



Touring Club Schweiz
Chemin de Blandonnet 4
Postfach 820
1214 Vernier GE
www.tcs.ch

Peter Goetschi
Zentralpräsident
Tel.: +41 58 827 27 11
peter.goetschi@tcs.ch

Touring Club Schweiz, Postfach 820, 1214 Vernier GE

Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga
Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
3003 Bern

Elektronischer Versand: info@are.admin.ch

Vernier/Genf, 9. September 2022

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

Position des TCS

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Touring Club Schweiz (TCS), mit seinen über 1,5 Millionen Mitgliedern der grösste Mobilitätsclub der Schweiz, dankt für die Gelegenheit, zu den Agglomerationsprogrammen der vierten Generation Stellung nehmen zu können.

Für die vierte Generation haben 32 Agglomerationen ihre Programme mit einem Investitionsvolumen von 6 Milliarden Franken eingereicht. Nach der Beurteilung durch das ARE sollen davon Massnahmen (Prio A) mit einem Investitionsvolumen von 3,5 Milliarden Franken unterstützt werden: Hierfür will der Bundesrat beim Parlament einen Verpflichtungskredit von 1,3 Milliarden Franken beantragen. Ein Schwerpunkt der mitzufinanzierenden Projekte liegt gemäss Bundesrat beim Ausbau des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs. Weiter soll in Verkehrsdrehscheiben investiert werden, um den Wechsel zwischen verschiedenen Verkehrsträgern zu vereinfachen.

Als seinerzeitiger Mitinitiant der Agglomerationsprogramme begrüsst der TCS das Ziel des Bundesrates, die Agglomerationen bei einem effizienteren und nachhaltigeren Gesamtverkehrs- und Siedlungssystem zu unterstützen. Mit Blick auf die zunehmend multimodale Mobilität sieht der TCS insbesondere in den Verkehrsdrehscheiben grosses Potenzial, Synergien zu stärken und die Kombination aller Verkehrsmittel zu optimieren. Diesbezüglich gilt es aber zu unterstreichen, dass eben alle Verkehrsmittel zu berücksichtigen sind, im Besonderen auch der motorisierte Individualverkehr (MIV). Auch dieser muss in den Agglomerationen – und damit ebenfalls in den Agglomerationsprogrammen – seinen Platz haben. In diesem Sinne fordert der TCS Anpassungen bei der vorgesehenen **Ausrichtung der Verkehrsdrehscheiben**, eine **Neubeurteilung der Projekte zugunsten des motorisierten Individualverkehrs** und sowie die Ausarbeitung von **Massnahmen in Hinblick auf die Realisierung**. Die konkreten Anliegen und Forderungen sind nachstehend ausgeführt.

Ausrichtung der Verkehrsdrehscheiben

Wie eingangs erwähnt teilt der TCS die Beurteilung des Bundesrates, dass den Verkehrsdrehscheiben für eine vernetzte Mobilität eine besondere Rolle zukommt. Sie verbessern die Effizienz des Gesamtverkehrssystems, indem sie die verschiedenen Verkehrsträger und Landesregionen verknüpfen. Dies erlaubt den individuellen Verkehrsteilnehmenden, möglichst schnell und einfach von ihrem Start- an ihren Zielpunkt zu gelangen.

Dieses Ziel kann aber nur erreicht werden, wenn *alle* Verkehrsträger richtig einbezogen werden. In diesem Sinne fordert der TCS, die Verkehrsdrehscheiben nicht nur aus einer Perspektive des ÖV und des Langsamverkehrs zu konzipieren, sondern eben alle Verkehrsträger, im Besonderen auch den MIV, miteinzubeziehen. Nur wenn die Verkehrsdrehscheiben für alle Verkehrsträger attraktiv sind, werden sie auch das Gesamtverkehrssystem effizienter machen. Während der Langsamverkehr die Mikroerschliessung in den Agglomeration ermöglicht, kommen der öffentliche Verkehr und der motorisierte Individualverkehr auf den längeren Distanzen zum Tragen – sowohl innerhalb als auch um und zwischen den Agglomerationen. Damit ist auch eine Konzentration auf die Agglomerationszentren nicht zielführend.

Aus diesem Grund sieht der TCS Handlungs- und Anpassungsbedarf bei der räumlichen Ausrichtung der Verkehrsdrehscheiben sowie der unausgewogenen Fokussierung auf den öffentlichen Verkehr und dem Fuss- und Veloverkehr.

Die im vorliegenden Entwurf aufgenommenen Projekte scheinen sich in der Tat zu einseitig auf die Bahnhöfe in den Ortszentren zu konzentrieren. Beispielsweise ist für die „Verlängerung Glattalbahn“ der Agglomeration Zürich, welche die Flughafenregion mit der Stadtbahn verbinden und so gleichzeitig die restliche Verkehrsinfrastruktur entlasten würde, keine Bundesbeteiligung vorgesehen. Der TCS sieht für Verkehrsdrehscheiben insbesondere an den Agglomerationsrändern grosses Potenzial. Insofern hier effiziente Anschlüsse und Parkmöglichkeiten geboten würden, liesse sich unter anderem auch der Durchgangsverkehr via die Zentren reduzieren.

Auch der Bundesrat hat in seiner Langfriststrategie für die Eisenbahn (*Perspektive BAHN 2050*) das Potenzial von Verkehrsdrehscheiben an den Agglomerationsrändern erkannt und plant, zunehmend die Vorortbahnhöfe zu fördern. In diesem Zusammenhang fordert der TCS, dass die Koordination zwischen den verschiedenen Programmen – Agglomerationsprogramme, STEP Nationalstrassen und den Ausbausritten der Bahninfrastruktur (Perspektive BAHN 2050) – weiter optimiert wird. Gegebenenfalls sind neue Anreize für die Agglomerationen zu schaffen, um die Massnahmen über alle Verkehrsträger hinweg besser abzustimmen.

Neubeurteilung der Projekte zugunsten des motorisierten Individualverkehrs (MIV)

Der Verpflichtungskredit wird über die Massnahmenkategorien öffentlicher Verkehr (27 Prozent), motorisierter Individualverkehr (26 Prozent), Fuss- und Veloverkehr (37 Prozent) sowie Verkehrsdrehscheiben (10 Prozent) aufgeteilt. Gemäss Vernehmlassungsunterlagen wird im Vergleich zu den Agglomerationsprogrammen der dritten Generation ein deutlich höherer Anteil in den Fuss- und Veloverkehr (+10 Prozentpunkte) investiert. Anteilsmässig weniger Mittel fließen in den öffentlichen Verkehr (-8 Prozentpunkte). Beim motorisierten Individualverkehr (-2 Prozentpunkte) sowie bei den Verkehrsdrehscheiben (± 0 Prozentpunkte) bleibt der Anteil etwa stabil.

Der TCS begrüsst die Investition in die Veloinfrastruktur, insbesondere mit Hinblick auf das per 1. Januar 2023 in Kraft tretende Veloweggesetz. Das neue Veloweggesetz soll die Grundsätze des 2018 vom Schweizer Stimmvolk angenommenen Verfassungsartikels umsetzen, dem Fahrrad Schub verleihen und das Velofahren sicherer machen. Und wie bereits ausgeführt erachtet der TCS auch die Unterstützung der Verkehrsdrehscheiben – mit den dargelegten Vorbehalten – als sinnvoll und zielführend.

Hingegen bemängelt der TCS die Behandlung und die Darstellung des MIV in den Agglomerationsprogrammen. Der MIV ist ein tragender Bestandteil unseres Mobilitätssystem und dieser Tatsache muss auch in den Agglomerationen und den Agglomerationsprogrammen Rechnung getragen werden. Die Agglomerationsprogramme dürfen nicht dazu dienen, den MIV aus den Agglomerationen zu vertreiben, sondern müssen dazu beitragen, diesen zu integrieren, sei es durch Verkehrsdrehscheiben, Umfahungsstrassen oder Entflechtung.

Ausser den Verkehrsdrehscheiben – und dort auch nur mit Abstrichen – ist in den Vernehmlassungsunterlagen hierfür nicht viel zu finden. Zwar soll der MIV gemäss diesen rund einen Viertel des Verpflichtungskredits erhalten. Bei genauerer Betrachtung ist jedoch die Hälfte davon für Verkehrsmanagement und

Strassengestaltungskonzepte vorgesehen. Offensichtlich geht es hier um Massnahmen, die den MIV unattraktiver machen sollen statt die Kapazitäten und den Verkehrsfluss zu verbessern. Weitere gelistete Projekte, wie zum Beispiel „BL: Fahrplanstabilität“, lassen an ihrem Nutzen für den MIV zweifeln. Somit dürfte die finanzielle Beteiligung zugunsten des MIV deutlich tiefer sein als ausgewiesen. Und das, obwohl die Agglomerationsprogramme vollständig mit Geldern aus dem MIV finanziert werden.

Der TCS befürwortet Anreize statt Hemmnisse und Verbote. Er fordert deshalb, Projekte zugunsten eines attraktiven und effizienten MIV (Kapazitätserhöhung, Verkehrsfluss) transparent und nachvollziehbar auszuweisen. Vor diesem Hintergrund fordert der TCS eine Neubeurteilung der Massnahmen (Prio A) für den MIV.

Massnahmen im Hinblick auf die Realisierung der Projekte

Neben den aktuellen Agglomerationsprogrammen informiert der Bundesrat im erläuternden Bericht auch über den Stand der Umsetzung der bisherigen drei Programmgenerationen. Insgesamt wurden seit 2010 Projekte für über 13 Milliarden Franken lanciert. Daran beteiligte sich der Bund mit 4,6 Milliarden Franken. Zudem hat er dringende Projekte mit 2,56 Milliarden Franken unterstützt.

Gleichzeitig hält der Bericht fest, dass gewisse Agglomerationen mit der Umsetzung der Massnahmen in Verzug sind. Im Schnitt wurde seit der ersten Generation 2010 erst ein Drittel der vom Parlament freigegebenen Mittel von den Agglomerationen abgerufen. Deshalb hat der Bundesrat die Fristen für den Baubeginn ab der vierten Generation auf 5 Jahre verkürzt (Verordnung zum Programm Agglomerationsverkehr PAVV). Dadurch sollen sich die Agglomerationen auf baureife und politisch breit abgestützte Projekte fokussieren.

Zwar hält der TCS die verkürzten Fristen zur beschleunigten Umsetzung grundsätzlich für begrüssenswert. Gerade für komplexe und kostenintensive Projekte reicht diese Massnahme jedoch kaum aus. Der TCS fordert den Bundesrat deshalb auf, einen Massnahmenplan zur Straffung der Prozesse zu entwickeln, mit denen Blockaden limitiert und die Realisierung beschleunigt werden kann.

Wir danken Ihnen, sehr geehrte Frau Bundespräsidentin, sehr geehrte Damen und Herren, für Ihre Kenntnisnahme und die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Touring Club Schweiz


Peter Gletschi
Zentralpräsident

Beilage: Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage

Beilage

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 (insbesondere Höhe des Bundesbeitrags) einverstanden?

Als seinerzeitiger Mitinitiant der Agglomerationsprogramme begrüsst der TCS das Ziel des Bundesrates, die Agglomerationen bei einem effizienteren und nachhaltigeren Gesamtverkehrs- und Siedlungssystem zu unterstützen. Er sieht jedoch bei gewissen Teilen Handlungsbedarf. So fordert der TCS Anpassungen bei der vorgesehenen Ausrichtung der Verkehrsdrehscheiben, eine Neubeurteilung der Projekte zugunsten des motorisierten Individualverkehrs sowie die Ausarbeitung von Massnahmen hinsichtlich der Realisierung (siehe Frage 2).

2. Gibt es Aspekte, die aus Ihrer Sicht zu wenig berücksichtigt wurden?

Die Verkehrsdrehscheiben sind aus Sicht des TCS räumlich zu stark auf die Agglomerationszentren (Bahnhöfe) ausgerichtet, statt das Potenzial an den Agglomerationsrändern zu nutzen. Mit Blick auf die Multimodalität sind zudem alle Verkehrsmittel, einschliesslich des MIV (Parkiermöglichkeiten und effiziente Anschlüsse), einzubeziehen. In diesem Zusammenhang ist die Koordination zwischen Agglomerationsprogrammen, STEP Nationalstrassen und den Ausbausritten der Bahninfrastruktur (Perspektive BAHN 2050) weiter zu optimieren. Gegebenenfalls sind neue Anreize für die Agglomerationen zu schaffen, um die Massnahmen über alle Verkehrsträger hinweg besser abzustimmen.

Wie im Begleitschreiben ausgeführt, bemängelt der TCS die Behandlung und die Darstellung des MIV in den Agglomerationsprogrammen. Er fordert deshalb, Projekte zugunsten eines attraktiven und effizienten MIV (Kapazitätserhöhung, Verkehrsfluss) transparent und nachvollziehbar auszuweisen. Vor diesem Hintergrund fordert der TCS zudem eine Neubeurteilung der Massnahmen (Prio A) für den MIV.

Betreffend der Umsetzung der Projekte begrüsst der TCS zwar, dass ab der vierten Generation kürzere Fristen für den Baubeginn gelten. Dadurch sollen sich die Agglomerationen auf baureife und politisch breit abgestützte Projekte fokussieren. Gerade für komplexe und kostenintensive Projekte reicht diese Massnahme jedoch kaum aus. Der TCS fordert den Bundesrat deshalb auf, einen Massnahmenplan zur Straffung der Prozesse zu entwickeln, mit denen Blockaden limitiert und die Realisierung beschleunigt werden kann.

Programm Agglomerationsverkehr der vierten Generation

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

Wie der Bundesrat ist der TCS der Ansicht, dass der Verkehrsdrehscheiben in der modernen Mobilität eine zentrale Rolle zukommt. Nicht nur lassen sich damit die verschiedenen Verkehrsmittel verknüpfen, sie tragen auch zur Vernetzung des städtischen und ländlichen Raumes dabei. Für ein attraktives und gut

funktionierendes Gesamtverkehrssystem bleibt es essentiell, dass die Anforderungen aller Verkehrsträger berücksichtigt werden – einschliesslich des MIV.

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)?

Siehe Frage 2.

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

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

Wie der Bundesrat befürwortet der TCS die Förderung der multimodalen Mobilität, also die optimale Nutzung und Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsmittel. Hingegen lehnt der TCS jegliche Massnahmen ab, die eine Erhöhung des Modalsplits zugunsten des öV und Langsamverkehrs durch eine Schlechterstellung des MIV bezwecken.

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?

Die „Verlängerung Glattalbahn“ der Agglomeration Zürich verbindet die Flughafenregion mit der Stadtbahn. Dabei umfasst sie zwei weitere Teilprojekte: eine Velohauptverbindung mit separatem Fussweg sowie den dringlichen Hochwasserschutz für Kloten und das Flughafenareal inkl. Bahnhof. Das Projekt ist somit ein gutes Beispiel für die optimierte Nutzung der verschiedenen Verkehrsmittel und die regionale Vernetzung. Es ist bedauerlich, dass für dieses Projekt keine Bundesbeteiligung vorgesehen ist.

Weitere Bemerkungen

9. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?