

Eidgenössisches Departement für Umwelt,  
Energie, Verkehr und Kommunikation UVEK  
Bundeshaus Nord  
3003 Bern

per E-Mail: [info@are.admin.ch](mailto:info@are.admin.ch)

Bern, 09.09.2022

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

### ***Stellungnahme von strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs (FRS)***

---

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit, zu dem im Titel genannten Thema wie folgt Stellung nehmen zu dürfen.

#### **Generelle Bemerkungen**

Mit diesem Bundesbeschluss will der Bundesrat einen Kredit von rund 1,3 Milliarden Franken für Investitionsbeiträge an die Verkehrsinfrastruktur in den Agglomerationen sprechen. Rund ein Drittel dieses Betrags sollen in den öffentlichen Verkehr investiert werden und ein Drittel kommen dem Langsamverkehr zugute. Der motorisierte Individualverkehr (MIV) erhält ungefähr 10 Prozent der Fördermittel und es werden keine wichtigen Umfahrungsstrassen unterstützt; im Gegenteil, es finden sich sogar auch Projekte für den öffentlichen Verkehr oder den Langsamverkehr in der Kategorie "MIV".

Wir möchten daran erinnern, dass diese Bundesbeiträge zu 100 Prozent durch den MIV und den privaten Strassentransport finanziert werden. Aus diesem Grund kann strasseschweiz nicht akzeptieren, dass Projekte, die auf die Einschränkung oder Aufhebung von Strassenkapazitäten abzielen, vom Bund unterstützt werden und dass die Bedürfnisse des motorisierten Individualverkehrs in den Agglomerationen auf diese Weise weiterhin ausgeklammert werden. Wir fordern den Bund auf, vermehrt Projekte zur Verflüssigung des privaten Strassenverkehrs zu unterstützen, insbesondere Projekte für kantonale Umfahrungsstrassen.

Aufgrund des Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstums sowie der Siedlungsentwicklung nach Innen steigt die Verkehrsüberlastung auf den Strassen in den Agglomerationen. Wegen der steigenden Nachfrage ist es unerlässlich, die Strassenkapazität dort zu vergrössern, wo der Bedarf wächst. Die Behauptung, neue Strassen führen zu Mehrverkehr, ist insofern falsch, da das Verkehrswachstum insgesamt geringer als das Bevölkerungswachstum verläuft. Angesichts des längerfristigen Realisierungshorizonts der Strassenbauprojekte muss der Bund die entsprechenden Anreize dafür setzen, statt solche Projekte zu bremsen. Mit der Defossilisierung und der Automatisierung wird sich der private Strassenverkehr in Zukunft noch wesentlich weiterentwickeln.

## **Detaillierte Bemerkungen**

### Verteilung der Beiträge

Einmal mehr sind die Strassenprojekte das Stiefkind dieser Generation von Agglomerationsprogrammen. strasseschweiz bedauert, dass die Auswahlkriterien die Strassenprojekte immer noch zu benachteiligen scheinen, da einige Kantone offensichtlich darauf verzichten, diese einzureichen und es vorziehen, die Projekte ohne Bundessubventionen zu finanzieren (z.B. Umfahrung La Chaux-de-Fonds).

### Koordination mit dem Nationalstrassenprogramm

Es ist bedauerlich, dass die Agglomerationsprogramme nicht 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.

### MIV-Projekte

strasseschweiz befürchtet, dass unter dem Begriff "MIV" Projekte aufgeführt sind, die darauf abzielen, Fahrspuren aufzuheben oder den Zugang zur Strasse für den MIV zu reduzieren. Das Ziel der Agglomerationsprogramme ist es, die Kapazität für alle Verkehrsträger zu erhöhen. 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.

### Berücksichtigung der Bedürfnisse des Güterverkehrs

Die Ver- und Entsorgung in den Agglomerationen kann fast nur über die Strasse, genauer gesagt über den Strassentransport, gewährleistet werden. Leider werden die Bedürfnisse des Schwerverkehrs im Rahmen der Agglomerationsprogramme bisher praktisch nicht berücksichtigt: Flüssige Strassenverbindungen sind für eine effiziente Versorgung der Städte unabdingbar, Staus erhöhen die Transportkosten und den Schadstoffausstoss massiv. In Anbetracht dessen fordert strasseschweiz, dass die Bedürfnisse des Güterverkehrs besser berücksichtigt werden - insbesondere was den Verkehrsfluss, die Spurenanzahl und die Strassenverbindung betrifft. Wenn die notwendigen Strassenprojekte in den Agglomerationen nicht geplant und realisiert werden, droht die Ent- und Versorgung zu kollabieren.

## Multimodalität

strasseschweiz stellt fest, dass sich die gewählten multimodalen Schnittstellen fast ausschliesslich in Bahnhöfen befinden, 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; ausserdem erscheint es uns nicht notwendig, dazu systematisch einen Bahnhof einzubeziehen.

strasseschweiz stellt fest, dass die Städte offenbar nicht genügend Anreize 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 werden. 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.

## **Abschliessende Bemerkungen**

Aus diesen Gründen kann strasseschweiz die Vorlage in der vorliegenden Form nicht unterstützen. Wir fordern eine Neugewichtung der Bundesbeiträge, um den Strassenverkehr in den Agglomerationen stärker zu verflüssigen. Wir können nicht länger hinnehmen, dass die Bedürfnisse des motorisierten Individualverkehrs sowie des Strassentransports im Rahmen der Agglomerationsprogramme weiterhin ausgeklammert werden.

\*\*\*\*\*

Wir danken Ihnen, sehr geehrte Frau Bundesrätin, sehr geehrte Damen und Herren, für die Kenntnisnahme unserer Stellungnahme und die Berücksichtigung unserer Anliegen. Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

**strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS**



Olivier Fantino  
Geschäftsführer

Anhang: Antworten zum Fragenkatalog



## Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage

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

#### Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage (insbes. Höhe des Bundesbeitrags) einverstanden?

Nein, wir können nicht weiterhin ein Programm unterstützen, das dazu beiträgt, dass die Verkehrsstaus in den Städten zunehmen, statt sie zu bekämpfen.

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

Ja, es gibt u.a. zwei Aspekte, die nicht ausreichend berücksichtigt werden:

1. Projekte zur Verflüssigung des Strassenverkehrs machen nur einen sehr kleinen Teil der beitragsberechtigten Projekte aus, obwohl der Bundesrat in seinem Bericht zum Postulat 18.3606 "Die Schnittstellenproblematik zwischen Nationalstrassen und dem nachgelagerten Strassennetz lösen" ein schwerwiegendes Problem des Strassenverkehrsflusses festgestellt hat. Um dem Bevölkerungswachstum und den damit verbundenen Pendlerströmen gerecht zu werden, ist es unerlässlich, mehr Strassenprojekte zu unterstützen, die den Strassenverkehr in und um die grossen Agglomerationen herum flüssiger machen. Wenn die Bewertungskriterien des ARE nicht dazu führen, dass Strassenprojekte im Rahmen von Agglomerationsprogrammen unterstützt werden, bedeutet dies, dass die Kriterien zugunsten anderer Verkehrsträger verzerrt sind und daher unbedingt überarbeitet werden müssen.
2. Die Tatsache, dass Verkehrsverbindungen für die Ver- und Entsorgung der Städte unerlässlich sind, scheint völlig unberücksichtigt zu bleiben; wenn der Bund die Aufhebung von Strassenverbindungen oder Fahrspuren subventioniert, erhöht er die Kosten und den Schadstoffausstoss des Strassengüterverkehrs.

#### Programm Agglomerationsverkehr der vierten Generation

3. Haben Sie Bemerkungen zur dargelegten Ausgangslage (Kapitel 1 des erläuternden Berichts)?

4. Sind Sie mit dem Vorgehen und den Ergebnissen der Prüfung der Agglomerationsprogramme des Programms Agglomerationsverkehr der vierten Generation einverstanden (Kapitel 2 des erläuternden Berichts)?

Falls nein, wo sehen Sie Anpassungsbedarf?

5. Haben Sie Bemerkungen zu den Erläuterungen der Bestimmungen des Bundesbeschlusses (Kapitel 3 des erläuternden Berichts)?

6. Haben Sie Bemerkungen zu den dargelegten Auswirkungen (Kapitel 4 des erläuternden Berichts)?

7. Haben Sie Bemerkungen zu den dargelegten rechtlichen Aspekten (Kapitel 5 des erläuternden Berichts)?

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

**Weitere Bemerkungen**

9. Haben Sie weitere Bemerkungen Sie zur Vernehmlassungsvorlage