



Grünliberale Partei Schweiz
Monbijoustrasse 30, 3011 Bern

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
Bundesamt für Raumentwicklung
3003 Bern

Per E-Mail an: info@are.admin.ch

27. April 2018

Ihr Kontakt: Ahmet Kut, Geschäftsführer der Bundeshausfraktion, Tel. +41 31 311 33 03, E-Mail: schweiz@grunliberale.ch

Stellungnahme der Grünliberalen zum Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite für die Beiträge ab 2019 an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Vorlage und den Erläuternden Bericht zum Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite für die Beiträge ab 2019 an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr und nehmen dazu wie folgt Stellung:

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Der Bundesrat beantragt für die Bundesbeiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr (PAV) ab 2019 Verpflichtungskredite in Höhe von insgesamt rund 1.12 Milliarden Franken. Der Bund beteiligt sich auf diesem Weg an der Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturen in Städten und Agglomerationen. Konkret geht es um 32 Agglomerationsprogramme der sog. „dritten Generation“, deren Finanzierung neu mittels des Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds (NAF) sichergestellt wird.

Aus Sicht der Grünliberalen scheint die Vorlage in den Grundzügen sinnvoll und gut austariert zu sein. Es fehlen jedoch einige wesentliche A-Projekte (= Projekte, die im laufenden Agglomerationsprogramm ausgeführt werden sollen), insbesondere in der Region Genf, damit die ganze Schweiz vom Agglomerationsprogramm profitieren kann. Zu konkreten Projekten und Massnahmen nehmen die Grünliberalen unter Punkt 6 Stellung.

Es ist für die Grünliberalen klar, dass bei den (zusätzlichen) Projekten und Massnahmen die Finanzierung nicht ausser Acht gelassen werden darf. Die einzelnen Projekte sind jeweils auf Einsparungsmöglichkeiten hin zu prüfen und auch gegeneinander abzuwägen. Des Weiteren sind Projekte so zu priorisieren, damit mit minimalen Kosten eine maximale Kapazitätserweiterung erreicht werden kann. Demgegenüber sollte die Verschiebung von Projekten zur A-Liste, wie sie vorliegend verschiedentlich gefordert wird, insgesamt nicht mit Mehrausgaben verbunden sein.

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

Nach Ansicht der Grünliberalen werden die Aspekte «Park+Rail», «Bike+Rail», «Car-Sharing», «selbstfahrende Fahrzeuge» u.ä. viel zu wenig berücksichtigt. Sie werden aber in Zukunft immer wichtiger werden. Dieser Umstand sowie die allgemeine Entwicklung zur Zukunft der Mobilität werden in der Vorlage nur ungenügend weiterentwickelt.

Es fehlt ein gesamtheitliches Konzept, um schweizweit flächendeckende Park+Rail (P+R) Plätze mit einer hohen Zugdichte und idealer Verkehrslage anbieten zu können. Es gibt sehr grosse Unterschiede je nach Kanton und Region, was zu einem starken Ungleichgewicht führt. Je nachdem kann so der P+R-Benutzer von einer besseren oder einer wesentlich schlechteren Infrastruktur profitieren. Solche Ungleichgewichte sollten mit dem 3. Agglomerationsprogramm angegangen werden. Dies bedeutet jedoch ebenso, dass Standorte geschlossen oder umgenutzt werden müssen, wenn sie ein schlechtes Kosten-/Nutzenverhältnis mit sich bringen. Es werden zwar vereinzelte Anpassungen im aktuellen Vorschlag des Bundesrates angedacht, doch fehlt eine flächendeckende Gesamtschau.

Das Thema Car-Sharing wird faktisch ausgeklammert. Auch hier wäre eine schweizweite Gesamtschau nötig, damit die Infrastrukturbedürfnisse in diesem Bereich für ein nächstes Agglomerationsprogramm aufgezeigt werden könnten.

Zudem muss die Mitfinanzierung von kapazitätssteigernden Verkehrsinfrastrukturprojekten durch den Bund künftig an die Bedingung gebunden sein, dass auf kantonaler Ebene Massnahmen zur Reduktion des Verkehrswachstums/-aufkommens getroffen wurden (vgl. Postulat 17.4197 von NR Beat Flach «Intelligenz statt Beton! Mehr Effektivität im Verkehr durch die Verknüpfung von Infrastrukturausbau mit der Reduktion von Verkehrsspitzen»).

Wie bereits bei der Vernehmlassung zum Bahnausbauprogramm (Ausbauschnitt 2030/35) ist auch bei dieser Vorlage sicherzustellen, dass keine überdimensionierten Projekte realisiert werden, von denen nur wenige Bahn- (und Bus-)reisende profitieren.

Programm Agglomerationsverkehr der dritten Generation

3. Haben Sie Bemerkungen zur dargelegten Ausgangslage?

Der erläuternde Bericht ist unübersichtlich verfasst. Es fällt daher schwer, dazu fundiert Stellung zu nehmen. Zudem fokussiert der Bericht nicht auf die zu realisierenden Projekte, sondern vielmehr auf die vorhergehenden Programme und welches der entsprechenden Programme in welchem Ausmass erfolgreich war.

4. Sind Sie mit dem Vorgehen der Prüfung der Agglomerationsprogramme des Programms Agglomerationsverkehr der dritten Generation einverstanden? Falls nein, wo sehen Sie Anpassungsbedarf?

Da die Vorlage generell zu technisch ausgestaltet und zu wenig auf die einzelnen Projekte fokussiert ist, sind spezifische Aussagen zur Prüfung der Projekte nicht möglich.

Antrag: Als weiteres Kriterium bei der Prüfung der Agglomerationsprogramme sollte gelten, dass auf kantonaler Ebene Massnahmen zur Reduktion des Verkehrswachstums/-aufkommens getroffen werden (siehe oben Punkt 2).

5. Sind Sie mit den Ergebnissen der Bundesprüfung einverstanden? Falls nein, wo sehen Sie Anpassungsbedarf?

Mehrheitlich ja, zu konkreten Projekten nehmen die Grünliberalen unter Punkt 6 Stellung.

6. Haben Sie Bemerkungen zu einzelnen Agglomerationsprogrammen bzw. zu einzelnen Massnahmen? (Nach Regionen sortiert)

Region Genf:

Es ist nicht nachvollziehbar, wieso der Grossteil der Ausbaumassnahmen im Raum Genf nur der Massnahmenliste der Kategorie B zugewiesen werden soll (= werden voraussichtlich erst in der vierten Generation vom Bund mitfinanziert, d.h. erst ab 2023), obwohl ein grosser Nachholbedarf auf Grund der mangelnden Strassen- und Tramkapazitäten besteht. So weist die Stadt Genf schweizweit am meisten Stautunden auf, was unbedingt verbessert werden muss. Nur mit geeigneten Verkehrsmanagement und allfälligen Ausbauprojekten können sowohl Trams ausgebaut als auch Busse mit geeigneten Busspuren beschleunigt werden. Im vorliegenden Projektvorschlag wird jedoch die Kapazität gemäss den vorgeschlagenen A-Projekten nur marginal ausgebaut. Dieses Anliegen muss noch weiterentwickelt und mit entsprechenden A-Projekten ergänzt werden.

Region Zürich-Glattal:

Es existieren mehrere Projekte (mit Etappierungen), welche in der Region Zürich-Glattal das Hochschulgebiet besser erschliessen sollen. Die vorgeschlagenen Projekte dienen der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr sowie dem Fuss- und Veloverkehr. Sowohl die erste als auch die zweite Etappe dieser Projekte figurieren auf der Liste der B-Projekte. Um eine optimale Erschliessung des Zürcher Hochschulstandorts im Glattal zu garantieren, ist es aus Sicht der Grünliberalen angezeigt, die jeweils ersten Etappen als A-Projekte zu realisieren. So könnte im Sinne einer pragmatischen Lösung eine erste Etappe realisiert werden, während die weiteren Etappenschritte im nächsten Agglomerationsprogramm umgesetzt würden. Die zweiten Etappen der Projekte verbleiben entsprechend in der B-Liste.

Im **Raum Schwyz** ist nicht ersichtlich, wieso der Ausbau der Bushaltestellen (2. Etappe) trotz kleiner Kostenfolge nur in den B-Massnahmen aufgeführt ist. Dieser hätte einen grossen Zusatznutzen für die Bevölkerung.

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und die Prüfung unserer Anmerkungen und Vorschläge.

Bei Fragen dazu stehen Ihnen die Unterzeichnenden gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen

Jürg Grossen
Parteipräsident

Ahmet Kut
Geschäftsführer der Bundeshausfraktion