeitsplatzverteilung klaffen auseinander. Das spiegelt sich in den **Pendlerströmen**, allerdings pendeln noch immer deutlich mehr Leute im Auto als im Zug. Das **Konsumverhalten** zeigt die gleichen Trends: Verkaufsflächen konzentrieren sich in den bestehenden Kernstädten oder entwickeln sich an neuen, sehr gut mit dem motorisierten Individualverkehr erreichbaren Standorten. Von allen Verkehrszwecken ist die **Freizeit** dominant, selbst an Werktagen. Über die gesamte Woche betrachtet sind 41% aller Wege Freizeitwege. Das wichtigste Verkehrsmittel in der Freizeit ist das Auto, mit welchem rund 70% aller in der Freizeit zurückgelegten Kilometer realisiert werden.

Die Mobilität wird weitgehend vom Angebot bestimmt. Offenkundig ist dies bei den Strassen: Sobald sie gebaut sind, werden sie bis zur vollen Auslastung benutzt. Gleiches gilt aber auch für den öffentlichen Verkehr: schnelle S-Bahnen, zusätzliche Verbindungen etc. fördern den Pendlerverkehr. Beeinflusst werden kann das im Wesentlichen nur mit drei Mitteln: durch eine überregionale Raumplanung, einem dazu passenden Gesamtverkehrskonzept und durch den Preis der Mobilität.

Durch eine **nachhaltige Raumstruktur** kann Verkehr vermieden werden: geordnete Besiedlung durch Anordnung der Bauzonen, haushälterische Bodennutzung durch Zuordnung der Funktionen, Entwicklung nach innen durch Verbesserung der Verkehrskapazitäten in den Zentren, kurze Wege durch eine kompakte Siedlungsstruktur, hohe Nutzungsmischung durch Erhaltung und Aufwertung der Attraktivität der Siedlungen. Neue Wohn- und Arbeitsmodelle können den täglichen Pendlerverkehr mindern: Telearbeit, Teilzeitarbeit, mehr Arbeitsplätze in Wohnquartieren und Agglomerationsgemeinden, Fördern von Wohnungswechsel, Bereitstellen von Mietwohnungen, Vermeiden von Steuerwettbewerb.

Umweltfreundliche und wirtschaftlich tragbare Lösungen für die gesamte Mobilität erfordern schon in der Planung eine verstärkte Koordination des Kantons mit dem Bund, den Gemeinden, den verschiedenen Verkehrsträgern, der Raumplanung, den Nachbarkantonen und dem angrenzenden Ausland. Ein gutes, bereits funktionierendes Beispiel ist das Agglomerationsprogramm St.Gallen/Arbon-Rorschach. Es koordiniert die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung gemeinde- und kantonsübergreifend und könnte als Vorlage für ein **kantonales Mobilitätskonzept 2030** dienen.

Mobilität, sei es auf der Strasse oder auf der Schiene, verursacht **Kosten**, nicht nur für Infrastrukturbau, Unterhalt und Betrieb, sondern auch volkswirtschaftliche: Energieverbrauch, Platzbedarf, CO₂- und Lärmemissionen, Zeitverlust im Stau, Unfälle und deren Folgen. Diese Kosten widerspiegeln sich nicht alle und vor allem nicht ausgeglichen im Preis der Mobilität: dieser ist auf allen Ebenen zu tief.

Mit Treibstoffabgaben, Preis- und Angebotsdifferenzierung und anderen Lenkungsabgaben kann die Mobilität gesteuert werden, allerdings dürfen diese Mittel nicht wieder zum Ausbau von Schienen und Strassen verwendet werden, sonst wird die **Mobilitätsspirale** weiter angetrieben. Einige **Massnahmen** werden in diversen Ländern schon erfolgreich angewandt, andere wären neu. Innovative Ideen dürfen nicht von vornherein abgelehnt werden. Anreize, die das Pendeln attraktiv machen, sind nicht mehr zeitgemäss und gehören abgeschafft. Als Beispiel sei der Steuerabzug der Fahrkosten genannt. Dieser soll auf die Höhe des Abonnements in der Kernzone eines Tarifverbundes beschränkt sein.

27.6% des gesamten inländischen **Energieverbrauchs** von 2010 entfällt auf die Mobilität, davon wiederum 86,3% auf den Strassenverkehr. Obwohl sich der Gesamtfahrzeugbestand zwischen 2000 und 2010 um 16.9% ausgeweitet hat, ist der Energieverbrauch des Strassenverkehrs seit 2009 rückläufig. Mit konsequentem Einsatz von energiesparenden Fahrzeugen und dem Verzicht auf unnötige Fahrten kann der Energieverbrauch noch wesentlich weiter gesenkt werden. Dazu müssen geeignete Anreize geschaffen werden, vor allem mittels **CO₂-Abgabe** auf Treibstoffen und Fahrzeugbesteuerung nach Energieverbrauch.

Gerade im Kanton St.Gallen sind Staus und Überlastung von Strassenabschnitten zeitlich sehr begrenzt. Mehr Fahrspuren und neue Strassen lösen dieses Problem nur für kurze Zeit. Da Ausbauten immer mehr Verkehr generieren, staut sich der Verkehr an einem anderen Ort oder in einigen Jahren wieder. Tägliche Verkehrsspitzen können einfacher mit **intelligenten Verkehrsleitsystemen** gesteuert werden.

2. Neues Finanzierungsmodell

Die bestehende Finanzierung der Verkehrswege in der Schweiz ist sehr kompliziert. Betrieb und Unterhalt werden in einem komplexen Verfahren von den Transportunternehmen, dem Bund, den Kantonen und den Gemeinden getragen. Für spezielle Infrastrukturprojekte existieren verschiedene Fonds und Spezialfinanzierungen, die mit zweckgebundenen Einnahmen zum Teil zeitlich befristet gespiesen werden. Investitionen in das Strassennetz und dessen Unterhalt werden aus zweckgebundenen Einnahmen der Mineralölsteuer und der Autobahnvignette bestritten. Die Schwerverkehrsabgabe wird v.a. für die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene verwendet.

Langfristig ist nach einem neuen Finanzierungsmodell zu suchen. Durch eine konsequente **Internalisierung der externen Kosten** werden die Spiesse für alle Verkehrsträger gleich lang. Das kann sowohl durch regulierende als auch marktbasierende Massnahmen geschehen, z.B. Festsetzen von Emissionsgrenzwerten, vorgeschriebene Umwelttechniken, Emissionsgebühren, Zertifikatehandel.

3. Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr

Der öffentliche Verkehr (ÖV) und der Langsamverkehr (LV), damit sind Velofahrer und Fussgängerinnen gemeint, verursachen wesentlich weniger **Emissionen** als der motorisierte Individualverkehr (MIV), darum besteht ein höheres Interesse, dass möglichst viele Fahrten mit dem öffentlichen Verkehr absolviert werden. Innerhalb der städtischen Räume und zwischen den Agglomerationen ist dem Langsamverkehr und dem öffentlichen Verkehr **Priorität** einzuräumen.

Gemäss dem Richtplan des Kantons soll der Hauptbahnhof St.Gallen zur **Drehscheibe der Ostschweiz** ausgebaut werden. Die Ziele sind aber sowohl im schweizerischen wie grenzüberschreitenden Schienenverkehr noch nicht erreicht. Nachholbedarf besteht einerseits bei der Verwirklichung von Bahn 2000: Die **Knoten St.Gallen und Sargans** sollen zu vollwertigen Stundenknoten ausgebaut werden. Zudem soll der Anschluss der Ostschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz mit der Beschleunigung und dem Ausbau auch der innerregionalen Verbindungen verbessert werden. Um eine echte Alternative zum motorisierten Individualverkehr darzustellen, müssen die Fahrzeiten

Positionspapier Verkehr

der Bahn auch auf längeren Strecken konkurrenzfähig sein.

In der Stadt St.Gallen wurde am 7. März 2010 die **Städte-Initiative** mit 59% Ja deutlich angenommen. Sie fordert, dass der motorisierte Individualverkehr nicht weiter zunimmt: Das gesamte Verkehrswachstum soll mit dem öffentlichen-, Fuss- und Veloverkehr aufgefangen werden. Seither gibt es positive Ansätze: So wurde ein Verantwortlicher für den Fuss- und Veloverkehr eingesetzt und der öV ausgebaut, unter anderem mit einer neuen Buslinie. Es braucht aber weitere Massnahmen zur Verkehrsberuhigung und eine klare Stellung der Regierung gegen die Südspange. Auch in **anderen Zentren** des Kantons, z.B. Rapperswil-Jona, Rorschach, Gossau und Wil können solche Massnahmen umgesetzt werden.

4. Individualverkehr

Besonders in den **ländlichen Gemeinden** ist der motorisierte Individualverkehr (MIV) zur Erschliessung notwendig. Allerdings soll der Ausbau des Strassennetzes die S-Bahn 2013 nicht konkurrenzieren. Durch eine gemeinsame Planung d.h. eine kantonale Gesamtverkehrsplanung, können die steigenden Anforderungen organisatorisch bewältigt werden.

Der **Radverkehr** ist volkswirtschaftlich sehr effizient und weist ein grosses Wachstumspotenzial auf. Da der Langsamverkehr und dabei insbesondere der **Fussverkehr** der wichtigste Zubringer zum öffentlichen Verkehr darstellt, ist auf die Plätze um Bahnhöfe und Haltestellen ein besonderes Augenmerk zu richten.

Durch eine **Aufwertung der öffentlichen Strassenräume** für Fussgänger und Velofahrerinnen können diese vielfältiger benutzt werden und erhöhen die Wohnqualität. Die **Tempolimiten** in den Zentren könnten z.B. umgekehrt werden, so dass generell die tiefere Limite gelten würde, z.B. 30 km/h, auf speziell signalisierten Durchgangsstrassen dagegen 50 km/h. Das gäbe allen Verkehrsteilnehmern mehr **Sicherheit** und würde den Langsamverkehr enorm attraktiver machen.

5. Güterverkehr

Das Verkehrsverlagerungsgesetz von 1999 (neu Güterverkehrsverlagerungsgesetz GVVG), hält als **Verlagerungsziel** fest, dass die Zahl der alpenquerenden Lastwagenfahrten auf dem Niveau des Jahres 2000 (1,4 Mio. Fahrten) stabilisiert und bis 2009 auf maximal 650'000 reduziert werden soll. Mit der Revision des Gesetzes 2008 ist die Frist zum Erreichen des Zieles auf 2018/19 hinausgeschoben (zwei Jahre nach Eröffnung des Neat-Basistunnels am Gotthard) worden. Im Verlagerungsbericht von 2011 stellt der Bundesrat fest, dass die Ziele verfehlt wurden, die im GVVG verankert sind: 2011 werden ca. 1,25 Millionen Lastwagen über die Alpen fahren statt wie im Gesetz als Zwischenziel gefordert 1 Million.

Der Bundesrat stellt ausserdem fest, dass die in Verfassung und Gesetz festgeschriebene Verlagerung der Gütertransporte auf die Schiene nur mit einer **Alpentransitbörse** erreicht werden könne. Die Einführung einer solchen werde in den nächsten Jahren aber kaum möglich sein, weil die dafür nötige politische Akzeptanz in den Nachbarländern und der EU gering sei. Mit dem nötigen politischen Willen und der Alpen-Transitbörse ist die geforderte Reduktion der alpenquerenden Lastwagenfahrten bis 2018 durchaus erreichbar. Die Schweiz soll auch ohne die Unterstützung durch ausländische Regierungen und die EU die Alpen-Transitbörse selbständig einführen.

Eine **zweite Gotthardröhre** - wie sie im Hinblick auf die temporäre Schliessung des Gotthard-Strassentunnels zwecks Sanierung gefordert wird - würde den Erfolg der schweizerischen Verkehrspolitik sowie die Rentabilität der Bahninfrastrukturen (NEAT, Bahn 2000) gefährden. Seit 1994 verbietet der **Alpenschutzartikel** in der Schweizerischen Bundesverfassung den Ausbau von Transitstrassen und damit auch eine zweite Tunnelröhre für den Gotthard-Strassentunnel. Am 8. Februar 2004 lehnte das Volk eine Verfassungsänderung (Avanti-Initiative) mit einer Mehrheit von 63% Nein-Stimmen ab. Im Mai 2011 lehnte der Kanton Uri erneut zwei Vorstösse ab, die eine zweite Röhre wollten.

Mit den Begriffen Gigaliner/Megatrucks/Eurocombi/Monstertruck/Oekokombi/60-Tonner werden **Lastwagen** bezeichnet, die über 25 Meter lang und bis zu 60 Tonnen schwer sind. In verschiedenen EU-Staaten werden sie zurzeit getestet, in einigen Ländern Skandinaviens sind sie bereits in Betrieb. Falls die Schweiz die 60-Tonnen-Lastwagen zulassen würde, wäre mit erheblichen Zusatzkosten zu rechnen. Eine Studie rechnet mit 1.5 Milliarden Franken, die in den kommenden 15 Jahren jährlich für Strassenbau und -unterhalt zusätzlich ausgegeben werden müssten. Die heutigen Strassen sind nicht für die Riesenlastwagen konzipiert, in der engräumigen, bergigen Schweiz ganz besonders nicht.

6. Linien-, Charter- und Luftfrachtverkehr

Zwischen 2004 und 2030 werden die Flugbewegungen des Linien- und Charterfluggeschäfts gemäss einer Prognose von Intraplan um 78% auf 730'000 pro Jahr zunehmen. Das Luftfrachtaufkommen für die Schweizer Flughäfen soll bis 2030 auf 650'000 Tonnen pro Jahr steigen. Der Luftraum der Schweiz ist einer der meist beflogenen in Europa: 2004 gab es rund 677'000 Überflüge über die Schweiz.

Prognose und Ausblick für die zukünftigen CO₂-Emissionen und den Verbrauch von Treibstoffen zeigen, dass das Wachstum der Flugbewegungen grösser ist als die Zunahme der Energieeffizienz durch bessere Technik. Aus den Modellrechnungen geht hervor, dass die CO₂-Emissionen erst ab dem Jahr 2020 leicht absinken. Auch die Zahl der Lärm-belästigten nimmt trotz Fortschritt bei der lärmtechnischen Entwicklung der Triebwerke weiter zu, weil die Bevölkerungsdichte im Umfeld der Flughäfen und die Zahl der Flugbewegungen in den kritischen Tagesrandstunden laufend zunehmen.

Genauso wie die anderen Verkehrsträger soll auch die Luftfahrt nicht nur ihre betriebswirtschaftlichen sondern auch ihre externen Kosten selber tragen. Die Klimakosten machen rund 75% der externen Kosten des Luftverkehrs aus. Daneben sind die **externen Lärm-, Gesundheits- und Umweltkosten** von Relevanz. Zum Teil werden negative Wirkungen des Luftverkehrs über entsprechende Gebühren der Flughafenbetreiber (z.B. Lärmgebühr, schadstoffabhängige Landegebühren) in der Schweiz bereits mit einem Preis belegt. Seit 2012 müssen sich sämtliche Flüge in der EU am Emissionshandelssystem (EU ETS) beteiligen. Die Schweiz hat die Luftfahrt noch nicht in ihr eigenes Emissionshandelssystem integriert, ist aber dabei, äquivalente Massnahmen zu ergreifen.

Die rund 1 Mio Flugbewegungen der so genannten **General Aviation** (Ausbildungs- und Kontrollflüge, Freizeit- und Geschäftsreiseverkehr, inkl. Helikopterflüge) finden häufig im Alpenraum statt und stehen in Konflikt mit Tourismus und Naturschutz. In der Schweiz bestehen 42 Gebirgslandeplätze, auf denen Helikoptertourismus betrieben wird. In Deutschland und Frankreich ist Heliskiing verboten, in Österreich stark eingeschränkt. Das Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL überprüft aktuell die Gebirgslandeplätze und die Schaffung von Ruhe-zonen. Eine schrittweise Reduktion der Flugbewegungen, Aufheben der Landeplätze in geschützten oder schützenswerte Landschaften und ein Verbot von Heliskiing ist nötig.

Dieses Positionspapier wurde am 26. April 2012 von der Mitgliederversammlung der Umweltfreisinnigen St.Gallen verabschiedet.