

These 1

**Weniger
Verkehr,**

**mehr
Freiheit!**

**Verkehrs-Club
der Schweiz**



Weniger Verkehr, mehr Freiheit!

Das Auto gilt als Inbegriff der Freiheit – das jedenfalls suggeriert uns die milliardenschwere Werbung der Automobilindustrie. Die Realität sieht anders aus: Meist fahren wir nicht auf freien Strassen durch idyllische Landschaften, sondern im dichten Verkehr zwischen Schallschutzwänden durch gesichtslose Agglomerationen. Selbst wenn dem anders wäre: Am Steuer lässt sich die Landschaft gar nicht geniessen, weil die Strasse unsere ganze Aufmerksamkeit erfordert. Im Strassenverkehr sind wir nicht frei, wir sind Gefangene im eigenen Wagen.

Der motorisierte Strassenverkehr schränkt auch die Freiheit der anderen Verkehrsteilnehmenden massiv ein. Kinder können nicht mehr auf der Strasse spielen, und viele Eltern glauben, sie im Elterntaxi zur Schule chauffieren zu müssen. Autos sind potenziell lebensbedrohlich, verursachen Immissionen (Lärm, Feinstaub,

Abgase) und haben meist Vortritt vor Fuss- und Veloverkehr, wodurch diese umweltfreundlichen Alternativen unattraktiv erscheinen. So entscheiden sich viele für das Auto, auch wenn es nur um kurze Distanzen geht.

Das führt zu Mehrverkehr, zu neuen Strassen, zu einer Beschleunigung des Verkehrssystems. Es führt zu Einkaufszentren auf der grünen Wiese, zu einem Lädelerben im Dorf, zum Niedergang der Detaillisten in der Kleinstadt. Und es zwingt uns, mobiler zu sein, ob wir wollen oder nicht.

Fazit: Mobilität macht uns nicht frei, sondern zwingt uns ihre Logik auf. Um diesem Teufelskreis zu entkommen, braucht es ein radikales Umdenken. Der VCS setzt sich für eine Verkehrswende ein, damit wir wieder mehr Freiheit haben.

These 2

Stau

**ist kein
Verkehrs-
problem!**

**Verkehrs-Club
der Schweiz**



Stau ist kein Verkehrsproblem!

Stau – oder nur schon stockender Verkehr – wird üblicherweise als Störung im Verkehrssystem gesehen, die es so schnell als möglich zu beheben gilt. Das Ideal ist offenbar ein Verkehr, der jederzeit gleichmässig, möglichst mit Höchstgeschwindigkeit, fliesst. Diese Sichtweise wird aus drei Gründen der Realität nicht gerecht:

1. Verkehrsmeldungen suggerieren, dass das Land im Dauerstau erstickt. Doch die Stauproblematik wird hochgespielt. In einer Erhebung des BFS gaben über zwei Drittel der Befragten an, nie oder fast nie im Stau zu stehen. Nicht einmal 2 Prozent der Bevölkerung gaben an, täglich im Stau zu stehen.
2. Stau wird es immer geben, weil die Verkehrsinfrastruktur nicht auf Spitzenbelastungen ausgelegt werden kann. Schon rein aus Kosten/Nutzen-Überlegungen wäre das völlig ineffizient. Zudem ist es auch gar nicht möglich, weil die Kapazitätsgewinne in kurzer Zeit ausgefüllt werden und erneut irgendwo Stau entsteht.

3. Stau ist nicht nur kein Problem und unvermeidlich, er ist sogar notwendig für ein funktionierendes Verkehrssystem: Nur durch das Stauerlebnis können die Verkehrsteilnehmer die Grenzen der Verkehrsinfrastruktur wahrnehmen und ihr Verhalten anpassen. Umsteigen vom Auto auf den öffentlichen Verkehr oder den Fuss- und Veloverkehr findet nur dort statt, wo der Autoverkehr wahrnehmbar an seine Grenzen stösst.

Fazit: Gegenüber dem Thema Stau ist Gelassenheit angesagt. Der Ausbau der Strassenkapazitäten verlagert und verschärft die Probleme nur. Kluges Verkehrsmanagement und attraktive Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr können die Situation punktuell entschärfen.

These 3

Mobilitäts- wachstum

**gibt es
nicht!**

**Verkehrs-Club
der Schweiz**



Mobilitätswachstum gibt es nicht!

Es ist offensichtlich, dass das Verkehrsvolumen stark zugenommen hat. Während die Zahl gefahrener Kilometer pro Person und Jahr laufend wächst, ist die Anzahl Wege, die wir pro Tag zurücklegen, aber konstant geblieben. Auch die Zeit, die wir in die Fortbewegung investieren, hat viel weniger zugenommen als das Verkehrsvolumen. So gesehen, gibt es tatsächlich kein Mobilitätswachstum.

Was sich jedoch verändert hat, sind die zurückgelegten Distanzen. Gut ausgebaute Infrastruktur und immer schnellere Verkehrsmittel ermöglichen es, dass wir in der gleichen Zeit viel weiter reisen können – und müssen. Tägliches Pendeln zwischen Zürich und Bern, früher unzumutbar, ist heute nichts Aussergewöhnliches mehr. Als zumutbar gilt heute noch ganz anderes:

Das Arbeitslosenversicherungsgesetz verlangt von Stellensuchenden, dass sie bereit sind, eine Stelle anzunehmen, die sie zu täglichem Pendeln bis zu vier Stunden täglich zwingt. Mit entsprechenden Folgen für die Infrastruktur.

Fazit: Der Ausbau der Verkehrsnetze hat unsere Möglichkeiten nur bedingt erweitert. Andererseits hat er uns anderer Möglichkeiten beraubt. Arbeit und Freizeit, Einkaufen und Wohnen finden heute oft an weit auseinanderliegenden Orten statt, was uns zwingt, mobil zu sein. Der VCS setzt sich für eine vorausschauende Raumplanung und eine Politik der kurzen Wege ein. Sie reduziert das Verkehrsaufkommen, aber nicht unsere Mobilität.

These 4

**5 Franken für
einen Liter
Benzin –**

viel zu billig!

**Verkehrs-Club
der Schweiz**



5 Franken für einen Liter Benzin – viel zu billig!

Der Autoverkehr verursacht hohe externe Kosten, die er nicht trägt – durch Unfälle und Umweltschäden, durch den Verlust von landwirtschaftlichen Flächen, die Wertminderung von Liegenschaften, Zersiedelung ...

Würden diese Kosten auf den Benzinpreis überwältigt, müsste er viel höher sein. Die vom Eidgenössischen Finanzdepartement vorgeschlagene ökologische Steuerreform rechnet mit 5 Franken pro Liter Benzin, um diese Kosten zu decken.

Der ETH-Professor Toni Gunzinger kommt in seinen Berechnungen zum Schluss, dass ein Liter Benzin sogar mindestens 12 Franken kosten müsste, wenn man die wichtigsten externen Kosten internalisieren möchte.*

Keine Angst: Es handelt sich um Lenkungsabgaben die an alle gleichmässig zurückerstattet würden. Das heisst, unter dem Strich wird das Autofahren nicht einmal teurer. Geschaffen wird aber ein Ausgleich zwischen denjenigen, die viel, und denjenigen, die wenig fahren. Das ist nichts als gerecht. Eine Lenkungsabgabe hätte noch einen weiteren Vorteil: Treibstoffe werden in Zukunft so oder so teurer; durch die schrittweise Einführung einer Lenkungsabgabe könnte die natürliche Teuerung abgefedert werden. Unsere Gesellschaft hätte Zeit, den Fuhrpark auf Effizienz zu trimmen, solange der Sprit noch bezahlbar ist. Das schafft Planungssicherheit für die Wirtschaft.

Fazit: Die schrittweise Anhebung des Benzinpreises durch eine Lenkungsabgabe fördert den effizienten Umgang mit Energie. Das kommt allen zugute: den Privathaushalten, der Wirtschaft und der Umwelt!

* Studie Gunzinger



These 5

Neue Strassen

schaden der Wirtschaft

**Verkehrs-Club
der Schweiz**



Neue Strassen **schaden** der **Wirtschaft!**

Frei fliessender Strassenverkehr gilt als das Blut der Wirtschaft. Viele Strassenprojekte werden der Bevölkerung deshalb unter dem Vorwand der Wirtschaftsförderung verkauft.

Doch Studien zeigen: Werden wirtschaftschwache Regionen besser erschlossen, führt das nicht zur Ansiedelung von neuen Arbeitsplätzen. Im Gegenteil: Das lokale Gewerbe gerät unter stärkeren Konkurrenzdruck des nächstgrösseren Zentrums. Ein Verlust von Arbeitsplätzen ist die Folge. Aber auch die Arbeitskräfte orientieren sich nach den oft besser bezahlten Arbeitsplätzen im nächstgrösseren Zentrum, das durch die neue Strasse in Pendlerdistanz gerückt ist. Es kommt zum wirtschaftlicher Niedergang.

Genau das droht der Region Zurzach, wenn durch einen Baldeggtunnel das untere Aaretal besser an Baden und Zürich angeschlossen wird.

Fazit: Wir brauchen nicht neue Strassen, sondern müssen die lokalen Strukturen stärken. Nicht jeder Quadratmeter des Aargaus muss direkt an eine Autobahn angeschlossen sein! Regional differenzierte Räume statt Einheitsbrei!

These 6

Umfahrungen

machen

nur

Probleme!

**Verkehrs-Club
der Schweiz**



Umfahrungen **machen** nur **Probleme!**

Ortszentren sind meist die Engpässe im Verkehrssystem und gelten als Ursache für Stau. Zudem leidet die Bevölkerung unter Lärm und Abgasen. Als Lösung wird eine Umfahrungsstrasse propagiert und der einheimischen Bevölkerung mit dem Versprechen schmackhaft gemacht, dass damit der Ortskern vom Durchgangsverkehr entlastet wird.

Die Erfahrungen sprechen eine andere Sprache. Eine Ortsumfahrung führt in den allermeisten Fällen nur vorübergehend zu einer Entlastung, weil durch die Umleitung des Durchgangsverkehrs Platz für den hausgemachten Verkehr frei wird. Denn ein wesentlicher Teil des Verkehrs ist hausgemacht. Rund die Hälfte aller Autofahrten sind weniger als 5 Kilometer lang!

An anderen Orten führt die Umfahrung zu neuen Problemen, denn der Stau verschiebt sich einfach zum nächsten Nadelöhr. Die Umfahrung schafft auch neue Standorte für Einkaufszentren, Fachmärkte und andere Einrichtungen, die auf einen grossen Kundenkreis angewiesen sind. Das führt zu Mehrverkehr in den Nachbargemeinden und schadet meist auch dem lokalen Gewerbe.

Fazit: Die Beseitigung von Engpässen, wie Ortsdurchfahrten sie darstellen, erweitern die Kapazität des Gesamtsystems und führen zu einer Verlagerung des Problems. Der VCS wehrt sich in den meisten Fällen gegen Umfahrungsstrassen, weil sie die Probleme nicht lösen, sondern mitverursachen.