

Freie Fahrt für alle.



**Argumente für die
Verkehrshalbierungs-Initiative**

Index

- Agglomerationen 16, 17, 34
Arbeitsplätze 4, 5, 28, 30f.
Auswirkungen (Verkehrshalbwierung) 16
Auto 16, 35
Autobahn 4, 7, 13
Autofrei 24ff.
Autoteilen 4, 20
Autoverkehr 4, 9, 17
Bahn 5, 27, 28f., 35
Baregg 21
Basel 17, 25
Benzinpreis 12, 33
Bergregionen 16
Bern (Stadt u. Kanton) 17, 20, 25, 29
Betagte 5, 7
Bodenbelastung 11
Bus 5, 27f.
Car sharing → Autoteilen
Car pooling → Fahrgemeinschaften
Einkaufsverkehr 16, 17
Elektromobile 21
Energieverbrauch 4, 11
Europa 32f.
Fahrgemeinschaften 20f.
Fahrleistung 8, 15
Familien 7, 20, 26
Flächenverbrauch 11
Flyer 21
Frankreich 26, 32
Freizeitverkehr 16, 17
Fussverkehr 4, 24
Garagensterben 30, 31
Gemeinden 12, 15
Generalabonnement (GA) 20, 29, 35
Genf 17, 25
Gotthardröhre 9
Grossbritannien 33
Güterverkehr 17, 27
Initiativtext 14f.
Kinder 5, 7, 26
Kosten 4, 12, 13, 20, 22f., 33, 35
Kriminalität 7
Lärmbelastung 10f.
Leistungsabhängige Schwerverkehrs-
abgabe (LSVA) 5, 27, 32f.
Luftreinhalteverordnung (LRV) 34
Luftverschmutzung 4, 10
Luzern 25, 28
Massnahmen → Umsetzung
Mehrverkehr 4, 9, 33
Mobilität 34, 36
Mobility → Autoteilen
Motorisierter Strassenverkehr 14
Münster 24
Nationalstrassen → Autobahn
Nutzverkehr 16, 17, 35
Öffentlicher Verkehr 27f., 35
Ökobonus 22
Parkplätze 23
Pendlerverkehr 16, 17
Personenverkehr 17
Prognosen 4, 8, 9, 27, 33
Road-Pricing 22
Senioren → Betagte
Städte 16, 25, 34
Strassenverkehr → Autoverkehr
Swiss-Tiny 21
Tourismus 26, 32
Treibhauseffekt 10
Twike 21
Umsetzung 15, 18ff.
Umverkehr 15
Unfälle 11
Velo(verkehr) 4, 24
Zürich 17, 25
Zweckbindung 13

Editorial

Im Jahre 2000 kommt es zur Jahrtausendabstimmung: Erstmals bekommt die Schweiz Gelegenheit, darüber zu entscheiden, ob ihr beim Autoverkehr Qualität oder Quantität wichtiger ist. Die Halbierung des motorisierten Strassenverkehrs legt den Grundstein für eine nachhaltig gestaltete Schweiz. Eine Schweiz, deren Bevölkerung ihr Schicksal nicht einfach hinnimmt, sondern aktiv mitgestaltet.

Das vorliegende Argumentarium soll als Argumentationshilfe für Menschen dienen, die sich aktiv für halb so viel Strassenverkehr einsetzen wollen. Die Tabellen und Grafiken lassen sich – auf A4 vergrössert - als Folien verwenden. Die Texte können auch als Grundlage für Leser- und Leserinnenbriefe dienen. Am besten wirken die Argumente, wenn Du sie mit Deinen persönlichen Erfahrungen und Beispielen ergänzen kannst.

Impressum

Herausgeber: umverkehrR, Elisabethenstr. 16, Postfach 8214, 8036 Zürich, Fon: 01 242 72 76, Fax: 01 242 72 40, Mail: zh@umverkehr.ch, www.umverkehr.ch
PC-Konto: 80-67097-2

Produktion: Christian Harb; **Redaktion:** Christian Harb, Lorenz Steinmann, Philippe Schenkel, Robert Schlich; **Zusätzliche Beiträge:** Martin Bühler, Beat Ringger, Jörg Schmill; **Comics:** Mike van Audenhove

1. Auflage November 1999, 500 Exemplare

Inhalt

Die Zusammenfassung

Die wichtigsten Zahlen auf einen Blick	4
Verkehrshalbierung in Kürze	5

Die Ziele

Jetzt die Initiative ergreifen!	6
Die Schweiz profitiert	7

Die Hintergründe

Verkehrte Politik	8
7x bessere Umwelt	10
Subventionierter Autoverkehr	12

Die Initiative

Der Initiativtext	14
Auswirkungen der Verkehrshalbierung	16

Die Umsetzung

Das Massnahmenpaket	18
Mehr Effizienz beim Autoverkehr	20
Zentral: Die Kostenebene	22
Autofrei: Potenziale ausschöpfen	24
Für Güter die Bahn	27
Förderung von Bahn, Tram und Bus	24

Die Hauptargumente

Weniger Verkehr schafft Arbeitsplätze	30
Impulse für Europa	32
Das sagen wir unsern Gegnern	34

Die Unterstützung

Wir stehen dahinter	36
umverkehrR auf einen Blick	38

<i>Literatur</i>	39
------------------	----

Die wichtigsten Zahlen auf einen Blick

53% der **Gerichtsurteile** betreffen 1996 das Strassenverkehrsgesetz (BfS 1998).

Die A4 im Zürcher Weinland weist nur drei Jahre nach ihrer durchgehenden Eröffnung **Mehrverkehr** von **20%** auf (Neue Zürcher Zeitung, 17.8.99).

Für die Schweiz wird bis 2010 eine **Zunahme** im Strassenverkehr von **14%** prognostiziert (SGZZ 1995).

40-60% der Schäden durch die **Luftverschmutzung** sind eine **Folge** des **Strassenverkehrs** (ÄfU 1997).

Der Anteil des Verkehrs am **Energieverbrauch** in der Schweiz beträgt **33%** (Klemm 1996).

In den Städten Basel, Bern, Genf und Zürich verursacht der Strassenverkehr externe, absolute Kosten von je rund **300-400 Mio. Fr. / Jahr** (Ott 1999).

6 Mrd. Fr. bezahlen Bund, Kantone, Gemeinden und Private jährlich für die **Folgekosten** des Strassenverkehrs (Ott 1999).

Das **Nationalstrassennetz** wurde ursprünglich auf 6 Mrd. Fr. veranschlagt, wird im Endeffekt aber **90 Mrd. Fr.** kosten (Via 5/98).

Die Gemeinden bezahlen für Bau und Unterhalt gegen **2 Mrd. Fr.** aus allgemeinen **Steuermitteln** (Blöchlinger 1999).

Leute, die ein Auto besitzen, **reduzieren die Fahrleistung** nach dem Beitritt bei Mobility um **6'700 km** jährlich (Muheim 1998).

Der **Ökobonus** bringt allen einen Check von **1'300 Fr.**

Parkplätze kosten jährlich **2000-6'000 Fr.** jährlich (BUWAL 1997).

Jede dritte **Autofahrt** ist kürzer als **3 km** (BfS 1996).

In den **Strassenverkehr** werden **550 Fr.**, in den **Veloverkehr** dagegen nur **20 Fr. pro Jahr** investiert (Netzwerk Langsamverkehr 1999).

48% der Wegetappen gehören zum **Fuss- und Veloverkehr** (BfS 1996).

Mit einer konsequenten Förderung des **Fuss- und Veloverkehrs** könnten bereits **20%** der Autofahrten **reduziert** werden (Netzwerk Langsamverkehr 1999).

In den Schweizer Grossstädten sind **40%** der Haushalte **autofrei** (Müller & Romann 1999).

Mit nachhaltigem Verkehr werden in der Schweiz **50'000 Arbeitsplätze** geschaffen (Netzwerk Langsamverkehr 1999).

Die **Halbierung** des Verkehrs entspricht dem Stand von **1975**.

Verkehrshalbierung in Kürze

Mit einem Ja zu halb so viel Strassenverkehr...

- ...bringen wir den Verkehr wieder zum funktionieren.
- ...wird der motorisierte Strassenverkehr innert von 10 Jahren nach der Annahme der Initiative halbiert. Der Busverkehr ist ausgenommen.
- ...werden Bahn und Bus schneller und günstiger.
- ...schaffen wir sichere Arbeitsplätze, die von der Autoindustrie und Mineralöltechnologie unabhängig sind.
- ...setzen wir europaweite Impulse wie mit der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA).
- ...sorgen wir dafür, dass es auch unsere Kinder lebenswert haben.

Mit einem Ja zu halb so viel Strassenverkehr profitieren...

- ...die meisten Schweizer dank dem Ökobonus, der jedem Menschen 1'300 Fr. jährlich bringt – damit Sie Ihrer Schwiegermutter etwas schenken können.
- ...Betagte, die wieder am Strassenleben teilnehmen können.
- ...Kinder, die wieder selbständig in die Schule gehen können.
- ...sozial Benachteiligte, die heute an lärmigen Strassen leben müssen.
- ...Handwerker, die nicht mehr im Stau stehen und von nun an einen Parkplatz finden.
- ...Sportlerinnen, deren Joggingstrecke direkt vor der Haustür beginnt.

Die Verkehrshalbierung erreichen wir mit...

- ...einem Ökobonus
- ...einem attraktiven Bahn- und Bus-Angebot, z.B. vergünstigtes Generalabonnement (GA)
- ...einer sinnvollen Kombination von bereits bekannten und/oder erprobten Massnahmen
- ...Förderung des Autoteilens (Mobility), Fahrgemeinschaften, Leichtmobilen
- ...Einführung von vier autofreien Sonntagen, Fussgängerzonen, zusammenhängenden Velowegnetzen, autofreien Wohn- und Tourismusgebieten.

Stellen Sie sich vor...

Die Berner Altstadt, das Zürcher Seebecken und die Genfer Innenstadt sind weitgehend autofrei, der Verkehr ist weniger hektisch, das Engadin im Sommer ein Veloparadies. Auch in den Städten gehören ganze Strassenzüge dem Velo. Futuristische Tramzüge und Fussgängerinnen prägen das Stadtbild, Kinder die Wohnquartiere. An vier Sonntagen im Jahr tummeln sich die Menschen auf autofreien Autobahnen. Die Schweizer Waggonindustrie erlebt eine Renaissance, eine florierende Solar- und Kleinmobilindustrie entsteht. Garagen warten Mobility-Autos.

Die Luft ist gut, Ozonwarnungen an schönen Sommertagen gehören der Vergangenheit an: Die Zukunft findet statt.

Jetzt die Initiative ergreifen!

Freie Fahrt für alle

Die Initiative für halb so viel Strassenverkehr sorgt dafür, dass wir alle besser vorankommen. Velofahren wird sicher und gesund. Innovative Leichtmobile erobern den Markt. Bus und Bahn werden günstiger und besser. Und wer aufs Auto angewiesen ist, bleibt nicht mehr im Stau stecken.



Mehr Arbeitsplätze für alle

Die Initiative für halb so viel Strassenverkehr bringt neue Fahrzeugtechnologien in Schwung. Sie bringt Arbeit für Bus und Bahn, im Waggon- und Schienenbau. Sie bringt innovative Dienstleistungen wie Carsharing und Carpooling. Und sie fördert das lokale Gewerbe.



Für eine gesunde Schweiz

Halb so viel Strassenverkehr heisst bessere Luft und weniger Lärm. Wir atmen auf und schlafen ruhiger. Und unsere Kinder spielen im Sommer wieder unbeschwert im Freien.



Genuss für alle

Grünes Licht fürs Geniessen: Strassen und Plätze sind wieder für alle da. Behinderte und ältere Menschen kommen sicher voran. Strassencafés und Fachgeschäfte finden mehr Kunden. Städte und Tourismusorte atmen auf.



Die Schweiz profitiert

- *Von der Verkehrshalbierung profitieren alle, insbesondere aber Betagte und Familien*
- *Die Strassen werden weniger anonym.*

Familien: Stadt als Wohnort

Familien haben die Stadt wieder als Wohnraum entdeckt. Einkaufsmöglichkeiten, Freunde und Arbeitsplatz sind in der Nähe und zu Fuss erreichbar. Zum Joggen muss man nicht mehr das Auto bis zum Waldrand nehmen.

Durch die Verkehrshalbierung wird die Sicherheit im Quartier besser. Das Spielen auf autofreien Strassen wird wieder möglich. Weniger Verkehr auf dem Schulweg bedeutet, dass die Kinder ihre Umgebung wieder selbständig entdecken können.

Betagte: Am Leben teilnehmen

Ältere Menschen kommen im heutigen Verkehrsdschungel nicht mehr mit. Alte Trams verlangen Kletterübungen, für ein Auto reicht oft die AHV nicht.

Ironie des Schicksals ist, dass viele sozial schlechter gestellte Menschen an Strassen leben, an denen heute der Lärmschutzwert bei weitem überschritten wird. Diese Menschen profitieren doppelt: Sie werden weniger Lärm vor der Haustüre haben und endlich die Fenster wieder öffnen können. Wegen dem geringeren Verkehrsaufkommen können auch die Grünphasen für Fussgänger wieder verlängert werden.

Mehr Freiheit – weniger Staat

Eine Verkehrshalbierung bringt eine bedeutende Entlastung von Justiz und Polizei und damit einen markanten Rückgang der staatlichen Präsenz im Alltag. UmverkehR sorgt damit für weniger Staat – im besten Sinn.

Keine Strassenkreuzung, an der nicht eine Unzahl von Strassenschildern steht und vorgeschrieben wird, was zu tun ist. Keine Kinder, die von ihren Eltern nicht während Jahren die Verkehrsregeln eingebleut bekommen.

Welch erstaunlich hohe Präsenz der Staat wegen des Verkehrs hat, machen folgende Zahlen aus der Kriminalitätsstatistik besonders deutlich: 1996 sind insgesamt 65'713 Gerichtsurteile gefällt worden und davon betreffen 53% das Strassenverkehrsgesetz (BfS 1998)! Darin sind die Bussen unter 500 Fr. übrigens noch nicht enthalten und müssten noch dazugezählt werden. Alle diese Straffälle produzieren jedes Jahr einen Aktenberg, der deutlich höher ist als der Eiffelturm. All dieses Papier muss beschrieben, kopiert, verschickt und archiviert werden.

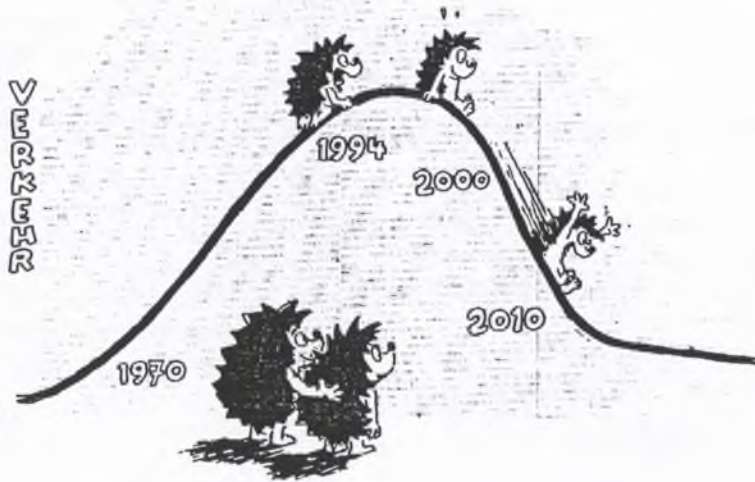
Entwicklungen der Fahrleistungen

(Trendszenario)

Mio Fahrzeugkilometer	1970	1993	2000	2010	Veränderung	
					1970/2010	2000/2010
Personenverkehr						
• PW	23'387	44'116	47'827	53'274	+ 127.8%	+ 11.4%
• Motorrad	707	1'384	1'662	1'823	+ 157.9%	+ 9.7%
• Mofa	1'825	1'302	950	828	- 54.6%	- 12.8%
• Reiseocar	61	109	134	185	+ 203.3%	+ 38.1%
Güterverkehr						
• LKW	1'629	2'136	2'597	3'664	+ 124.9%	+ 41.1%
• Lieferwagen	1'362	2'670	3'509	4'770	+ 250.2%	+ 35.9%
Total	28'971	51'717	56'679	64'544	+ 122.8%	+ 13.9%

Quellen:

- Botschaft zur Volksinitiative „für eine Halbierung des motorisierten Strassenverkehrs zur Erhaltung und Verbesserung von Lebensräumen (Verkehrshalbierungs-Initiative), Bern 1997
- Die Zukunft des Verkehrs in der Schweiz, GVF-Bericht 2/95, Bern 1995



Verkehrte Politik

- *Die offizielle Verkehrspolitik ist auf den Fernverkehr ausgerichtet.*
- *Noch immer wird Verkehr mit Autoverkehr gleich gesetzt.*
- *Strassenbau bringt Mehrverkehr.*
- *Velo- und Fussverkehr werden total vernachlässigt.*

Falsche Prioritäten

Die Verkehrspolitik ist auf den Fernverkehr ausgerichtet: NEAT, Autobahnbau, Gütertransit- und Luftverkehr. Die Wege in den Fitnessclub, zum Einkaufen, Schul- und Arbeitswege werden unterschätzt. Immerhin gehören 48% der Wegetappen zum Fuss- und Veloverkehr (BfS 1996).

Während der Bund an Regionalzügen kein Interesse mehr hat, kurbelt die Autobahnbaupolitik den regionalen Strassenverkehr an. Die Autobahndurchfahrt von Neuchâtel (Kostenpunkt 2 Mrd. Fr.) dient in erster Linie dem regionalen Verkehr. Auch die Zürcher Nordumfahrung liegt *inmitten* eines boomenden Wachstumsgebietes.

Mit Zucker gegen Karies

Fünf Jahre nach Annahme der Alpeninitiative will der TCS mit einer Initiative den Bau einer zweiten Gotthardröhre erzwingen. Die Autopartei ist im Juni mit dem gleichen Thema klar an der Unterschriftenhürde gescheitert. Nachdem die StimmbürgerInnen sich zweimal für den Bau der NEAT ausgesprochen haben, möchten sie nicht, dass das Tessin an Ostern vom Autoverkehr überschwemmt wird.

Verkehr = Autoverkehr

Überall ist der Blickwinkel der Automobilisten massgebend. Bei neuen Fussgängerzonen wird allgemein von „Sperrung“ geredet, selbst in ökologischen Kreisen. PassantInnen nehmen diese aber eigentlich vielmehr als Öffnung oder Befreiung wahr. Solange Verkehr mit Autoverkehr gleich gesetzt wird, wird sich an der aktuellen Politik nicht viel ändern.

Strassen bringen Mehrverkehr

Seit die A4 im Zürcher Weinland durchgehend ist, misst man – nach nur drei Jahren - bereits 20% Mehrverkehr (Neue Zürcher Zeitung, 17.8.99). Sie soll nun auf vier Spuren ausgebaut werden. Wie sich dies auf die Fortsetzung, die A1 bei Winterthur, auswirken wird, ist abzusehen. Bereits jetzt meiden die Autofahrer dort die überlastete A1 und quälen sich lieber durch die Innenstadt.

So erstaunt es nicht, dass für die Schweiz des Jahres 2010 eine Verkehrszunahme von über 10% beim Personen- und sogar über 40% beim Güterverkehr auf der Strasse droht (SGZZ 1995). Klar, dass so die Ziele der Lärmschutz- und Luftreinhalteverordnung nicht erreicht werden.

7x eine bessere Umwelt

- *Technische Massnahmen alleine genügen nicht. Es braucht ein umfassendes Konzept, wozu die Verkehrshalbierungs-Initiative die Grundlage bietet.*
- *Neben der Luftverschmutzung werden Treibhauseffekt, Lärmbelastung, Energieverbrauch, Unfälle, Flächenverbrauch und Bodenbelastung, immer noch viel zu wenig berücksichtigt.*

1. Luftverschmutzung

Am Kölner Dom haben die Engel keine Gesichter mehr. Sie wurden von der dreckigen Luft zerstört. Zwar verbesserte sich die Luftqualität in der Schweiz in den letzten Jahren eher wieder etwas (Blei, Kohlenmonoxid, Schwefeldioxid (NO₂)). Allerdings wird das Ziel bei den Stickoxiden (NO_x) immer noch um 45% verfehlt (Infras 1997). Auch die Immissionen des krebserregenden Benzols, der lungen-schädigende Feinstaub (PM10) und das Reizgas Ozon (O₃) sind viel zu hoch.

40-60% der Schäden durch die Luftverschmutzung sind eine Folge des Strassenverkehrs (ÄfU 1997). Die Luftbelastung verursacht jährlich

- 2'100 vorzeitige Todesfälle
- 1.4 Mio. Tage mit Asthmaattacken
- 12'100 Spitalpflge tage
- 462'000 Tage Arbeitsunfähigkeit.

Die vorgenommene Revision der LRV (neue Abgasvorschriften und Qualitätsanforderungen beim Treibstoff) wird niemals ausreichen. Auch 2010 ist mit Atemwegserkrankungen bei Kindern zu rechnen. Die NO₂-, O₃- und PM10-Werte in den Ballungszentren werden weiterhin deutlich überschritten sein (Ernst Basler&Partner 1999).

2. Treibhauseffekt

Der motorisierte Strassenverkehr ist in der Schweiz zu einem Drittel am gesamten Ausstoss des Treibhausgases Kohlendioxid (CO₂) verantwortlich (ÄfU 1997). Der Treibhauseffekt entsteht durch kurzweilige Sonneneinstrahlung, die ungehindert durch die Erdatmosphäre dringt. Die dadurch am Boden entstehende Infrarotstrahlung wird hingegen von den Treibhausgasen absorbiert, wodurch die Wärme in der Atmosphäre gefangen bleibt.

Dies hat auch für die Schweiz schwerwiegende Folgen. So werden die Gletscher bis Ende des 21. Jahrhunderts 90% ihres Volumens verlieren. Unter 3000 m.ü.M. wird der ständig gefrorene Boden (Permafrost) auftauen. Die Folgen sind katastrophal: Erdbeben, Lawinen und Felsstürze (ÄfU 1997).

3. Lärmbelastung

Die mit Abstand bedeutendste Lärmquelle ist der Strassenverkehr. Die Folgen sind Schlafstörungen, schlechtere Konzentrationsfähigkeit und Auswirkungen auf das Nervensystem (ÄfU

1997). 55% der Bevölkerung fühlen sich durch Strassenlärm gestört.

Statt wie vorgeschrieben den Vollzug bei der Quelle anzusetzen, werden Lärmschutzfenster eingebaut. Sie müssen aber geschlossen sein, um die gewünschte Wirkung zu erzielen. Es ist voraussehbar, dass die Lärmschutzverordnung (LSV) bis zum Jahr 2002 nicht umgesetzt sein wird (BUWAL 1998).

4. Mehr Sicherheit ?

Wer mehr Sicherheit fordert, darf den Strassenverkehr nicht ausklammern. Nach sieben Jahren rückläufiger Entwicklung stieg die Zahl der Verkehrstoten im Jahr 1998 (597) erstmals wieder an. 1997 entstanden der Schweiz soziale Kosten von 6.1 Mrd. Fr. durch Unfälle im Strassenverkehr (BfS 1999).

Verschleuderung des Vermögens

„Wir benehmen uns wie ein Betriebsbesitzer, der bei der Kalkulation die Abnutzung seines Kapitalstocks nicht berücksichtigt. Er verkauft seine Produkte zu billig und meint Gewinne zu erzielen, während er in Wirklichkeit sein Vermögen verschleudert und von der Substanz lebt.“
(Institut für empirische Wirtschaftsforschung der Universität Zürich, zitiert in Krebs 1996)

5. Energieverschwendung

Der Anteil des Verkehrs am Energieverbrauch in der Schweiz beträgt 33% (Klemm 1996). Die bekannten Erdöl-Reserven werden bis 2040 verbrannt sein (Oil & Gas Journal 1998). Bis dann

muss also der Autoverkehr auf andere Energiequellen umgestiegen sein.

Weniger Treibstoffverbrauch ?

Der technische Fortschritt hat kaum einen Einfluss auf den Benzinverbrauch. Die Autos werden immer schwerer. Automatische Fensterheber und Bordelektronik fressen inzwischen jeden sechsten Liter Benzin weg, Klimaanlage nicht eingerechnet (Die Weltwoche, 13.5.99).

Die Verordnung über die Absenkung des spezifischen Treibstoffverbrauches von Personenwagen verlangt eine jährliche Absenkung um 3% des Benzinverbrauches bei Neuwagen. Dieses Ziel wurde noch nie erreicht.

6. Flächenverbrauch

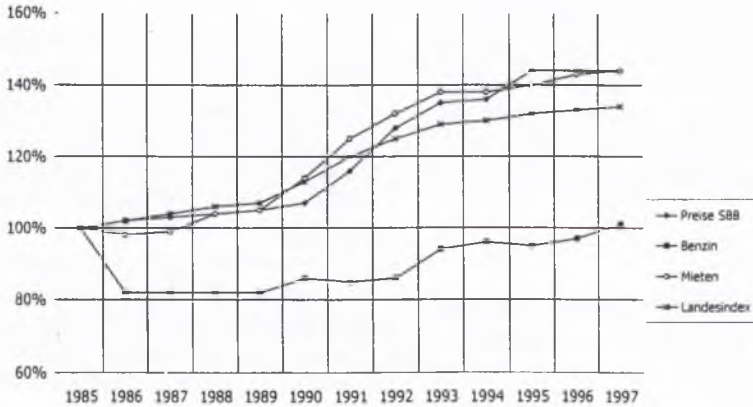
Das Auto wird nur eine Stunde täglich tatsächlich gebraucht. Trotzdem beansprucht der Strassenverkehr eine Fläche, die so gross ist wie der Kanton Solothurn (rund 800 km²). Im Schnitt stehen für jeden Menschen in der Schweiz 110 m² Verkehrsfläche, aber lediglich 45 m² Wohnfläche zur Verfügung (VCS 1991).

7. Bodenbelastung

Die Bodenbelastung ist eine Hypothek, die kaum je thematisiert wird. Schwermetalle wie Blei oder Cadmium (Reifenabrieb) werden in den obersten Bodenschichten biologisch nicht abgebaut. Dies beeinträchtigt das Bodenleben und die Vegetation. Über die Nutzpflanzen gelangen die Schadstoffe in die menschliche und tierische Nahrungskette (Klemm 1996).

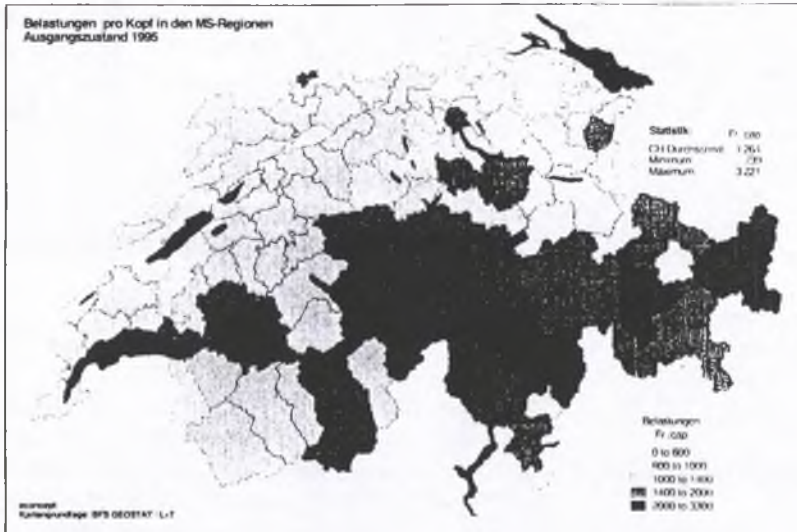
Alles wird teurer, nur das Benzin nicht.

Tarif- und Konsumentenpreise



Quellen:

- LITRA: Verkehrszahlen'98
- BfS: Statistisches Jahrbuch der Schweiz 1999



Belastungen durch den Verkehr in Fr. pro Kopf und Region

Quelle:

Ott Walter et al.: Externe Kosten im Vergleich: Regionale Verteilungswirkungen, NFP 41 Bericht D4, Bern 1999

Subventionierter Autoverkehr

- *Bund und Kantone haben Einnahmen aus dem Strassenverkehr. Die Gemeinden bezahlen die Kosten aus den allgemeinen Steuern.*
- *Strassenbau hat die grössere Priorität als der Unterhalt*

Gewinner: Städte und Alpen

Die Städte Basel, Bern, Genf und Zürich gehören zu den Gewinnerinnen einer Verkehrshalbung. Hier verursacht der Strassenverkehr momentan externe, *absolute* Kosten von je rund 300-400 Mio. Fr. pro Jahr. Aber auch Regionen wie das Unterengadin, Goms oder Tessin profitieren. In den Alpen sind zur Zeit nämlich die Belastungen *pro Kopf* am höchsten: z.B. 4'000 Fr. jährlich im Unterengadin (Ott 1999). Während die Belastungen in den Zentren hausgemacht sind, gilt dies für die Klimaschäden in den Alpen nicht. Mit 6 Mrd. Fr. bezahlen Bund, Kantone, Gemeinden und Private jährlich die Folgekosten von Lärmbelastung, Luftverschmutzung oder Unfällen durch den Strassenverkehr (Maibach 1999).

Bauen statt unterhalten

Strassenbau ist kurzsichtig, wenn beim Unterhalt schon jetzt gespart werden muss. Eine Autobahn hat beispielsweise eine Abschreibedauer von 20 Jahren. Der gegenwärtige Unterhaltsaufwand ist aber auf eine Lebensdauer von 100 Jahren ausgelegt (Blöchlinger 1999)! Der Kanton Zürich schaltet lieber nachts die Strassenlampen aus,

statt ein Strassenprojekt von der Wunschliste zu streichen.

Nationalstrassen: Ein Furkaloch

Während bei der NEAT die Angst vor einem neuen, noch grösseren Furkaloch tief sitzt, hat der Bau des Nationalstrassennetzes in aller Stille eine rekordverdächtige Baukostenüberschreitung eingefahren: Bundesrat Leuenberger spricht von 90 Mrd. bis zur Beendigung der Bauarbeiten für das ganze Autobahnnetz (Via 5/98). Ursprünglich waren knapp 6 Mrd. Fr. veranschlagt.

Unselige Zweckbindung

Die Zweckbindung der Mineralölsteuer entwickelte eine unheilvolle, selbständige Dynamik: Mit den Ausgaben wird Mehrverkehr erzeugt, der zu Mehreinnahmen führt, die ihrerseits wieder für Mehrverkehr sorgen.

Dieser Kostenspirale stehen z.B. die Gemeinden ohnmächtig gegenüber, da sie das lokale Strassennetz aus allgemeinen Steuermitteln berappen müssen. 1995 waren dies immerhin gegen 2 Mrd. Fr. (Blöchlinger 1999).

Eidgenössische Volksinitiative zur Halbierung des motorisierten Strassenverkehrs zur Erhaltung und Verbesserung von Lebensräumen (Verkehrshalbierungs-Initiative)

I Die Bundesverfassung wird wie folgt ergänzt:

Art. 82 Abs. 2a-c (neu)1 nBV

2a Bund, Kantone und Gemeinden halbieren den motorisierten Strassenverkehr innerhalb von zehn Jahren nach Annahme der Verkehrshalbierungs-Initiative durch Volk und Stände. Der neue Stand darf nicht mehr überschritten werden. Massgebend ist die in der Schweiz insgesamt erbrachte Fahrleistung. Der öffentliche Verkehr ist von diesen Bestimmungen nicht betroffen und wird nicht mitgerechnet.

2b Die Gemeinden können auf allen Strassen ihres Gebietes, ausgenommen auf den Nationalstrassen, Verkehrsbeschränkungen anordnen, soweit es dem Ziel von Absatz 2a oder der Verbesserung oder Erhaltung von Lebensräumen dient. Die vollständige Sperrung der vom Bund bezeichneten Durchgangsstrassen ist nur in Absprache mit dem Bund zulässig. Die Benützung der Strassen im Dienste der öffentlichen Hand bleibt vorbehalten.

2c Die für die Halbierung des motorisierten Strassenverkehrs anzuwendenden Mittel werden durch das Gesetz bestimmt.

Art. 196 nBV Sachüberschrift

Übergangsbestimmungen gemäss Bundesbeschluss vom 18. Dezember 1998 über eine neue Bundesverfassung

Art. 197 (neu) nBV Übergangsbestimmungen nach Annahme der Bundesverfassung vom 18. April 1999

1. Übergangsbestimmung zu Art. 82 Abs. 2c (Strassenverkehr)

Ist die Ausführungsgesetzgebung nach Artikel Absatz 2c innerhalb dreier Jahre nach Annahme der Verkehrshalbierungs-Initiative nicht rechtskräftig, erlässt der Bund die notwendigen Bestimmungen auf dem Verordnungsweg.

Erklärungen zum Initiativtext

Motorisierter Strassenverkehr

Darunter fallen Autos, Last- und Lieferwagen sowie Motorräder. Wie in der EU sollen Fahrzeuge unter 400 kg Leergewicht ausgeklammert werden. Der öffentliche Verkehr ist im Initiativtext ausgenommen. Genauso liessen sich auch für Taxis Ausnahmen machen.

Umsetzungsfrist von 10 Jahren

Die 10jährige Umsetzungsfrist schafft den notwendigen Handlungsdruck und führt dazu, dass die Initiative konkret bleibt. Ausreden für langwierige Verzögerungen gibt es nicht. Die notwendigen Umsetzungsmassnahmen sind alle bekannt und auch schon erprobt. Somit kann unmittelbar nach der Annahme der Initiative mit der Umsetzung begonnen werden. Der Schwung, der aus einer positiven Volksabstimmung resultiert, ist unbedingt zu nutzen.

Fahrleistung

Die Halbierung des motorisierten Strassenverkehrs entspricht etwa dem Stand von 1975. Unter der „insgesamt in der Schweiz erbrachte Fahrleistung“ versteht man die von Fahrzeugen zurückgelegten Kilometer. Entsprechende Messmethoden werden in der Schweiz schon seit Jahren vom Bundesamt für Statistik angewandt. Deshalb entsteht auch keine zusätzliche Bürokratie. Der Ansatz der Fahrleistung gewähr-

leistet, dass das Ziel nur mit Verhaltensänderungen erreicht werden kann. Technische Mittel sind gut, genügen alleine aber nicht.

Gemeinden können Verkehrsbeschränkungen anordnen

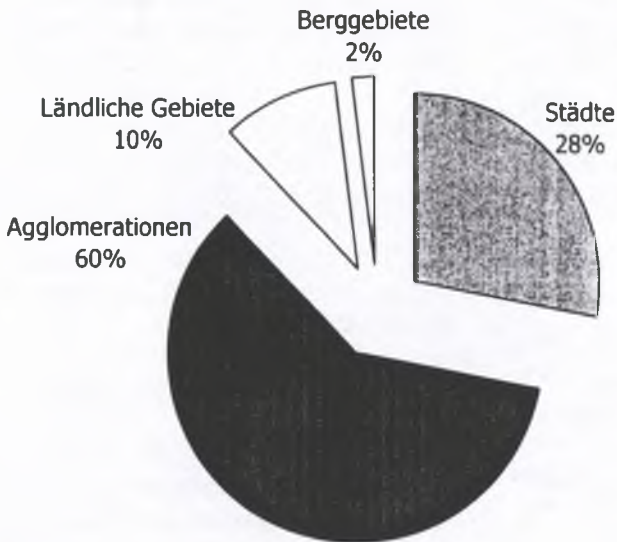
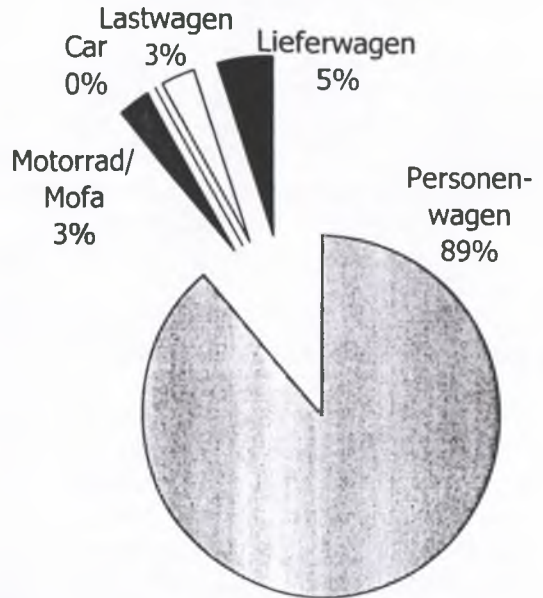
Weniger Bürokratie, mehr Eigenverantwortung! Dieser Initiativteil ist für die Schweiz unüblich und durchbricht das streng hierarchisch gegliederte Vollzugsmodell. Nur so ist gewährleistet, dass die Verkehrshalbierung auch ziel- und zeitgerecht umgesetzt werden kann. Heute ist praktisch jede Strasse mit grösserem Verkehrsaufkommen als Kantonsstrasse und nicht als Gemeindestrasse klassiert, auch wenn sie mitten durch Wohnquartiere führt. Einführung von Tempo 30- oder Fussgängerzonen sind mit vielen Verwaltungsverfahren verknüpft. Es sind umständliche Volksabstimmungen für kleine Teilbereiche nötig und das Prozedere kostet Zeit, Geld und Geduld. Fazit: Wenn eine Gemeinde weniger Verkehr will, soll sie dieses Ziel auch autonom umsetzen können.

Keine konkreten Massnahmen

Der Initiativtext lässt die Frage, mit welchen Mitteln die Verkehrshalbierung umgesetzt werden soll, bewusst offen. Das Hauptanliegen der Initiative ist das Festlegen eines verbindlichen Ziels. Ein griffiges Massnahmepaket gehört nicht in die Bundesverfassung, sondern in die Ausführungsgesetzgebung.

Auswirkungen der Verkehrshalbierung

Verkehrsmittel (Anteil an der Reduktion)



Regionen (Anteil an der Reduktion)

Quelle:

Infras: Reduktionspotentiale beim motorisierten Strassenverkehr, GVF-Bericht Nr. 301, Bern 1997

Im Zentrum der Initiative: Personenverkehr in der Agglomeration

- *Durch die Verkehrshalbierungs-Initiative wird vor allem der Personenverkehr reduziert.*
- *Beim Freizeitverkehr ist das grösste Reduktionspotenzial vorhanden.*
- *Das Massnahmenpaket nimmt auf regionale Bedürfnisse Rücksicht. Jura oder Hochalpen werden von der Initiative kaum tangiert.*

Auswirkungen auf Verkehrsmittel

Im Zentrum der Verkehrshalbierung steht der Personenwagenverkehr, der mit 89% der Fahrleistung des gesamten Strassenverkehrs gegenwärtig den Löwenanteil ausmacht. Da die schweizerische Verkehrspolitik vor allem auf den Lastwagenverkehr ausgerichtet ist (LSVA, Transitabkommen, NEAT), bildet die Verkehrshalbierungs-Initiative eine wichtige und notwendige Ergänzung. Der Anteil des Güterverkehrs (Last- und Lieferwagen) beträgt lediglich 8%. Die Fahrleistung würde um rund einen Viertel reduziert.

Auswirkungen auf Regionen

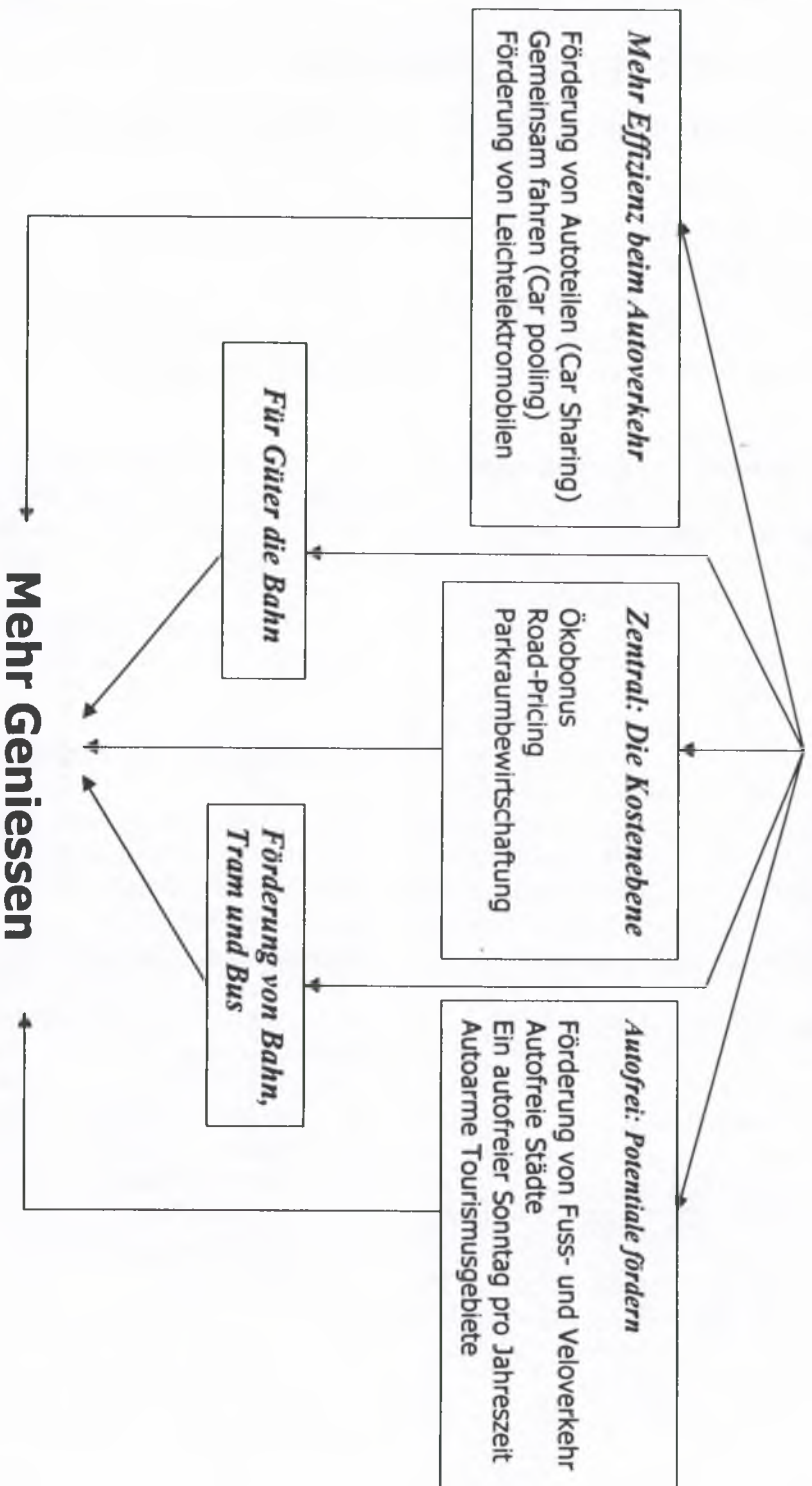
Angesetzt wird bei der Verkehrshalbierung in Städten und Agglomerationen wie Zürich, Basel, Bern, Genf usw.. Mit einer Reduktion des Verkehrs um 65% in den Kernstädten bzw. 55% in Agglomerationsgemeinden wird die Halbierung des Autoverkehrs praktisch erreicht. Randregionen und Berggebiete werden dagegen von der Verkehrshalbierung nicht tangiert.

Das macht Sinn, denn Städte und Agglomerationen leiden besonders unter dem überbordenden Autoverkehr. Massnahmen können hier auch am effizientesten umgesetzt werden (grösstes Potenzial und attraktive Alternativen für kurze Wege wie Velo, Bus, Tram etc.).

Auswirkungen auf Fahrtzwecke

Der Freizeitverkehr weist gegenwärtig mit rund der Hälfte aller Fahrtzwecke den grössten Anteil auf (49%, BfS 1996). Hier besteht ein grosses Reduktionspotenzial. Dagegen benutzen im Pendlerverkehr in den grossen Agglomerationen bereits heute überdurchschnittlich viele Menschen Bahn, Bus und Tram. Deshalb wird seine Reduktion mit ca. 45% (Infras 1997) unterdurchschnittlich ausfallen. Mit je ca. 35% wird die Reduktion im Nutz- und im Freizeitverkehr ebenfalls unterdurchschnittlich ausfallen.

Das Massnahmenpaket



Mehr Effizienz beim Autoverkehr

- *Autoteilen heisst über eine ganze Palette von Autos verfügen und doch weniger fahren.*
- *Carpooling bedeutet Geld sparen und trotzdem mit dem Auto zur Arbeit fahren.*
- *Pfiffige Elektromobile sichern die Mobilität in abgelegenen Gebieten.*

Autoteilen: Anhaltender Erfolg

Car sharing oder Autoteilen, dass heisst über ein Auto zu verfügen, ohne sich mit Unterhalt und Versicherungen abgeben zu müssen.

Mobility: Schweizer Pionierleistung

Mobility ist eine andauernde Erfolgsgeschichte. Die Wachstumsrate setzt sich jedes Jahr fort, unterstützt nun auch mit dem kombinierten 444-Abo der SBB. Gegenwärtig stehen auf rund 1000 Plätzen über 1300 Fahrzeuge zur Verfügung, vom kleinen Corsa bis zum grossen Transporter.

Das Potenzial ist noch bei weitem nicht ausgeschöpft: Gemäss einer repräsentativen Umfrage interessieren sich rund 600'000 Personen in der Schweiz stark fürs Autoteilen. Das gesamte Potenzial wird sogar auf 1.7 Mio. Personen geschätzt (Muheim 1998).

Das Autoteilen macht die Kosten transparent und bewirkt so ein neues Mobilitätsverhalten. Leute, die vorher ein Auto besaßen, reduzierten nach dem Beitritt bei Mobility die Fahrleistung jährlich um beinahe drei Viertel (oder 6'700 km, Muheim 1998). Auch Menschen, die vorher kein Auto besaßen,

fahren mit Mobility nicht häufiger. Denn sie liehen sich bereits vorher im privaten Kreis ein Fahrzeug aus.

Autoteilen lohnt sich auch für Familien mit zwei Kindern: Die Kosten mit einem eigenen Auto belaufen sich gemäss TCS auf total ca. 11'000 Fr. (fixe Kosten 6'000 Fr., variable Kosten 3'500 Fr., öffentlicher Verkehr 1'500 Fr.). Ein Set von GAs für eine Familie mit zwei Kindern ist dagegen bereits für 5'350 Fr. zu haben. Zuzüglich 700 Fr. für Mobility verbleiben der Familie immer noch gegen 5'000 Fr. für zusätzliche Ausgaben.

Car pooling: Gemeinsam fahren

In Rüderswil im Emmental existieren am Strassenrand gelbe Punkte, welche als Haltestellen für Personen dienen, die eine Mitfahrgelegenheit suchen. Dieses System funktioniert sehr gut, die Wartezeiten betragen kaum einmal fünf Minuten. In Leeds oder Madrid existieren z.B. sogenannte 'Priority-Lanes' für Fahrzeuge mit zwei oder mehr Insassen.

Noch sitzt nur in jedem zehnten Auto morgens um 8 Uhr ein zweite Person (BfS 1996). Der Nutzen von Car pooling wird dabei augenfällig: Würde in

jedem Auto noch zusätzlich jemand mitfahren, würde sich der Verkehr in den Spitzenzeiten bereits halbieren.

Baregg: Denken statt bohren

Mit der Stauweg!Woche wollte die Aargauer Regierung im Juni 1999 mit diversen freiwilligen Massnahmen wie Car pooling oder Umsteigen auf die Bahn die täglichen Staus am Baregg zum verschwinden bringen. Diese entstanden durch den Mehrverkehr infolge der Eröffnung des letzten Autobahnstücks zwischen Zürich und Basel.

Der Stauweg!Woche war nur ein bedingter Erfolg beschieden. Zeitweise waren die Staus am Baregg ein wenig kürzer, doch die Stauweg!Woche, die an Freiwilligkeit und Vernunft appellierte, brachte die Staus nicht zum Verschwinden. Dies hat einmal mehr gezeigt, dass man Verhaltensänderungen nur bewirken kann, wenn man auch die Rahmenbedingungen ändert – so wie es die Verkehrshalbierungs-Initiative fordert. Dennoch wäre es falsch, die Stauweg!Woche als Misserfolg abzubuchen. Sie hat einer breiteren Bevölkerung aufgezeigt, dass es eine Alternative zum Tunnelbau gibt. Verkehrsprobleme können intelligenter gelöst werden.

Elektromobile: andere Mobilität

Leichtelektromobile (LEM) wie das TWIKE machen Sinn: Beschränkte Reichweite und ein reduziertes Platzangebot fördern eine neue Art der Mobilität. Sie bilden eine Ergänzung auf Strecken, wo z.B. kein ÖV zur Verfügung steht und das Velo aus topografischen Gründen ungeeignet ist.

Das TWIKE ist ein schnittiges, dreirädriges Elektroauto mit zusätzlichen Pe-

dalien. Der Flyer ist ein Fahrrad mit einem Elektromotor, während das Swiss-Tiny für BahnpendlerInnen konzipiert wurde: Es lässt sich am Parkplatz vor dem Bahnhof zusammenklappen!

Herkömmliche Autos setzen nur gerade 1% der Energie in echte Personentransportleistung um; der Rest geht durch Abwärme und für den Transport des Transportmittels selbst (also des Autos) verloren. TWIKE, Flyer und Swiss Tiny benötigen bedeutend weniger Energie und Rohstoffe. Das TWIKE verbraucht auf 100 km das Äquivalent von einem Liter Benzin: Dieses Ein-Liter-Auto ist in der Schweiz entwickelt worden und wird zur Zeit in Kleinserien produziert.

Damit die LEM zu attraktiven Preisen (unter 10'000 Fr.) angeboten werden können, braucht es hohe Anfangsinvestitionen, um entsprechende Stückzahlen zu erreichen. Wo keine privaten Investoren gefunden werden, soll der Bund entsprechendes Kapital bereitstellen.



Zentral: Die Kostenebene

- *Die Massnahmen sind marktwirtschaftskonform und sozialverträglich.*
- *Beim Ökobonus werden die Einnahmen aus einem Benzin gleichmässig an die Bevölkerung zurückverteilt.*
- *Road-Pricing entstaubt Engpässe wie beim Baregg.*
- *Parkplätze werden kostendeckend finanziert.*

Ökobonus: Für Mehrheit profitabel

Der Ökobonus ist eine fahrleistungsabhängige Verkehrsabgabe, die pauschal auf den Benzinpreis aufgeschlagen wird. Die Einnahmen werden dabei wieder vollumfänglich an die Bevölkerung zurückerstattet. Der Ökobonus ist schon daher interessant, da eine Mehrheit der Bevölkerung profitieren wird. Mehr als die Hälfte benützt das Auto nämlich nur wenig (Franzen 1997).

Der Gefahr des Grenztourismus lassen sich einfache Schranken setzen. Wer die Schweiz verlässt, muss seinen Tank mindestens zu drei Vierteln gefüllt haben. Am Zoll wird dies stichprobenweise kontrolliert. Dies gilt für in der Schweiz immatrikulierte Wagen.

Mit einem Ökobonus wird niemand diskriminiert. Ausländer können bei der Ausreise den bezahlten Aufpreis analog der Mehrwertsteuer in Deutschland zurückverlangen. Der Ökobonus lässt sich problemlos regional staffeln, sodass auch Orte wie La Brévine oder Poschiavo nicht zu kurz kommen. Und Leute, die das Auto für das Geschäft brauchen, berechnen heute schon alle Kosten für das Auto ein. Der Ökobonus-Zuschlag verteuert eine Auto-

fahrt lediglich um 15%. Dies ist zumutbar.

Check von 1'300 Fr. pro Kopf

Die Idee ist simpel, aber bestes. Staat nimmt eine Umweltschutz und verteilt sie an jeden Einwohner Landes. JedeR EinwohnerIn erntet nun ein Check in der Höhe von 1300 Fr. (Kinder die Hälfte). Die Checks werden finanziert durch eine moderate Erhöhung des Benzinpreises. Wer sich umweltfreundlich verhält, wird belohnt, als der Durchschnitt fährt, zahlt Ökobonus belohnt also umweltfreundliches Verhalten.

In Diskussion: Road-Pricing

Unter Road-Pricing ist die Erlöser Abgabe für die Benützung einer Strasse zu verstehen. Die Abgabe wird entweder automatisch oder manuell erhoben. Zahlstellen sind vor allem in Italien, Frankreich und Norwegen reich bestens bekannt. Auch in norwegischen Städten Bergen und Oslo wird Road-Pricing seit langem angewandt.

Gute Erfahrungen

Ein Versuch in Stuttgart („MobilPASS“) zeigte, dass Road-Pricing für eine grosse Zahl der TeilnehmerInnen Anreiz zu Verhaltensänderungen gab. Die PendlerInnen reduzierten ihre Fahrten in Spitzenzeiten um 20%. Dabei behielt das Stadtzentrum weiterhin seine Attraktivität als Einkaufsort.

Im Prinzip sind in der Schweiz zwar keine Benützungsgebühren für öffentliche Strassen erlaubt. Ausnahmen können jedoch von der Bundesversammlung genehmigt werden, wie z.B. beim grossen St. Bernhard. Auch Regelungen auf Verfassungsstufe gelten als Ausnahmen (LSVA, Autobahnvignette). Road-Pricing wird in der Schweiz immer breiter diskutiert, beim Baregg-Tunnel, bei einer Privatisierung des Autobahnnetzes oder auf Initiative des Städteverbandes im Zusammenhang mit den Zentrumslasten der Städte Zürich oder Bern. Auch Bundesrat Leuenberger nahm im Zusammenhang mit der Finanzierung eines Umfahrungstunnels in Rapperswil SG dazu bereits positiv Stellung (Tages-Anzeiger, 19.9.97).

Parkplätze: Verursacherprinzip

Parkraumbewirtschaftung ist in praktisch allen kantonalen Massnahmeplänen zur LRV enthalten. Trotzdem sind die Gebühren weder an Bahnhöfen, in Stadtzentren noch am Wohnort kostendeckend angesetzt.

Rund 40% der Pendlerinnen und Pendler verfügen über einen Parkplatz am Arbeitsort – meist gratis (BFS 1996).

Dabei belaufen sich die Kosten jährlich auf 2000-6000 Fr. im Jahr (BUWAL 1997). Mit diesem Geld könnte jeder Mitarbeiterin gratis ein GA abgegeben werden.

Einkaufszentren machen Werbung mit Gratisparkplätzen - deren Kosten tragen auch diejenigen, die mit Bus, Velo oder zu Fuss kommen. Seit März 1999 liegt ein Bundesgerichtsentscheid vor, der Einkaufszentren zu einer Gebührenerhebung verpflichten kann (Tages-Anzeiger, 31.3.99), da an der Reduktion der Schadstoff-Emissionen ein „grundsätzliches, öffentliches Interesse“ besteht.

Parkplätze verteuern Wohnungsbau

Häuser könnten ohne die gesetzlichen Bestimmungen von Pflichtparkplätzen wesentlich günstiger gebaut werden. Bauherren kämen dann auch nicht in Versuchung, zur Deckung der Kosten für die Parkplätze den grössten Teil auf die Wohnungsmieten zu überwälzen. Denn niemand ist bereit, die monatlichen Kosten eines Parkplatzes von 350 Fr. (BUWAL 1997) zu bezahlen.



Autofrei: Potenziale ausschöpfen

- *20% weniger Autofahrten mit grossflächigen Fussgängerzonen, Wohnstrassen und einem zusammenhängenden Velowegnetz*
- *Mehr Velos als Autos in der Schweiz: Trotzdem investiert die öffentliche Hand pro Kopf jährlich 550 Fr. in den Strassen- aber nur 20 Fr. für den Veloverkehr bzw. 10 Fr. in Fussverkehr.*
- *Was 1973 möglich war, soll wieder möglich werden: Autofreie Sonntage*

Fuss- und Veloverkehr

In der Schweiz gibt es mehr Velos als Autos: Auf 1'000 EinwohnerInnen kommen 520 Fahrräder, aber «nur» 460 Autos. Trotzdem werden jährlich pro Kopf 550 Fr. in den Strassen-, aber nur 20 Fr. für Velostreifen bzw. 10 Fr. für Fusswege investiert (Netzwerk Langsamverkehr 1999).

Jede dritte Autofahrt ist kürzer als 3 km. 29% der Wege werden zu Fuss zurückgelegt, 7% mit dem Velo (BfS 1996). Dabei sprechen sich eigentlich 73% der Bevölkerung für eine Förde-

Vergessen in der Verkehrsplanung

Zu Fuss gehende werden als Verkehrsteilnehmer gar nicht erst wahrgenommen. Auch die Unfallstatistik widerspiegelt nicht die tatsächlichen Verhältnisse: Verunfallt z.B. eine ältere Frau auf einem vereisten Trottoir, wird dies den Haushalts- und nicht den Verkehrsunfällen zugerechnet. Mit der Annahme der Verkehrshalbtierungs-Initiative rücken Fuss- und Veloverkehr im Denken von Planern und Politikerinnen wieder vermehrt ins Zentrum.

Velostadt Münster

In der deutschen Stadt Münster wurden die Prioritäten in der Verkehrsplanung konsequent umgedreht. Das Ergebnis: 40% verkehren mit dem Velo.

Auf dem alten Festungsring um die Altstadt besteht eine Art Autobahn für Velos. Die «grüne Welle» auf Hauptstrassen ist ausserdem auf die Geschwindigkeiten der Fahrräder ausgerichtet. Bauherren werden verpflichtet, für jede neue Wohnung einen Fahrradabstellplatz nachzuweisen.

rung des Fuss- und 69% für eine Förderung des Veloverkehrs aus, auch wenn diese auf Kosten des motorisierten Strassenverkehrs gehen sollte (BfU 1998). Immerhin haben die Stimmberechtigten der Stadt Bern im Juni 1999 einen jährlichen Kredit von 4 Mio. für die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs bewilligt.

Würden endlich attraktive Fussgängerzonen und Velowege eingerichtet, die nicht an jeder Kreuzung unterbrochen würden, reduzierte sich die Zahl der Autofahrten schon alleine damit um 20% (Netzwerk Langsamverkehr 1999). Die Firma Novartis schaffte es,

den Anteil der Velofahrenden Sommer und Winter von 4 auf 12% zu verdreifachen (Infras 1997).

Nicht alle haben ein Auto

Dass nicht alle ein Auto besitzen, geht nur allzu oft vergessen. In den Schweizer Grossstädten sind 40% der Haushalte autofrei. In Zürich, Basel, Bern, Biel und Luzern sind es sogar die Hälfte, in der ganzen Schweiz immer noch 25%.

Nein, dabei handelt es sich weder um irgendwelche Ökofundis noch um Arme, die es sich nicht leisten können. Die Hälfte der autofreien Haushalte verfügt nämlich über ein überdurchschnittliches Einkommen. Für Viele ist das Leben ohne Auto etwas völlig Normales. Ein simpler Stellen- oder Wohnortwechsel ist oft der Auslöser, auf das Auto zu verzichten. Dabei sind 86% mit ihrem täglichen Leben zufrieden. Für sie bedeutet es nicht einen Verzicht, sondern vielmehr eine Qualität, sich nicht mit Autoversicherungen, Service und samstags mit Autowaschen abmühen zu müssen (Müller & Romann 1999).

Autoarme Städte

Ob Basel, Bern, Biel, Luzern oder Zürich, alle grossen Städte in der Schweiz verlieren seit Jahrzehnten an EinwohnerInnen. Insbesondere für Kinder werden die Lebensbedingungen immer schlechter. Weil die Strasse gefährlich ist, müssen Mutter oder Vater ihre Kinder zur Schule oder zum Spielplatz begleiten.

Der Bevölkerungsschwund der Städte führt zu mehr Verkehr, was schlechtere Lebensbedingungen nach sich zieht, was wiederum zur Entvölkerung der Städte beiträgt. Autofreie Wohn- und

Geschäftszonen bieten Hand, diesen Teufelskreis zu durchbrechen. Für den unverzichtbaren Verkehr wie etwa die Anlieferung sind immer Lösungen gefunden worden. Kein Mensch kommt heute mehr auf die Idee, die in den Fussgängerzonen von Schaffhausen oder Winterthur wieder Autos fahren zu lassen, derart offensichtlich sind die Vorteile.

Jede grössere deutsche Stadt, die etwas auf sich hält, entwickelt Projekte für autofreies Wohnen, z.B. Bonn, Bremen, Freiburg im Breisgau, Hamburg, Hannover, Kassel, München, Münster, Nürnberg oder Tübingen. Hier wurde erkannt, dass autofreies Wohnen nicht nur ein Nischenangebot, sondern eine Marktlücke darstellt.



Autofreies Wohnen in der Schweiz

In Ostermundigen plant der Gemeinderat im Oberfeld eine autofreie Wohnsiedlung zu erstellen. (Der Bund 5.6.99). Auch sonst gibt es in der Schweiz gute Möglichkeiten, dieses Potenzial abzuschöpfen, z.B. in bahnhofsnahe Industriezonen, die nicht mehr gebraucht werden.

Auch der Zürcher Kreis 5 wäre geradezu ideal: zentral gelegen und bestens mit dem Tram erschlossen. Der Hauptbahnhof steht gleich um die Ecke. Kaum Grünflächen und durch Letten und Platzspitz jahrelang gebeutelt, täte ihm eine Imageaufwertung gut.

Vier autofreie Sonntage im Jahr

Viele können sich noch an einen Bummel auf der Autobahn erinnern. Am 25. November 1973 machte die Autogesellschaft erstmals eine Pause. Die Ölkrise war auf ihrem Höhepunkt, während Familien mit Kindern die autofreien Strassen für Spass und Spiel benutzten. Leider bisher ohne Wiederholung. Die Hauptwirkung von einem autofreien Sonntag pro Jahreszeit besteht im Erlebniswert: Gelegentlich erfahren, was es heisst, auf Autos verzichten zu dürfen. Ruhe, Spiele, spazieren, festen auf freien Strassen usw.. Regionale autofreie Sonntage, Wochenenden oder ganze Ferienwochen geben zudem einem sanften Tourismus Auftrieb. Über 5'000 BesucherInnen im kleinen Reigoldswil BL lebten dies im September 1999 vor: Ein Riesenerfolg.

Autofreier Werktag

Picknick auf dem autofreien Place de la Concorde in Paris... Zum zweiten Mal fand am 22. September 1999 in Frankreich ein landesweiter Tag mit dem Motto „En ville sans ma voiture“ statt, der vom französischen Umweltministerium ins Leben gerufen wurde. 66 französische Städte beteiligten sich an der Aktion, begleitet von Städten in Italien (Rom, Turin, Florenz, Neapel) und - der Schweiz (Genf). Die Erfahrungen sind positiv, befürworteten doch 56% der Befragten sogar eine wöchentliche Wiederholung (La vie du rail 1999).

Autoarme Erholungsgebiete

Wer hat das noch nicht erlebt: Eine schmucke mittelalterliche Altstadt bietet sich für das Erinnerungsfoto geradezu an. Wenn nur dieser grässliche rote Kleinwagen nicht wäre, der auch nach langem Warten nicht aus dem Bild verschwinden will!

Autostehen statt Skifahren

Der Tagestourismus bringt zwar viel Autoverkehr, aber wenig Geld. Viele erinnern sich wohl noch an den «Qualensee», den das Trio Eugster im Radio besungen hat. Seit einigen Jahren ist die Walensee-Autobahn nun durchgehend. Seitdem gehören die Staumeldungen bei Flims zum sonntäglichen Radioerlebnis. Die Autokolonne stockt auch schon mal durch den neuen Umfahrungstunnel von Trin hindurch. Um der Belüftungsprobleme Herr zu werden, leitet die Polizei den Verkehr kuzerhand wieder durch das Dorfzentrum...

Ähnlich wie die Städte leiden viele Tourismus-Gebiete in wachsendem Masse am Privatverkehr. In der Schweiz gibt es neun autofreie Kurorte. Bezeichnenderweise weisen gerade diese Orte wachsende BesucherInnenzahlen aus. Saas Fee setzt z.B. in Zukunft beim kostenlosen Tür-zu-Tür-Gepäcktransport auf internationale Zusammenarbeit (SGU-Info 3/99). Arosa führte einen Gratis-Bus ein, der den Feriengästen 30% weniger Autoverkehr und damit entsprechend weniger Lärm und Gestank bescherte (FIF 1999).

Für Güter die Bahn

- *Der Anteil des Güterverkehrs beträgt nur 8% des motorisierten Strassenverkehrs in der Schweiz, wird aber übergewichtig thematisiert.*
- *40 Tönnner: Viele grosse Lastwagen sind unökologischer als viele Kleine.*
- *Mit der Annahme der LSVa wurde bereits ein wichtiges Instrument zur Reduktion des Güterverkehrs auf der Strasse aufgeschient.*

Bahn contra Strasse

Bis 2010 soll der Güterschwerverkehr im derzeitigen Europa um 70% zunehmen (Le Monde Diplomatique 18.12.97). Die Deregulierung im Transportgewerbe hat in der EU zu einem verschärften Wettbewerb geführt. Die Überkapazitäten auf der Strasse setzen den Güterverkehr der Bahn immer stärker unter Druck. Dabei arbeiten viele Lastwagenfahrer unter steinzeitlichen Arbeitsbedingungen. Statt dem Bild eines modernen Cow-boys kommt viel eher dasjenige eines „Galeerensträflings der Landstrasse“ (Le Monde Diplomatique 18.12.97) nahe. Sicherheitsvorschriften müssen systematisch verletzt werden, um den zeitlichen Vorgaben gerecht zu werden.

40 Tonnen sind noch nicht genug

Bereits ist in der EU die 44 Tonnen-Limite die Realität. Eine Erhöhung auf 48 Tonnen wird diskutiert. In Schweden gilt sogar bereits seit längerem die 60-Tonnen-Limite (Synergo 1996). Das Problem bei den neuen Dieselmotoren liegt bei den Feinstaub-Emissionen, die ungehindert in die menschli-

che Lunge eindringen. Zwar stossen 40-Tönnner bei gleich gross transportierter Menge *insgesamt* tatsächlich weniger Schadstoffemissionen aus als 28-Tönnner, durch die Aufhebung der 28-Tonnen-Limite wird der Gütertransport auf der Strasse aber noch billiger. Und viele grosse Lastwagen sind immer unökologischer als viele Kleine.

3494 km für ein Erdbeerjoghurt

Joghurtkulturen aus Niebüll an der dänischen Grenze, Zuckerrüben aus der Nähe von Würzburg, Milch aus der Nähe von Stuttgart werden zusammen mit Erdbeeren aus Polen (die in Aachen aufbereitet wurden) in einem süddeutschen Betrieb ins Joghurt gerührt.

Auch die Verpackung hat die Welt gesehen, bevor das fertige Joghurt in den Supermarkt gefahren wird: Der Becher besteht aus Kunststoffgranulat (Frankreich) und Alu (Köln), der in der Oberpfalz zu Deckeln gefertigt wird. Der für die Etiketten benötigte Klebstoff wird in Düsseldorf aus Mais und Weizenpulver (Herkunft Amsterdam) produziert. Der notwendige Karton stammt aus Varel bei Oldenburg (Der Spiegel Nr.34/1999).

Förderung von Bahn, Tram und Bus

- *Neben NEAT und Bahn 2000 sind auch zahlreiche Projekte im öffentlichen Regionalverkehr sind in der Pipeline. Mit einer Annahme der Verkehrshalberungs-Initiative sorgen wir dafür, dass die neue Infrastruktur ausgelastet wird.*
- *Die Leistungen von Bahn, Tram und Bus werden oft unterschätzt.*
- *Mit Doppelstockwagen, Gelenkbussen und 15- statt 30-Minutentakt ist ein Ausbau schnell und günstig möglich.*

Es tut sich was

Die Initiative kommt gerade zur rechten Zeit. Bis ins Jahr 2005 werden die Neubaustrecken Mattstetten-Rothrist, der Tunnel zwischen Zürich und Thalwil fertig gestellt und der Bahnknoten Zürich entwirrt sein. Der Lötschberg-Tunnel folgt bald darauf.

Bahn steigt um - Kunde bleibt sitzen

In Luzern besteht das Projekt einer normalspurigen Stadtbahn, die die überlasteten Trolleybusse ersetzen soll. Dieses Projekt kann aber momentan nicht finanziert werden. Auch für die SBB wäre die Idee interessant. Der Flaschenhals vor dem Kopfbahnhof Luzern könnte entlastet werden, indem z.B. ein Regionalzug von Küssnacht am Rigi beim Verkehrshaus auf das städtische Stadtbahnnetz wechseln und als normales Tram weiter zum Bahnhof fahren würde. Damit würden für die Kunden zusätzlich umsteigefreie Verbindungen geschaffen. Karlsruhe praktiziert dieses Konzept seit 1992 erfolgreich und gilt als Vorbild für andere Städte. Umlagerungen vom Auto auf die Stadtbahn von 10% werden dabei beobachtet (Socialdata 1995).

In Bern und Genf kommen die Buslinien an ihre Kapazitätsgrenzen. In Genf soll eine Stadtbahn, in Bern der Bau zwei neuer Tramlinien nach Bümpliz Abhilfe schaffen. Auch in Zürich-Nord ist eine Stadtbahn von Dübendorf zum Flughafen, in Lausanne die Verlängerung einer Metrolinie bis Epalinges geplant. In Zug soll bis 2002 eine erste Stadtbahn-Linie realisiert werden. Weitere Linien nach dem 'Modell Karlsruhe' sollen folgen.

Sinnvolle Investitionen

Investitionen in Bahn, Bus und Tram schaffen Arbeitsplätze, mehr als doppelt so viel wie beim Strassenverkehr (Netzwerk Langsamverkehr 1999). Die Verkehrshalberung führt zu 85% Mehrfahrten beim öffentlichen Verkehr. Die in diesem Zusammenhang genannte Zahl von 50 Mrd. Fr. (Infras 1997) ist aber blanker Unsinn. Denn darin sind die 30 Mrd. Fr. der FinÖV-Vorlagen (NEAT, Bahn 2000, Lärmsanierung, Anschluss ans europäische Hochgeschwindigkeitsnetz) enthalten. Diese Investitionen wurden bereits Ende November 1998 vom Schweizer

Volk beschlossen und dienen der Modernisierung unserer Bahnen. Die Verkehrshalbierungs-Initiative garantiert, dass die NEAT auch tatsächlich benutzt wird.

Leistungen werden unterschätzt

Die Leistungen des ÖV werden oft unterschätzt: Ein S-Bahn-Doppelstockzug aus drei aneinander gekoppelten Zügen weist eine Kapazität von 1200 Sitzplätzen auf. Dies entspricht einer stehenden Autokolonne von 6 km (!), also von Zürich nach Küsnacht. Bereits jetzt fahren mehr Menschen mit dem Zug durch den Baregg als auf der Strasse.

Kapazitätserweiterungen müssen nicht mit zeit- und kostenraubenden Neubaustrecken gleich gesetzt werden. Es gibt kostengünstige und schnell realisierbare Alternativen, wie z.B. Doppelstockzüge, Gelenk- statt Standardbusse, Taktverdichtungen etc..

Die Verkehrshalbierung führt zu einer effizienteren Nutzung der Überkapazitäten abends und auf dem Land. Die notwendigen Ausbauten für die Spitzenzeiten halten sich im Rahmen. In der Stadt Bern benutzen bereits jetzt 60% der PendlerInnen Bahn und Bus.

Bahn, Tram und Bus von Morgen

Es muss auch nicht immer Bus, Bahn oder Tram sein: In Nancy (F) wird bis Ende 2000 ein „Pneutram“ realisiert. Diese Symbiose von Bus und Tram kombiniert die jeweiligen Vorteile zu einer kostengünstigen Alternative und könnte gerade in hügeligen Schweizer Städten wie z.B. Lausanne eine Alternative darstellen.

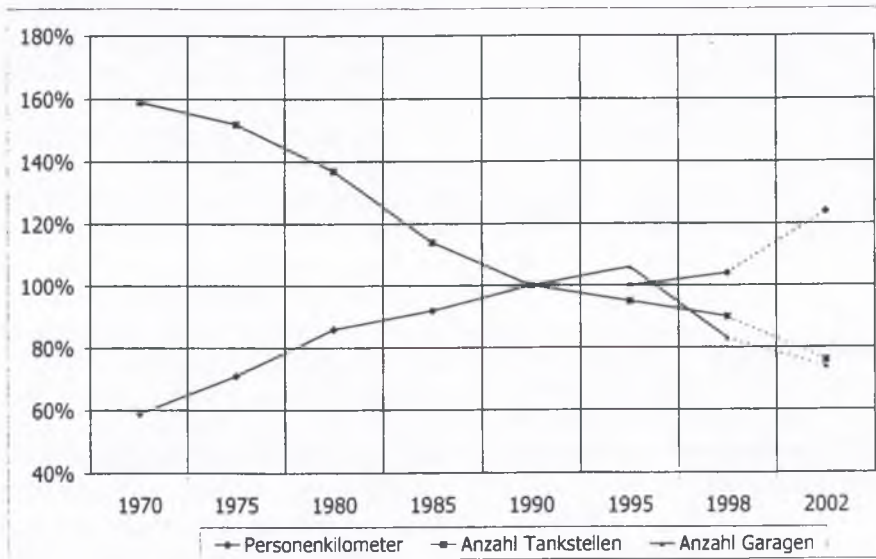
Tramfahrzeuge feiern zur Zeit auf der ganzen Welt eine eigentliche Renaissance und sind so billig wie schon lange nicht mehr. Dabei ist die Industrie aber dringend auf Zusatzaufträge angewiesen, um die Entwicklungskosten wieder einzuspielen. Stufenlose Einstiege („Niederflur“) haben sich sowohl bei Zügen wie auch bei Trams und Bussen weitgehend durchgesetzt und erleichtern die Benutzung des öffentlichen Verkehrs auch für Betagte oder Eltern mit Kinderwagen.

Die zahlreichen Tarifverbände in der Schweiz werden zu einem einzigen zusammen gefasst und erleichtern die Benutzung von Tram, Bahn, Bus und Schiff. Fahrkarten lassen sich mit einem attraktiven Mobility-Angebot kombinieren. Daneben informieren Mobilitätszentralen vor Ort über das beste und günstigste Verkehrsangebot. Es ist Zeit für eine umfassende Modernisierung und Attraktivitätssteigerung beim öffentlichen Verkehr. Die Ansätze dazu sind vorhanden.

GA-TRIO: Ein Knüller

Ein GA ist der Schlüssel zu Bahn, Tram, Bus und Schiff. Leider ist es für viele zu teuer. umverkehR schlägt deshalb die Idee des GA-TRIO vor: Wer ein Basis-GA zu 1'600 Fr. erwirbt, nennt zwei weitere Personen, die ein GA für nur 1'000 Fr. erstehen können. Zum Vergleich: Heute kosten zwei GA (DUO) zusammen über 4'200 Fr. Schon zwei bis drei Jahre nach Einführung können die SBB mit über einer Million verkaufter GA TRIO rechnen (Harb 1997). Das GA TRIO bringt eine Erfolgsgeschichte, die das Boromini-Halbtaxabo noch übertrifft.

Garagen, Tankstellen und Verkehrsleistung im Vergleich



- Seit 1970 hat die Zahl der Tankstellen um beinahe die Hälfte abgenommen.
- Das vielzitierte „Garagensterben“ hat ebenfalls eingesetzt.
- Die Neuwagen werden immer wartungsärmer, der Aufwand reduziert sich durch die Auswechslung ganzer Module (z.B. Armaturenbretter). In den letzten 20 Jahren sank der Wartungsaufwand bei einem Mittelklassewagen um 75% (Cames et al. 1998)

Quellen:

Cames et al: Hauptgewinn Zukunft – Neue Arbeitsplätze durch umweltverträglichen Verkehr, Freiburg 1998; Facts Nr. 43/1999; LITRA: Verkehrszahlen '98; SGZZ: Die Zukunft des Verkehrs in der Schweiz, GVF-Bericht 2/98, Bern 1995; Sonntags-Zeitung, 24.10.99; Tages-Anzeiger, 15.1.96; BFS 1998: Schweizer Verkehrsstatistik 1995, Bern

Verkehrshalbierung schafft Arbeitsplätze

- *Die Verkehrshalbierung bringt die Loslösung von importintensiven Branchen, wie z.B. die Mineralöl- oder Fahrzeugindustrie.*
- *Unter dem Strich werden in der Schweiz 50'000 Arbeitsplätze geschaffen.*
- *Das Autogewerbe geht auch ohne Verkehrshalbierung keinen rosigen Zeiten entgegen: Garagen- und Tankstellensterben haben längst begonnen.*

Einig, wie selten

Mehr Umweltschutz bringt auch mehr Jobs. Dies belegen inzwischen diverse Studien. In der Niederlande würde die Einführung eines energieabhängigen Ökobonus zu einem Plus von 3% an Arbeitsplätzen führen (Bakker 1991). Für Deutschland werden bei einer nachhaltigen Entwicklung im Verkehr unter dem Strich zusätzlich 207'000 Arbeitsplätze prognostiziert (Cames et al. 1998). Übertragen auf die Schweiz würde dies 40-50'000 mehr Jobs bedeuten (Netzwerk Langsamverkehr 1999).

Als Gewinnerbranchen sind im Prinzip alle Branchen (!) zu nennen, insbesondere aber der öffentliche Verkehr, alternative Verkehrsdienstleistungen wie Taxis oder Carsharing, die Bauwirtschaft, aber auch das Gastgewerbe. Die Erklärung dazu ist einfach: Durch Umsteigen auf Mobility, Bahn und Velo sparen Herr und Frau Schweizer Milliarden Franken ein, die – wiederum investiert – an andern Orten neue Arbeitsplätze schaffen.

Schiene schlägt Strasse

Für die Aufrechterhaltung des Betriebes ist die Bahn wesentlich beschäftigungswirksamer: In Deutschland werden im Schienenverkehr bei gleicher Ausgabenmenge für Investitionen und Aufwendungen beinahe doppelt so viele Arbeitsplätze erhalten wie im Strassenverkehr (Baum 1999).

Garagensterben

In den letzten zehn Jahren sind 12% der Markenvertretungen eingegangen. „Kenner“ sind sich einig: Das ist erst der Anfang der Gesundschrumpfung“ (Facts Nr. 43/1999). Das Händlernetz in der Schweiz ist drei mal so dicht wie im restlichen Europa. Entsprechend wenig Neuwagen werden pro Betrieb verkauft. Vor allem kleine Familienbetriebe dürften einer Straffung des Garagennetzes zum Opfer fallen. Auch die Hälfte der Tankstellen genügt (Cash Nr. 11/15.3.96). Ihre Zukunft liegt längst nicht mehr im Verkauf von Benzin, sondern im 24-Stunden-Shop, bei heissen Brötchen, Hundefutter, Sonntags-Blick und Milch.

Impulse für Europa

- *Mit LSVA, Alpeninitiative und dem weltweit dichtesten Carsharing-Netz setzt die Schweiz Impulse.*
- *Die EU-Länder haben zahlreiche Freiheiten zur Verminderung des Autoverkehrs.*
- *Alle von umverkehr vorgeschlagenen Massnahmen sind in Ländern der EU in ähnlicher Art bereits umgesetzt.*

umverkehr: europatauglich

umverkehr ist 100% europatauglich und deshalb die nächste grosse Chance der Schweiz, selbstbewusst Impulse zu setzen, wie sie es mit der Alpen-Initiative und der LSVA gemacht hat. Es ist genau diese Mischung von Offenheit und Eigenständigkeit, die die Schweiz für Europa interessant macht. Und Europa für die Schweiz.

Chamonix

Die Schliessung des Mont-Blanc-Tunnels nach dem tragischen Unfall (Feuer im Tunnel) hatte auch eine positive Seite: Der Ferienort Chamonix in den französischen Alpen kann richtiggehend aufatmen. Der fehlende Transitverkehr bringt nicht nur mehr Ruhe, sondern führt auch zu einem Aufblühen der Tourismusbranche. Der Unterschied ist so frappant, dass die ansonsten eher konservativen Chamoniens sich gegen die geplante Wiedereröffnung des Tunnels künftig wehren wollen: Was die Schweizer können, nämlich die Umlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schine, sollten die Franzosen doch auch können. (TV DRS 7.10.99).

Zentral für die EU-Kompatibilität ist eine diskriminierungsfreie Umsetzung der Initiative, was bei den von umverkehr vorgeschlagenen Massnahmen gegeben ist. Sie wurden teilweise sogar schon umgesetzt.

Der Ökobonus entspricht im Prinzip den CO₂-Abgaben, die in Schweden und Dänemark längst umgesetzt sind. Gebühren bestehen sowohl auf französischen und italienischen Autobahnen. Privilegierte Fahrspuren für Personewagen mit zwei oder mehr Insassen gibt's in Spanien und England. In Deutschland haben autofreie Sonntage um den Bodensee oder auf der Pfälzer Weinstrasse mittlerweile Tradition. Nicht zuletzt zeigt das „autoverückte“ Italien mit dem Beispiel Venedig, wie über 80'000 Europäer den Alltag ohne Auto wie selbstverständlich meistern.

Freiheiten für Einzelstaaten

Fehlende EU-Kompatibilität kann keine Ausrede sein, notwendige Massnahmen auf die lange Bank zu schieben. Die EU gewährt den Einzelstaaten zahlreiche Freiheiten gegenüber der EU-Gesetzgebung. So haben sie das

Recht, auf Grundlage des Verursacherprinzips und zum Schutz der Umwelt steuerliche Massnahmen einzuführen. Dänemark plant z.B. für das Jahr 2000 die Erhöhung der bestehenden CO₂-Steuer.

Die externen Stau- und Umweltkosten betragen in der EU zur Zeit über 400 Mrd. Fr. Die Verkehrsprognosen sagen eine Erhöhung des Autoverkehrs bis 2010 um 25% voraus (bzgl. 1990). So verpufft natürlich die Wirkung neuer Abgasnormen. Die Realisierung der „Kostenwahrheit“ wird daher in der EU immer dringlicher. Die EU hält fest, dass aufgrund der Standortbezogenheit vieler externer Effekte staatliche oder lokale Massnahmen sinnvoll sind (Synergo 1996).

Kehrtwende in Grossbritannien

In einer von der Regierung in Auftrag gegebenen Untersuchung über die Auswirkungen zusätzlicher Strassen auf die Verkehrsentwicklung wird fest gestellt, dass zusätzliche Strassen rund 20-40% Mehrverkehr produzieren. Auch mit einer geplanten, 14-spurigen Ringautobahn um London scheinen die Engländer den Staus nicht mehr Herr werden zu können (Neue Zürcher Zeitung, 21.12.94). Die Kehrtwende ist 180° und erscheint radikal: die Benzinpreisverdoppelung! Die Mineralölsteuer wird um jährlich 6% angehoben. Im Oktober 1999 kostete ein Liter Benzin umgerechnet zwei Franken. Keine Spur der unseligen, helvetischen Zweckbindung: Die Einnahmen gehen zugunsten von Bus und Bahn in abgelegenen Gebieten.

Wieviele jordanische Lastwagen ?

Gerne wird gegen die Verkehrshalbierungs-Initiative eine damit verbundene Kündigung von 30 bestehenden, internationalen Abkommen in den Vordergrund gerückt. Gleiches wurde vor der Abstimmung über die Alpen-Initiative gesagt – nichts geschah.

Bei näherer Betrachtung löst sich alles in Schall und Rauch auf. Diese Verträge gewährleisten u.a. den freien Zugang von Lastwagen aus Marokko, Jordanien oder Slowenien. Aber selbst die nationalrätliche Verkehrskommission gesteht in einer Antwort auf Anfrage des Initiativkomitees selber ein, dass die Frage, welcher dieser Verträge wie betroffen werden würde, „zum heutigen Zeitpunkt nicht klar beantwortet werden“ kann. Dazu müssten nämlich die Umsetzungsmassnahmen bekannt sein, und die finden sich nicht im Initiativtext. Der Ball liegt beim Gesetzgeber und dieser wird selbstverständlich auf völkerrechtsverträgliche Umsetzungsmassnahmen zurück greifen.



Das sagen wir unsern Gegnern

Damit werden Randregionen isoliert
„Gerade Städte und Agglomerationen leiden besonders unter dem Autoverkehr. Hier setzt die Umsetzung der Verkehrshalbierung an. Hier kann auch am ehesten auf das Auto verzichtet werden.“

Damit werden die Schweizer diskriminiert

„Im Gegenteil, die Schweiz setzt damit europaweite Impulse, wie sie es mit der Alpen-Initiative gemacht hat. Die LSVA wird nun auch für die EU ein Thema. Die Schweiz muss auf neue Konzepte und damit auf die Zukunft setzen.“

Die Initiative wendet sich gegen den Búezer.

„Die Initiative kommt allen zugute: Familien, Kinder, Betagten und auch Búezern. Gerade Leute mit wenig Einkommen wohnen an lärmigen Strassen und können sich ein Haus im Grünen nicht leisten. Von einem Ökobonus wird ausserdem eine Mehrheit der Bevölkerung profitieren.“

Diese Initiative ist überflüssig. Die Luftqualität wurde besser.

„Wir sind aber noch weit davon weg, die Luftreinhalteverordnung einzuhalten. Die positive Wirkung von technischen Massnahmen wird durch den Mehrverkehr wieder überdeckt. Ausserdem hat der Autoverkehr zahlreiche weitere, negative Auswirkungen, die sich überhaupt nicht ge-

bessert haben, z.B. Lärm, Staus, Platzverschleiss usw.“

Auch technische Massnahmen verringern den Benzinverbrauch.

„Sparsamere Autos sind eine Verbesserung. Sie lassen aber Staus nicht verschwinden. Ein Ökobonus führt zu einer Verringerung des Benzinverbrauches *und* zu weniger Staus.“

Es wird doch bereits so viel gemacht.

„Tatsächlich spielt die Schweiz mit der LSVA eine europäische Voreiterrolle. Auch Bahn und Bus gelten generell als vorbildlich. Staus und schlechte Luft werden aber vor allem von Personenwagen verursacht. Hier bietet die Initiative für halb so viel Strassenverkehr die notwendige Ergänzung.“

Das wird doch sowieso nicht umgesetzt.

„Wenn eine Mehrheit diese Initiative annimmt, ist bereits eine wesentliche Voraussetzung dafür vorhanden. Jeder und Jede kann seinen Beitrag leisten. Bei der Alpen-Initiative z.B. ist dies anders. Da muss das Schweizer Volk auf Bundesrat und Parlament warten.“

Mobilität ist ein Grundbedürfnis des heutigen Menschen.

„Das stimmt. Mobilität darf aber nicht mit Autofahren gleich gesetzt werden. Mobilität heisst Beweglichkeit und damit auch Velofahren, zu Fuss gehen und Busfahren.“

Das geht zu weit!

„Die Halbierung des Autoverkehrs scheint radikal zu sein. Sie entspricht aber dem Stand von 1975, einer Zeit also, in der eine moderne Industriegesellschaft funktionierte. Nur mit dieser Dimension lassen sich Visionen verwirklichen: Flanierzonen in den Städten, mehr Ruhe im Schlafzimmer, spielende Kinder auf der Strasse...“

Die Initiative ist eine Zwängerei und schafft mehr staatliche Vorschriften.

- „Ampeln, Einbahnstrassen und Abbiegeverbote prägen das Strassenbild. Der Strassenverkehr ist *der* Bereich in unserem Leben, der am stärksten reglementiert wird. Auch die Justiz muss sich in der Hälfte aller Fälle mit *schweren Verkehrsdelikten* herumschlagen.“
- „Von Kilometerkontingentierung oder Ähnlichem kann keine Rede sein. Es gibt genügend sinnvolle Massnahmen zur Verkehrsreduktion wie die Einführung eines Ökobonus, Förderung von Bahn, Bus, Fuss- und Veloverkehr...“

Ich bin für die freie Wahl des Verkehrsmittels.

„Genau diese freie Wahl wollen wir erst ermöglichen. Zur Zeit wird der Autoverkehr am meisten gefördert.“

Zuerst muss der öffentliche Verkehr billiger werden.

„Es braucht beides gleichzeitig. Die Rahmenbedingungen, die den Autoverkehr reduzieren und andererseits günstige Alternativen. Um Bus und

Bahn günstiger und attraktiver zu machen, schlagen wir ein GA für 1'200 Franken vor (GA-Trio).“

Ich brauche mein Auto für das Geschäft

„Eben, dann stehen Sie weniger im Stau.“

Ihr wollt das Auto fahren verbieten

„Im Gegenteil, wir wollen den Verkehr funktionsfähig halten. Es gibt viele gute Gründe, ein Auto zu benutzen: Wer abgelegen wohnt, wer Waren transportieren muss, wer spät nachts nach Hause kommt. 50% des heutigen Autoverkehrs bieten dafür mehr als genügend Spielraum.“

Der Ausbau des Bahnnetzes kostet zu viel.

„Zur Zeit werden Bahn 2000 und NEAT gebaut. Die Halbierung des Autoverkehrs sorgt dafür, dass diese einmal ausgelastet werden.“

Auch die Bahnen verursachen externe Kosten.

„Dabei handelt es sich vor allem um Infrastrukturkosten, die bei einer besseren Auslastung sinken würden. Es ist ausserdem ein entscheidender Unterschied, ob eine neue Bahnlinie gebaut wird oder ob ein Kind wegen einem Autounfall im Spital behandelt werden muss!“

Der Autofahrer ist eine Milchkuh.“

„Welche Milchkuh wird nicht subventioniert?“

Wir stehen dahinter

„Die Initiative gefällt mir, weil sie voller guter Ideen ist.“

Ursula Koch, Präsidentin SP Schweiz

„Ein unschätzbare Beitrag zur Zukunft der ganzen Welt.“

Prof. Dennis Meadows, Autor von „Grenzen des Wachstums“

„Wer Mobilität mit Freiheit verwechselt und Komfort mit Lebensfreude,
hat einen Blechschaden.“

Gardi Hutter, Clownin

„umverkehR ist nicht eine wunderbare Vision, sondern eine
Überlebensnotwendigkeit. Es lohnt sich, dafür zu kämpfen.“

Ruth Gonseth, Nationalrätin GP, Liestal

„Wenn wir unsere Probleme lösen wollen, müssen wir neue Wege gehen.“

Lorenz Keiser, Kabarettist

„Wie hole ich ein Maximum an Mobilität aus einem Minimum an Ortveränderung
heraus? Fortgeschrittene entdecken die Sensation des Nahbereichs:
PartnerInnen, AusländerInnen, Bücher, ein Blatt am Baum.“

Adolf Muschg, Schriftsteller, Männedorf

„umverkehR ist genau der Kick, den die Schweiz braucht.“

Pipilotti Rist, Künstlerin, Zürich

„Ich wünsche der umverkehR-Initiative viel Erfolg!“

Jehudi Menuhin, Künstler, Gstaad †

„umverkehRen und das Leben entstauen.“

Ursus & Nadeschkin, Clowns

Kultur

Matthias Arter, Musiker und Komponist, Zürich; Sybille und Michaela Birkenmeier, Musik und Kabarett, Basel; Ernst Born, Autor und Musiker, Basel; DJ Brunello, Zürich; Corin Curschellas, Musikerin, Rueun; Tinu Heiniger, Liedermacher, Bern; August E. Hohler, Schriftsteller, Basel; Gottfried Honegger, Künstler und Publizist, Cannes; Gardi Hutter, Clownin, Arzo; Lorenz Keiser, Kabarettist, Zürich; Tim Krohn, Schriftsteller, Zürich; Ingeborg Lüscher, Künstlerin, Tegna TI; Adolf Muschg, Schriftsteller, Männedorf; Pipilotti Rist, Künstlerin, Zürich; Isolde Schaad, Schriftstellerin, Zürich; Irene Schweizer, Musikerin, Zürich; Harald Szeemann, Austellungsmacher, Tegna TI; Ursus und Nadeschkin, Clowns, Zürich;

Wissenschaft

Prof. Ulrich Beck, Soziologe und Autor „Risikogesellschaft“, München; Prof. Hans-Christoph Binswanger, Ökonom, St. Gallen; Prof. Martin Boesch, Wirtschaftsgeograph, Uni St. Gallen; Astrid Epiney, Professorin für Völker- und Europarecht Uni Fribourg; Prof. Hartmut Grassl, Leiter Climate Research Program` der Uno, Genf; Prof. Hermann Knoflacher, Verkehrsexperte, Wien; Prof. Hanspeter Kriesi, Politologe, Genf; Prof. Jost Krippendorf, Tourismusexperte, Muri bei Bern; Dr. phil. Ueli Mäder, Soziologe, Basel; Heiner Monheim, Prof. für angewandte Geographie, Uni Trier; Prof. Diwan Romesh, Ökonom, Rensselaer Polytechnic Institute, New York; Prof. Wolfgang

Sachs, Institut für Klima, Umwelt und Energie, Wuppertal; Prof. Dieter Steiner, Humanökologe, Zürich; Prof. Frederic Vester, München; Paul Virilio, Philosoph, Paris; Prof. Mathis Wackernagel Zentrum für Nachhaltigkeitsstudien, Universität Anahuac de Xalapa/Mex; Heinz Wanner, Prof. für Klimatologie Uni Bern;

Politik

Ruedi Baumann, Präsident Grüne Partei Schweiz, Suberg; Pierre Chiffelle, Nationalrat, Vevey; Verena Diener, Regierungsrätin, Zürich; Therese Frösch, Finanzdirektorin, Bern; Prof. Anthony Giddens, Soziologe und Berater von Premierminister Tony Blair, London; Christine Goll, Nationalrätin, Zürich; Ruth Gonseth, Nationalrätin, Liestal; Paul Günter, Nationalrat und Präsident IG Velo Schweiz, Därligen; Hans Hildbrand, Geschäftsführer Greenpeace, Zürich; Pia Hollenstein, Nationalrätin, St. Gallen; Ursula Koch, Nationalrätin und Präsidentin SP Schweiz; Ernst Leuenberger, Ständerat und Präsident SEV, Solothurn; Vreni Müller-Hemmi, Nationalrätin, Zürich; Albert Schmidt, Mitglied deutscher Bundestag, Augsburg; Franziska Teuscher, Nationalrätin, Bern; Zürich; Andreas Weissen, Präsident Alpen-Initiative, Brig; Roland Wiederkehr, Nationalrat, Aesch ZH;

Nationale Organisationen

Alpen-Initiative; Ärztinnen und Ärzte für Umweltschutz (ÄfU); Schweizerische Energiestiftung (SES); Grüne Partei (GPS); IG Velo; Jungsozialisten (JUSO); Verkehrsclub (VCS);

Wer ist umverkehrR ?

- **Basisbewegung mit rund 7'300 Mitglieder und Interessierten**
(Stand November 1999)
- **Parteilpolitisch unabhängige Bewegung**
- **Menschen, die das Schicksal nicht einfach hinnehmen, sondern selber aktiv mitgestalten**
- **Trägerorganisation der Eidg. Verkehrshalbierungs-Initiative**

Eckdaten:

- | | |
|------------------|---|
| 1988 | Geburt der Idee anlässlich eines Zukunfts-Workshops in Winterthur |
| 19. Jan. 1992: | Gründung des Netzwerks UmVerkehr |
| 20. Sept. 1994: | Lancierung der Initiative |
| 20. März 1996: | Einreichung der Unterschriften |
| 21. Juni 1997: | AirVision-Dance-Festival-for-Nature |
| Oktober 1997: | Bundesrätliche Botschaft |
| 23./24. Jan. 99: | Swiss Sound Mobility-Festival in Zürich |
| 2. März 1999: | Debatte im Nationalrat (105:39 Stimmen gegen die Initiative) |
| 16. Juni 1999: | Debatte im Ständerat (37:0 Stimmen gegen die Initiative bei einer Enthaltung) |
| 12. März 2000: | Abstimmung (wahrscheinlich) |

Literatur

ÄfU 1997: Luftverschmutzung und Gesundheit, Ärztinnen und Ärzte für Umweltschutz, Basel

Bakker Liesbeth 1991: An ecological tax reform for energy saving and more employment, Delft

Baum Herbert 1999: Beschäftigungseffekte des Verkehrs – Eine quantitative Analyse

Bfs 1996: Verkehrsverhalten in der Schweiz 1994, Ergebnisse Mikrozensus Verkehr, Bundesamt für Statistik, Bern

Bfs 1998: Statistisches Jahrbuch der Schweiz 1999, Zürich

Bfs 1999: Leichte Zunahme der Strassenopfer, Pressemitteilung Nr. 39/99, Bundesamt für Statistik, Neuchâtel

BfU 1998: Beratungsstelle für Unfallverhütung, BfU aktuell 4/98, Bern

BUWAL 1997: Parkplatz-Massnahmen in Schweizer Agglomerationen, Umwelt-Materialien Nr. 72, Bern

BUWAL 1998: Umweltschutz 4/98, Bern

Blöchliger H. et al. 1999: Finanzierung des Verkehrs von morgen, NFP 41 Bericht D9, Bern

Cames Martin et al. 1998: Hauptgewinn Zukunft – Neue Arbeitsplätze durch umweltverträglichen Verkehr, Freiburg im Breisgau

Ernst Basler & Partner 1999: Auswirkungen der neuen EU-Gesetzgebung und der revidierten Luftreinhalteverordnung auf die Luftqualität in der Schweiz

FIF 1999: Verkehrsmassnahmen in Ferienorten – Wege zur Umsetzung, Forschungsinstitut für Freizeit und Tou-

rismus, Bern

Franzen Axel 1997: Umweltbewusstsein und Verkehrsverhalten, Zürich

Harb Christian 1997: Investition in die Zukunft – Mit einer Vergünstigung des Generalabonnements, Zürich

Infras 1997: Reduktionspotentiale beim motorisierten Strassenverkehr, GVF-Bericht Nr. 287, Bern

Klemm Martin 1996: Welche Mobilität wollen wir? Dissertation, Basel

Krebs Peter 1996: Verkehr wohin?, Zürich

Maibach M. et al. 1999: Faire und effiziente Preise im Verkehr, NFP 41 Bericht D3, Bern

Muheim Peter 1998: CarSharing – der Schlüssel zur kombinierten Mobilität, Energie 2000, Bern

Müller & Romann 1999: Autofreie Haushalte – Ihre Mobilität und die Folgen für Verkehrsplanung und Verkehrspolitik, NFP 41 Bericht A2, Bern

Netzwerk Langsamverkehr 1999: Die Zukunft gehört dem Fussgänger- und Veloverkehr, NFP 41 Bericht A9, Bern

Ott Walter et al. 1999: Externe Kosten im Verkehr: Regionale Verteilungswirkungen, NFP 41 Bericht D4, Bern

SGZZ 1995: Die Zukunft des Verkehrs in der Schweiz, GVF-Bericht 2/95, Bern

Socialdata 1995: Stadtbahn Karlsruhe-Bretten – Untersuchung über das Mobilitätsverhalten, München

Synergo 1996: Verkehr und Verkehrspolitik in Europa, GVF-Auftrag Nr. 269, Zürich

umverkehr 1997: Sanft, schlank, nachhaltig, Zürich

