

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommuni-
kation UVEK
Bundesamt für Raumentwicklung ARE
3003 Bern

info@are.admin.ch

Bern, 30. April 2018

Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2019 für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr: Vernehmlassung

Sehr geehrte Frau Bundesrätin, sehr geehrte Damen und Herren

Der Schweizerische Gewerkschaftsbund bedankt sich für die Möglichkeit, sich zu dieser Vorlage äussern zu können.

Die Agglomerationen sind nicht nur Wohn-, sondern immer häufiger auch Arbeitsort. Dies zeigt sich besonders deutlich in den Nebenzentren der grossen Städte, ein typisches Beispiel dieser Entwicklung ist Wankdorf bei Bern. Auch wir gehen davon aus, dass dieser Trend anhält und die Agglomerationen noch stärker als heute auf eine gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr angewiesen sind um das Verkehrsaufkommen bewältigen zu können. Durch den NAF wurde ein Fonds geschaffen, der unbefristet gehäuft wird und aus dem die Agglomerationsprogramme finanziert werden können. Bei dieser Vorlage handelt es sich um die dritte Generation der Agglomerationsprogramme, bei der nun, anders als bei den beiden zuvor, die Eisenbahnprojekte ausgeschieden werden, da diese ab jetzt aus dem Bahninfrastrukturfonds BIF finanziert werden.

Wir unterstützen die Ziele, die für die Agglomerationsprogramme gelten: eine enge Koordination von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung, um die Nachhaltigkeit zu gewährleisten. Die Mittel müssen nachweislich so eingesetzt sein, dass sich die Qualität des Verkehrssystems verbessert, die Siedlungsentwicklung verstärkt nach innen ausrichtet, weniger Umwelt- und Ressourcenbelastung verursacht wird und die Verkehrssicherheit zunimmt.

Der Bund beteiligt sich mit maximal 50% an den Investitionskosten. Eingereicht wurden bis Ende 2016 Gesuche für die Mitfinanzierung von 37 Agglomerationsprogrammen, worunter es sich um drei neue und 34 überarbeitete Projekte aus der zweiten Generation handelte. Diese wurden geprüft und priorisiert. Für die nun vorliegenden Projekte der dritten Generation werden 1.12 Mrd. Franken Bundesbeiträge benötigt.

Gerne äussern wir uns zu den Fragen wie folgt:

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1 Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Wie eingangs erwähnt, sind wir mit dem Ziel und den definierten Kriterien einverstanden. Der SGB hat sich gerade auch wegen der Konzeption der Agglomerationsprogramme für den NAF ausgesprochen, von dem wir uns eine stabile und planbare Finanzierung der Massnahmen in diesen stark belasteten Regionen der Schweiz erhofften. Der Handlungsbedarf ist offensichtlich, die Fortführung der Programme essenziell.

2 Gibt es Aspekte, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Sollte das Verkehrsaufkommen wie prognostiziert zunehmen, werden sich die Engpässe und die Stauzeiten auch durch die Massnahmen dieser Agglomerationsprogramme der dritten Generation nicht lösen lassen. Es braucht zusätzliche Anreize, die den Langsamverkehr (Velo und Fusswege) attraktiver machen könnten. Auch z.B. durch explizite Fördermassnahmen für die Basisinfrastrukturen vor Ort (Detailhandel, Gewerbe, Betreuung, Schulen und Berufsbildung etc.) und eine Mietzinspolitik, die einer weiteren Verdrängung in die Aussengebiete der Agglomerationen direkt entgegenwirkt. Auch konzeptionelle Überlegungen zum Glätten der Verkehrsspitzen sind weiterhin dringlich gefordert. Das Verkehrsaufkommen kann nur gesteuert werden, wenn sich die Berufsmobilität auf mehr Tagesstunden verteilen liesse und für den Freizeitverkehr Anreize zur Nutzung des öffentlichen Verkehrsangebots in bestimmten Tagesstunden geboten würden.

Alle Möglichkeiten, die sich für die Mobilität durch die Digitalisierung bieten, sollten zudem offensiv genutzt werden (u.a. Carsharing, Carpooling). Hingegen ist ein weiterer Ausbau des Strassennetzes vermutlich eher kontraproduktiv.

Programm Agglomerationsverkehr der dritten Generation

3 Haben Sie Bemerkungen zur dargelegten Ausgangslage?

Die grundlegende Konzeption der gemeinsamen Finanzierung der Agglomerationsprogramme durch die Kantone und den Bund wird vom SGB unbedingt unterstützt. Zum einen sind die Kantone kaum in der Lage, die Finanzierung allein zu leisten, zum anderen aber bedingt die Mitfinanzierung durch den Bund eine genaue Prüfung der Massnahmen durch eine fachliche Instanz mit nur mittelbaren Interessen und der Bund übt hier auch eine koordinierende Funktion aus, wo ev. Kantone noch stärker dazu neigen, ihre Investitionsplanung nicht über die Kantonsgrenze hinaus denken zu wollen. Die Entwicklung und Ausdehnung von Agglomerationen halten sich aber nicht an Kantonsgrenzen, wie sich am Beispiel des Metropolitanraums Zürich bestens illustrieren lässt.

4 Sind Sie mit dem Vorgehen der Prüfung der Agglomerationsprogramme des Programms Agglomerationsverkehr der dritten Generation einverstanden? Falls Nein, wo sehen Sie Anpassungsbedarf?

Die Beiträge des Bundes sind zum einen gebunden an klare Zielvorgaben, sie sind limitiert und sie sind zeitlich befristet. Die Projekte müssen innert vier Jahren finanz- und baureif sein. Der SGB begrüsst auch diesen Teil der Bedingungen, denn er verhindert, dass Mittel ungenutzt über einen längeren Zeitraum gebunden sind und er zwingt die Kantone bis zu einem gewissen Grad, die Realisierung von Projekten nicht auf die lange Bank zu schieben. Es bleibt die grosse Herausforderung, in den Agglomerationen das Nutzerverhalten ändern zu können, indem eine Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr MIV zum öV oder Langsamverkehr stattfindet. Nach unserer

Einschätzung bräuchte es bei der Beurteilung und Priorisierung der Projekte einen stärkeren Fokus auf diesem Aspekt resp. eine Wirkungsüberprüfung, die diesem Anliegen stärker Rechnung trägt. Die CO₂-Belastung durch den motorisierten Verkehr muss reduziert werden, denn anders sind die Klimaziele, zu denen sich die Schweiz verpflichtet hat, ganz sicher nicht einzuhalten.

5 Sind Sie mit den Ergebnissen der Bundesprüfung einverstanden? Falls nein, wo sehen Sie Anpassungsbedarf?

Die Prüfung wird anhand der eingangs zitierten Ziele vorgenommen. Je besser die Gesamtwirkung eines Projektes ausfällt, desto höher ist der Beitrag des Bundes und desto eindeutiger die Priorisierung. Zahlenmässig wurden am meisten Massnahmen für den Langsamverkehr (Velo- und Fusswege) berücksichtigt. Dies ist begrüssenswert, allerdings muss hier einschränkend festgehalten werden, dass diese frankenmässig nur einen kleinen Teil an den gesamthaft gesprochenen Bundesmitteln von insgesamt 1.12 Mrd. Franken für diese dritte Generation der Agglomerationsprogramme ausmachen. Hingegen sind die Anteile des öV und des MIV an den Investitionskosten in etwa gleich hoch. In den mittelgrossen Agglomerationen ist die Mitfinanzierung des Bundes von Massnahmen für den MIV generell kritisch zu beurteilen. Wenn die Ziele für eine nachhaltige Ausgestaltung dieser Siedlungsräume erreicht werden sollen, müssten Massnahmen, die einen Kapazitätszuwachs beim MIV fördern, grossmehrheitlich verworfen resp. nur in ausserordentlich gut begründeten Fällen mitfinanziert werden.

6 Haben Sie Bemerkungen zu einzelnen Agglomerationsprogrammen bzw. einzelnen Massnahmen?

Nein.

Weitere Bemerkungen

7 Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Wir stellen fest, dass sieben Jahre nach Umsetzungsbeginn der ersten Generation der Agglomerationsprogramme viele Projekte im Verzug sind. Ganz offensichtlich löst die zeitliche Befristung der Bundesmittel nicht die Dynamisierung in den Kantonen aus, die man sich von dieser Voraussetzung erhofft hat. Diese Erkenntnis müsste für die dritte Generation konkrete Änderungen zur Folge haben. Was braucht es seitens des Bundes, damit die Projekte zügiger umgesetzt werden? Wie kann der Bund die Kantone noch besser unterstützen, damit sinnvolle Projekte auch zügig realisiert werden? Denn angesichts der drängenden Verkehrsproblematik in vielen Agglomerationen muss ein Umsetzungsstau unbedingt verhindert werden.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

SCHWEIZERISCHER GEWERKSCHAFTSBUND



Paul Rechsteiner
Präsident



Dore Heim
Zentralsekretärin