



Sozialdemokratische Partei der Schweiz / Parti Socialiste Suisse
Zentralsekretariat / Secrétariat central
Spitalgasse 34, 3011 Bern
Postfach / Case postale, 3001 Bern
Tel. 031 329 69 69 / www.spschweiz.ch / www.pssuisse.ch

Bundesamt für Raumplanung ARE
Sektion Verkehrspolitik
3003 Bern

Bern, 29. Oktober 2013

Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr: Vernehmlassungsantwort SP Schweiz

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Leuthard
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme, die wir gerne wahrnehmen.

1. Einleitende Bemerkungen

- **Die SP Schweiz unterstützt die Freigabe für die in der A-Liste (zwischen 2015 und 2018 bau- und finanzreif) ausgewiesenen Massnahmen der 2. Generation.** Grundlage sind die von den Träger-schaften eingereichten Agglomerationsprogramme. Die Mitfinanzierung des Bundes sieht 1,56 Milliarden Franken vor, der Beitrag von Kantonen, Städten und Gemeinden beläuft sich demnach auf rund 2,67 Milliarden Franken.
- Die Bundesbeiträge werden hauptsächlich in den fünf grössten Agglomerationen Zürich (Glattal und Limmattal), Basel, Genf, Bern und Lausanne–Morges eingesetzt. Investitionen in Schienen-massnahmen und Trams machen den Hauptanteil aus.
- Finanziert werden diese Massnahmen aus dem Infrastrukturfonds. Dieser stellt während 20 Jah-ren 20,8 Milliarden Franken für folgende Bereiche bereit: Fertigstellung Nationalstrassennetz: 8,5 Milliarden; Engpassbeseitigung Nationalstrassennetz: 5,5 Milliarden; **Verbesserung der Verkehrs-infrastrukturen in Städten und Agglomerationen: 6 Milliarden**; Beiträge an die Substanzerhal-tung der Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen: 0,8 Milliarden.
- **Für uns war und ist klar, dass Lösungen im Verkehrsbereich nachhaltig sein müssen und zur Steigerung der Lebensqualität und zur Vorsorge im Gesundheitsbereich beitragen müssen. Die SP hat deshalb innerhalb des Infrastrukturfonds der Finanzierung der Agglomerationspro-gramme stets die höchste Priorität beigemessen. Deren Schwerpunkte liegen beim öffentlichen Verkehr sowie beim Fuss- und Veloverkehr.** Damit werden Fortschritte bei Verkehrsqualität und -sicherheit, Raumentwicklung und Umweltqualität, bei der Siedlungsentwicklung nach innen so-wie bei der Standortattraktivität erzielt.

Wir halten aber mit Nachdruck fest: Es braucht ein über die mit dieser Vorlage vorgeschlagenen Massnahmen hinausgehendes Finanzierungssystem, das die Agglomerationsprogramme langfristig, das

heisst über 2028 hinaus, und in ausreichendem Mass, sicherstellt. Eine zweite Röhre am Gotthard werden wir nur schon deswegen - falls notwendig auch mit dem Referendum – bekämpfen, da die Mittel, die für den Bau und nachfolgenden Unterhalt einer unnötigen zweiten Röhre verwendet würden, in den Agglomerationen fehlen werden.

In Bezug auf das Verhältnis der Agglomerationsprogramme zur so genannten Engpassbeseitigung halten wir folgendes fest: In den Vernehmlassungsunterlagen wird von einer Abstimmung der beiden Vorlagen gesprochen. Eine solche trifft höchstens im engen lokalen Bereich, nicht auf der Ebene der generellen Verkehrspolitik zu. Mit anderen Worten: Die beiden Vorlagen konkurrenzieren sich gegenseitig. Für die Umsetzung einer verantwortungsbewussten Verkehrspolitik muss dieser Widerspruch beseitigt werden und **wir plädieren für eine eindeutige Priorisierung der Agglomerationsprogramme.**

2. Weitere Bemerkungen

Der Handlungsbedarf in den Städten und Agglomerationen ist gross

- Rund drei Viertel der in der Schweiz wohnhaften Menschen leben in Städten oder Agglomerationen. 80 Prozent der Arbeitsplätze befinden sich in städtischen Gebieten. Auch 85 bis 90 Prozent der Staus entstehen in den Agglomerationen. Die Verkehrsprobleme in den Städten und Agglomerationen haben direkte Auswirkungen auf die übergeordneten Netze und damit auf das Verkehrssystem des ganzen Landes. Diese Situation dürfte sich künftig noch akzentuieren. Die Szenarien zur Bevölkerungsentwicklung 2010-2035 des BFS gehen von einer noch stärkeren Konzentration der Einwohnerentwicklung in den Agglomerationen aus, als bisher angenommen wurde.
- Dazu kommt: Rund ein Drittel der Bevölkerung kann oder darf kein Motorfahrzeug führen und ist deshalb auf den Fuss- und Veloverkehr sowie den öffentlichen Verkehr angewiesen. Mit Blick auf die demografische Entwicklung verstärkt sich das Bedürfnis nach sicheren und attraktiven Fuss- und Veloverkehrsnetzen noch zusätzlich.
- Das Programm Agglomerationsverkehr hat zahlreiche positive Auswirkungen auf die Siedlungen und die Umwelt, insbesondere auf die Luftqualität, das Klima, Landschaften, Lebensräume und Gewässer, die Beanspruchung von Flächen sowie die Lebensqualität und die Gesundheit. Die dank der Stärkung des öV und des Fuss- und Veloverkehrs verbundene Verschiebung des Modal-Splits führt zu einer Verminderung der klimawirksamen Gase und zu mehr Verkehrssicherheit.

Es braucht ein Finanzierungssystem, das den Bedarf langfristig deckt

- Die für die Finanzierung des Agglomerationsverkehrs vorgesehenen Mittel aus der Spezialfinanzierung Strassenverkehr sind gemäss Bundesverfassung unbefristet. Der NFA regelt Aufgaben und Kriterien und sieht vor, dass der Bund 30-40 Millionen Franken jährlich für die Finanzierung des Agglomerationsverkehrs aufwendet. Das Infrastrukturfondsgesetz erhöht diese Mittel befristet während 20 Jahren auf 300 Millionen Franken pro Jahr. **Das heisst, ab 2028 stehen erneut nur noch 30-40 Millionen Franken pro Jahr zur Verfügung.**
- 41 Agglomerationsprogramme der 2. Generation wurden dem ARE bis Ende Juni 2012 zur Prüfung eingereicht. Bereits die Investitionskosten von Massnahmen der 1. und 2. Priorität (A und B), die für 2015 beziehungsweise 2019 vorgesehen sind, belaufen sich auf rund 20 Milliarden Franken. Massnahmen mit guter oder sehr guter Wirksamkeit, die die Bau- und Finanzreife ab 2019 erreichen, und Massnahmen mit noch nicht optimaler Wirksamkeit würden beinahe 1,4 Milliarden kosten und übersteigen den Verpflichtungskredit für die Mittelfreigabe für Projekte der 3. Generation, für die noch etwas über 373 Millionen zur Verfügung stehen.
- **Die Annahme, dass sich mit der Unterstützung der dringlichen Projekte die Bundesunterstützung wieder auf jährlich 30 – 40 Millionen Franken reduzieren lässt, hat sich demnach als nicht zutreffend erwiesen,** auch wenn mit Inkrafttreten von FABI die *eisenbahnseitigen* Massnahmen der Agglomerationsprogramme über den BIF finanziert werden.

- **Für eine langfristige, nachhaltige Mitfinanzierung des Agglomerationsverkehrs ist deshalb die Bereitstellung bzw. eine Verstetigung zusätzlicher Mittel unabdingbar.** Der Bundesrat will die Finanzierung von Schiene und Strasse vereinheitlichen und schlägt vor, für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr einen unbefristeten Fonds (NAF) zu schaffen. Die SP wird sich dafür einsetzen, dass dem Agglomerationsverkehr im Rahmen dieser Diskussion der entsprechende Platz zukommt.

Der besonderen Situation länderübergreifender Projekte ist Rechnung zu tragen

- Länderübergreifende Projekte oder Projekte im Ausland, deren Nutzen direkt im in der Schweiz gelegenen Kern der Agglomeration anfällt, wurden fast allesamt zurückgestuft bzw. gestrichen. Bei der Beurteilung der Agglomerationsprogramme sollte aber u.E. berücksichtigt werden, dass Grenzregionen vor besonderen Herausforderungen stehen. Der Komplexität, die mit der Erarbeitung solcher Projekte verbunden ist, sollte Rechnung getragen werden.
- Die Tatsache, dass internationale Personen- und Gütertransporte betroffen sind, macht deutlich, dass der Aufwand für ein gemeinsam getragenes Projekt gross ist, aber auch der Nutzen ist gross. Die Situation der Agglomeration Basel, in der vier Kantone und drei Länder (mit unterschiedlichen politischen und planerischen Kulturen) zusammenkommen, macht dies exemplarisch deutlich. Wir erachten es als wichtig, dass die Ergebnisse der Bemühungen der trinationalen Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel, eine gemeinsame Position zu erarbeiten, genügend Gewicht erhalten.

Sorgfältige Evaluation der Erfahrungen mit der 1. Generation

- Für das Programm Agglomerationsverkehr der 1. Generation wurden etwas über 1,5 Milliarden Franken freigegeben und 26 Leistungsvereinbarungen abgeschlossen. Die damit gemachten Erfahrungen sollen dazu genutzt werden, die Programmfinanzierung zwischen Bund, Kantonen, Agglomerationen, Städten und Gemeinden künftig optimaler auszugestalten, um eine rasche und effiziente Umsetzung gewährleisten zu können.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Mit freundlichen Grüssen
SP Schweiz



Christian Levrat
Präsident SP Schweiz



Chantal Gahlinger
Politische Fachsekretärin SP Schweiz