

Schweizerischer Baumeisterverband, Postfach, 8042 Zürich

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation (UVEK)
CH-3003 Bern

Martin Maniera
Politik & Kommunikation
Wissenschaftlicher Mitarbeiter

martin.maniera@baumeister.ch

info@are.admin.ch

Zürich, 01.09.2022

Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit der Eröffnung der Vernehmlassung vom 10. Juni 2022 laden Sie interessierte Kreise ein, Stellung zum «Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr» zu nehmen. Gerne folgen wir diesem Aufruf.

Der Schweizerische Baumeisterverband (SBV) ist die gesamtschweizerische Berufs-, Wirtschafts- und Arbeitgeberorganisation des Bauhauptgewerbes mit über 20 Milliarden Umsatz und rund 80'000 Mitarbeitenden. Mit Sektionen in allen Kantonen vertritt der SBV die Interessen von mehr als 2'500 Bauunternehmen. Das Bauhauptgewerbe erwirtschaftet rund fünf Prozent der Schweizer Wertschöpfung (BIP). Der SBV ist die Organisation der Arbeitswelt für den Hoch- und Tiefbau und engagiert sich als Verbundpartner mit Bund und Kantonen für eine zukunftsorientierte Bildung. Als einer der grössten Sozialpartner der Schweiz setzt er sich für faire und wirtschaftliche Arbeitsbedingungen in der Branche ein.

Der Baumeisterverband stimmt dem Bundesbeschluss grundsätzlich zu. Aber die Bewertungskriterien müssen derart umgestaltet werden, dass sie Strassenprojekte nicht mehr benachteiligen. Sie müssen mehr Finanzmittel erhalten, damit insbesondere Umfahrungsstrassen entwickelt werden können. Ferner werden einige Projekte als MIV eingestuft, obwohl sie die Kapazitäten für die individuelle Mobilität reduzieren. Diese Projekte müssen in andere Kategorien eingestuft werden.

1. Allgemeine Bemerkungen

Die Weiterentwicklung des Programms Agglomerationsverkehrs (PAV) ist grundsätzlich begrüssenswert, weil es die aktuellen und zukünftig drohenden Mobilitätsprobleme der Agglomerationen angeht. Im Jahr 2020 waren in der Schweiz 78% der Bevölkerung und 84% der Arbeitsplätze in Agglomerationen angesiedelt. Die Verkehrsperspektiven 2050 des Bundes rechnen darum in ihrem Basisszenario mit einer Zunahme von Einwohnern und Einwohnerinnen sowie Arbeitsplätzen in den urbanen Regionen.

Der SBV unterstützt das Anliegen des Bundesrats, 1,30 Milliarden Franken als Kredit für Massnahmen der Agglomerationsprogramme der vierten Generation ab 2024 zu beantragen.

2. Bemerkungen zu einzelnen Punkten

Verteilung der Mittel

Von dem 1,3-Milliarden- Franken-Kredit für Investitionsbeiträge soll jeweils rund ein Drittel in den öffentlichen Verkehr sowie in den Langsamverkehr investiert werden. Der motorisierte Individualverkehr (MIV) soll aber nur 10 Prozent der Fördermittel erhalten. Ausserdem werden keine wichtigen Umfahrungsstrassen unterstützt. Stattdessen werden Projekte für den öffentlichen Verkehr oder den Langsamverkehr mit der Kategorie "MIV" versehen. Dies ist eine irreführende Kategorisierung.

Diese Bundesbeiträge werden zu 100 Prozent durch den MIV und den privaten Strassentransport finanziert. Aus diesem Grund ist es nicht akzeptabel, dass Projekte, die auf die Einschränkung oder Aufhebung von Strassenkapazitäten abzielen, vom Bund unterstützt werden und dass der wichtige Beitrag des motorisierten Individualverkehrs in der Mobilität gerade auch in den Agglomerationen nicht gewürdigt sondern ausgeklammert wird.

Wir fordern den Bund auf, vermehrt Projekte zur Verflüssigung des privaten Strassenverkehrs zu unterstützen, insbesondere Projekte für kantonale Umfahrungsstrassen.

Die Beurteilungskriterien scheinen Strassenprojekte zu benachteiligen, da einige Kantone offensichtlich darauf verzichten, diese einzureichen und es vorziehen, die Projekte ohne Bundessubventionen zu finanzieren (z.B. Umfahrung La Chaux-de-Fonds). Das Programm Agglomerationsverkehr sollte jedoch neutral ausgestaltet werden und einen generellen Ansatz – unabhängig von den Verkehrsträgern – anstreben.

Stärkere Koordination der Agglomerationsprogramme mit den Nationalstrassen

Die Agglomerationsprogramme sollten stärker mit den Projekten zur Beseitigung von Engpässen auf den Nationalstrassen koordiniert werden. Insbesondere wäre es sinnvoll, kantonale Strassenverbindungen zu verstärken und multimodale Hubs in den Agglomerationen zu bauen, wo die Staus auf den Nationalstrassen am grössten sind, um den im Stau stehenden Pendlern alternative Lösungen zu bieten.

Prüfung und ggf. Umklassifizierung der «MIV»-Projekte

Projekte mit dem Ziel, Fahrspuren aufzuheben oder den Zugang zur Strasse für den MIV zu reduzieren, dürfen nicht unter dem Begriff "MIV" Projekte laufen. Das Ziel der Agglomerationsprogramme ist es, den Beitrag aller Verkehrsträger zu einem funktionierenden gesamtheitlichen Mobilitätskonzept zu. Es sollte daher nicht möglich sein, Projekte zu finanzieren, die den Abbau von Strassenkapazitäten oder Parkplätzen beinhalten, ohne dass diese ersetzt werden. Wir fordern, dass die Projekte der Kategorie "MIV" erneut überprüft werden und nur solche Projekte mitfinanziert werden, die nicht die Kapazitäten oder die Anzahl der den Nutzern zur Verfügung stehenden Parkplätze reduzieren.

Multimodale Schnittstellen

Multimodale Schnittstellen befinden sich fast ausschliesslich in Bahnhöfen, diese sind aber mit dem Auto nicht immer einfach erreichbar und liegen auch nicht unbedingt am Eingang des Agglomerationsgürtels, wo sich die Staus bilden. Interessanterweise gibt es fast keine multimodalen Projekte, die darauf abzielen, den motorisierten Individualverkehr direkt mit Tram, Bus oder Fahrrad zu verbinden. Um die Multimodalität zu fördern, scheint es uns notwendig, die Schaffung multimodaler Hubs in der Peripherie der Agglomerationen zu unterstützen und direkte Verbindungen zwischen dem MIV und dem städtischen öV sowie dem Velo anzubieten.

Städte sollten einen stärkeren Anreiz haben, in multimodale Infrastrukturen für die Autopendler zu investieren. Um dem entgegenzuwirken, fordern wir, dass die Anzahl der in einer Agglomeration zur Verfügung stehenden Parkplätze in den Zuteilungskriterien entsprechend der demografischen (Anwohner) und sozioökonomischen (Arbeitsplätze, Berufs- und Freizeitverkehr) Entwicklung berücksichtigt wird. Beim Wegfall von Parkplätzen im Stadtzentrum sollten die Städte verpflichtet werden, diese innerhalb der Agglomeration zu kompensieren - insbesondere würde dies die Städte dazu veranlassen, mehr in multimodale Hubs zu investieren.

Dementsprechend müssen die Angebote und Kapazitäten für den Schienenverkehr und den motorisierten Individualverkehr kompatibel sein, sie ersetzen einander nicht. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund Ihrer eigenen Feststellung, dass je nach Agglomerationsraumtyp die Bahn nicht das geeignete Mittel darstellt, sondern der Strasse und entsprechenden Fahrzeugen der Vorzug gegeben werden sollte.

Der Schienenverkehr ist weder für alle Agglomerationsraumtypen geeignet noch effizient. Umso wichtiger ist es, den motorisierten Individualverkehr anzuerkennen und dem Strassenbau eine wichtige Rolle zuzugestehen. Dementsprechend muss Ihr Programm Agglomerationsverkehr austariert werden.

Wir können uns aber des Eindrucks nicht erwehren, dass der Strassenverkehr zu Gunsten der anderen Verkehrsträger benachteiligt wird im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehrs, obwohl dessen Bedeutung für die Stossrichtung der «kurzen und mittleren Distanzen» in der Vernehmlassung zur Bahn 2050 stark betont wird. Beide Vernehmlassungen zusammen wirken etwas widersprüchlich. Die eine Vernehmlassung betont, dass verschiedene Verkehrsträger – insbesondere in den Agglomerationen – wichtig sind, die andere legt den Fokus zu einseitig auf den Schienenverkehr.

Freundliche Grüsse
Schweizerischer Baumeisterverband

Bernhard Salzmann
Direktor

Marcel Sennhauser
Leiter Politik + Kommunikation