

Bundesamt für Raumentwicklung ARE
Sektion Bundesplanungen
3003 Bern

sachplanverkehr@are.admin.ch

Bern, 15. Dezember 2020 sgv-KI/ds

Anhörungsantwort: Mobilität und Raum 2050 - Sachplan Verkehr, Teil Programm Anhörung und Mitwirkung der Bevölkerung nach Art. 19 RPV

Sehr geehrte Damen und Herren

Als grösste Dachorganisation der Schweizer Wirtschaft vertritt der Schweizerische Gewerbeverband sgv über 230 Verbände und gegen 500 000 KMU, was einem Anteil von 99.8 Prozent aller Unternehmen in unserem Land entspricht. Im Interesse der Schweizer KMU setzt sich der grösste Dachverband der Schweizer Wirtschaft für optimale wirtschaftliche und politische Rahmenbedingungen sowie für ein unternehmensfreundliches Umfeld ein.

Mit dem Schreiben vom 14. September 2020 lädt das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK ein, sich zum Sachplan Verkehr, Teil Programm, Mobilität und Raum 2050, zu äussern. Der Schweizerische Gewerbeverband sgv dankt für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Der überarbeitete Sachplan Verkehr, Teil Programm ist der Rahmen für die langfristige, mit der Raumplanung und der Umwelt abgestimmte Entwicklung des schweizerischen Gesamtverkehrssystems und gibt damit die verkehrspolitische Strategie des Bundesrats vor. Er bestimmt massgeblich die Erarbeitung der Infrastrukturteile des Sachplans Verkehr (Schiene, Strasse, Luft- und Schifffahrt), die Ausbauschritte und Entwicklungsprogramme Strasse und Schiene (STEP) sowie die Prüfung der kantonalen Richtpläne und der Agglomerationsprogramme. Ferner gibt er den Rahmen für die Zusammenarbeit zwischen den Staatsebenen und den sektoriellen Planungen vor. Der Sachplan Verkehr, Teil Programm zeigt die Herausforderungen auf, die sich im Bereich der Abstimmung zwischen Raum, Verkehr und Umwelt stellen und legt die Ziele dar, die der Bund mit seiner Verkehrsinfrastrukturentwicklung verfolgt. Die Ziele werden in Form von Entwicklungsstrategien und Handlungsgrundsätzen konkretisiert.

Der Schweizerische Gewerbeverband sgv lehnt den Programmteil Sachplan Verkehr in der vorliegenden Fassung ab und äussert folgende Einwände:

Allgemein

Der Programmteil des Sachplans Verkehr nennt die wichtigsten Entwicklungen, Herausforderungen und Themen in den Bereichen Raum, Verkehr, Infrastruktur und Umwelt. Auf dieser Grundlage wird formuliert, welche Ziele bis 2050 erreicht werden sollen. Zudem leitet der Sachplan aus den Entwicklungsstrategien für die zwölf Handlungsräume des Landes die Ziele ab, wie sie im Raumkonzept

Schweiz definiert sind. Der Teil Programm umfasst die Herausforderungen, das Zielbild, Ziele, Strategien, Grundsätze sowie die Strategien für die Handlungsräume.

Sachpläne sind das wichtigste Planungsinstrument des Bundes. Der Programmteil des Sachplans Verkehr ist das strategische Koordinationsinstrument für Strasse, Schiene, Luft- und Schifffahrt auf nationaler Ebene. Seine Inhalte sind für Behörden von Bund, Kantonen und Gemeinden verbindlich (Seite 5).

Die vorliegende Strategie setzt auf eine Verkehrsverlagerung vom Individualverkehr auf den Kollektivverkehr und von der Strasse auf die Schiene. Dieser Paradigmenwechsel ist nicht im Sinne der KMU, da der Grossteil der Güter auf der Strasse transportiert und feinverteilt wird. Zudem wird eine einseitige Interpretation der Kostenwahrheit vorgenommen. Wenn schon im Kapitel «Sicherstellung des Gesamtverkehrssystems» die Preisbildung bei den Parkplätzen ins Feld geführt wird, soll die Frage nach der Kostenwahrheit auch beim Öffentlichen Verkehr (ÖV) gestellt werden. Im ÖV sprechen wird von Kostendeckungsgraden von ca. 44 % (SBB) bis ca. 66 % (Zürcher Verkehrsverbund). Der motorisierte Individualverkehr (MIV) trägt demgegenüber seine Kosten weitgehend selbst.

Der Schweizerische Gewerbeverband sgv lehnt verkehrslenkende Massnahmen über Road Pricing ab. Road Pricing ist eine administrativ aufwändige und umfassende Verkehrslenkung, die für die KMU zum unbeeinflussbaren Kostentreiber wird. Die Forderung nach «gleichmässiger» Auslastung der Verkehrsträger Strasse und Schiene ist nicht geeignet, die täglichen Herausforderungen des Gewerbes in der Verteilung der Güter zu erleichtern. Road Pricing würde für die KMU zwangsläufig zu einem Kostenschub führen. Gewerbetreibende können in der Regel weder Zeit noch Ort der Fahrten selbst wählen, da die Kundschaft bestimmt, wann der Gewerbetreibende zu welchem Zeitpunkt und wo eine Strasse benutzen muss.

Entwicklungsstrategien

Das im Sachplan Verkehr dargelegte Zielbild zu Raum und Mobilität wird durch Entwicklungsstrategien präzisiert und für verbindlich erklärt. Parkierungsnormen sollen verkehrssarme Siedlungen und das Umsteigen auf flächenschonende und emissionsarme Verkehrsträger fördern (S. 30). Zur Steuerung der Verkehrsnachfrage haben Kantone und/oder Gemeinden ein Parkraummanagement zu entwickeln. Es wird eine «konsequente Verknappung der Parkplätze» angestrebt.

Der Schweizerische Gewerbeverband sgv lehnt eine solche Politik ab, zumal sie nicht stufengerecht ist. Parkplatzfragen gehören klar in die Kompetenz der Gemeinden.

Kantone und Gemeinden fördern durch eine kohärente Parkraumpolitik (Lage, Anzahl, Preis) das Umsteigen an den richtigen Orten. Dabei involvieren sie auch private Akteure (insb. Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber). Der Fuss- und Veloverkehr ergänzt oder ersetzt gemäss dem Entwurf des Bundes den MIV und den ÖV wo immer möglich.

Diese Forderung kann als Grundlage für Roadpricing verstanden werden, das der sgv in einer insularen Lösung ablehnt. Der sgv verschliesst sich neuen und innovativen Ideen nicht, lehnt aber Massnahmen, die einseitig auf die Verteuerung oder die Umverteilung mittels Lenkungsabgaben des MIV ausgerichtet sind und die Produktivität des Gewerbes beeinträchtigen, bzw. zu einem starken Kostenschub führen, ab. Der Bund verspricht sich davon eine lenkende Wirkung. Es sei daran erinnert, dass über 80 Prozent der Güterverteilung auf der Strasse stattfindet. Daran wird sich auch künftig nichts ändern. Für die lokale Güterverteilung wird auch in einigen Jahren keine Alternative als der Lieferwagen bis 3,5 t zur Verfügung stehen. Innovative Lösungen wie Cargo sous terrain unterstützt der sgv. Diese Lösungen sind aber für lokale Versorgungslösungen nicht geeignet.

Die Entwicklung der Verkehrsträger, wie ab Seite 21 beschrieben, nimmt viele grundlegende Entscheidungen, die noch nicht vom Parlament und der Bevölkerung getroffen worden sind, vorweg. Sie blockiert die Strasseninfrastruktur, anstatt die Realisierung notwendiger Projekte zu ermöglichen. Der

sgv fordert, auf die Komplementarität der Verkehrsträger zu setzen, um den Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung und der Wirtschaft auch tatsächlich gerecht werden zu können. Die Entwicklung der Multimodalität kann nur dann erfolgreich sein, wenn alle Verkehrsträger weiterhin bedarfsgerecht entwickelt werden.

Technologische Entwicklung

Die Strategie, das Mobilitätssystem aus einer Gesamtverkehrsperspektive weiterzuentwickeln, die spezifischen Stärken der jeweiligen Verkehrsträger und –angebote besser zu nutzen und die multimodale Mobilität zu fördern, ist unterstützungswürdig. Allerdings vermisst der Schweizerische Gewerbeverband sgv eine vertiefte Auseinandersetzung mit den Potenzialen und Auswirkungen neuer Technologien und Innovationen, insbesondere im Bereich des Strassenverkehrs und im Bereich des Individualverkehrs, der für das Gewerbe zentral ist. Dazu gehören auch Entwicklungen wie teil- und vollautomatisierte Fahrzeuge, Plattformen für Sharing und verkehrsübergreifende Mobilität sowie neuwertige Verkehrsleit- und Managementsysteme. Insbesondere wird auch der technologische Fortschritt des motorisierten Individualverkehrs ignoriert.

Verhältnis zu Kantonen und Gemeinden und schleichende Zentralisierung in der Raumplanung

Der Bund übt in den letzten Jahren in der Raumplanung immer stärkeren Einfluss auf die Kantone aus. Die Folge ist eine schleichende Zentralisierung der Kompetenzen zum Nachteil der kantonalen und kommunalen Behörden. Der Schweizerische Gewerbeverband sgv lehnt eine weitergehende Zentralisierung der Raumplanung und eine schleichende Entmachtung der Kantone ab und fordert, dass der Programmteil des Sachplans Verkehr systematisch auf die Kompetenzverteilung der drei Staatsebenen im Bereich der Verkehrs- und Raumplanung zu überprüfen ist.

Sachplan Verkehr demokratisch besser abstützen

Der Sachplan Verkehr und die Strategie von Mobilität und Raum bis ins Jahr 2050 wird für Bund, Kantone und auch für die Gemeinde zu einem entscheidenden Grundlagendokument. Umso wichtiger ist es, dass eine Vorlage mit derart weitreichender Wirkung in einem frühen Stadium demokratisch legitimiert wird. Der Schweizerische Gewerbeverband sgv fordert zwecks demokratischer Verankerung, dass die Grundsätze, Zielsetzungen und Strategien im Parlament diskutiert werden.

Insgesamt geht der Sachplan zu wenig auf die Mobilitätsbedürfnisse der Wirtschaft und der Unternehmen ein. Die Forderung, die Infrastruktur nicht systematisch nachfrageorientiert auszubauen, lehnt der sgv ab.

Ebenso fehlt eine Regulierungsfolgeabschätzung. Eine Vorlage von genannter Reichweite und genanntem Umfang braucht zwingend eine Regulierungsfolgeabschätzung.

Wir danken für die Kenntnisnahme.

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Gewerbeverband sgv



Hans-Ulrich Bigler
Direktor



Dieter Kläy
Ressortleiter