

## Positionspapier Verkehr

Mobilität – Lebensqualität und Ärgernis

### **Mit sanfter Lenkung die Zunahme verlangsamen – Mit cleveren Lösungen die hohe Mobilität erhalten**

Die Ausgabe 2018 der Verkehrszahlen des Informationsdienstes für den öffentlichen Verkehr (LITRA) belegen die zentrale Rolle von Mobilität in unserem Land. 2016 wurden in der Schweiz insgesamt 132'733 Mio. Personenkilometer zurückgelegt, davon 19.5% mit dem öV, 6% mit dem Langsamverkehr und 74.5% mit dem privaten Strassenverkehr. Hinzu kommen 18590 Mio. Tonnenkilometer des Schweizer Güterverkehrs (ohne Transitverkehr) davon 15.5 % auf der Schiene und 49.6 % auf der Strasse. Auch die Passagierzahlen der drei Schweizer Flughäfen sind eindrücklich: 29.4 Mio. Passagiere im Jahr 2017 für Zürich, 17.4 Mio. für Genf und 7.9 Mio. für Basel. 36% des Endenergieverbrauchs in der Schweiz (2016) fallen auf den Verkehr, davon 86.4% auf den Strassenverkehr.

Diese intensive Mobilität verursacht einerseits Kosten für Infrastrukturausbau, Unterhalt und Betrieb des Strassen- und Schienennetzes und andererseits zur Bezahlung der gesundheitlichen Folgen des Verkehrs. Alle diese Kosten werden in den Preisen für Mobilität nicht abgebildet. Der Verkehr hat ausserdem durch den CO<sub>2</sub>-Ausstoss und den Landverbrauch sowie Lärmimmissionen Auswirkungen auf die Umwelt.

Im Hinblick auf die zur Eindämmung der Klimaerwärmung unbedingt notwendige Begrenzung des CO<sub>2</sub>-Anstiegs ist eine weitere Mobilitätszunahme zu verhindern und sind ausserdem umweltschonende, energieeffiziente Verkehrsträger einzusetzen.



# UFS-Positionspapier Verkehr

Grundsätze, Ziele und Forderungen der Verkehrspolitik der UFS

Um die Mobilitätszunahme zu bremsen wird Verkehr in erster Linie vermieden, in zweiter Linie wird die Mobilität auf effiziente und umweltschonende Träger gelenkt.

- Mit einer nachhaltigen Raumentwicklung soll das Verkehrsaufkommen gesteuert werden. Die Anpassung des kantonalen Richtplanes an das neue Raumplanungsgesetz von 2013 soll zügig fertig gestellt werden; das Kapitel Verkehr soll einen wirkungsvollen Massnahmenplan zur Eindämmung des Mobilitätswachstums beinhalten. Mittels Anreizsystemen, einer hohen Nutzungsmischung in den Siedlungen und neuartigen ortsbezogenen Wohn- und Arbeitsmodellen soll der Richtplan eine Steuerung des Mobilitätsverhaltens ermöglichen.
- 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.
- Es müssen Anreize gesetzt werden, damit energiesparende Fahr- und Flugzeuge eingesetzt werden und auf unnötige Fahrten und unnötiges Fliegen verzichtet wird, z.B. CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Treibstoff, auf Flug-Kilometer, Fahrzeugbesteuerung nach Energieverbrauch.
- Intelligente Verkehrsleitsysteme sollen die sehr kurzen täglichen Spitzen im motorisierten Verkehrsaufkommen brechen.

Motorfahrzeuge, Fussgänger und Velofahrer sind gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer.

- Für den Aktivverkehr (Veloverkehr, Fussverkehr) sind sichere Verkehrsflächen zu schaffen.
- Die öffentlichen Strassenräume sollen mit flächendeckenden Tieftempozonen und attraktiven Verkehrswegen für Fussgänger und Velofahrer aufgewertet werden. Das erhöht die Wohnqualität in den Quartieren, lenkt den Durchgangsverkehr und erhöht den Anteil des Aktivverkehrs.

# UFS-Positionspapier Verkehr

Die Finanzierung für alle Verkehrsträger ist transparent und langfristig. Jeder Verkehrsteilnehmer soll die von ihm verursachten Kosten selbst tragen.

- Es ist ein neues Finanzierungsmodell zu suchen, das eine langfristig tragfähige Situation für alle Verkehrsträger (öV und MiV) darstellt. Die externen Kosten müssen bei allen Verkehrsträgern internalisiert werden.
- Lenkungsabgaben sollen staatsquotenneutral sein. Sie sollen nicht für einen weiteren Ausbau der Verkehrsinfrastruktur verwendet werden, sondern in anderer Form der Bevölkerung zurückerstattet werden.
- Angemessene Tarife im öV sollen den Eigenfinanzierungsgrad erhöhen.

Durch den öffentlichen Verkehr wird immer mehr Individualverkehr von der Strasse auf Bahn und Bus verlagert. Die Ostschweiz ist mit guten Verbindungen an die schweizerischen und europäischen Zentren angebunden.

- Die S-Bahn St.Gallen soll um die Verkehrsknotenpunkte im Viertelstundentakt fahren, die vorhandenen Bahnhöfe bedienen und sich optimal mit dem Feinverteiler Bus ergänzen. Einspurige Strecken sollen ausgebaut werden, so dass eine Takterhöhung möglich wird.
- Der öffentliche Verkehr soll der alternden Gesellschaft gerecht werden und sichere Anschlüsse mit genügend Umsteigezeit bieten.
- Der Hauptbahnhof St.Gallen und der Bahnhof Sargans müssen Vollknoten sein und mit Zürich unter einer Stunde Fahrzeit verbunden sein.
- Nebenzentren im Kanton sollen hauptsächlich an die Stadt St.Gallen angebunden werden.
- Die Anbindung an die Hauptverkehrszentren in Süddeutschland und Österreich ist voranzutreiben.
- In den Zentren sind eine hohe Haltestellendichte, eigene Trasses für den öV, Schnellbusse und Taktverdichtungen zu Hauptverkehrszeiten erforderlich, hingegen sollen abgelegene Gebiete mit dem öV zurückhaltend bedient werden, um Neubesiedelungen zu verhindern.

# UFS-Positionspapier Verkehr

Der Güterverkehr wird vor allem im Transitbereich über die Bahn abgewickelt.

- 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 Einführung einer Alpentransitbörse für die Verlagerung des Gütertransitverkehrs ist voranzutreiben.
- Neue Techniken wie Cargo Sous Terrain sollen aktiv gefördert werden.
- Techniken, die eine Umgehung von Lenkungsmaßnahmen ermöglichen, sollen unterbunden werden.
- Zur Entlastung der Autobahnen soll der Bahngüterverkehr ausgebaut werden.

Der Flugverkehr wird auf das notwendige Minimum beschränkt und trägt seine externen Kosten.

- Kurzstreckenflüge (bis ca. 400 km) sind zu vermeiden. Die Preisgestaltung des Flugverkehrs muss verursachergerecht sein und die Internalisierung der externen Kosten sicherstellen.
- Bewilligungen für private Flugfelder und Gebirgslandeplätze sind restriktiv zu erteilen, Heliskiing und Helibiking sind nicht zu bewilligen.
- Technische Verbesserungen zur Reduktion der Umweltbelastung und der Lärmemissionen des Flugverkehrs müssen vorangetrieben werden.

Neufassung verabschiedet von der Mitgliederversammlung am 14. Januar 2019