

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
3003 Bern

Per Mail an:
info@are.admin.ch

Zürich, 9. September 2022

Vernehmlassungsantwort von Swiss Engineering STV 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

Swiss Engineering STV, der Berufsverband der Ingenieur:innen und Architekt:innen, engagiert sich seit über 115 Jahren für die Interessen der rund 11'500 Mitglieder und vertritt die Anliegen aus der Welt der Technik in Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und Gesellschaft.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und freuen uns, Ihnen anbei die Überlegungen unseres Berufsverbands zum vorgeschlagenen Bundesbeschluss zuzustellen. Wir haben unsere Antworten zum Fragenkatalog in diesem Brief mit roter Farbe integriert:

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage	
1.	Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage (insbes. Höhe des Bundesbeitrags) einverstanden? <ul style="list-style-type: none">• Ja
2.	Gibt es Aspekte, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden? <ul style="list-style-type: none">• Ja• Die Begründung, weshalb der Modalsplit hinsichtlich zum Schienenverkehr erhöht werden muss, ist zu wenig begründet dargelegt. Die Vorlage zur Perspektive BAHN 2050 zeigt im Fazit klar auf, dass die Erhöhung des Modalsplits allenfalls nur in geringem Mass erreicht werden kann (3-6%) und weit weg von den minimal notwendigen 20% gemäss Infrac et al (2022) ist.

	<ul style="list-style-type: none"> Inwiefern sind die Ziele des Agglomerationsprogramm mit der Perspektive BAHN 2050 deckungsgleich? Bzw. worin unterscheiden sich diese?
Programm Agglomerationsverkehr der vierten Generation	
3.	<p>Haben Sie Bemerkungen zur dargelegten Ausgangslage (Kapitel 1 des erläuternden Berichts)?</p> <ul style="list-style-type: none"> Ja Wenn 37% der Emissionen aus den fossilen Verbrennungsmotoren des Strassenverkehrs rührt, weshalb führt die Elektrifizierung der Fahrzeuge (unter der Voraussetzung, dass der benötigte Strom emissionsfrei erzeugt wird) nicht zur erforderlichen Reduktion? Ist bei der angegebenen Bilanz nur der Betrieb der Verkehrsmittel berücksichtigt, oder auch der Fussabdruck der Infrastruktur (über den gesamten Lebenszyklus)?
4.	<p>Sind Sie mit dem Vorgehen und den Ergebnissen der Prüfung der Agglomerationsprogramme des Programms Agglomerationsverkehr der vierten Generation einverstanden (Kapitel 2 des erläuternden Berichts)?</p> <p>Falls nein, wo sehen Sie Anpassungsbedarf?</p> <ul style="list-style-type: none"> Ja, jedoch besteht eine Frage in der Bewertung. Es wird auf einen Bewertungskriterienkatalog MinVG 17d aus dem Jahre 1985 verwiesen. Dort ist der Aspekt der Umweltbelastung und Ressourcenschonung im 3.Punkt aufgeführt. Textlich wird auf die aktuelle Klimapolitik des Bundesrates vom Jahre 2021 abgestützt. Aus diesem Punkt heraus ist die Bewertung und die Gewichtung/Priorisierung anhand des Nutzenverhältnis nicht klar. Weiter wird zum Bewertungskriterienkatalog MinVG 17d auf Zielbilder und Strategien von Städten und Agglomerationen hingewiesen, welche berücksichtigt wurden. Ist die Transparenz und Nachvollziehbarkeit gegeben? Wo sind diese Kriterien erläutert und in welcher Priorität in die Bewertung eingeflossen? Wie wurde eine Vermischung der Kriterien verhindert?
5.	<p>Haben Sie Bemerkungen zu den Erläuterungen der Bestimmungen des Bundesbeschlusses (Kapitel 3 des erläuternden Berichts)?</p> <ul style="list-style-type: none"> Nein
6.	<p>Haben Sie Bemerkungen zu den dargelegten Auswirkungen (Kapitel 4 des erläuternden Berichts)?</p> <ul style="list-style-type: none"> Ja Im Kapitel 4.5 werden die besonderen Rollen von Verkehrsdrehscheiben und der multimodalen Mobilität erwähnt. In der Vorlage fehlen Erläuterungen hierzu. Inwiefern beeinflusst multimodale Mobilität den Modalsplit? Weitere wichtige Beeinflussungsfaktoren (Verkehrslenkung – Stichwort «Mobility-Pricing, Parkraummanagement, usw.) werden in der Vorlage ausgeklammert. Was bedeutet das für die Projektbewertung und für die Erreichung der gesteckten Verlagerungsziele?

7.	Haben Sie Bemerkungen zu den dargelegten rechtlichen Aspekten (Kapitel 5 des erläuternden Berichts)? <ul style="list-style-type: none"> • Nein
8.	Haben Sie Bemerkungen zu einzelnen Agglomerationsprogrammen bzw. zu einzelnen Massnahmen? <ul style="list-style-type: none"> • Nein
Weitere Bemerkungen	
9.	Haben Sie weitere Bemerkungen Sie zur Vernehmlassungsvorlage? <ul style="list-style-type: none"> • Ja • Es sind einige Tramprojekte in der Vorlage aufgeführt. Inwiefern bestehen Synergien oder Konflikte mit der sich ebenfalls in Vernehmlassung befindlichen Perspektive BAHN 2050, welche Projekte beinhaltet, die sich potenziell im gleichen Agglomerationsgürtel befinden? • Inwiefern werden Lenkungsziele aus anderen Vorlagen/Vernehmlassungen (z.B. Mobility-Pricing) berücksichtigt? • In der Vorlage wird explizit auf die Komplexität der Infrastrukturprojekte in dichtbesiedelten Ballungsräumen hingewiesen, und damit auch auf verzögerte Umsetzungen. Die verschärften Anforderungen an Nachhaltigkeit, Ressourcenschonung, Klimaziele, usw. erhöhen die Komplexität der Planung, Projektierung und baulichen Umsetzung, insbesondere unter laufendem Betrieb. Der Fachkräftemangel auf allen Ebenen führt zu einem weiteren Risiko, auf welches in der Vorlage nicht eingegangen wird.

Freundliche Grüsse

Swiss Engineering STV UTS ATS

Frank Zeugin
Präsident der Fachgruppe Mobility

Alexander Jäger
Generalsekretär