



Urtenen-Schönbühl, 12.12.2012

## **Schweizerische Verkehrspolitik: Fünf Strategien und zehn Thesen aus Sicht der Gemeinden**

### **Ausgangslage**

Die Schweiz verfügt heute über eine sehr gut ausgebaute und qualitativ hochstehende Verkehrsinfrastruktur, auch im internationalen Vergleich. Diese trägt zum Wohlergehen und zur hohen Lebensqualität in unserem Land bei und soll auch in Zukunft so erhalten und wo nötig ausgebaut werden. Gute Erreichbarkeit dank hochwertiger Verkehrsnetze ist nicht nur für die wirtschaftliche Entwicklung eine wichtige Voraussetzung, sondern für unseren Wohlstand und den räumlichen Zusammenhalt des Landes.

Die Verkehrspolitik der Schweiz soll sich grundsätzlich an den drei Dimensionen der Nachhaltigkeit orientieren, welche wirtschaftliche, ökologische und soziale Aspekte umfassen. Die Tatsache, dass sich die zukünftige Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur in einem Spannungsfeld zwischen steigenden Ansprüchen, strikteren ökologischen Rahmenbedingungen und beschränkten finanziellen Mitteln bewegt, macht einen Ausgleich dieser Anforderungen allerdings schwierig. Der SGV möchte mit konstruktiven Vorschlägen dazu beitragen, diese politischen Herausforderungen anzugehen.

In den kommenden Jahren stehen alle Verkehrsträger bezüglich Erhalt und Erneuerung der Infrastruktur wie auch betreffend Betrieb und Unterhalt vor grossen Herausforderungen. Die erwartete Bevölkerungszunahme und die generell steigende Mobilität werden die zu lösenden Probleme noch verstärken. Der SGV bemängelt vor diesem Hintergrund, dass bei Bund und Kantonen zurzeit keine Verkehrsträger übergreifende, langfristige Gesamtkonzepte zu Erhalt, Ausbau und Finanzierung der schweizerischen Verkehrsinfrastruktur bestehen. Das vorliegende Positionspapier soll den Anstoss liefern, eine verkehrspolitische Gesamtschau unter besonderer Berücksichtigung der kommunalen Interessen zu erarbeiten.

### **Fünf verkehrspolitische Standpunkte des Schweizerischen Gemeindeverbandes**

1. Der SGV unterstützt den Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) gemäss der SR-Vorlage (erster Ausbauschnitt bis 2025 für 6.3 Mia.), welche durch eine Umleitung des MwSt-Promilles für die IV ab 2017 in den BIF sichergestellt werden soll.
2. Der SGV fordert vom Bund, dass die Finanzierung des Infrastrukturfonds und der Agglomerationsprogramme langfristig gesichert wird. Nach Annahme von FABI sollen Schienenprojekte mittel- und langfristig schweizweit geplant und über den BIF finanziert werden. Mit dem Infrastrukturfonds sollen in Zukunft Projekte in den Agglomerationen (Strassen, Langsamverkehr, Strassenbahnen, usw.) sowie der Substanzerhalt der Strassen in Randregionen und im Berggebiet finanziert werden.
3. Der SGV fordert die Einsetzung eines tripartiten Gremiums, das analog der Schieneninfrastruktur sicherstellt, dass die kommunalen und kantonalen Strassen in eine nationale Strategie einbezogen werden. Dazu sollen konstruktive Vorschläge für die unterschiedlichen Bedeutungen von Strassen, deren Werterhalt, den Betrieb, die Weiterentwicklung sowie den Ausbau eines integralen Strassennetzes erarbeitet werden.
4. Der SGV unterstützt die laufenden Bestrebungen für eine Harmonisierung der Tarifverbände und die Vereinfachung der Fahrausweissysteme im Interesse der Kunden (eine Reise – ein Ticket) und setzt sich für Verbesserungen der Infrastruktur- und Betreuungsangebote für die unterschiedlichen Kundensegmente ein.
5. Der SGV setzt sich in Zusammenarbeit mit Partnerorganisationen dafür ein, dass innovative Bestrebungen in Gemeinden, welche die Verknüpfung der verschiedenen Mobilitätsformen fördern (z.B. wie Verkehrsträger-übergreifende ÖV-Ausschreibungen), von Bund und Kantonen verstärkt gefördert werden.

## **Zehn verkehrspolitische Thesen der Gemeinden**

### **Unsere qualitativ hochstehende Verkehrsinfrastruktur soll auch in Zukunft erhalten und wo nötig und sinnvoll im Interesse der Einwohnerinnen und Einwohner ausgebaut werden**

Gute Verkehrsnetze sind eine zentrale Voraussetzung für die wirtschaftliche Entwicklung der Schweiz. Sie fördern den Wohlstand sowie den räumlichen Zusammenhalt des Landes. Ebenso tragen sie in allen Landesteilen massgeblich zur hohen Lebensqualität bei. Diese Verkehrsinfrastrukturen müssen in Zukunft zwingend erhalten und wo nötig im Interesse der Einwohnerinnen und Einwohner ausgebaut werden. Dem Werterhalt der Infrastrukturen soll allerdings ein grösseres Gewicht beigemessen und Folgekosten von Investitionen umfassend berücksichtigt werden (Abschreibungen, Betrieb, Unterhalt).

### **Verkehrsnetze und Verkehrsarten müssen unter Einbezug aller staatlichen Ebenen effizient aufgeteilt, gemeinsam organisiert und aufeinander abgestimmt werden**

Eine effiziente Verknüpfung von nationalen, kantonalen und kommunalen Verkehrsnetzen soll dank einer engeren Zusammenarbeit gewährleistet sein. Rund drei Viertel des Strassennetzes ist in kommunalem Besitz. Gemeinden müssen ihre Interessen neben jenen von Bund und Kantonen aktiver in die Ausgestaltung der zukünftigen Verkehrspolitik einbringen. Der SGV fordert vom Bund die Einsetzung eines tripartiten Gremiums, das analog der Schieneninfrastruktur unter Einbezug der kommunalen und kantonalen Strassen eine umfassende Strategie für das gesamte Strassennetz erarbeitet und verfolgt. Zudem sollen konstruktive Vorschläge für die unterschiedlichen Bedeutungen von Strassen, deren Werterhalt, den Betrieb, die Weiterentwicklung sowie den Ausbau dieses integralen Strassennetzes erarbeitet werden.

### **Mobilität soll als ein Gesamtsystem mit gegenseitigen Abhängigkeiten und Wechselwirkungen zwischen verschiedenen Verkehrssystemen betrachtet werden**

Der SGV unterstützt die freie Wahl des Verkehrsmittels, wobei die verschiedenen Verkehrsträger nicht gegeneinander ausgespielt werden sollen. Vielmehr sollen je nach Verkehrsträger die verschiedenen Mobilitätsbedürfnisse gewürdigt und Synergien durch kombinierte Mobilitätsformen gefördert werden. Die „letzte Meile“ im Nah- und Langsamverkehr soll in Zukunft umfassender in kommunale und regionale Mobilitätskonzepte integriert werden. Diese Konzepte sollen den in den Gemeinden unterschiedlichen wirtschaftlichen, ökologischen und generationenübergreifenden Kriterien Rechnung tragen. Der SGV setzt sich in Zusammenarbeit mit Partnerorganisationen dafür ein, dass innovative Bestrebungen, welche die Verknüpfung der verschiedenen Mobilitätsformen fördern, von Bund und Kantonen verstärkt berücksichtigt werden.

### **Die Verkehrspolitik muss enger mit der Siedlungsentwicklung und Infrastrukturpolitiken koordiniert und in Politikfeld-übergreifende Lösungen eingebunden werden**

Das Verkehrsaufkommen und -verhalten wird massgeblich durch die Siedlungsentwicklung beeinflusst. Der SGV unterstützt die vorgesehenen Bestrebungen im Raumkonzept Schweiz, mit denen die Siedlungsentwicklung gemeinde- und kantonsübergreifend besser mit Verkehrs- und anderen Infrastrukturpolitiken koordiniert werden. Prioritär sollte versucht werden, die negativen Auswirkungen einer unkoordinierten Raumentwicklung zu minimieren, indem das Aufwerten und Optimieren der bestehenden Verkehrsnetze anvisiert wird. Dank Politikfeld-übergreifenden Lösungen und Investitionen (z.B. in Glasfasernetze) können Gemeinden ausserdem das Wohnen und Arbeiten vor Ort fördern und somit einen Beitrag zur Verminderung der Pendlerströme leisten.

### **Der öffentliche Verkehr soll durch Massnahmen zugunsten eines umwelt- und klimaverträglichen Personen- und Güterverkehrs gefördert werden**

Der Verkehrsbereich ist für den Umwelt- und Klimaschutz von besonderer Bedeutung. Ein gutes Angebot im öffentlichen Verkehr unterstützt eine nachhaltige Verkehrsentwicklung, welche sich auf kommunaler Ebene insbesondere auf die Strasse konzentriert. Obwohl stark

durch Bund und Kantone geprägt, haben auch Gemeinden die Möglichkeit, den öffentlichen Verkehr und die kombinierte Mobilität gezielt zu fördern, zum Beispiel durch park-and-ride oder car-sharing-Angebote, Quartierbusse, e-bike-Verleihe oder der Förderung oder Bevorzugung der Elektromobilität auf kommunaler Ebene.

### **Die Bedürfnisse der ÖV-Nutzer sollen mit harmonisierten Tarifverbänden und kundennahen Infrastruktur- und Betreuungsangeboten besser berücksichtigt werden**

Die Tarifverbände im öffentlichen Verkehr sollen unter Berücksichtigung von regionalen Interessen in der ganzen Schweiz harmonisiert werden und sich über alle Regional- und Fernverkehrsangebote erstrecken (eine Reise – ein Ticket). Dienstleistungen, Infrastrukturanlagen und Betreuungsangebote (z.B. kundenfreundliche Transportinformationssysteme, öffentliche Toiletten, Veloabstellplätze, Unterführungen und bediente Schalter an Bahnhöfen) sollen dank innovativen Ansätzen verstärkt auf die auch regional und lokal unterschiedlichen Bedürfnisse der verschiedenen Kundensegmente ausgerichtet werden.

### **Verkehrspolitische Entscheide sollen auf Grund einer gesamtheitlichen Betrachtung zu Kosten- und Nutzenüberlegungen über alle Verkehrssysteme hinweg gefällt werden**

Die Beurteilung der Verkehrspolitik sollte unter Einbezug von volkswirtschaftlichen, generationenübergreifenden und umweltrelevanten Kosten- und Nutzenüberlegungen erfolgen, was beispielsweise Aussagen zu Wirtschaftsentwicklung, Arbeitsmarkt und Förderung von Randgebieten wie auch Umweltfragen, Lärmbelastung und Unfallfolgen beinhaltet. Dabei soll die öffentliche Hand jährlich einen angemessenen Betrag in diese für alle Regionen der Schweiz zentralen Verkehrsinfrastrukturen investieren, der deren grosse Bedeutung untermauert und entsprechend Rechnung trägt.

### **Grundsätzlich sollen die Benutzer eines Verkehrssystems die von ihnen verursachten Kosten mindestens bis zu einem massvollen Grad selber tragen**

Auch im Verkehr soll grundsätzlich das Verursacherprinzip gelten. Ausgenommen davon sind gesamtwirtschaftliche Leistungen, für die keine sinnvolle Deckung von Seiten der Nutzniesser gefunden werden kann. Beim regelmässig ausgewiesenen Grad der Eigenwirtschaftlichkeit der einzelnen Verkehrsträger muss gewährleistet sein, dass überall die gleichen Bemessungsmassstäbe gelten (Vollkostenrechnung). Der SGV fordert, dass die Kostendeckung beim öffentlichen Verkehr und insbesondere im Regionalverkehr auf einen massvollen Mindestgrad verbessert wird.

### **Zur Finanzierung von zusätzlichen Verkehrsinfrastrukturen sollen Fonds eingerichtet werden und zwar separat für den Schienenverkehr und für den Strassenverkehr**

Eine langfristig sichergestellte Finanzierung ist eine wesentliche Voraussetzung dafür, dass die festgelegten Zielsetzungen der Verkehrspolitik längerfristig erreicht werden. Die jeweils vorgesehenen Finanzierungsmechanismen sollen möglichst einfach und transparent gestaltet werden. In einer verkehrspolitischen Gesamtsicht steht die Frage der Subventionierung und der Quersubventionierung von einzelnen Verkehrsträgern nicht mehr im Vordergrund.

### **Die Finanzierung des Infrastrukturfonds soll im Interesse der Agglomerationen und der Berg- und Randgebiete dringend langfristig gesichert werden**

Mit dem Infrastrukturfonds des Bundes sollen Engpässe im Agglomerationsverkehr und auf den Nationalstrassen behoben und die Substanz der Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen erhalten werden. Der SGV fordert, dass die Finanzierung des Infrastrukturfonds und damit der Agglomerationsprogramme mit Ihrem Verkehrsträger-übergreifenden Ansatz dringend langfristig gesichert wird. Nach Annahme von FABI sollen Schienenprojekte mittel- und langfristig schweizweit für den Fern-, Regional- und Güterverkehr geplant und über den BIF finanziert werden. Im Gegenzug sollen in Zukunft mit dem Infrastrukturfonds insbesondere die Strassenbahnen, Projekte für den Langsamverkehr sowie Strassenprojekte in den Agglomerationen und in den peripheren Regionen finanziert werden. Damit soll weiterhin ein verkehrspolitischer Ausgleich zwischen den verschiedenen funktionalen Räumen sichergestellt werden.