



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

Versand ausschliesslich per E-Mail an:
info@are.admin.ch

13. September 2022

Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr: Stellungnahme economie suisse

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 10. Juni 2022 haben Sie uns aufgefordert, zur vierten Generation des Programms Agglomerationsverkehr (PAV) Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen für diese Möglichkeit.

economie suisse vertritt als Dachverband der Schweizer Wirtschaft rund 100'000 Unternehmen jeglicher Grösse mit insgesamt zwei Millionen Beschäftigten im Inland. Unser Mitgliederkreis umfasst 100 Branchenverbände, 20 Handelskammern und zahlreiche Einzelunternehmen. Sämtliche unserer Mitglieder sind auf verlässliche und leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturen angewiesen. Diese stellen für den Standort Schweiz einen zentralen Erfolgsfaktor dar. Den Agglomerationen kommt dabei eine Schlüsselrolle zu – sie sind das Zentrum der wirtschaftlichen Tätigkeit sowie Ausgangspunkt und Ziel eines Grossteils des Verkehrsaufkommens.

In diesem Sinne begrüssen wir die grundlegende Stossrichtung der Vorlage. Anhaltende Investitionen in das Gesamtverkehrssystem sind unverzichtbar, gerade in den Agglomerationen wo der Nutzungsdruck besonders stark zunimmt. Die Ko-Finanzierung durch den Bund im Rahmen der etablierten Regeln des PAV erachten wir weiterhin als zielführend. Trotz dieser zustimmenden Haltung bestehen aus Sicht der Wirtschaft drei wesentliche Vorbehalte gegenüber der Vernehmlassungsvorlage:

1. Sollten im PAV generell alle Verkehrsträger angemessen berücksichtigt werden. Der Bund unterstützt tendenziell Projekte, die einen Fokus auf den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr legen. Gerade für die Güterversorgung ist jedoch auch ein intakter Individualverkehr auf der Strasse entscheidend.
2. Trotz Verbesserungen gegenüber den vorherigen Generationen nimmt der Güterverkehr im PAV insgesamt eine untergeordnete Rolle ein. Im Hinblick auf die zunehmende Bedeutung von zentrumsnahen Logistikflächen und City-Logistikkonzepten sollten Bund und Kantone diesem Thema mehr Beachtung schenken.

3. Der Bund spricht im Rahmen des PAV jeweils grosszügige Mittel, diese werden jedoch nur mit Verzögerung abgerufen. Hier sollten Vorkehrungen geschaffen werden, damit die wichtigen NAF-Gelder nicht über Jahrzehnte brachliegen.

Weitere Ausführungen zu diesen Punkten finden Sie nachfolgend sowie im beiliegenden Fragebogen.

1. «Level playing field» für alle Verkehrsträger

Der private, individuelle Verkehr auf der Strasse (sei es motorisiert oder Langsamverkehr) nimmt insbesondere auf der ersten und letzten Meile eine wichtige Rolle ein. Der öffentliche Verkehr erfüllt seine Funktion im «Hauptlauf» als Massentransportmittel mit hoher Kapazität am besten. Die Agglomerationsprogramme müssen dafür sorgen, dass auch die Strasse (die nach wie vor den grössten Teil des Verkehrsaufkommens bewältigt) über ausreichende Infrastrukturkapazitäten verfügt. Ebenso sollten die Übergänge zwischen den unterschiedlichen Verkehrslösungen möglichst reibungslos funktionieren und der Verkehrsfluss sichergestellt sein. Dazu gehören insbesondere auch bessere Schnittstellen zum übergeordneten Netz. Beispielsweise müsste das Zusammenspiel von Strassen in den Agglomerationen und dem Nationalstrassennetz durch mehr Umfahrungs- und Tangentialstrassen verbessert werden. Letztlich geht es darum, nicht einseitige Maximallösungen zu suchen, sondern ein Umfeld zu schaffen, indem alle Verkehrsträger ihre Stärken einbringen können und sich so eine optimale, aufeinander abgestimmte Aufgabenteilung ergibt.

2. Rolle des Güterverkehrs weiter stärken

Im Güterverkehr ist die Ver- und Entsorgung der Innenstädte und Ortskerne besonders abhängig von intakten Strasseninfrastrukturen. Nicht nur die zeitkritische, kleinteilige Endkundenlogistik benötigt ausreichenden Zugang zu dicht besiedelten Gebieten, sondern auch Gewerbebetriebe aus dem Dienstleistungsbereich oder Detailhandelsbetriebe. Eine reibungslose Versorgung ist ein zentraler Standortfaktor und macht es überhaupt erst möglich, dass die Wege in den Ortszentren kurz bleiben und eine Verdichtung stattfinden kann. Neben der Feinverteilung spielen die Schnittstellen zum Hauptlauf zwischen den Zentren eine wichtige Rolle. City-Logistikkonzepte mit möglichst zentrumsnahem Umschlag werden hier bekanntlich immer bedeutender. Dennoch ist von solchen Konzepten im Programm Agglomerationsverkehr bisher wenig zu spüren. Der Bund könnte hier mehr Anreize schaffen, damit solche Konzepte angegangen werden, bspw. durch die Verpflichtung zur frühzeitigen Sicherung von geeigneten Flächen. Ein verbindlicher Einbezug lokaler Wirtschafts- und Gewerbeakteure bei der Planung in den Kantonen würde ebenfalls helfen. Die Totalrevision der RPAV und PAVV haben die Rolle des Güterverkehrs in den Planungen der Kantone und der Auswahl des Bundes zuletzt verbessert, trotzdem besteht hier noch viel Luft nach oben.

3. Abruf der gesprochenen Bundesbeiträge beschleunigen

Wie der erläuternde Bericht zur Vernehmlassungsvorlage ausführlich darlegt, werden die vom Parlament genehmigten Mittel für die Agglomerationsprogramme nur schleppend eingesetzt. Von der ersten Generation, die immerhin vor über zehn Jahren von der Bundesversammlung verabschiedet wurde, sind bis heute nur knapp zwei Drittel eingesetzt worden. Das entspricht einem dreistelligen Mio.-Betrag an NAF-Geldern, die über ein Jahrzehnt blockiert sind. Angesichts der unsicheren einnahmenseitigen Entwicklung des NAF halten wir dies für problematisch. Zwar dürften auch hier die revidierten RPAV und PAVV Abhilfe schaffen. Dennoch möchten wir anregen, den Kantonen richtige Anreize zu geben. Eine fünfte Generation von Agglomerationsprogrammen sollte unter den Vorbehalt gestellt werden, dass der «Rückstau» zumindest teilweise abgebaut wird.

Seite 3

Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr: Stellungnahme economiesuisse

Herzlichen Dank für die Berücksichtigung unserer Argumente.

Gerne stehen wir bei Bedarf zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

economiesuisse

Alexander Keberle
Mitglied der Geschäftsleitung,
Leiter Infrastruktur, Energie & Umwelt

Lukas Federer
Projektleiter Infrastruktur, Energie & Umwelt

- Beilage erwähnt

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

*Economiesuisse – Verband der Schweizer Unternehmen
Hegibachstrasse 47
8032 Zürich*

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

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

Ja, wobei die Höhe der Beiträge unseres Erachtens an eine Grenze stossen. Die Kantone sollten die vorgeschlagenen und bereits gesprochenen Mittel zuerst anreizen, bevor eine allfällige fünfte Generation ins Auge gefasst wird.

2. Gibt es Aspekte, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden? Programm Agglomerationsverkehr der vierten Generation

Der Individualverkehr sollte grundsätzlich gleichgewichtet mit den anderen Verkehrsträgern berücksichtigt werden. Obwohl aus einer raumplanerischen Sicht flächeneffiziente Verkehrsmittel wie der öV oder Langsamverkehr im Vordergrund stehen, muss das Verkehrssystem auch andere Anforderungen erfüllen (insb. Verlässlichkeit, Leistungsfähigkeit). In dieser Hinsicht sind intakte Strasseninfrastrukturen in und um die Agglomerationen auch für die Güterversorgung sehr wichtig.

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

Grundsätzlich sind wir einverstanden, dass es mehr Anstrengungen zur Bewältigung des wachsenden Verkehrsaufkommens braucht, mehr und bessere Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern und dass die Funktionalität des Systems auch von einem hohen Anteil flächeneffizienter Verkehrsmittel profitiert. Was hingegen fehlt ist eine Würdigung der Rolle des Individualverkehrs, der auch im Agglomerationsverkehr der Zukunft seine Rolle haben muss.

Darüber hinaus fehlt neben den einschlägigen Strategien und Konzepten des Bundes der Hinweis auf die Bedeutung eines funktionierenden Verkehrssystems für die wirtschaftliche Standortattraktivität. In diesem Zusammenhang fehlt auch ein prominenter Bezug zum Thema Güterverkehr.

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?

Wie bereits in unseren Stellungnahmen zur dritten Generation der Agglomerationsprogramme und zur Revision der RPAV / PAVV betont, befürworten wir einen stärkeren Einbezug der lokalen und regionalen Wirtschaftsakteure bei der Konzeption der Programme durch die Kantone und Gemeinden. Ebenso sollte die Wirksamkeit der eingegebenen Programme auch hinsichtlich der

wirtschaftlichen Auswirkungen bewertet werden. Für die wirtschaftliche Entwicklung besonders förderliche Programme sollten einen höheren Stellenwert erhalten.

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

Keine Bemerkungen.

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

Wie im erläuternden Bericht dargelegt wird, werden die finanziellen Beiträge bisher nicht konsequent ausgeschöpft. Selbst Gelder aus der ersten Generation der Agglomerationsprogramme, die vor zwölf Jahren gesprochen wurden, wurden nur knapp zu zwei Dritteln bezogen. Damit nicht Mittel aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds über Jahre oder Jahrzehnte blockiert werden und die Kantone «auf Vorrat» Agglomerationsprogramme einreichen, regen wir dringend an, keine weiteren Mittel vorzusehen, bis der «Rückstau» zumindest teilweise abgebaut wird. Es geht hierbei letztlich um eine Anreizkorrektur.

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

Keine Bemerkungen.

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

Keine Bemerkungen.

**9. Haben Sie weitere Bemerkungen Sie zur Vernehmlassungsvorlage?
Bitte strukturieren Sie Ihre Stellungnahme zur Vernehmlassungsvorlage gemäss diesem Fragenkatalog. Besten Dank.**

Keine Bemerkungen.