



Arbeitspapier: Öffentlicher Verkehr, öffentlicher Raum und Energie

Mobil zu sein ist ein Grundbedürfnis der Menschen.

Mobilität hat verschiedene Ausprägungen: Meistens denken wir zuerst an die motorisierte Mobilität, und dabei oft in ihrer individuellen Form, dem Motorisierten Individualverkehr (MIV). Als nächstes folgen in der Aufmerksamkeit die verschiedenen Formen des öffentlichen (motorisierten) Verkehrs (öV). Die nichtmotorisierte Mobilität, die Fortbewegung aus eigener Kraft / Langsamverkehr, geht in den Diskussionen häufig vergessen. Dazu gehören in erster Linie das Radfahren und das Zufussgehen.

Die Formen des Langsamverkehrs haben nebst dem, dass wir auch durch sie von A nach B gelangen können, noch weitere positive „Nebenwirkungen“. Sie belasten die Umwelt praktisch nicht und haben positive Auswirkungen auf die Gesundheit. Bei diesen Fortbewegungsarten kommen wir auch mehr mit andern Menschen in Kontakt als im Auto. Vor allem für ältere Menschen, welche nicht mehr durch ihre Berufsarbeit meist automatisch Kontakte pflegen, ist es wichtig, immer wieder mit Menschen zusammenzutreffen, nicht zuletzt auch um ihrer Gesundheit willen. Denn Vereinsamung führt sehr oft zu einer Verschlechterung der Gesundheit.

Aus diesen Gründen befassen wir uns in diesem Papier mit den Fragen rund um den öV und den Langsamverkehr und ihre Ausrichtung auf die Bedürfnisse der älteren Menschen. Was nicht heisst, dass nur diese von der Erfüllung unserer Forderungen profitieren werden, denken wir nur an Eltern mit ihren Kindern oder an Menschen mit Behinderungen.

Seit Mitte der fünfziger Jahre hat der aufkommende motorisierte Individualverkehr die Menschen aus dem öffentlichen Raum verdrängt. Seit den siebziger Jahren ist eine Entwicklung in Gang gekommen, diesen wieder zurückzugewinnen. Diese Entwicklung gilt es zu sichern und weiterzuführen.

Es ist aber auch nicht zu bestreiten, dass für Seniorinnen und Senioren der motorisierte Individualverkehr in Situationen der Behinderung ein wertvolles Verkehrsmittel ist. Somit liegt es nahe, dass gerade ältere Menschen eine Entwicklung zu erneuerbaren nicht CO₂-relevanten Energieträgern beim Individualverkehr fordern. Energie ist heute ein wichtiges Thema von grossem Umfang. Im Folgenden beschränken wir uns auf einige Aussagen zur Energie im Verkehr.

Öffentlicher Verkehr

A. Benutzerfreundlichkeit

Die ÖV-Benutzerfreundlichkeit lässt sich steigern, indem möglichst unkomplizierte, schweizweit einheitliche Billettautomaten und Tarifsysteme der Kundschaft angeboten werden. Diese Vereinheitlichung hätte nicht zuletzt auch eine Auswirkung auf die Beschaffungskosten.

Eine einheitliche Nomenklatur und eine klare Anleitung zum Billettkauf in den vier Landessprachen und auf Englisch steigern die Benutzerfreundlichkeit.

Sind Neuerungen beim Ticketing ab Automaten oder Internet nötig, sollten sie sorgfältig eingeführt werden.

Mit einem optimierten Ein- und Aussteigevorgang der Passagiere (Bodenmarkierungen auf den Perrons, mehr Türen bei den Verkehrsmitteln) lässt sich Zeit sparen und der Komfort steigern.

Da in naher Zukunft mit Zugskompositionen von 400 m Länge zu rechnen ist, müssen die Zugsanschlusszeiten verlängert werden. Die längeren Gehstrecken sollen nicht auf die Schnellsten, sondern auf verlangsames Gehen von älteren Menschen und Familien mit Kindern zugeschnitten werden. Wenn dies aus fahrplantechnischen Gründen nicht realisiert werden kann, sind

- Hinweise im Fahrplan anzubringen, welche Wagons den kürzesten Umstieg ermöglichen,
- Zusatzklicks auf dem elektronischen Fahrplan einzuführen mit Hinweisen, welche langsameren Umsteigoptionen möglich sind,
- mehr Unter-/Überführungen zu bauen.

In den immer stärker besetzten Verkehrsmitteln wird das Bedürfnis nach Ruhe und Sauberkeit immer wesentlicher. Auf den öV-Monitoren sollten daher nebst den Zughaltstellen auch Hinweise zu Abfallmitnahme, störende Telefonate etc. in Form von Texten oder Piktogrammen eingeblendet werden. Das Zugspersonal braucht zudem mehr Unterstützung im Umgang mit alkoholisierten und randalierenden Zugkunden an Wochenenden.

Es braucht genügend Velo-Transportkapazität im öffentlichen Agglomerationsverkehr und mehr Veloparkplätze an den Bahnhöfen, damit eine Verkehrsumlagerung auf den Langsamverkehr stattfindet.

Wir fordern, dass

- **möglichst unkomplizierte, schweizweit einheitliche Billettautomaten und Tarifsysteme zur Anwendung kommen,**
- **Zugsanschlusszeiten bei langen Zugskompositionen verlängert werden,**
- **Hinweise in den Fahrplänen ersichtlich sind, welche Wagons den kürzesten Umstieg ermöglichen,**
- **auf dem elektronischen Fahrplan mittels Zusatzklick auf langsamere Umsteigoptionen hingewiesen wird,**
- **mehr Unter-/Überführungen gebaut werden,**
- **die Velo-Transportkapazität und die Zahl der Veloparkplätze an Bahnhöfen erweitert wird.**

B. Sicherheit

Beim Thema Sicherheit muss unterschieden werden zwischen technischer Sicherheit z.B. Unfallvorbeugung/Personenschutz und der persönlichen bzw. subjektiven Sicherheit (fühle ich mich z.B. sicher, wenn ich abends/nachts vom Bahnhof heimkehre?).

Allgemein kann festgestellt werden, dass der Bereich technische Sicherheit (Unfallvorbeugung/Personenschutz) in den letzten Jahren durch die SBB und die privaten Bahngesellschaften stark verbessert wurde. Dies war auch nötig, da der Personenverkehr in den letzten Jahren ebenfalls stark zugenommen hat.

Auch im Bereich persönliche Sicherheit wurden in den letzten Jahren Fortschritte erzielt. Leider haben aber auch die Gewaltbereitschaft und der Vandalismus in den letzten Jahren zugenommen.

Die Bahnunternehmen sind deshalb nach wie vor gefordert, in beiden Bereichen der Sicherheit die erforderlichen Massnahmen weiter zu verbessern und die neuesten technischen Massnahmen einzuführen. Nur so ist eine möglichst sichere Beförderung aller Personengattungen (auch Betagte und Behinderte) gewährleistet und die Benutzung des öV, vor allem durch die BerufspendlerInnen attraktiv genug.

1. Technische Sicherheit

1.1 Sicherheit im Bahnhofsgebäude, auf dem Bahnsteig und an Haltestellen

Folgende Massnahmen sind erforderlich um die Sicherheit auf Bahnsteigen und Bahnhaltestellen zu gewährleisten (Aufzählung nicht abschliessend):

- Warnschilder,
- deutlich hörbare Lautsprecherdurchsagen,
- Markierungen für Sehbehinderte,
- Markierung und eventuelle Absperrung von Gefahrenzonen,
- gut sicht- und lesbare Anzeigetafeln,
- Liftanlagen und Rolltreppen für Gehbehinderte, für Eltern mit Kinderwagen und für Leute mit schwerem Gepäck,
- markierte Treffpunkte u.a.

sind einige Stichworte zu Massnahmen, die zu einer erhöhten Sicherheit beitragen.

Bei der Räumung von Schnee und Eis im Winter sind die zuständigen Stellen der Reinigung der Bahnhöfe besonders gefordert. Es ist wichtig, dass die Bahnunternehmen genügend Ressourcen bereitstellen, um gesicherte und eisfreie Gehwege und Treppen, besonders in den Morgenstunden, bereithalten zu können.

1.2 Sicherheit beim Einsteigen in den Zug

Niederflureinstiege bei S-Bahnen tragen sehr zu einem problemlosen, sicheren und schnellen Ein- und Aussteigen bei. Hier besteht noch Handlungsbedarf: die teilweise noch vorhandenen, breiten Luftspalten zwischen Perron und Wageneingang müssen möglichst rasch aufgehoben werden. Gerade Personen mit Gehbehinderung bzw. mit Rollstuhl oder Kinderwagen sind auf einen sicheren Ein-/Ausstieg angewiesen.

Bei den Fernzügen sind Personen mit Rollstuhl auf einen mobilen Lift angewiesen, der im Voraus bei der SBB bestellt werden muss. Die Bahnen müssen diesen Service an möglichst vielen Bahnhöfen anbieten.

1.3 Sicherheit beim Warten auf den Zug/Bus

Ein beleuchtetes Wartehäuschen auf dem Bahnsteig erhöht die Sicherheit und den Komfort, besonders in der Winterzeit. Gezielte und auf das jeweilige Geleise bezogene und deutliche Lautsprecherdurchsagen sind erforderlich, gerade in grösseren Bahnhöfen.

Leider gibt es auch immer noch viele Bushaltestellen im städtischen Raum, die keine gedeckten und beleuchteten Unterstände aufweisen.

1.4 Sanierung unbewachter Bahnübergänge

Unbewachte Bahnübergänge hätten gemäss Eisenbahnverordnung bis Ende 2014 den neuen Vorschriften angepasst werden müssen. Es gibt jedoch noch Hunderte solcher sanierungsbedürftiger Übergänge in der Schweiz. Auch gibt es viele Tramlinien bzw. Vorortzüge, die neben der Strasse verkehren und Strassen kreuzen. Vielerorts wurden so gefährliche und unbewachte Übergänge bzw. Bereiche geschaffen, die unbedingt saniert werden müssen.

Hier muss Druck bei den zuständigen Stellen gemacht werden, damit diese Massnahmen speditiv umgesetzt werden.

2. Personen-Sicherheit

2.1 Ist die Benutzung des öffentlichen Verkehrs noch sicher?

Öffentliche Verkehrsmittel sind eine sehr sichere (und umweltfreundliche!) Art zu reisen. Die Mobilität wächst nach wie vor, sowohl bei den privaten wie bei den öffentlichen Verkehrsmitteln. Auch Busse und Bahnen bleiben vor negativen gesellschaftlichen Entwicklungen (Vandalismus und Gewalt) leider nicht verschont. Trotzdem ist die Sicherheit beim Reisen mit öffentlichen Verkehrsmitteln nach wie vor wesentlich grösser als bei der Benützung anderer Transportmittel wie z.B. Auto oder Motorrad. Diesen Standard gilt es zu halten bzw. weiter zu verbessern, um die Attraktivität des öV steigern zu können.

Unbegleitete Züge, besonders nachts, sind ein Problem (neues Beispiel: Doppelstockzug von St.Gallen nach Chur durchs Rheintal, Fahrzeit 1:22 Std. ohne Zugbegleiter!). Viele Leute fühlen sich nicht mehr sicher, in solchen Zügen zu reisen, besonders während den Randstunden. Es darf nicht sein, dass die Bahnunternehmen und die öffentliche Hand (Bund und Kantone) hier auf Kosten der persönlichen Sicherheit der Reisenden sparen. Die Gefahr besteht, dass wieder vermehrt das Auto verwendet wird um ins Theater, Kino u.a. zu gehen, wenn sich die Leute bei der Benutzung des öV nicht sicher fühlen.

2.2 Sicherheit durch Überwachung

Videoanlagen können zu erhöhter Sicherheit beitragen. Mit ihnen können Unfälle und Belästigungen dokumentiert werden. Allerdings gilt es den Schutz der Privatsphäre zu beachten. Die Verwendung solcher Filme/Fotos ist heute aber gesetzlich geregelt (müssen gelöscht werden innert 48 Stunden).

2.3 Sicherheit auf Bahnhöfen

Bestehende Mängel wie schlecht beleuchtete Unterführungen, nur Treppen bei Unterführungen oder lange unterirdische Passagen müssen rasch behoben werden. Entsprechende Beleuchtungen, klare Hinweistafeln, Bilder an den Wänden und ev. dezente Musik bewirken eine freundliche Atmosphäre und dass sich die Reisenden sicherer fühlen.

Bei Umbauten müssen solche Massnahmen unbedingt einbezogen werden. Auch leicht zugängliche und gut markierte Notrufsysteme helfen mit, das Sicherheitsempfinden zu erhöhen.

Wir fordern, dass

- bestehende Mängel auf Bahnsteigen/Bahnhöfen (z.B. zu grosse Abstände zwischen Perron und Wageneingang, unfreundliche Unterführungen u.a.) rasch behoben werden,
- unbewachte Bahnübergänge so rasch wie möglich saniert werden,
- möglichst viele Züge mit ZugbegleiterInnen fahren oder die technischen Massnahmen getroffen werden, damit sich die Reisenden sicher fühlen (häufigere Kontrollgänge durch Patrouillen, Alarmierungseinrichtungen u.a.),
- Informationskampagnen durchgeführt bzw. Hilfsmittel bereitgestellt werden, um die Reisenden auf korrektes und rücksichtsvolleres Verhalten aufmerksam zu machen.

C. Preisgestaltung

Die Preisgestaltung im öV und insbesondere bei den SBB kennt zwei Trends. Auf der einen Seite die unaufhaltsame Zunahme der Billettpreise, auf der anderen die Suche nach neuen Modellen der Preisgestaltung.

Der Entscheid über FABI hat dem Bahninfrastruktur-Fonds ein nachhaltiges Fundament zur Finanzierung der festen Anlagen der Eisenbahn gegeben. Allerdings lässt sich damit nur ein Teil der jahrzehntelang aufgelaufenen Infrastrukturmanos korrigieren. Auch die Betriebs- und Unterhaltskosten werden in der Zukunft weiterhin zunehmen. Es wurde schon eine Preiserhöhung von fast 3 Prozent Ende 2014 durchgeführt und für die nächsten zwanzig Jahre sind mindestens 1,5 Prozent Teuerung pro Jahr angemeldet. Von 1990 bis 2013 verteuerten sich Einzelbillette gemäss Index des Verbands öffentlicher Verkehr (VöV) um 55,1 Prozent. Für ein Generalabo (GA) der 2. Klasse müssen Fahrgäste 65,1 Prozent mehr hinblättern, für die 1. Klasse sogar 84,1 Prozent. Zum Vergleich: Die Teuerung in der Schweiz betrug in dieser Zeit 31,2 Prozent.

Der Wunsch der SBB, in gewissen Zeitfenstern und für gewisse Züge höhere Billettpreise zu verlangen, ist nicht neu. Die Pendlerinnen und Pendler, die an feste Arbeitszeiten gebunden sind, sollten die Kosten, die sie zum Teil verursachen, selber bezahlen. Anders ausgedrückt: ältere Leute und TouristInnen, die auch zu weniger benutzten Zeiten reisen können, werden mit Rabatten angelockt. Ein E-Ticketing auf der Basis eines RFID-Chips eröffnet neue Möglichkeiten, die Gewohnheiten der Reisenden zu steuern. Gleichzeitig lassen sich damit aber auch zusätzliche Nutzer-Daten sammeln (und vermarkten). Zudem unterscheidet sich unsere öV-Kultur von jener in anderen Ländern, wo ein Ticket nicht mehr gültig ist, wenn man zu einer andern Zeit oder mit einer anderen Gesellschaft reisen möchte.

Wir fordern, dass

- der öffentliche Verkehr für alle, insbesondere für die ältere Generation, erschwinglich bleibt,
- grössere Preisunterschiede zwischen ÖV und MIV ein stärkeres Umsteigen auf den ÖV fördern,
- die Preistransparenz erhalten bleibt, insbesondere ohne besondere Strecken bzw. Züge zu verteuern,
- bei Einführung eines eTickets weiterhin eine gleich teure Alternative, die am Automaten oder am Schalter bezogen werden kann, angeboten wird.

D. Ergänzendes öV-Angebot in Randregionen z.B. Öko-Sammeltaxi

Es gibt in der Schweiz, besonders in ländlichen und bergigen Gegenden, noch viele Bauzonen, die mit dem öffentlichen Verkehr nicht erschlossen sind und deren Bewohnerinnen und Bewohner fast ausschliesslich mit dem individuellen Motorfahrzeug unterwegs sind: Abgelegene Einfamilienhaus- oder Weilerzonen. Die Gemeindebehörden solcher Gemeinden sehen dieses Problem, oft versuchen sie ein Projekt Ortsbus zu realisieren, was sehr oft an der Unverhältnismässigkeit von Kosten/Frequenzen, oft an ökologischen Bedenken (zu viele Leerfahrten) scheitert.

Als Lösung wird ein Öko-Sammeltaxi vorgeschlagen, für das folgende 3 Punkte wesentlich wären:

1. Bedarfsangepasstes Angebot

Sammeltaxis werden da und dort schon eingesetzt als Ergänzung zum bestehenden öV-Netz. Die Idee des Öko-Sammeltaxis (z.B. Fahrzeug mit 8 bis 12 Plätzen) besteht darin, in Gemeinden mit abgelegenen und nicht öV-erschlossenen Siedlungsgebieten eine öV-Versorgung anzubieten. Damit kann die im Raumplanungsgesetz geforderte öV-Erschliessung aller Siedlungsgebiete überall realisiert werden, um

damit gesamtheitlich einen Umsteigeeffekt zu erzielen. Die Sammeltaxis sollten in begrenztem und gezieltem Masse eingesetzt werden. Hauptsächlich könnten diese für die Berufspendlerinnen und -pendler morgens und abends und für den Freizeitverkehr (Spätheimkehrende) zur Verfügung stehen. Diese als Rufbus einzusetzen wäre wohl auch sinnvoll. Wichtig ist, dass es bedarfsbezogen funktioniert.

2. Fahrzeuge mit erneuerbarer Energie

Antriebe mit ökologisch erzeugter Energie müssen gefördert werden. So hätte das Öko-Sammeltaxi auch im Bereich Antriebstechnik Pioniercharakter.

3. Attraktive Fahrpreise dank Förderprogramm

Es wäre wünschenswert, dass Sammeltaxi-Fahrten inbegriffen wären im GA oder in einer Fahrkarte einer Anschlussstrecke. Höchstens ein geringer Aufpreis könnte sich rechtfertigen. Ein solches Angebot ist deshalb nicht realisierbar ohne Fördergelder der öffentlichen Hand. Der Beitrag, den Gemeinden, die dieses Angebot in Anspruch nähmen, leisten müssten, sollte massvoll und damit die Sache für die Gemeinde attraktiv sein.

4. Kein Anreiz für Zersiedelung

Dieses öV-Angebot für abgelegene Besiedelungen soll kein Anreiz sein, derartige Zonen neu zu schaffen. Es soll nur bestehende versorgen.

Wir fordern, dass

- in Randregionen ein ergänzendes öV- Angebot, z.B. ein Öko-Sammeltaxi, angeboten wird.

Öffentlicher Raum

A. Siedlungsverdichtung bei gleichbleibender Lebensqualität

Nach dem neuen Raumplanungsgesetz soll Wachstum in erster Linie als Verdichtung erfolgen. Da ist darauf zu achten, dass vorhandene nicht überbaute Flächen in genügendem Masse erhalten bleiben, weil sie für die Menschen für Freizeitaktivitäten und Bepflanzung notwendig sind. In den Bauordnungen der Gemeinden sollen maximale Flächenverhältnisse von überbauten und unüberbauten Gebieten festgesetzt werden.

B. Tempovorschriften beim motorisierten Verkehr

1. Flächendeckend Tempo 30 innerorts

Bei Tempo 30 ist Augenkontakt mit den Verkehrsteilnehmenden möglich, die Bremswege sind kurz und falls es zu Unfällen kommt, sind die Folgen viel weniger gravierend als bei höheren Tempi.

Bei Tempo 30 können Kinder wieder ohne Begleitung durch Erwachsene zum Spielplatz und in den Kindergarten und die Schule gehen. Dies fördert ihre soziale Entwicklung, ihre Gesundheit und Fitness.

Ältere Menschen können sich besser im langsameren Verkehr zurecht finden; sei es als Fussgänger oder als Velofahrerinnen. Auch für sie gilt: mehr Bewegung fördert die Gesundheit und je mehr Menschen zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs sind, desto mehr Begegnungsmöglichkeiten ergeben sich. Soziale Kontakte sind ein wichtiger Faktor zur Erhaltung der Gesundheit.

Tempo 30 Zonen gibt es schon in vielen Ortschaften, bei einigen finden wir sie sogar flächendeckend, mit Ausnahme der Hauptachsen, auf denen der Kanton die Hoheit hat. (Als Beispiel kann die Stadt Olten dienen; die Stadt Zürich ist in der Planungsphase.)¹ Es ist also machbar, aber es braucht an den meisten Orten noch viel Überzeugungsarbeit!

¹ Die neueste Umfrage der BfU ergab, dass 48% der Befragten Tempo 30 Zonen befürworten (2002 waren es 39%). Überdurchschnittliche Zustimmung gab es von Frauen, älteren Befragten, Tessinern, Anwohnern von 30-Tempo-Zonen sowie Leuten, die selten oder gar nicht Auto fahren.

2. Tempo 30 auch auf Hauptachsen

Wo immer möglich soll auch Tempo 50 auf den Hauptachsen auf Tempo 30 reduziert werden. Bereits heute ist es ja so, dass im städtischen Bereich längst nicht mehr mit Tempo 50 gefahren werden kann.

3. Begegnungszonen in den Zentren

In den Zentren sollen wo immer möglich Zonen des Mischverkehrs mit Tempo 20 und Fußgängerprivilegierung eingerichtet werden. Diese fördern nicht nur die Kontakte zwischen den Menschen, sie sind auch eine wichtige Attraktivierung der Innenstädte.

C. Treffpunkte in Quartieren und Stadtzentren

An Orten der Entspannung und der Begegnung sollen sich Menschen jeden Alters wohl fühlen und gerne verweilen. So sind Erholung und die so wichtigen sozialen Kontakte möglich.

Es braucht dazu eine ökologische und biodiversitätsfördernde Bepflanzung, die auch Schatten spendet. Genügend Sitzgelegenheiten und auch öffentliche Toiletten gehören dazu.

Baulich müssen diese Zonen für Kinder und alte Menschen sicher sein (Rollator und Kinderwagen tauglich, keine Treppen, keine Kiesbeläge, auf welchen die Räder schlecht rollen, etc.).

Ideal wären Freizeit-Elemente wie Spielgeräte, Boccia-Bahn, Grillmöglichkeit, Elektrizitätsanschluss, etc. Diese steigern und bereichern die Nutzungsmöglichkeiten.

Ein weiterer zu berücksichtigender Aspekt ist die Sicherheit. Diese Zonen müssen übersichtlich und so ausgestaltet sein, dass dem Vandalismus und dem Littering kein Vorschub geleistet wird.

D. Weitere Bedürfnisse der FußgängerInnen

Die Fußwege sollten mit Sitzgelegenheiten ausgestattet sein. Dadurch ist es älteren Menschen auch möglich, längere Distanzen zu bewältigen (Faustregel: alle 100 Meter eine Sitzgelegenheit). Zum Ausruhen bewährt sich auch „besitzbares“ städtisches Mobiliar.

Bei Strassenüberquerungen, die mit Ampeln gesteuert werden, muss auf das weniger rasche Tempo der älteren Menschen, aber auch der Eltern mit kleinen Kindern und der gehbehinderten Personen Rücksicht genommen werden und die Grünphase dementsprechend verlängert werden.

Wichtige Fußwege sollten auf angemessene, energetisch vertretbare Weise abends beleuchtet sein.

Wir fordern:

- **eine Siedlungsverdichtung bei gleichbleibender Lebensqualität,**
- **die Einführung vom flächendeckendem Tempo 30 innerorts in den Quartieren und wenn möglich auch auf den Hauptachsen,**
- **Tempo 20 in Begegnungszonen in den Zentren,**
- **Treffpunkte in Quartieren und Stadtzentren,**
- **vermehrte Sitzgelegenheiten und Toiletten entlang von Fußwegen,**
- **die Anpassung der Ampelsteuerungen auf das Gehtempo älterer Menschen.**

Energie

A. Rahmenbedingungen für den motorisierten Individualverkehr

Der überwältigende Anteil von Fahrzeugen funktioniert mit fossilen Treibstoffen.

Diese sind importiert, damit sind wir auslandabhängig. Die so betriebenen Fahrzeuge stossen Schadstoffe aus und verursachen den Hauptanteil unserer hohen CO₂-Belastung.

Die individuelle Mobilität hat für einen grossen Teil der Bevölkerung eine grosse Bedeutung. Sie ist für viele Leute eine heilige Kuh und politische Bestrebungen, der zunehmenden Motorisierung entgegenzuwirken, haben bisher deshalb keinen Erfolg gehabt. Die politischen Kräfte, die das versuchten, haben sich unbeliebt gemacht. Wohl ist die individuelle Mobilität nicht grundsätzlich abzulehnen, sie ist für bestimmte Zwecke sinnvoll und notwendig, z.B. für Familien mit kleinen Kindern, Betagte, Behinderte, Versorgung, Infrastrukturaufgaben, für Gebiete, die durch den öV schlecht erschlossen sind. Aber sie muss auf ein sinnvolles Mass reduziert werden und neue Antriebstechnologien mit erneuerbaren, nicht CO₂-relevanten Treibstoffen müssen die enorme CO₂-Belastung reduzieren.

Wir setzen uns dafür ein

- dass ArbeitgeberInnen ihren Berufspendelnden mit Auto keine Gratis-Parkplätze zur Verfügung stellen. Auch bei den Einkaufszentren sollen keine Gratis-Parkplätze zur Verfügung gestellt werden.
- dass es vermehrt Orte gibt, die nicht von allen mit dem Auto erreicht werden können. Der Aktionsradius des individuellen Fahrzeugs muss eingeschränkt werden. Beispiele dafür sind Siedlungen, welche nur eine zentrale Parkmöglichkeit und keine Parkplätze vor jedem Haus haben.
- dass propagiert wird, sich für ein Leben ohne eigenes Auto zu entscheiden. Angebote wie Mobility müssen noch attraktiver werden.

B. Projektförderungen

Beim öffentlichen Verkehr wird auch noch ein Teil, der Busverkehr, mit fossilen Treibstoffen betrieben. Hier sind schon vorbildliche Projekte realisiert worden. So werden die Busse in der Region Stadt Bern mit Biogas aus den Anlagen zur Verwertung von organischen Abfall betrieben. In Brugg hat PostautoSchweiz eine Anzahl mit Wasserstoff betriebener Busse im Einsatz.

Solche Entwicklungen sind zu unterstützen und weitere solche Projekte sollten finanziell gefördert werden.

C. Steuern, Abgaben

Mit Motorfahrzeugsteuer, Treibstoffzuschlag, CO₂-Gesetzgebung hat es die Öffentlichkeit in der Hand Lenkungswirkungen zu erzielen, indem sie von umweltbelastenden Fahrzeugen höhere Steuern und Abgaben verlangt. Die Aufschläge müssen so angesetzt sein, dass folgende Ziele erreicht werden:

- Der öffentliche Verkehr muss für die Benutzenden günstiger sein als der motorisierte Individualverkehr.
- Eine neue Technologie von Fahrzeugen mit nicht CO₂-relevanten, erneuerbaren Treibstoffen (z.B. Wasserstoff aus solar produzierter Elektrizität, mit Gas- oder Elektromotoren betrieben) muss sich im Markt durchsetzen können.

Wir fordern:

- **Der überbordende motorisierte Individualverkehr muss eingedämmt werden. Das kann mit Kostenregelungen, Mobilitätsmanagements, Einschränkung des Aktionsraums und vergleichsweise günstigem öV erreicht werden.**
- **Umstellungen auf neue, nicht CO₂-relevante Energieträger im öffentlichen Verkehr müssen gefördert werden.**
- **Für die im Individualverkehr mit CO₂-relevanten, nicht erneuerbaren Treibstoffen betriebenen Fahrzeuge müssen Steuern und Abgaben in einem Masse erhoben werden, dass neue Technologien mit nicht CO₂-relevanten, erneuerbaren Treibstoffen sich im Markt durchsetzen können.**

Dieses Papier wurde erarbeitet durch die AG Verkehr der SP60+:

Ursula Ulrich-Vögtlin und Carlo Lepori, Co-Präsidium;
Felix Feiner, Peter Fiechter, Daniel Gorba, Robert Hutter, Jean-Pierre Prodolliet, Martin Reichlin, Heinrich Ryser, Regula Ziegler

Zusammenfassung der Forderungen

Öffentlicher Verkehr

Benutzerfreundlichkeit und Sicherheit

Wir fordern, dass

- möglichst unkomplizierte, schweizweit einheitliche Billettautomaten und Tarifsysteme zur Anwendung kommen,
- Zugsanschlusszeiten bei langen Zugskompositionen verlängert werden,
- Hinweise in den Fahrplänen ersichtlich sind, welche Wagons den kürzesten Umstieg ermöglichen,
- auf dem elektronischen Fahrplan mittels Zusatzklick auf langsamere Umsteigeoptionen hingewiesen wird,
- mehr Unter-/Überführungen gebaut werden,
- die Velo-Transportkapazität und die Zahl der Veloparkplätze an Bahnhöfen erweitert wird,
- bestehende Mängel auf Bahnsteigen/Bahnhöfen (z.B. zu grosse Abstände zwischen Perron und Wageneingang, unfreundliche Unterführungen u.a.) rasch behoben werden,
- unbewachte Bahnübergänge so rasch wie möglich saniert werden,
- möglichst viele Züge mit ZugbegleiterInnen fahren oder die technischen Massnahmen getroffen werden, damit sich die Reisenden sicher fühlen (häufigere Kontrollgänge durch Patrouillen, Alarmierungseinrichtungen u.a.),
- Informationskampagnen durchgeführt bzw. Hilfsmittel bereitgestellt werden, um die Reisenden auf korrektes und rücksichtsvolleres Verhalten aufmerksam zu machen.

Preisgestaltung und ergänzendes öV-Angebot

Wir fordern, dass

- der öffentliche Verkehr für alle, insbesondere für die ältere Generation, erschwinglich bleibt,
- grössere Preisunterschiede zwischen ÖV und MIV ein stärkeres Umsteigen auf den ÖV fördern,
- die Preistransparenz erhalten bleibt, insbesondere ohne besondere Strecken bzw. Züge zu verteuern,
- bei Einführung eines eTickets weiterhin eine gleich teure Alternative, die am Automaten oder am Schalter bezogen werden kann, angeboten wird,
- in Randregionen ein ergänzendes öV- Angebot, z.B. ein Öko-Sammeltaxi, angeboten wird.

Öffentlicher Raum

Wir fordern:

- eine Siedlungsverdichtung bei gleichbleibender Lebensqualität,
- die Einführung vom flächendeckendem Tempo 30 innerorts in den Quartieren und wenn möglich auch auf den Hauptachsen,
- Tempo 20 in Begegnungszonen in den Zentren,
- Treffpunkte in Quartieren und Stadtzentren,
- vermehrte Sitzgelegenheiten und Toiletten entlang von Fusswegen,
- die Anpassung der Ampelsteuerungen auf das Gehtempo älterer Menschen.

Energie

Wir fordern:

- Der überbordende motorisierte Individualverkehr muss eingedämmt werden. Das kann mit Kostenregelungen, Mobilitätsmanagements, Einschränkung des Aktionsraums und vergleichsweise günstigem öV erreicht werden.
- Umstellungen auf neue, nicht CO₂-relevante Energieträger im öffentlichen Verkehr müssen gefördert werden.
- Für die im Individualverkehr mit CO₂-relevanten, nicht erneuerbaren Treibstoffen betriebenen Fahrzeuge müssen Steuern und Abgaben in einem Masse erhoben werden, dass neue Technologien mit nicht CO₂-relevanten, erneuerbaren Treibstoffen sich im Markt durchsetzen können.