

ACS Sektion Bern



Ziele des ACS für 2018/19

- 4-6 Medienmitteilungen verfassen
- An Vernehmlassungen des Kantons / der Stadt Bern und Biel teilnehmen
 - Vernehmlassung Stadt Bern: «Parkierungskonzept motorisierter Individualverkehr»
 - Vernehmlassung Stadt Bern: «Verkehrsmassnahmen ZBB (Zukunft Bahnhof Bern)
 - Stadt Biel Westast, Runder Tisch
- „Berner“ ACS-Programm ausformulieren und intern/extern vermitteln
- Jedes Vorstandsmitglied schreibt mind. 1 Leserbrief
- Einflussnahme in Parlamenten
 - Mindestens 2 Vorstösse im Grossen Rat einreichen
 - Mindestens 1 Vorstoss im Berner Stadtrat und Bieler Stadtrat einreichen
- Aktiver Abstimmungskampf bei verkehrspolitischen Abstimmungen, u.a. mittels Medienmitteilungen, Standaktionen und Inseraten
 - 23. Sep. 2018: Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege
- Durchführung eines „ACS-Apéros“ für Mitglieder/Gönner mit Referat zu einem aktuellen Thema
 - Bspw. mit Regierungsrat Christoph Neuhaus, Direktor BVE
 - Neumitglieder anwerben /am Apéro begrüessen
- Allianzen-Bildung und Zusammenarbeit mit befreundeten Organisationen:
 - AGVS (Auto Gewerbe Verband Schweiz)
 - ASTAG (Schweiz. Nutzfahrzeugeverband)
 - Strasse Schweiz
 - Parteien: FDP, BDP, SVP, bürgerliche Jungparteien
 - Wirtschaftsverbände: Berner KMU, Handels- und Industrieverein HIV
 - Hauseigentümerverband HEV

Die 5 Forderungen des ACS – Sektion Bern

Der ACS Sektion Bern stellt die folgenden fünf Forderungen ins Zentrum ihrer politischen Tätigkeiten:

1. Der ACS setzt sich ein für eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur, flüssigen Verkehr und eine gute Vernetzung. Nur so bringen wir den Wirtschaftsstandort Bern vorwärts.
2. Der ACS setzt sich dafür ein, dass das Strassennetz im Kanton erhalten bleibt und so modernisiert und ausgebaut wird, dass es auch künftigen Anforderungen genügt.
3. Der ACS tritt für die freie Wahl der Verkehrsmittel ein und bekämpft mobilitätsbeschränkende und fiskalische Schikanen unter dem Deckmantel der Verkehrssicherheit sowie Lenkungsabgaben und Strassenzölle (Road Pricing).
4. Der ACS setzt sich für den motorisierten Individualverkehr ein und ist dagegen, dass einzelne Verkehrsteilnehmer laufend gegeneinander ausgespielt werden, dies vor allem zu Lasten des Autos.
5. Bekämpfung Massnahmen insbesondere Restriktionen in den Städten gegen den Autoverkehr (Tempo 30, Aufhebung Parkplätze, Poller etc.....)

Standpunkte des ACS – Sektion Bern

«Feindbild Auto» – der Weg der Linken in die Sackgasse

Der mobile Individualverkehr (MIV) wird zunehmend als Milchkuh behandelt, welche bei jeder Gelegenheit aufs Neue geschröpft werden kann. Demgegenüber wünschen sich viele – besonders aus den Reihen linker Parteien – die Verbannung des Autos aus den von ihnen dominierten Städten. Letzteres geschieht zuweilen zunehmend über Schikanen: Flächendeckende Tempo-30-Zonen, Aufhebung von Parkplätzen in den Innenstädten, die Schaffung von künstlichen Strassenverengungen bis hin zu Ampelanlagen und Einbahnstrassen, wo früher ein wechselseitiger Verkehr möglich war. Diese verkehrsfeindliche Ideologie schränkt die Bürgerinnen und Bürger immer enger ein und bedroht damit nicht zuletzt die lokale Wirtschaft und damit den Wohlstand. Die gegenseitige Ausspielung der Verkehrsmittel führt längerfristig in eine Sackgasse.

«Wir schalten auf grün!» –der ACS setzt sich für den motorisierten Verkehr ein!

Eine gute Verkehrsinfrastruktur ist bedarfsgerecht, gut ausgebaut und wird regelmässig unterhalten. Sie ist eine wichtige Grundlage für den Wohlstand in unserem Land. Hierzu müssen Gelder effizient und zielgerichtet eingesetzt werden. Das darf aber nicht bedeuten, dass Automobilisten immer mehr zur Kasse gebeten und mit neuen und höheren Abgaben, Gebühren und Bussen besteuert werden.

Keine unnötigen Schikanen im Strassenverkehr

In kinderreichen Quartieren oder bei Schulhäusern können heruntergesetzte Geschwindigkeitslimiten durchaus sinnvoll und nachvollziehbar sein. Der ACS wehrt sich jedoch gegen die flächendeckende Einführung von Tempo-30. Zusammen mit künstlichen Verkehrshindernissen, neu eingerichteten Einbahnstrassen oder Ampelanlagen wird besonders in Städten der Strassenverkehr zunehmend schikaniert. Künstliche Hindernisse erschweren dem Fahrzeuglenker einzig, zügig von A nach B fahren zu können. Die Installation solcher Verkehrsschikanen kosten Unsummen an Geld, erhöhen aber die Verkehrssicherheit kaum bis gar nicht. Der durch die Hindernisse ausgelöste „Umweg-Verkehr“ lässt auch den umweltpolitischen Nutzen hinterfragen. Der ACS wehrt sich gegen unnötige Verkehrsschikanen. Namentlich auf den Hauptverkehrsachsen muss der Verkehr hindernisfrei fliessen können. Die zunehmende Verbannung des motorisierten Strassenverkehrs aus den Städten ist politisch motiviert, jedoch nicht sachdienlich. Auch die zunehmende Aufhebung von Oberflächenparkplätzen ist kontraproduktiv. Besonders Anwohner ohne eigene Parkmöglichkeiten, Handwerker, Geschäftseinhaber und Ladenbesitzer sind auf gut erreichbare Parkplätze mit bezahlbaren Preisen angewiesen. Ebenso geht oft vergessen, dass ältere Menschen und Gehbehinderte ohne Fahrzeug so ihrer Mobilität unnötig eingeschränkt werden. Der ACS fordert eine Rückkehr zu einer vernünftigen Verkehrspolitik im urbanen Umfeld.

Für eine nachvollziehbare Bussenpraxis

In höchstem Masse störend ist für den ACS die Tatsache, dass die immer zahlreicher werdenden Geschwindigkeitskontrollen nicht der Verkehrssicherheit, sondern der Finanzierung der Staatskasse dienen. Inzwischen sind die Busseneinnahmen ein fixer Bestandteil der jährlichen Budgetplanung. Dabei sollte das alleinige Ziel von Tempokontrollen die Verkehrssicherheit sein.

Engpässe bekämpfen – Strassennetz ausbauen

Zunehmende Bevölkerungszahlen führen zu einem stärkeren Verkehrsaufkommen. Studien sagen voraus, dass im Jahr 2030 gegen 500 Kilometer des Nationalstrassennetzes überlastet sein werden. Als unangenehme Folge davon ist eine massive Verschärfung der bereits heute grossen Stauproblematik zu erwarten. Laut einer Statistik des Bundesamts für Strassen (ASTRA) gab es 2014 auf den Schweizer Strassen insgesamt über 21'500 Stautunden – das sind so viele wie nie zuvor. Die enormen damit verbundenen Kosten gehen zulasten der Wirtschaft und am Ende auch zulasten der Bevölkerung, denn die zusätzlichen finanziellen Aufwände werden grossmehrheitlich auf die Endverbraucher abgewälzt. Für den ACS ist klar, dass das Strassensystem mittel- und langfristig nur dann funktionieren kann, wenn die Kapazitätsengpässe adäquat beseitigt werden. Vor allem bei den neuralgischen Stellen im Nationalstrassennetz, etwa auf der A1, plädiert der ACS schon länger für den Ausbau auf sechs Spuren. Auch unumgänglichen Ausbauprojekte (A5-Westast Biel, Autobahn-Bypass Bern-Ost, Autobahnzubringer Emmental/Oberaargau) müssen endlich angepackt und realisiert werden.

Für eine bedarfs- und verursachergerechte Finanzierung des Strassenbaus

Die finanziellen Mittel für den Ausbau und die Instandstellung des Strassennetzes wären durchaus vorhanden. Allerdings reicht der Bund sie unter anderem an den öffentlichen Verkehr statt an die Strasse weiter. Mehr als neun Milliarden Franken bezahlen die Schweizer Automobilisten dem Staat jedes Jahr – mit Mineralölsteuern, Autobahnvignette und Motorfahrzeugsteuern. Von diesen Einnahmen fliessen jedoch etliche Milliarden in den defizitären öffentlichen Verkehr und in die allgemeine Bundeskasse weiter. Nur gut ein Drittel geht zurück in die Strassen.

Der ACS steht für folgende wichtige Grundsätze der Verkehrsfinanzierung ein:

- **Verursacherprinzip anwenden!** Jeder Verkehrsträger muss seine Kosten selber finanzieren (Wegkostenrechnung). Die Querfinanzierung zwischen den Verkehrsträgern muss vermieden werden. Die Betriebskosten sollen vollumfänglich von Verkehrsbenuzter resp. dem Verkehrsbesteller bezahlt werden. Die Infrastrukturkosten werden durch die öffentliche Hand unter Beteiligung der Verkehrsteilnehmer finanziert.
- **Keine Abgabe ohne Zweckbindung erheben!** Verkehrsabgaben werden ausschliesslich zur Finanzierung von Verkehrskosten verwendet. Zweckgebundene Strassengelder sind demzufolge für Strassenzwecke einzusetzen. Es werden keine Lenkungsabgaben, z.B. auf nicht erneuerbaren Energieträgern, erhoben.
- **Keine Steuern auf Vorrat erheben!** Steuern werden nach Massgabe des Finanzbedarfs für den Bau und Betrieb der Strasseninfrastrukturen bemessen. Es werden verbindliche Bauprogramme als Grundlage für die Finanzplanung vorgelegt.
- **Nein zu Strassenzöllen!** Als Autofahrer und Steuerzahler wurde bereits ausreichend für die Benützung der Strasse bezahlt. Weitere Strassenzölle (Road Pricing) sind unhaltbar.