

grünliberale

Grünliberale Partei Kanton Zürich

Positionspapier

Verkehr

Genehmigt

an der Generalversammlung vom 19. April 2006

Inhalt

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



Grünliberale Partei
Kanton Zürich
Asylstrasse 41
8032 Zürich
Tel 044 701 24 00
Fax 044 701 24 01
zh@grunliberale.ch
www.grunliberale.ch

1. Einleitung

Mobilität ist ein menschliches Bedürfnis.

Neben dem Berufsverkehr, der Voraussetzung für eine effiziente, arbeitsteilige Wirtschaft ist, gibt es den Freizeitverkehr, der wichtig für die persönliche Lebensqualität ist.

Die Mobilität des Einzelnen kann aber auch zu einer Belastung für die Allgemeinheit werden und einen Verlust an Lebensqualität zur Folge haben; Landschaften werden zubetoniert und gehen für immer verloren, Schadstoff- und Lärmimmissionen beeinträchtigen die Gesundheit.

2. 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 Eingang in die Parteiprogramme von links bis rechts gefunden haben, 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.

Ökologisch

Vermeidung oder Verringerung der Belastung von Klima, Natur und Menschen durch Schadstoffe und Lärm, mittels technologischer und finanzieller Massnahmen und Verhaltensanpassungen.

Bedürfnisgerecht

Berücksichtigung der menschlichen Grundbedürfnisse Gesundheit, Lebensqualität, Sicherheit und Mobilität.

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

3. 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.

Das Roadpricing ist ein effizientes System zur zeitlichen und örtlichen Steuerung der Verkehrsflüsse in stark belasteten Zentren. Dabei werden für Fahrten dorthin zusätzliche Gebühren erhoben.

Das Ziel von Roadpricing ist eine Verminderung der vermeidbaren Autofahrten in die Zentren und damit einhergehend eine Verflüssigung des übrigbleibenden Verkehrs. Davon profitieren auch die Wirtschaftsträger dieser Zentren, entfällt doch unproduktive Zeit im Stau. Fließender Verkehr ist eine knapper werdende Ressource und hat damit seinen Preis. Durch die Verminderung der Lärm- und Schadstoffbelastung erhöht sich für die Bewohner dieser Zentren die Lebensqualität.

Die Einnahmen des Roadpricings werden für eine Verminderung der allgemeinen Steuerlast eingesetzt und sind nicht zweckgebunden. Sie stellen keine zusätzliche Einnahmequelle dar, sind also staatsquotenneutral.

Die Grünliberalen fordern die Einführung eines umfassenden Roadpricings.

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 den durchschnittlichen Stickoxid-Ausstoss 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.

4. Öffentlicher Verkehr

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

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 der Raumplanung hohes Gewicht zu.

ZVV

Die S-Bahn ist weiter auszubauen und die Stadtbahnen im Glattal und im Limmattal sind rasch zu verwirklichen.

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.

In Zukunft muss die Akzeptanz des öV noch grösser werden, dazu sind die Sauberkeit, Pünktlichkeit und die Information bei Pannen zu verbessern.

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 die S-Bahn gesprochen werden.

Nationale Projekte

Der Durchgangsbahnhof Löwenstrasse ist unabdingbar für das optimale Funktionieren des Bahnverkehrs in der Schweiz. Dieses Projekt und auch der Ausbau nach Winterthur dürfen nicht zugunsten von nur wünschbaren Projekten in anderen Regionen zurückgestellt werden.

Zürich wird zwar von Hochgeschwindigkeitszügen (TGV, ICE, Cisalpino) bedient, ist aber nur ungenügend an die Hochgeschwindigkeitsstrecken angeschlossen. Die Verbindungen nach Paris, Mailand, München, Stuttgart und Basel/Deutschland müssen dringend ausgebaut werden. Nur so kann ein Teil der unsinnigen Kurzstreckenflüge auf die Bahn umgelenkt werden.

Die Grünliberalen fordern eine rasche Anbindung Zürichs an die Hochgeschwindigkeitsnetze und die Erhöhung der Kapazität des Knotens Zürich.

5. 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, gerade auch im Kanton Zürich. Gründe dafür sind nicht nur die gute wirtschaftliche Entwicklung der Region, sondern auch die gute Infrastruktur. Dennoch kommt die Kapazität des Strassennetzes immer wieder und immer öfter an seine Grenzen. Ein weiterer Ausbau des Strassennetzes ist aber 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.

Nationalstrassen, Hochleistungsstrassen

Die Linienführung des Nationalstrassennetzes soll wo absolut notwendig vollendet werden.

Das Konzept des Regierungsrates zu den Hochleistungsstrassen 2025/2030, nach dem Verkehrsüberlastungen und Staus durch die Erhöhung von Kapazitäten vermindert werden sollen, lehnen wir als verfehlten Ansatz ab, weil es weder die Verkehrsprobleme löst, noch zur Verbesserung der Lebensqualität beiträgt.

Die Grünliberalen fordern, dass auf 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.

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 zurück gegeben 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 müssen bewirtschaftet werden.

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

Es ist schwierig, den Industrie-, Gewerbe- und Einkaufsgürtel um Zürich mit einem effizienten öffentlichen Verkehr zu erschliessen. Daher sind neue Projekte an leistungsfähigen Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs zu

konzentrieren. Neue Bauprojekte möglichst bei (oder auf) Bahnhöfen begrüsst die GLP daher. An Siedlungsändern, fernab vom öffentlichen Verkehr, dürfen neue Bauzonen nicht mehr bewilligt werden. Bestehende Bauzonen in unmittelbarer Nähe von ÖV-Knoten sollen verdichtet genutzt werden.

Die Grünliberalen fordern, dass das Bauen an gut erschlossenen Standorten gefördert und an schlecht erschlossenen Standorten eingeschränkt wird und dass keine neuen Gebiete überbaut werden dürfen.

6. Langsamverkehr

Der so genannte Langsamverkehr (zu Fuss, mit dem Velo) ist um ein Vielfaches billiger und sicherer als der motorisierte Verkehr und praktisch emissionslos. Seine Bedeutung wird oft unterschätzt. Zu Fuss gehen und Velofahren fördern die Gesundheit und steigern die Lebensqualität. Sie sind sowohl menschen- als auch umweltfreundlicher als passives Fortbewegtwerden. Auf kurzen Strecken, in Städten und Dörfern, entlastet der Langsamverkehr ausserdem den ÖV.

Lebensqualität durch Langsamverkehr

Wo die Bewohner ihre Wege zu Fuss oder mit dem Velo zurücklegen können, fühlen sie sich zuhause, entsprechend floriert auch das lokale Gewerbe.

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 auf allen Gesetzesebenen mehr gefördert werden, als der motorisierte Verkehr. Innerorts soll für alle Verkehrsteilnehmer das „langsame“ Verkehrs-Tempo 30 gelten. Ortszentren sind als Fussgänger- und Begegnungszonen autofrei zu halten.

Die Grünliberalen fordern neue Konzepte für die Ortschaften (Tempo 30 / Begegnungszonen) und die Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer.

Verkehrswegnetze für den Langsamverkehr

Innerorts sollen Fusswegnetze mit autofreiem Ortszentrum geschaffen werden. 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. Dabei soll der staatliche Velowegfonds in Zukunft besser genutzt 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 Veloparkplätze zu erstellen.

Die Grünliberalen fordern sichere, attraktive Verbindungen für den Langsamverkehr.