

Bundesamt für Raumentwicklung (ARE)
Sektion Verkehrspolitik
3003 Bern

Bern, 14. April 2009

Bundesbeschluss über die Finanzierungsetappe 2011-2014 für das Programm Agglomerationsverkehr

Stellungnahme von strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS

Sehr geehrte Damen und Herren

strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS (vormals Schweizerischer Strassenverkehrsverband FRS – Fédération routière suisse FRS) ist die Dachorganisation der Automobilwirtschaft und des privaten Strassenverkehrs in der Schweiz. **strasseschweiz** umfasst rund 35 Verbände aus der Automobil- und Strassenwirtschaft sowie aus den zahlreichen helvetischen Strassenbenützer- und Fahrlehrerorganisationen. Seine wichtigsten Trägerorganisationen sind: TCS (Touring Club Schweiz); auto-schweiz (Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure); AGVS, Autogewerbeverband der Schweiz; ACS (Automobil Club der Schweiz) und ASTAG (Schweizerischer Nutzfahrzeugverband).

Wir danken Ihnen für die Einladung, im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens betreffend den Bundesbeschluss über die Finanzierungsetappe 2011-2014 für das Programm Agglomerationsverkehr Stellung nehmen zu können, und äussern uns wie folgt:

strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS kann dem vorliegenden Bundesbeschluss nicht zustimmen, da hinsichtlich der Mitfinanzierung des Agglomerationsverkehrs durch den Bund insgesamt die Ausgewogenheit bei der Zuteilung der finanziellen Mittel fehlt. Die Massnahmen der A-Liste (Finanzierungsetappe 2011-2014) und der B-Liste (Finanzierungsetappe 2015-2018) sind so zu überarbeiten, dass eine ausgewogene finanzielle Unterstützung von Schiene und Strasse hergestellt werden kann.

Eine Aussage im Vernehmlassungsbericht (S. 28) macht deutlich, dass die Optiken punkto Infrastrukturfonds unterschiedlicher wohl nicht sein könnten. An besagter Stelle heisst es nämlich: „Der Infrastrukturfonds wurde geschaffen, um die wichtigsten Herausforderungen bezüglich der Verbesserung der Verkehrsinfrastrukturen im Agglomerationsverkehr lösen zu können.“

Für uns war und ist eine Lösung der Verkehrsproblematik in Städten und Agglomerationen zwar nach wie vor angezeigt, dennoch erachten wir den Infrastrukturfonds, der auf eine Initiative von **strasseschweiz** zurückgeht, primär als eine Lösung bzw. einen Fonds zur Fertigstellung sowie zum Ausbau des Nationalstrassennetzes.

Anlässlich der Neuregelung der Finanzierung der Infrastrukturprojekte des öffentlichen Verkehrs (öV) ist in den Jahren 1994/95 unter dem Dach unseres Verbands intensiv nach neuen, gemeinsamen und sachlich gerechtfertigten sowie tragfähigen Lösungen für die Finanzierung des Verkehrssystems als Ganzes gesucht worden.

Als Alternative zur einseitigen Erhöhung der Steuerbelastung auf Seiten des motorisierten Strassenverkehrs, um die Eisenbahngrossprojekte zu finanzieren, wurde die Schaffung eines Investitionsfonds für den öV, geäußert durch eine Energieabgabe, vorgeschlagen. Gleichzeitig skizzierten wir einen separaten Fonds zur Finanzierung der Strasseninfrastruktur.

Der Investitionsfonds zur Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte wurde im Jahr 1998 unter dem Titel „FinöV“ verwirklicht, der Investitionsfonds für die Strasse im Jahr 2006 unter dem Titel „Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen“ (kurz: Infrastrukturfonds).

Der Infrastrukturfonds ist seit Anfang 2008 in Kraft und soll für die nächsten 20 Jahre die Mitfinanzierung des Bundes an Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen, an Hauptstrassen in Berg- und Randgebieten sowie insbesondere die Kontinuität der Finanzierung des Nationalstrassenwesens sicherstellen.

Hinsichtlich der Bundesbeiträge im Umfang von insgesamt sechs Milliarden Franken an die Verbesserung der Verkehrsinfrastrukturen in Städten und Agglomerationen hat **strasseschweiz** stets darauf hingewiesen, dass die Zuteilung der Gelder an Strasse und Schiene ausgewogen sein müsse. Dass dies derzeit überhaupt nicht der Fall ist, bestätigt die nachfolgende Zusammenstellung.

Unter der Voraussetzung, dass alle dringlichen Projekte (ausser der Kerntangente Frauenfeld) vor Ende 2008 begonnen werden konnten, sind von den mit dem Bundesbeschluss vom 4. Oktober 2006 freigegebenen rund 2,56 Milliarden Franken deren gut 2,53 Milliarden Franken für die dringlichen Projekte beansprucht worden.¹ Davon gingen rund 2,16 Milliarden Franken an die Schiene (inkl. Trams und Stadtbahnen) und rund 0,37 Milliarden Franken an die Strasse (inkl. öV und nicht motorisierter individueller Verkehr).²

Für die jetzt zur Diskussion stehenden Massnahmen der A-Liste (Finanzierungsetappe 2011-2014) sollen rund 1,5 Milliarden Franken freigegeben werden – davon mindestens rund 0,76 Milliarden Franken für die Schiene (inkl. Trams und Stadtbahnen) und maximal rund 0,74 Milliarden Franken für die Strasse (inkl. öV und nicht motorisierter individueller Verkehr). Für Massnahmen der B-Liste (Finanzierungsetappe 2015-2018) sollen weitere gut 1,15 Milliarden Franken zur Verfügung gestellt werden – davon mindestens rund 0,83 Milliarden Franken zugunsten der Schiene (inkl. Trams und Stadtbahnen) und maximal rund 0,32 Milliarden Franken

¹ Vgl. Bundesbeschluss über die Finanzierungsetappe 2011-2014 für das Programm Agglomerationsverkehr, Bericht für die Vernehmlassung, UVEK, Dezember 2008, S. 25

² Vgl. BBl 2007 8553 (Bundesbeschluss über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds)

zugunsten der Strasse (inkl. öV und nicht motorisierter individueller Verkehr). Es verbleibt eine Reserve von rund 0,8 Milliarden Franken bzw. gut 13 Prozent aller finanziellen Mittel.³

Von den insgesamt sechs Milliarden Franken, die der Bund bis 2028 für den Agglomerationsverkehr ausgeben will, **fliessen laut Bundesbeschluss über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds sowie gemäss gegenwärtiger Planung total mindestens 3,76 Milliarden Franken bzw. fast 63 Prozent in die Schieneninfrastruktur (inkl. Trams und Stadtbahnen) und nur maximal 1,42 Milliarden Franken bzw. rund 24 Prozent in die Strasseninfrastruktur (inkl. öV und nicht motorisierter individueller Verkehr)**. Von einer ausgewogenen Zuteilung der finanziellen Mittel im Bereich des Agglomerationsverkehrs kann demnach keine Rede sein.

Erschwerend hinzu kommt, dass es sich bei gewissen Strasseninfrastruktur-Projekten in den Agglomerationen offenbar um reine Rückbauvorhaben handelt. So soll mit Geldern aus dem Infrastrukturfonds z.B. der Wasgenring in Basel insofern „umgestaltet“ werden, als er von vier auf zwei Spuren zurückgebaut wird. Dies mit der Konsequenz, dass sich der Verkehr bis in die erst vor eineinhalb Jahren eröffnete Ausfahrt „Luzernerring“ der Basler Nordtangente zurückstauen wird, was die Sicherheit und die Leistungsfähigkeit der betreffenden Nationalstrasse klarerweise beeinträchtigt. Bereits wurde gegen diese unverständliche Massnahme, die u.E. quasi einer Pervertierung von Sinn und Zweck des Infrastrukturfonds gleichkommt, erfolgreich das Referendum ergriffen.

strasseschweiz verlangt, dass die Massnahmen der A- sowie der B-Liste so überarbeitet werden, dass von den insgesamt sechs Milliarden Franken, die für den Agglomerationsverkehr verwendet werden, maximal die Hälfte (drei Milliarden Franken) der Schiene und die restlichen 50 Prozent (ebenfalls drei Milliarden Franken) der Strasse zugute kommen. Ebenfalls fordern wir, dass alle via Infrastrukturfonds mitfinanzierten Strasseninfrastruktur-Projekte in Agglomerationen, die – für die Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit kontraproduktive – Rückbauabsichten verfolgen, gestrichen bzw. nur dann ausgeführt werden, wenn sie durch gezielte und effiziente Neu- oder Ausbauvorhaben ersetzt werden.

Eventualiter sind lediglich die Massnahmen der B-Liste anzupassen sowie die Reserven der Strasse zuzuschlagen, um das besagte Ziel zu erreichen bzw. die geforderte Ausgewogenheit herzustellen.

Im Weiteren ist das im Vernehmlassungsbericht (S. 17) genannte Wirkungskriterium „Umwelt“ durch das übergeordnete Wirkungskriterium „Nachhaltigkeit“ zu ersetzen. Dies insbesondere deshalb, weil in Art. 4 Abs. 1 des Infrastrukturfondsgesetzes (IFG) stipuliert ist, dass die Mittel des Infrastrukturfonds der effizienten und umweltverträglichen Bewältigung der für eine leistungsfähige Gesellschaft und Wirtschaft erforderlichen Mobilität dienen sollen. Hier sind also die anderen beiden gleichberechtigten Pfeiler (Gesellschaft und Wirtschaft) der Nachhaltigkeit nebst dem Pfeiler „Umwelt“ explizit erwähnt.

Ferner fällt auf, dass die vorliegende Finanzierungsetappe 2011-2014 erneut praktisch ausschliesslich Projekte in Grossagglomerationen und Metropolitanräumen umfasst; Projekte in kleinen Städten sowie in den peripheren Regionen der Schweiz werden entweder auf die spätere Etappe vertröstet oder genügen offenbar den Anforderungen des Bundes für eine Mitfinanzierung nicht. Diese Bevorzugung bzw. Benachteiligung wird in Frage gestellt. Die Vernachlässigung kleiner Städte und peripherer Regionen steht im Widerspruch zur Raumentwicklung des Bundes, insbesondere dem Ansatz der polyzentrischen Raumentwicklung, welche die Stärkung regionaler Zentren postuliert. Verkehrstechnisch sinnvoll und unter-

³ Vgl. Bundesbeschluss über die Finanzierungsetappe 2011-2014 für das Programm Agglomerationsverkehr, Bericht für die Vernehmlassung, UVEK, Dezember 2008, S. 25 und S. 32 ff.

stützungswürdig sind auch Vorhaben in solchen regionalen Zentren. Diesbezüglich handelt es sich aller meistens um Projekte des Strassenverkehrs. Für diese sind im Minimum die noch vorhandenen Reserven von rund 0,8 Milliarden Franken einzusetzen.

Wir können es ausserdem nicht nachvollziehen, dass P+R-Anlagen in der ersten Phase 2011-2014 aus u.E. wenig überzeugenden Gründen nicht mitfinanziert werden sollen (vgl. Vernehmlassungsbericht S. 16) und fordern, dass dieser Entscheid rückgängig gemacht wird bzw. P+R-Anlagen auf eine Mitfinanzierung durch den Bund zählen können, und zwar spätestens in der nächsten Finanzierungsetappe (2015-2018).

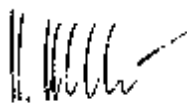
Nicht zuletzt weisen wir zum wiederholten Mal darauf hin, dass für die im Vernehmlassungsbericht mehrfach erwähnte Verlagerung des motorisierten individuellen Verkehrs auf den kollektiven öV und den nicht motorisierten individuellen Verkehr (Langsamverkehr) kein Verfassungsauftrag besteht. In der Bundesverfassung (BV) ist einzig festgehalten, dass der alpenquerende Gütertransitverkehr von Grenze zu Grenze auf der Schiene erfolgt (Art. 84 Abs. 2 BV).

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und versichern Sie, sehr geehrte Damen und Herren, unserer vorzüglichen Hochachtung.

strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS

Der Präsident

Der Generalsekretär



Niklaus Zürcher

Hans Koller