

Bundesamt für Raumentwicklung (ARE)
Sektion Verkehrspolitik
3003 Bern

Bern, 31. Oktober 2013

Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr

Stellungnahme von strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS

Sehr geehrte Damen und Herren

strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS ist die Dachorganisation der Automobilwirtschaft und des privaten Strassenverkehrs in der Schweiz. **strasseschweiz** umfasst rund 30 Verbände aus der Automobil- und Strassenwirtschaft sowie aus den zahlreichen helvetischen Strassenbenutzer- 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 Freigabe der Mittel ab 2015 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. Angesichts dieser Tatsache ist die vorgeschlagene Zuteilung insofern zu ändern, als die für Schiene bzw. Eisenbahnen sowie Trams bzw. Stadtbahnen vorgesehenen rund 715 Millionen Franken für die (Mit-)Finanzierung der Verbesserung und Erweiterung von Strasseninfrastrukturen in Städten und Agglomerationen zu verwenden sind.

Bereits in unserer Stellungnahme vom 14. April 2009 betreffend den Bundesbeschluss über die Finanzierungsetappe 2011-2014 für das Programm Agglomerationsverkehr haben wir moniert, dass erstens die Ausgewogenheit bei der Zuteilung der finanziellen Mittel fehlt und dass zweitens in besagter Finanzierungsetappe eine Bevorzugung von Projekten in Grossagglomerationen und Metropolitanräumen vor Projekten in kleinen Städten sowie in den peripheren Regionen der Schweiz stattfindet. Leider wird dieser grundsätzlichen Kritik auch in der zur Diskussion gestellten Vorlage keine Rechnung getragen.

Die Bundesbeiträge an den Agglomerationsverkehr (in Millionen Franken und gerundet), die bis auf eine Reserve von rund 370 Millionen Franken komplett ausgeschöpft werden sollen, präsentieren sich wie folgt:

Massnahmen-Bereiche	Dringende und baureife Projekte	A-Projekte 1. Generation (2011-2014)	A-Projekte 2. Generation (ab 2015)*	Total
Schiene/Eisenbahn(infrastruktur)	1473	489	460	2422
Trams/Stadtbahnen	674	247	255	1176
öV-Strasse/Bus		84	80	164
Motorisierter Individualverkehr	412	156	110	678
Langsamverkehr		174	253	427
Aufwertungen Ortsdurchfahrten bzw. Sicherheit Strassenraum		188	196	384
Multimodale Drehscheiben		104	124	228
Verkehrs(system)management		68	79	147
Gesamttotal	2559	1510	1557	5626

* Planung gemäss vorliegendem Entwurf eines Bundesbeschlusses

Aus dieser Darstellung wird klar ersichtlich, dass von den insgesamt bereits verpflichteten bzw. verplanten rund 5,63 Milliarden Franken (von total 6 Mrd. Franken) ein Betrag von rund 3,6 Milliarden Franken für die Schiene bzw. Eisenbahn sowie für Trams bzw. Stadtbahnen verwendet wird bzw. werden soll. Das entspricht einem Anteil von fast 64 Prozent aller verpflichteten und verplanten finanziellen Mittel. Für die restlichen Bereiche bzw. Massnahmen verbleiben somit „nur“ rund 2,03 Milliarden Franken oder etwas über 36 Prozent der Mittel. Massnahmen im Bereich des motorisierten Individualverkehrs (MIV) schlagen sogar mit lediglich rund 680 Millionen Franken zu Buche, was einen Anteil von gut 12 Prozent ausmacht. Von einer ausgewogenen Zuteilung der finanziellen Mittel kann also keine Rede sein.

Schon in der vorgenannten Stellungnahme vom 14. April 2009 hatte **strasseschweiz** – offensichtlich erfolglos – verlangt, dass von den insgesamt sechs Milliarden Franken, die für den Agglomerationsverkehr aufgewendet werden, maximal die Hälfte (drei Milliarden Franken) der Schiene bzw. Eisenbahn sowie Trams bzw. Stadtbahnen und die restlichen 50 Prozent (ebenfalls drei Milliarden Franken) der Strasse zugutekommen.

Deshalb fordern wir, dass die im vorliegenden Entwurf eines Bundesbeschlusses vorgesehenen Bundesbeiträge im Umfang von rund 715 Millionen Franken statt für Massnahmen im Bereich Schiene bzw. Eisenbahn (460 Mio. Franken) und Trams bzw. Stadtbahnen (255 Mio. Franken) vollumfänglich für die Verbesserung und Erweiterung von Strasseninfrastrukturen in Städten und – insbesondere auch in kleinen und mittleren – Agglomerationen eingesetzt werden.

Mit der „Umschichtung“ dieser rund 715 Millionen Franken können der Anteil von Schiene bzw. Eisenbahn und Trams bzw. Stadtbahnen am verpflichteten sowie geplanten Gesamttotal von rund 5,63 Milliarden Franken von fast 64 Prozent auf gut 51 Prozent reduziert und somit die Ausgewogenheit bei der Zuteilung der finanziellen Mittel einigermaßen hergestellt werden. Diesbezüglich hält der Vernehmlassungsbericht (S. 6) denn auch unmissverständlich fest: „In

den Städten und Agglomerationen besteht ein dringender Bedarf an **Strassen** und Schieneninfrastrukturen zur Verbesserung des Verkehrssystems.“ Und auch in der Botschaft zum Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr und das Nationalstrassennetz (Infrastrukturfonds) vom 2. Dezember 2005 steht: „Beiträge werden ausgerichtet für Investitionen in Strassen- und Schieneninfrastrukturen, die innerhalb der Städte und Agglomerationen liegen und der Verbesserung der Verkehrssysteme innerhalb dieser Räume dienen. Dazu zählen insbesondere folgende Infrastrukturen: (...) Entlastungs- bzw. Umfahrungsstrassen, soweit es sich um Kantons- und Gemeindestrassen handelt.“ (BBI 2006 791)

Wir halten deshalb in aller Deutlichkeit fest, dass wir den Vorschlag ablehnen, wonach die Finanzierung der vom Bund mit „A“ bewerteten Massnahmen der Agglomerationsprogramme der 2. Generation, welche die Eisenbahn betreffen und deren Realisierung ab 2015 freigegeben werden soll, nach bisheriger Regelung aus dem Infrastrukturfonds erfolgen soll, solange FABI bzw. der Bahninfrastrukturfonds (BIF) noch nicht in Kraft ist (vgl. Vernehmlassungsbericht, S. 24). Die betreffenden Massnahmen sind auf gar keinen Fall mehr über den Infrastrukturfonds, sondern zwingend über den BIF zu finanzieren! Andernfalls erhalten die Strassenverkehrsverbände eine zusätzliche Motivation zur Unterstützung der so genannten „Milchkuh-Initiative“, welche eine ausreichende Strassenfinanzierung ohne Erhöhung der Abgaben des Motorfahrzeugverkehrs anstrebt.

Im Vernehmlassungsbericht (S. 6) wird als Kernanliegen des Programms Agglomerationsverkehr schliesslich unter anderem „die Verlagerung des Verkehrs auf den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr sowie eine möglichst verträgliche Abwicklung des verbleibenden motorisierten Individualverkehrs“ bezeichnet. Nicht nur, dass dazu keine Verfassungsgrundlage besteht, auch im Bundesgesetz über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen (Infrastrukturfondsgesetz, IFG; SR 725.13) ist ein derartiges Kernanliegen nicht stipuliert und hat damit keine rechtliche Legitimation.

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 Generalsekretär



Hans Koller