

Die Mobilität nachhaltig bewältigen

Das Verkehrskonzept der SP Schweiz

Von dieser einen Überzeugung gehen wohl alle aus, die sich mit dem Verkehr der Zukunft beschäftigen: Die Menschen und die Güter werden in Zukunft noch mobiler sein als sie es jetzt schon sind. Weniger Einigkeit besteht bei der Frage, *wie* die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen und der Wirtschaft befriedigt werden können, ohne dass die soziale Umwelt und die Natur zu Schaden kommen. Die SP Schweiz setzt sich für eine nachhaltige Verkehrspolitik ein, die ökonomische, soziale und ökologische Zielsetzungen gleichwertig berücksichtigt.

Die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen wurzeln in verschiedenen Böden: In der räumlichen Trennung von Arbeits- und Wohnort, in der räumlichen Trennung von Wohnort und Einkaufsmöglichkeiten, in der räumlichen Trennung von Wohnort und Freizeitaktivitäten, in den Reise- und Feriengewohnheiten. Ein Teil dieser Mobilität wird den Menschen auferlegt, zum Beispiel das Berufspendeln, einen anderen Teil wählen sie freiwillig, zum Beispiel das Reisen. Die Mobilität der Güter resultiert aus der immer arbeitsteiligeren Produktion. Der Herstellungsprozess einer Ware kann heute ohne weiteres mit einer halben Europa- oder gar Weltreisereise verbunden sein.

Klare Strategie

Die SP Schweiz geht von diesen wachsenden Mobilitäten aus und sieht keine realistischen Möglichkeiten, auf die eben beschriebenen Ursachen so einzuwirken, dass weniger Mobilität resultiert. Da spielen sich kaum umkehrbare wirtschaftliche und gesellschaftliche Prozesse ab, die von der Politik nur schwer oder gar nicht gesteuert werden können. Also nimmt unsere Verkehrspolitik die Mobilitätsbedürfnisse als gegeben an und fragt, mit welchen Mitteln sie am besten befriedigt werden können. Diese Frage ist nicht für alle Formen der Mobilität gleich zu beantworten, sondern für jede einzelne separat. Dennoch gibt es eine klare Strategie, an der wir uns orientieren: Weniger motorisierter Individualverkehr, mehr öffentlicher Verkehr und mehr Langsamverkehr.

Diese Strategie leitet sich aus den offenkundigen Schwächen des motorisierten Individualverkehrs ab: Seiner schlechten Umweltbilanz (Luftverschmutzung, Lärm, Landverbrauch), seiner schlechten Sozialbilanz (Unfallopfer, eingeschränkte Lebensqualität in verkehrsdichten Wohnquartieren), seiner schlechten Energiebilanz, seiner mangelnden Wirtschaftlichkeit (Stautunden). Die Strategie resultiert aber auch aus den Stärken der anderen Verkehrsträger. So ist der öffentliche Verkehr im Segment Berufspendler klar der leistungsfähigste, der Langsamverkehr (Fortbewegung zu Fuss und per Velo) ist im innerstädtischen Kürzeststrecken-Verkehr klar die beste Variante.

Die grössten Verkehrsprobleme haben wir heute in den Agglomerationen. Da sind die gesundheitsgefährdenden Schadstoffkonzentrationen in der Luft, da sind die unerträglichen Lärmbelastungen, da hat der Verkehrsraum (Strassen, Parkplätze) den Lebensraum zu stark reduziert. Da (und nicht vor dem Gotthardtunnel!) entstehen auch 80 bis 90 Prozent aller Staus. Mit anderen Worten: Da fordert die Auto-Mobilität einen zu hohen Preis. Der Bau neuer Strassen scheidet als Problemlösung von vorneherein aus, weil er die Probleme ja nicht lösen, sondern verstärken würde, denn wer Strassen sät wird Verkehr ernten. Die Lösung muss also zu weniger Lärm, weniger Luftverschmutzung und zu mehr für die Anwohnenden nutzbarem Lebensraum führen. Diese Ziele sind nur mit weniger motorisiertem

Individualverkehr zu erreichen. Als vollwertiger Ersatz bieten sich der Langsamverkehr und der öffentliche Verkehr an.

Langsamverkehr hat viel Potenzial

Drei Viertel aller Autofahrten sind kürzer als drei Kilometer, die meisten davon sind mit Einkaufen oder mit Freizeitaktivitäten verbunden. Der von der SP für diese Verkehre propagierte Mix von Langsamverkehr und öffentlichem Nahverkehr ist also eine echte, den Menschen zumutbare Alternative. Heute übernimmt der Langsamverkehr nur gerade zehn Prozent der Kurzstreckenmobilität, sein Potenzial ist aber um ein Vielfaches grösser. Was es braucht, um es besser auszuschöpfen, sind Anreize in Form von zusammenhängenden, attraktiven und sicheren Fussweg- und Velowegverbindungen sowie eine gute Vernetzung mit dem innerstädtischen öffentlichen Verkehr. Zusätzlich braucht es Abreize, die die Leute von der Kürzestautofahrt abhalten, beispielsweise Gebühren für das Parkieren bei den Einkaufszentren am Stadtrand. Wer sich vor Augen hält, dass ein einziger dieser Parkplätze jährlich einmal um die Welt reist, das heisst eine Fahrleistung von mehr als 40'000 Kilometern auslöst, kann sich leicht ausrechnen, dass die Zahl und die Unentgeltlichkeit dieser Parkplätze eine enorme Förderwirkung in die falsche Richtung entfalten. Da kann und da muss gehandelt werden. Nur schon eine Parkgebühr von einem Franken pro Stunde, die vollständig für Gratisfahrkarten der öffentlichen Verkehrsmittel oder für Investitionen in den Langsamverkehr verwendet werden müsste, würde einige Verbesserungen bewirken.

S-Bahn verhindert Verkehrsinfarkt

Die S-Bahn hat sich in den letzten 20 Jahren als leistungsfähigstes Verkehrsmittel zur Bewältigung der ständig wachsenden Pendlerströme erwiesen. Ohne S-Bahn wären die grossen Städte längst dem Verkehrsinfarkt erlegen. Aber was entstanden ist, genügt nicht, wie die Bilanz der Stautunden zeigt. Darum sind schnell erhebliche Investitionen zum Ausbau des öffentlichen Agglomerationsverkehrs zu tätigen. Das Geld dafür liegt in der übervollen Strassenkasse des Bundes bereit, die Verfassungsgrundlage hat das Stimmvolk im letzten Herbst mit der Annahme der NFA geschaffen. Die Ausbauprojekte der Städte liegen in den Schubladen, können aber von ihnen allein nicht finanziert werden. Das wäre auch nicht gerecht, denn die meisten Nutzerinnen und Nutzer der Verkehrsinfrastrukturen wohnen ja gerade nicht in der Stadt, sondern in den Agglomerationsgemeinden.

Als weitere Massnahme zur Verbesserung der teilweise unerfreulichen bis unerträglichen Verhältnisse in den Innenstädten hält die SP Schweiz das Road Pricing für prüfenswert. Es trägt dem Verursacherprinzip Rechnung und ist in der Lage, die notwendige Umlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr zu beschleunigen. Pilotprojekte in der Schweiz könnten die von ausländischen Städten gesammelten Erfahrungen ergänzen und zu angepassten Lösungen führen.

Natur und Mensch leiden

Entscheidende Impulse zur Veränderung des Modal Split - also zur Verschiebung des Schwergewichts zum Langsamverkehr und zum öffentlichen Verkehr - kommen aus der ausgesprochen negativen Umweltbilanz der Auto-Mobilität. Die weltweit auftretenden Klimaveränderungen mit ihren teilweise gravierenden Konsequenzen sind zum grössten Teil auf den CO₂-Ausstoss der Motorfahrzeuge zurückzuführen. Da noch längere Zeit keine CO₂-freien Treibstoff-Alternativen zur Verfügung stehen, können nur Verbrauchsbeschränkungen

technischer Art (Magermotoren) und Verhaltensänderungen (weniger fahren) für Abhilfe sorgen.

In jüngster Zeit macht ein anderer Schadstoff auf die Problematik aufmerksam - der Feinstaub. Das sind jene feinsten Partikel, die vor allem in den Abgasen von Dieselmotoren auftreten und krebserregend sind. In den grossen Agglomerationen lebt heute mehr als die Hälfte der Bevölkerung über dem gesetzlichen Immissionsgrenzwert für Feinstaub. Dies allein müsste eigentlich als kategorischer Imperativ aufgefasst werden, so schnell wie möglich für Abhilfe zu sorgen – auch da wieder auf dem Weg besserer Technik (Filter) und anderen Verhaltens (Umsteigen).

Die Luftfahrt verschärft die ökologische Problematik des motorisierten Verkehrs. Es bleibt unverständlich, dass es bis heute nicht gelungen ist, das Kerosin wie das Benzin zu besteuern. Der Fliegerei wird so ein Konkurrenzvorteil verschafft, der vor allem im Kurzstreckenbereich negativ ins Gewicht fällt. Gerade da aber gäbe es eine Variante: Das im Aufbau begriffene europäische Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnnetz. Die SP Schweiz hat dem Anschluss der Schweiz an dieses Netz in den eidgenössischen Räten zum Durchbruch verholfen, weil sie in diesen Intercity-Schnellzügen die wahre Alternative zum Kurzstreckenflug sieht.

Ein oft verschwiegener Nachteil der Automobilität liegt in seiner Unfallopfer-Bilanz: 500 Tote, 6000 Schwerverletzte und 24'000 Leichtverletzte in einem Jahr allein in der Schweiz. Es erstaunt immer wieder, wie in den verkehrspolitischen Diskussionen von diesen Zahlen zwar die Rede ist, oft pathetisch sogar im Sinne von „Jeder Toter ist ein Toter zuviel“, wie dann aber doch keine Konsequenzen gezogen werden. Eigentlich müssten diese Zahlen Anlass genug sein für eine mehr an der Sicherheit der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer orientierten Politik, und das hiesse eben wieder: Mehr Langsamverkehr, mehr öffentlicher Verkehr, weniger motorisierter Individualverkehr.

Für Güter die Bahn

Die arbeitsteilige globalisierte Wirtschaft hat zu einer unglaublichen Zunahme der Gütertransporte geführt – und damit zu einem gewaltigen Wachstum des Lastwagenverkehrs. Der stört sogar die Leute im PW. In der Schweiz ist der Kampf gegen die Lasterlawine erfolgreich geführt worden mit dem Argument des Alpenschutzes. Das hat interessanterweise mehr bewirkt als der Menschenschutz. Das Volk hat die von der SP Schweiz unterstützte Alpeninitiative zur grossen Überraschung vieler angenommen, und es hat mit einer Reihe von anderen Entscheiden in den 1990er Jahren die Politik der Verlagerung des alpenquerenden Lastwagenverkehrs von der Strasse auf die Schiene eingeleitet. Seither wird an den zwei neuen Basistunnels für die Bahn durch den Lötschberg und den Gotthard gebaut, seither wird die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) zu deren Finanzierung erhoben.

Seit kurzem zeigen sich die ersten Erfolge dieser Verlagerungspolitik. Ihr ehrgeiziges Ziel ist die Halbierung der Zahl der alpenquerenden Lastwagen. Es ist aber nur mit der Inbetriebnahme beider Tunnels, der nochmaligen Erhöhung der LSVA, mit massiven Qualitätsverbesserungen der Güterbahn und mit systematischen Schwerverkehrskontrollen zu erreichen. Der Lastwagen ist wegen den im Vergleich zu den Lokomotivführern viel schlechteren Arbeitsbedingungen der Chauffeure, dem im Schnitt schlechteren technischen Zustand der Fahrzeuge, den zu larken Umweltvorschriften und der mangelnden Haftung für die von den schweren Brummern verursachten Strassenschäden aber immer noch zu billig. Verlagerungspolitik kann daher nur erfolgreich sein, wenn sie diese politisch einmal gewollten Vorteile politisch beseitigt.