



Grünliberale Partei Schweiz
Monbijoustrasse 30, 3011 Bern

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

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

15. Dezember 2020

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

Stellungnahme der Grünliberalen zum Sachplan Verkehr, Teil Programm

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für den Entwurf des Sachplans Verkehr, Teil Programm, und nehmen dazu wie folgt Stellung:

Allgemeine Beurteilung des Entwurfs

Die Analyse zeigt gut auf, dass das Verkehrswachstum in der Schweiz in der Vergangenheit überproportional stark war. Richtigerweise wird der Angebotsausbau als eine wesentliche Ursache identifiziert. Der zweite Hauptgrund, die massive direkte und indirekte Subventionierung des Verkehrs und die damit verbundenen, zu billigen, Preise, werden aber nur verklausuliert angesprochen. Dabei fördern diese künstlich tiefen Preise den zu beobachtenden Überkonsum bei der Mobilität, was bei der nachfrageorientierten Verkehrspolitik, wie sie in der Schweiz vorherrscht, den Angebotsausbau vorantreibt. Durch diese Wirkungslogik schafft auch die fortlaufende, teure Engpassbeseitigung ständig neue Engpässe und zerstört dabei gleichzeitig die bestehende Begrenzungswirkung. Damit nehmen die negativen Auswirkungen des Verkehrs in den dahinterliegenden Räumen zu.

Der vorliegende Entwurf enthält Ansätze, wie diesem Teufelskreis zukünftig begegnet werden soll. Diese sind aber nicht genügend. Folgende Grundsätze sind im ganzen Sachplan konsequent zu verankern:

- Sämtliche internen und **externen Kosten** sind den Verkehrsteilnehmer **verursachergerecht** aufzuerlegen. Anstatt indirekten, diffus wirkenden Subventionen, sollen soweit aus gesellschaftlichen oder wirtschaftlichen Gründen notwendig und sinnvoll gezielte Subventionen ausgereicht werden können. Dabei ist zu prüfen, wie weit diese objektorientiert ein Verkehrsangebot generell vergünstigen sollen oder subjektorientiert den Zugang von einzelnen Bevölkerungsgruppen oder Branchen erleichtert werden soll. Die notwendige Neuausrichtung der Finanzierung aufgrund der zu erwartenden Rückgänge bei der Mineralölsteuer sollte hierzu auch gleich zum Anlass genommen werden, die Verkehrsfinanzierung auf die oben erwähnten Grundsätze auszurichten.
- Im Zusammenspiel Raumplanung – Verkehrsplanung ist das **Primat der Raumplanung** zu verankern und die Verkehrsplanung soll zukünftig einen Beitrag an die Erfüllung der raumplanerischen Ziele gemäss den übergeordneten Entwicklungskonzepten leisten. In verschiedenen Raumentwicklungskonzepten wird die gewünschten räumlichen Entwicklungen festgelegt. Die Zuweisung zu Siedlungsgebiet resp. Bauzonen ist aber nach wie vor nachfrageorientiert. Mit dem Ausbau von Verkehrsinfrastrukturen und der damit erreichten verbesserten Erschliessungsqualität wird dabei genau diese Nachfrage erhöht.

- Vor dem Ausbau der Infrastrukturausbau sind nicht nur Massnahmen zur Erhöhung der Auslastung zu prüfen, sondern auch, ob mit anderen **Massnahmen Verkehr vermieden** werden kann («Intelligenz statt Beton»). Bezüglich der meisten Zielsetzungen dürfte die nicht gebaute Infrastruktur die nachhaltigste und wirtschaftlich günstigste Lösung sein.
- Zurecht wird im Zusammenhang mit neuen technischen Lösungen und der **Digitalisierung** vor möglichen Reboundeffekten gewarnt. Es ist anzunehmen, dass diese Entwicklungen den Zugang zur Mobilität erleichtern werden und zu einer besseren Auslastung führen dürften, was damit einem Angebotsausbau gleichkommt. Auch aus diesem Grund ist jeder weitere Infrastrukturausbau kritisch zu hinterfragen, da die reale Gefahr besteht, dass diese Ausbauten zukünftig zu **grossen Überkapazitäten** führen werden. Insbesondere ist auch zu berücksichtigen, dass knappe Kapazitäten auf den Verkehrsinfrastrukturen Innovationen und alternative Lösungen fördern. Dieser Aspekt sollte daher in der Beurteilung von Projekten ebenfalls berücksichtigt werden.
- Der Sachplan verweist im Text sowohl auf die Bodenstrategie als auch auf den Sachplan Fruchtfolgeflächen. Es fehlen die Strategie Biodiversität Schweiz mit der **ökologischen Infrastruktur und das Landschaftskonzept**, welche für die Planung, Bau und Unterhalt der Verkehrsinfrastrukturen ebenfalls zu berücksichtigen sind. Gleiches gilt für Klimaziel des Bundesrates bis **2050 Netto-Null** zu erreichen. Insbesondere bezüglich Luftfahrt und bei der grauen Energie der Infrastruktur ist dieses Ziel ungenügend abgebildet.
- Der Sachplan verweist einerseits auf den tiefen **Recyclinganteil** im Infrastrukturbau und andererseits auf eine sich abzeichnende Verknappung des Angebots an Hartgesteinen in der Schweiz. Als Massnahme wird der **Abbau von Hartgesteinen in Schutzgebieten** vorgezeichnet, wenn auch erst nach Ausschluss aller Standorte ausserhalb der Schutzgebiete. Grundsätzlich ist hier anzufügen, dass die negativen Umweltwirkungen der Transportwege von Hartgestein nur beschränkt von der Transportdistanz abhängen. Das verwendete Transportmittel ist entscheidender. Ein Bahntransport ist wesentlich ökologischer als ein Strassentransport, womit bei vergleichbarer negativer Umweltwirkungen per Bahn wesentlich längere Transportwege zurückgelegt werden können. Im Entwurf des Sachplans fehlen aber die beiden wichtigsten Massnahmen zur Sicherung der benötigten Ressourcen für den Verkehrsinfrastrukturbau. Der Recyclinganteil ist markant zu erhöhen. Dazu braucht es entsprechende Anpassungen bei den Vorschriften und Normen, ergänzt mit Unterstützung der Forschung und Entwicklung bei den entsprechenden Materialien. Zweitens braucht es eine klare Priorisierung bei der Zuteilung der mineralischen Rohstoffen zum Tiefbau. Im Hochbau ist weitgehend auf den Einsatz mineralischer Rohstoffe zu verzichten. Entsprechende Koordinationshinweise und Forderungen sind in den Sachplan aufzunehmen.

Am Entwurf positiv hervorzuheben ist die starke **Berücksichtigung der inter-/multimodalen Mobilität**. Der gesellschaftliche/wirtschaftliche Wandel, welcher verstärkt den Zugang zu einer Dienstleistung anstatt des Besitzes an einem Produkt ins Zentrum stellt, wird der inter-/multimodalen Mobilität einen grossen Schub verleihen. Dafür gute Voraussetzungen zu schaffen, auch baulich, ist wichtig.

Ebenfalls sehr positiv ist die Auseinandersetzung mit den **unterschiedlichen Raumtypen** und wie die Mobilität innerhalb und zwischen diesen Raumtypen erfolgen soll. Damit wurde eine gute Grundlage geschaffen, wie die Verkehrsplanung helfen kann, die Ziele der Raumentwicklungskonzepte zu erreichen. Jedoch ist auf die Forderung, die geplante Siedlungsentwicklung auf bereits bewilligte oder gebaute Infrastruktur auszurichten, zu verzichten. Viel eher ist der Bauverzicht bei bereits bewilligten Infrastrukturen resp. der Rückbau bestehender überdimensionierter Verkehrsinfrastrukturen zu prüfen, anstatt damit unerwünschte räumliche Entwicklungen zu rechtfertigen. Auch finanzpolitisch ist das sinnvoller. Verbesserungsvorschläge zu einzelnen Aspekten folgen weiter unten.

Gleich am Anfang des Entwurfs wird auf den **wachsenden Güterverkehr** hingewiesen. Die Einschätzung wird grundsätzlich geteilt, jedoch wird dieses Thema im Sachplan insgesamt eher knapp behandelt. Es wäre wünschenswert, wenn der Güterverkehr und wie damit umgegangen werden soll in der finalen Fassung mehr Gewicht erhalte.

Im Entwurf des Sachplans fehlen noch klarere Angaben zur **Ausgestaltung der Verkehrsinfrastrukturen**. In Abstimmung mit der geplanten ökologischen Infrastruktur sind klare Vorgaben zur Ausgestaltung bestehender und neuer Verkehrsinfrastrukturen. Für Stellen, an denen nicht auf Verkehrsinfrastrukturen verzichtet werden kann, sind klare Bau- und Unterhaltsstandards zu entwickeln, wie die Trennwirkung minimiert wird. Für Verkehrsinfrastrukturen innerhalb des Siedlungsgebietes sind Massnahmen zu definieren, wie mit der Multifunktionalität bezüglich Klima und Aufenthaltsqualität umzugehen ist.

Bemerkungen zu einzelnen Kapiteln

Kapitel 2.3

In diesem Kapitel werden verschiedene Herausforderungen im Zusammenhang mit der Umwelt aufgeführt, jedoch fehlen relevante Aspekte. Wie bereits oben erwähnt, fehlen die Strategie Biodiversität Schweiz und das Landschaftskonzept, deren Zielerreichung durch den Bau und Betrieb von Verkehrsinfrastrukturen erschwert wird. Ebenfalls nicht erwähnt wird, dass Immissionen aus Betrieb und Unterhalt der Verkehrsinfrastrukturen die Böden belastet.

Die Lärmemissionen beeinträchtigen auch die Erholungsfunktion. Damit werden für die Aufsuchung von ruhigen Gebieten für die Erholung längere Wege aus den Siedlungsgebieten notwendig. Diese Immissionen wirken also verkehrserzeugend. Auf dieses Problem sollte an dieser Stelle hingewiesen werden und insbesondere in den Agglomerationsgürteln, sollten ruhige Gebiete ausgeschieden werden, die möglichst weitgehend frei von Verkehrsinfrastrukturen sind und der Erholung dienen. Mit diesen Gebieten soll auch der steigende Erholungsdruck auf die Naturschutzgebiete reduziert werden.

Kapitel 2.4

Wie bereits einleitend erläutert, wird eine wesentlicher Teil der Verkehrsprobleme durch den Überkonsum aufgrund direkter und indirekter Subventionen verursacht. Dieses Problem muss zuerst gelöst werden, damit der allfällige Ausbau von Verkehrsinfrastrukturen auf den benötigten Bedarf und nicht auf den subventionierten Überkonsum abgestimmt ist.

Vor jedem Ausbau sind nicht nur mögliche Alternativen, sondern auch Massnahmen zur Verkehrsvermeidung zu prüfen. Jeder Ausbau verursacht weitere Umweltschäden und ist mit den direkten und indirekten Folgekosten auch eine finanzielle Belastung für zukünftige Generationen. Daher ist es wichtig, dass nur die zwingend benötigten Ausbauten realisiert werden.

In der Abstimmung zwischen Raum- und Verkehrsplanung braucht es keine Optimierung, sondern das klare Primat der Raumplanung. Die Erschliessungsqualität und die Erreichbarkeit ist auf die raumplanerische gewünschte Nutzungsdichte abzustimmen. Zusätzlich sollte auch die Regionalpolitik/Regiosuisse darauf abgestimmt werden, damit in allen Regionen ein gesundes Verhältnis zwischen Einwohnerinnen und Einwohner, Arbeitsplätzen und dem Service public.

Das Primat der Raumplanung bedeutet: Erschliessungsqualität/Erreichbarkeit auf die raumplanerisch gewünschte Nutzungsdichte abstimmen. Eine zu gute Erschliessung bzw. Erreichbarkeit erhöht die Nachfrage über das raumplanerische gewünschte Mass hinaus. Regionalpolitik/Regiosuisse sind ebenfalls darauf abstimmen. Es soll ein gesundes Verhältnis zwischen Bewohnern, Arbeitsplätzen und Service Public angestrebt werden.

Kapitel 3.1

Das Zielbild in Kapitel 3.1 wird begrüsst. Ebenfalls positiv beurteilt wird die auf die unterschiedlichen Raumtypen abgestimmten Ziele.

Kapitel 3.2

Die im Zielbild geforderte ökonomische Effizienz ist kritisch zu hinterfragen. Die direkten und insbesondere die vielen indirekten Subventionen im Verkehrsbereich führen zu Verzerrungen gegenüber anderen Zielen. Ebenso sind vor jedem Infrastrukturbau nicht nur Massnahmen zur Erhöhung der Auslastung zu prüfen, sondern auch Massnahmen zur Verkehrsvermeidung. Aufgrund des Primats der Raumplanung sind auch die raumplanerischen Ziele insgesamt höher zu gewichten.

Massnahmen im ÖV sollten primär auf einen Kapazitätsausbau und nicht auf Reisezeitverkürzung ausgerichtet werden.

Innerhalb der Agglomerationskerne

Der Satz «Tangential hat die Autobahn auch eine Bedeutung für den Agglomerationsverkehr. Der ÖV wird auf diesen tangentialen Verbindungen gestärkt.» sollte ersetzt werden durch «ÖV und Veloschnellwege (E-Bike) sind ausgebaut und übernehmen die Hauptlast im Tangentialverkehr.».

Innerhalb Agglomerationsgürtel

Der Satz «Der gebündelte MIV wird grossflächig gelenkt und unterstützt die Erschliessung der Nebenzentren.» sollte durch den Satz «Die Erschliessung der Nebenzentren erfolgt primär mit dem ÖV und sekundär über gebündelten und grossflächig gelenkten MIV. Durch die grossflächige Bündelung sind grössere Räume innerhalb der Agglomerationsgürtels frei von grossen Verkehrsinfrastrukturen und dienen als ruhige Naherholungsgebiete und zur Förderung der Biodiversität.» ersetzt werden.

Von einer bzw. in Richtung einer Agglomeration

In diesem Bereich fehlt generell der Verweis auf die Digitalisierung und die sich abzeichnende Aufweichung der Trennung zwischen ÖV und MIV. Es ist anzunehmen, dass dies nicht nur in der Mobilität zwischen den Agglomerationen eine Rolle spielen wird, sondern auch in Richtung einer Agglomeration relevant wird.

Zwischen Agglomerationskernen und den intermediären Siedlungsräumen

Der Satz «Punktueller Verbesserungen der Erschliessungsqualität werden gezielt vorgenommen und sorgfältig mit der Siedlungsentwicklung abgestimmt.» sollte durch den Satz «In Abstimmung mit der raumplanerisch gewünschten Siedlungsentwicklung können gezielt punktueller Verbesserung der Erschliessungsqualität vorgenommen werden.» ersetzt werden.

Zwischen den Kernen der grossen Agglomerationen

Folgender Satz ist wie folgt anzupassen: «Die Infrastruktur für die Verbindungen weisen eine hohe Kapazität auf und die Reisezeit im Gesamtverkehr wird womöglich beibehalten.» Weiter: «Der Fuss- und Veloverkehr dient in Abstimmung mit dem ÖV sowie den MIV-Parkieranlagen der kleinräumigen Feinverteilung. Das MIV-Parkierungsangebot ist hier allerdings nachrangig und soll in den Kernen gezielt abgebaut werden.»

Zwischen dem Kern Agglomeration und dem Gürtel einer anderen Agglomeration und Gürteln verschiedener Agglomerationen

Hier sollten ÖV Verbindungen zwischen den Nebenzentren der Agglomerationen als zweite Option neben der Verbindung über den Kern einer Agglomeration eingefügt werden.

Kapitel 4.1

Das gezielte Monitoring muss auch die Verkehrsentwicklung umfassen, insbesondere im Zusammenhang mit dem Überkonsum aufgrund der Angebotsentwicklung und der Subventionen. Bei den Planungen der Entwicklungsschwerpunkten ist ein Verkehrsmanagement vorzuschreiben.

A1

Die Richtpläne sollen bestehende STEP-Entscheide berücksichtigen, ansonsten sind die Raumentwicklungskonzepte ins Zentrum stellen. Die Verdichtung nach innen, der schonende Umgang mit Boden definieren den Rahmen. Es gilt das Primat der Raumplanung und nicht allfälliger Ausbauwünsche von Parlamentariern.

Kapitel 4.2

V3

Anpassung im folgenden Satz: «Die Infrastrukturen werden nicht systematisch nachfrageorientiert ausgebaut.»

Kapitel 4.3

U1

Bei der Verwendung von Sekundärrohstoffen für den Bau von Infrastrukturen, der Mehrfachnutzung und Bündelung von Infrastrukturen sind die Prüfaufträge durch klare Vorgaben zu ersetzen.

U2

Der Bundesrat hat Netto-Null 2050 beschlossen und diese Vorgabe ist für alle Verkehrsträger verbindlich zu verankern. Die Grünliberalen fordern Netto-Null bis 2040 (siehe Strategie Cool Down 2040). Die graue Energie der neugebauten Infrastrukturen ist in diese Betrachtung aufzunehmen.

U4

Externe Kosten sind vollumfänglich zu internalisieren. Gezielte Subventionen sind dort auszurichten, wo dies gesellschaftlich und wirtschaftlich notwendig und sinnvoll ist.

U5

Anstelle des Abbaus von Hartgesteinen in Schutzgebieten soll die Verwendung von Sekundärrohstoffen technisch möglich gemacht werden. Der Bund soll entsprechende Forschungs- und Entwicklungsvorhaben in Forschungseinrichtungen und Industrie unterstützen. Der Verbrauch von Hartgesteinen im Hochbau ist zu vermeiden.

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

Bei Fragen dazu stehen Ihnen die Unterzeichnenden sowie unser zuständige Fraktionsmitglieder, Nationalrätin Isabelle Chevalley und Nationalrat Martin Bäumle, gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Jürg Grossen
Parteipräsident



Ahmet Kut
Geschäftsführer der Bundeshausfraktion