

8. September 2022

Ihr Kontakt: Noëmi Emmenegger, Geschäftsführerin der Bundeshausfraktion, Tel. +41 31 311 33 03, E-Mail: [schweiz@grunliberale.ch](mailto:schweiz@grunliberale.ch)

## Stellungnahme der Grünliberalen zum Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Nachfolgend übermitteln wir Ihnen die Position der Grünliberalen Partei Schweiz zur laufenden Vernehmlassung zum Verpflichtungskredit ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr.

### Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

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

Ja, die Grünliberalen sind allgemein mit der Höhe des Bundesbeitrags sowie dem Inhalt der Vorlage einverstanden. Wir begrüssen grundsätzlich die Vorlage für den Verpflichtungskredit für die 4. Generation der Agglomerationsprogramme. Die geförderten Projekte tragen zu einer besseren Vernetzung bei, erhöhen die Verkehrssicherheit und sorgen dafür, dass die Umwelt weniger belastet wird.

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

Die Auswahl der unterstützten Projekte ist geografisch sehr breit. Sie entspricht den gesetzlichen Vorgaben. Wir könnten uns jedoch eine Schärfung der Zielsetzung und entsprechend der Unterstützung von Projekten vorstellen, damit diese der jeweiligen Zielsetzung besser entsprechen.

Wir möchten zudem darauf hinweisen, dass bzgl. Infrastrukturen für den Veloverkehr eine Ungleichbehandlung herrscht zwischen den Agglomerationsräumen und anderen Räumen. Velowege können in den Agglomerationen über die Agglomerationsprogramme durch den Bund mitfinanziert werden. Hingegen werden sie ausserhalb des Agglomerationsperimeters durch den Bund nicht mitfinanziert. Bei der Weiterentwicklung der Strassenfinanzierung muss diese Anschauung berücksichtigt werden.

Wie bereits mehrfach dargelegt ist es für die Grünliberalen zudem unabdingbar, dass die Mitfinanzierung von kapazitätssteigernden Verkehrsinfrastrukturprojekten in den Agglomerationen durch den Bund an die Bedingung gebunden sein muss, dass auf kantonaler und kommunaler Ebene konkrete Massnahmen zur Reduktion des Verkehrsaufkommen getroffen werden.

Für die glp Schweiz sind es folglich hauptsächlich vier Elemente, welche in dieser Vorlage mehr zur Geltung kommen sollten:

- Wir wünschen, dass in allen Kantonen und in allen Städten und Agglomerationen in den kommenden 10 Jahren ein gutes, funktionales Velowegnetz (und allgemein für den Langsamverkehr) entwickelt wird;
- Das Umsteigen vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr soll mittels «Park & Rail» gefördert und verbessert werden. Die Benutzer der individuellen Mobilität sollen dazu animiert werden, die öffentlichen Verkehrsmittel dank genügend grosse Parkplätze, attraktiven Parkgebühren und gut erschlossenen, mit ausreichendem Takt versehenem öffentlichen Verkehrsmitteln zu benutzen. Also: mehr Parkplätze an Bahnhöfen, um den Umstieg zu begünstigen;
- Der Bund soll neuartige Konzepte wie «shared mobility» vermehrt unterstützen, damit die KMU und die Privatwirtschaft mittels moderner Applikationen und guten Angeboten die

Verkehrsdichte verringern, ohne an Flexibilität einzubüssen (Autos besser ausgelastet, weniger «ein-Personen-Autos» zur Hauptverkehrszeit).

- Für den Erhalt von Bundesgeldern in Agglomerationsprojekten müssen die Kantone und Gemeinden Massnahmen treffen, die eine Reduktion des Verkehrsaufkommens zur Folge haben, wie bspw. die Verschiebung von Arbeits- und Unterrichtszeiten, die Förderung von Home-Office sowie einer Raumplanung, die Wohn- und Arbeitsplätze nahe beieinander ermöglicht.

## Programm Agglomerationsverkehr der vierten Generation

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

Nein

### 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?

Die glp Schweiz begrüsst grundsätzlich diese Vorlage. Wir sind jedoch erstaunt, dass man im Rahmen der Agglomerationsprogramme der 4. Generation das Gesamtprojekt Glattalbahnhof-Verlängerung vorerst nicht mitfinanzieren wird. Dieses Projekt ist für die Flughafenregion und den gesamten Kanton Zürich von grosser Wichtigkeit. Wegen den steigenden Mobilitätsbedürfnissen kommt das Glattal mit seinem Verkehrssystem an seine Grenzen.

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

Nein.

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

Nein.

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

Nein.

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

Die vergangenen Monate haben, bedingt durch Klimawandel und Pandemie, den Veloverkehr in einer noch nie dagewesenen Art verändert. Dieser Prozess ist noch in vollem Gang. Den neusten Gegebenheiten ist beim Bau bzw. der Unterstützung von Velo- und intelligenten Strassenprojekten Rechnung zu tragen.

Der Veloverkehr hat sich innert kurzer Zeit weiterentwickelt. Die Annahme, dass es sich bei Velofahrenden um eine homogene Gruppe mit einer Geschwindigkeit von 10 bis 20 km/h handelt, ist überholt. Schnelle Velofahrende fahren auch ohne Motorunterstützung 25 bis 30 km/h. E-Bikes erbringen je nach Klasse 25 bis 45 km/h. Diesem Umstand und dem gewünschten Wachstum des Veloverkehrs gilt es Rechnung zu tragen, um Fehlinvestitionen oder mangelnde Akzeptanz zu verhindern.

Viele der hier aufgelisteten Projekte wurden in ihren Grundzügen vor dem E-Bike-Boom geplant. Berücksichtigt wurden weder die möglichen Geschwindigkeiten, noch die zu erwartende Verkehrsmenge. Was, wenn dereinst gleichviele Velos wie Autos verkehren?

So sollte beim Bau von Velorouten auf fahrbare Kurvenradien, Knotenlösungen, Rampen und Randsteinausbildungen und vor Haltepunkten auf genügend Stauraum geachtet werden. Ebenso ist Überholen zu ermöglichen auch bei wartenden Linksabbiegern. Die grossen Geschwindigkeitsunterschiede zwischen Fussgängerinnen und Fussgängern und Velofahrenden sind für beide eine Gefahr. Demzufolge sollte zumindest innerorts von kombinierten Geh-Radweg-Lösungen abgesehen werden.

Eine Alternative sind Veloschnellrouten, auf welchen der Mobilitätsvorteil von Velos effektiv ausgenutzt werden kann.

**Weitere Bemerkungen**

**9. Haben Sie weitere Bemerkungen Sie zur Vernehmlassungsvorlage?**

Nein.

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und die Prüfung unserer Anmerkungen. Bei Fragen stehen Ihnen die Unterzeichnenden sowie unsere zuständigen Fraktionsmitglieder, die Nationalrätinnen Barbara Schaffner und Katja Christ, gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen



Jürg Grossen  
Parteipräsident



Noëmi Emmenegger  
Geschäftsführerin der Bundeshausfraktion