

**Touring Club Suisse**

Ch. de Blandonnet 4
Case postale 820
1214 Vernier GE
politique@tcs.ch
www.politiquetcs.ch

Gérard Métrailler

Tel +41 58 827 27 21
Mobile +41 79 777 83 27
Fax +41 58 827 23 92
gerard.metrailler@tcs.ch

VORSCHAU AUF DIE FRÜHLINGSSESSION 2019

DER EIDGENÖSSISCHEN RÄTE

Kontakt**Gérard Métrailler**

Leiter Politik
058 827 27 21
gerard.metrailler@tcs.ch

Laura Salamin

Stellvertreterin Leiter Politik
058 827 27 18
laura.salamin@tcs.ch



Inhalt

NATIONALRAT 3

- 18.065 Geschäft des Bundesrates. Agglomerationsverkehr. Verpflichtungskredite für die Beiträge ab 2019 3
- 18.066 Geschäft des Bundesrates. Nationalstrassen 2020-2023, Ausbauschnitt 2019 für die Nationalstrassen und Verpflichtungskredit. Zahlungsrahmen 4
- 19.3000 Postulat Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen NR. Nicht fossilen Verkehrsträgern im Strassen-ÖV zum Durchbruch verhelfen 6

STÄNDERAT 7

- 18.4151 Motion Bischofsberger. Anpassung der Perimeter für die Agglomerationsprojekte.... 7



NATIONALRAT

18.065 Geschäft des Bundesrates. Agglomerationsverkehr. Verpflichtungskredite für die Beiträge ab 2019

Der Bundesrat beantragt, 1'344,75 Millionen Franken als Bundesbeitrag an Agglomerationsvorhaben dem Parlament, im Rahmen des Agglomerationsprogrammes freizugeben. Er will damit Bauprojekte von 32 Agglomerationen unterstützen, die Verkehr und Siedlung koordinieren und die verschiedene Verkehrsmittel besser aufeinander abstimmen.

Stellungnahme des TCS:

Unterstützung der Vorschläge der Mehrheit der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates

Der TCS unterstützt die Vorschläge der Mehrheit der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates (KVF-N), die eine Anzahl zusätzlicher Projekte in das Programm des Bundesrates eingliedern will (+145.06 mio).

Während der jetzigen Übergangszeit zwischen dem Infrastruktur-Fonds und dem NAF, ist es nach Ansicht des TCS möglich, die zusätzlichen Projekte, die von der Mehrheit der KVF-NR vorgeschlagen werden, zu unterstützen. Es gilt jedoch klarzustellen, dass für die nächsten Generationen die Investitionsspanne von 9 bis 12% der NAF-Ausgaben, welche in der MinVG festgelegt wird für die Mitfinanzierung der Agglomerationsverkehr, auch eingehalten wird.

Ferner verweist der TCS auf die allzu geringen Beiträge an den motorisierten Individualverkehr (20,1%) im Vergleich zu den Anteilen für den Öffentlichen Verkehr (36,1%) und den Langsamverkehr (26,2%). Mit einem so geringen Anteil und einem solchen Signal werden die Agglomerationen die notwendigen Investitionen für die Strassen, welche das Hauptstrassennetz mit dem Sekundärnetz verbinden (Anschlüsse, Umfahrungen, Transitachsen ...) und für die Schnittstellen zwischen den Verkehrsarten (P+R) nicht tätigen können.

Der TCS lehnt den im neuen Artikel 1a formulierten Minderheitsantrag klar ab, welcher örtliche Behörden zu erpressen sucht, indem Bundesbeiträge an eine gezielte Politik der Minderung des motorisierten Verkehrs und der Stosszeiten geknüpft werden.

Der TCS verweist in diesem Zusammenhang auf den Zwiespalt zwischen der Politik des Bundes, der die Leistungsfähigkeit der Nationalstrassen zu steigern sucht und jener der Städte, die in vielen Fällen Massnahmen zur Verkehrsbeschränkung auf ihrem Netz ergreifen, mittels Spurverengungen oder Höchstgeschwindigkeiten von 30 km/h auf Hauptverkehrsachsen. Dieser Zwiespalt setzt sich dann natürlich bei den Investitionen auf eidgenössischer Ebene und bei Kantonen und Gemeinden fort.

Der TCS legt abschliessend Wert auf die Feststellung, dass die Kriterien für die Auswahl der Projekte für Bundesbeiträge überdacht werden sollten, damit die Investitionen in Agglomerationsprogramme inskünftig dazu beitragen können, den Verkehrsfluss und die Kapazität der Strassen in den Agglomerationen zu verbessern. So sollten Transitachsen und Umfahrungen bevorzugt behandelt werden.



18.066 Geschäft des Bundesrates. Nationalstrassen 2020-2023, Ausbauschnitt 2019 für die Nationalstrassen und Verpflichtungskredit. Zahlungsrahmen

Vorhaben zum Ausbau der Nationalstrassen werden bis 2030 für rund 14,8 Milliarden Franken ausgeführt. Der Bundesrat will so den Verkehrsfluss auf dem Hauptnetz verbessern. Gemäss den Erwartungen des Bundes werden ohne Gegenmassnahmen fast 385 Kilometer oder fast 20 Prozent des Nationalstrassennetzes bis 2040 überlastet sein. Gegen 160 Kilometer werden täglich Staus oder Stockungen während zwei bis vier Stunden erfahren. Die grossen Städte und Agglomerationen werden am stärksten unter solchen Engpässen leiden. Um das Nationalstrassennetz leistungsfähig zu erhalten, sind gezielt Kapazitäts-Steigerungen erforderlich. Dafür hat der Bundesrat ein strategisches Entwicklungsprogramm für die Nationalstrassen (STEP) ausgearbeitet.

1. Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020-2023 für Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassungen

Ein Ausgabenplafond von 8,156 Milliarden Franken wird für Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassungen der Nationalstrassen für die Periode 2010-2023 beantragt.

Stellungnahme des TCS: Zustimmung zum Bundesrat

Der TCS unterstützt den Antrag des Bundesrates, der auch von der Finanzkommission und von der Mehrheit der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates angenommen wird.

Begründung: Die Schweiz bedarf einer hochwertigen Strasseninfrastruktur, nicht nur aus Attraktivitätsgründen und für die wirtschaftliche Entwicklung, aber auch aus Verkehrssicherheitsgründen. Der TCS unterstützt den vorgeschlagenen Ausgabendeckel; es muss investiert werden, um die Substanz des Strassennetzes auf dem heutigen Niveau zu erhalten und einen Verfall zu verhindern.

Der Betrag von 8'156 Millionen Franken, der für die Jahre 2020/2023 vorgeschlagen wird, setzt sich wie folgt zusammen :

Betrieb des bestehenden Nationalstrassennetzes	zwischen 391 und 411 Mio Franken pro Jahr
Betrieb der NEB-Strecken :	zwischen 36 und 37 Mio Franken pro Jahr
Unterhalt des bestehenden Nationalstrassennetzes	zwischen 1,029 und 1,077 Mia Franken pro Jahr
Unterhalt der NEB-Strecken :	zwischen 72 und 74 Mio Franken pro Jahr
Ausbau	zwischen 574 und 693 Mio Franken pro Jahr
Ausbau der NEB-Strecken	44 Mio Franken pro Jahr

Gemäss der Bundesverfassung und den entsprechenden Bundesgesetzen verfolgen alle Projekte die nachstehenden sechs Ziele: Verfügbarkeit, Leistungsfähigkeit, Wert und Substanzerhalt, Sicherheit, Wirtschaftlichkeit und Verträglichkeit. Somit wurden, gemäss dem Verträglichkeitsgrundsatz, alle Projekte auf der Grundlage von Nachhaltigkeitskriterien überprüft und wurden zudem mit Alternativen konfrontiert. Die ausgewählten Varianten erlauben eine maximale Reduzierung ihrer Auswirkung auf die Umwelt und verhindern zudem eine Verkehrsverlagerung auf das Sekundarnetz.



2. Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2019 für die Nationalstrassen

Stellungnahme des TCS:

- **Zustimmung zum Projekt des Bundesrates (Kapazitätserweiterung Crissier, Bypass Luzern und Umfahrung Le Locle).** Ablehnung der Vorschläge der Minderheiten I und II, die die Kapazitätserweiterung Crissier und den Bypass Luzern streichen wollen (Art. 1, Abs. 2a, 2b und 2c).
- **Unterstützung der Vorschläge der Mehrheit, die die Umfahrungen von La Chaux-de-Fonds und Näfels im Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2019 für die Nationalstrassen integrieren will.** Ablehnung der Vorschläge der Minderheiten III und IV, die diese zwei Projekte streichen wollen (Art. 1, abs. 2d und 2e)
- **Unterstützung des Vorschlags der Minderheit V, die die Bodensee-Thurtal-Strasse im Bundesbeschluss über den Ausbauschritt für die Nationalstrassen integrieren will (Art. 1, abs 2f)**

Begründung: Die Verkehrsverhältnisse verschlechtern sich seit gut 20 Jahren auf den Nationalstrassen. Zwischen 2009 und 2017 hat sich die Zahl der Staustunden bei Engpässen mehr als verdoppelt und 26'000 Stunden erreicht.

Auf dem gesamten Strassennetz der Schweiz stiegen die Kosten für den Zeitverlust auf 1,2 Milliarden Franken, ohne die Kosten für den Energieverlust oder die Umweltschäden einzurechnen, ganz zu schweigen von den Unfällen aufgrund der Verkehrsüberlastung (+ 400 Millionen Franken).

Ursprünglich sah der Infrastrukturfonds Investitionen von insgesamt 5,5 Milliarden Franken zwischen 2008 und 2028 für die Beseitigung von Engpässen vor. Der gesamte Aufwand für diese Aufgabe erreichte jedoch (gemäss Bundesrechnung) zwischen 2008 und 2016 nur 501 Millionen Franken. Wohl hatte das Parlament 2014 Kredite von 2,4 Milliarden Franken bewilligt (Botschaften 1 und 2 zu den Engpässen). Gemäss der Botschaft des Bundesrates zum Infrastrukturfonds sollten die Verpflichtungen für die Beseitigung von Engpässen 250 Millionen für 2014 und fast 400 Millionen für 2015 erreichen. Die Verspätungen bei den Projekten zur Kapazitäts-Steigerung erklären sich vor allem durch frühere mangelhafte Planung. Auch gilt es zu beachten, dass baureife Projekte oft durch Rekurse und Einsprachen verzögert werden, oft über Jahre.

Angesichts der Dringlichkeit bezüglich der Verkehrsüberlastung und der Verzögerungen bei der Anpassung des Strassennetzes an neue Bedürfnisse, fordert der TCS das Parlament auf, alle möglichen Massnahmen zu ergreifen, so rasch wie möglich die Erweiterungen und Ergänzungen zu realisieren, um die Leistungsfähigkeit des Netzes zu gewährleisten und eine Blockierung zu vermeiden. Ausserdem sollen die seit der Jahre 2010 baureifen Umfahrungsprojekte die städtischen Zentren entlasten, die heute regelmässig von bedeutenden Pendlerverkehrsflüssen überquert werden. Die Umfahrungsstrassen ermöglichen endlich diese Entlastung der Städte/Agglomerationen und die damit verbundene Verbesserung der Lebensqualität ihrer Einwohner.



3. Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit für grössere Vorhaben im Nationalstrassennetz und für die Planung von noch nicht beschlossenen Projekten

Stellungnahme des TCS: Zustimmung der Minderheit V (Verpflichtungskredit von 5,961 Milliarden Franken)

Der TCS unterstützt den Verpflichtungskredit von 5,961 Milliarden Franken (Vorschlag der Minderheit V), der alle Projekte des Bundesbeschlusses über den Ausbauschritt 2019 für die Nationalstrassen deckt (Kapazitätserweiterung Crissier, Bypass Luzern und Umfahrung Le Locle, La Chaux-de-Fonds und Näfels sowie die Bodensee-Thurtal-Strasse).

Begründung: Im Jahre 2017 wurden insgesamt 26'000 Stautunden auf dem Nationalstrassennetz registriert, was einem Wachstum von 7,4% gegenüber 2016 entspricht. 89% dieser Stautunden hängen mit Verkehrsbelastung zusammen. Diese Entwicklung wird sich ohne Investitionen in den Ausbau der Infrastruktur rasch verschlechtern, umso mehr da die Mobilität weiterhin zunehmen wird. Die Kapazitätserweiterungen werden die Engpässe auf dem Strassennetz auflösen, um so den Verkehrsfluss sowie die Verkehrssicherheit zu verbessern. Eine Freigabe des Verpflichtungskredites von 5,961 Milliarden würde die Projekte, die im Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2019 für die Nationalstrassen (2) vom Bundesrat (Kapazitätserweiterung Crissier, Bypass Luzern und Umfahrung Le Locle), von der Mehrheit des KVF-NR (Umfahrungen La Chaux-de-Fonds und Näfels) und von der Minderheit V (Bodensee-Thurtal-Strasse) vorgeschlagen werden, ermöglichen.

19.3000 Postulat Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen NR. Nicht fossilen Verkehrsträgern im Strassen-öV zum Durchbruch verhelfen

Der Bundesrat wird gebeten, dem Parlament in einem Prüfbericht Massnahmen zur finanziellen Förderung der Umstellung von Dieselmotoren auf umweltfreundliche, klimaneutrale, nicht fossile Busse (u.a. Elektrobusse) aufzuzeigen.

Stellungnahme des TCS: Unterstützung

Der TCS unterstützt die Erstellung eines Berichtes welcher die Entwicklungsmöglichkeiten der Bussflotten in Bezug auf saubere Technologien aufzuzeigen versucht. Es drängt sich die Bedingung auf, dass die eventuelle Finanzierung nicht aus den NAF Geldern stammt, welche den Unterhalt und dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur dienen soll.

Eine solche Unterstützung müsste nach strengen Kriterien und auf beschränkte Zeit festgelegt werden. Auch die Neutralität gegenüber verschiedenen Technologien und potenziellen Begünstigten muss gewahrt werden.



STÄNDERAT

18.4151 Motion Bischofsberger. Anpassung der Perimeter für die Agglomerationsprojekte

Der Bundesrat wird beauftragt, die Grundlage zu schaffen, damit Anhang 4 der Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassenverkehr zweckgebundener Mittel (MinVV; 725.116.21) angepasst werden kann, wenn die Kantone einen begründeten, sich auf den kantonalen Richtplan abstützenden Antrag stellen.

Stellungnahme des TCS: Ablehnung

Der TCS unterstützt diese Motion nicht. Derzeit sind die Städte und Agglomerationen, die Anspruch auf Bundesbeiträge im Rahmen der Agglomerationsprogramme haben, im Anhang 4 des MinVV aufgeführt. Die Liste umfasst 59 Agglomerationen mit zahlreichen Gemeinden (Städte oder Dörfer). Einzelne Gemeinden reichen über die Schweizer Grenze hinaus und profitieren ebenfalls von Mitfinanzierungen, beispielsweise französische Gemeinden (im Fall der Agglomeration Genf etwa oder von La Chaux-de-Fonds – Le Locle), oder deutsche Gemeinden (im Falle der Agglomerationen Kreuzlingen und Stein), oder auch italienische (im Falle der Agglomeration Lugano).

Zudem sind auch branchenspezifische Massnahmen oder eine Reihe von Massnahmen, die ganz oder teilweise ausserhalb einer Stadt oder Agglomeration ergriffen werden- beitragsberechtigtvorausgesetzt, dass der Nutzen im Wesentlichen der Agglomeration oder Nachbaragglomerationen zugutekommt (Art. 19, Abs. 2 MinVV).

Anhang 4 wird regelmässig angepasst, vor allem bei Gemeindefusionen (Art. 19, Abs. 3 MinVV) und bereits bewilligte Beiträge bleiben gültig, selbst wenn eine im Anhang 4 aufgeführte Gemeinde mit einer nicht aufgeführten fusioniert (Art. 19, Abs. 4 MinVV).

Der Artikel 19 MinVV mitsamt dem Anhang 4 bezeichnet eindeutig die Städte und Agglomerationen, die Anspruch auf Bundesbeiträge haben. Das Gesetz bietet bereits ausreichend Spielraum im Falle von Fusionen und ermöglicht auch Mitfinanzierungen für Massnahmen ausserhalb der Agglomerationen. Die geltende Definition von Agglomeration ist schon genügend flexibel (59 Agglomerationen insgesamt); angesichts der beschränkten Mittel für Agglomerationsprogramme (9 bis 12 % der verfügbaren Gelder) ist es nicht angezeigt, den Kreis der Begünstigten noch auszuweiten.