

Vernehmlassungsvorlage «Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr»

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage (insbes. Höhe des Bundesbeitrags) einverstanden?

Grundsätzlich ist die Allianz Bewegung, Sport und Gesundheit mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden. Es fällt jedoch auf, dass die Beiträge im Vergleich zum 2. Agglomerationsprogramm ab 2015 (rund 1,68 Milliarden Franken) und dem 3. Agglomerationsprogramm (Total 1,41 Milliarden Franken) nun beim 4. Programm ab 2024 (1,3 Milliarden Franken) kontinuierlich zurückgehen. In diesem für die nachhaltige Verkehrsentwicklung der Schweiz äusserst wichtigen Bereich müssen genügend Mittel zur Verfügung stehen, wobei der nachhaltigste und gesundheitsfördernde Fuss- und Veloverkehr besondere Berücksichtigung finden muss. Bei einer geringeren Beteiligung des Bundes besteht die Gefahr, dass dringend nötige Projekte aufgrund mangelnder Finanzen von Kantonen, Städten und Gemeinden verspätet oder gar nicht realisiert werden können. Die vorgeschlagene Maximalvariante von zwölf Prozent der Fondseinlagen für die Verwendung im Rahmen des PAV wird deshalb unterstützt.

2. Gibt es Aspekte, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Die Massnahmen werden gemäss der in Artikel 17d MinVG formulierten Wirkungsziele bezüglich des besten Nutzen-Kosten-Verhältnisses beurteilt. Dabei fliessen heute folgende Aspekte mit ein:

- bessere Qualität des Verkehrssystems;
- mehr Siedlungsentwicklung nach innen;
- weniger Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch;
- mehr Verkehrssicherheit.

Nicht berücksichtigt werden jedoch die Gesundheitsnutzen, welche der Fuss- und Veloverkehr als einziger Verkehrsträger aufgrund der positiven Gesundheitseffekte der durch die damit verbundene körperliche Aktivität mit sich bringt. Epidemiologische Studien zeigen, dass ein Zusammenhang zwischen körperlicher Aktivität im Fuss- und Veloverkehr und einem geringeren Risiko der Erkrankung an Diabetes, verschiedenen Krebsarten, Demenz, Depression oder Herz-Kreislaufkrankung wie auch der vorzeitigen Sterblichkeit besteht. Während ein grosser Teil des Nutzens direkt bei denjenigen anfällt, die zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs sind, kommt ein Teil des Nutzens auch der Gesellschaft als Ganzes zugute, z.B. durch geringere Behandlungskosten für die Allgemeinheit oder weniger Produktionsausfälle in der Wirtschaft. Diese sogenannten «externen Nutzen» lassen sich für die Schweiz quantifizieren (Infras, Ecoplan 2019¹): Insgesamt führten 2019 die Aktivitäten im Fuss- und Veloverkehr zu 1390 Mio. Fr. externen Nutzen. Die Fussgängerinnen und Fussgänger tragen gut 927 Mio. Fr. (67 %) dazu bei, die Velofahrenden 463 Mio. Fr. (33 %). Gleichzeitig entstehen durch Unfälle im Veloverkehr 526 Mio. Fr. und im Fussverkehr 388 Mio. Fr. externe Kosten. Dies weist darauf hin, dass insbesondere für den Veloverkehr verstärkte Investitionen in sichere Infrastruktur nötig sind, um die Gesundheitsnutzen insgesamt zu erhöhen (und natürlich auch die oft tragischen Folgen von Verkehrsunfällen für die Betroffenen zu vermeiden). Die Berücksichtigung der Gesundheitsnutzen zusätzlich zur Verkehrssicherheit würde

¹ Infras, Ecoplan (2019), Externe Effekte des Verkehrs 2015. Aktualisierung der Berechnungen von Umwelt, Unfall- und Gesundheitseffekten des Strassen-, Schienen-, Luft- und Schiffsverkehrs 2010 bis 2015. Zürich / Bern, im Auftrag des ARE
Allianz Bewegung, Sport und Gesundheit
c/o Public Health Schweiz, Dufourstrasse 30, 3005 Bern www.allianzbewegung.ch

einen wichtigen Beitrag zu einer umfassenderen Beurteilung und Optimierung der Projekte im Hinblick auf den Gesamtnutzen leisten.

Zudem ist es sinnvoll, die für die Berechnung verwendete Methodik² zu überprüfen und gegebenenfalls zu verfeinern, sowie insbesondere das zugrundeliegende Datenmaterial aufzudatieren, welches die heutigen Verhältnisse nicht mehr vollumfänglich widerspiegelt.

Programm Agglomerationsverkehr der vierten Generation

3. Haben Sie Bemerkungen zur dargelegten Ausgangslage (Kapitel 1 des erläuternden Berichts)?

Keine weiteren Bemerkungen

4. Sind Sie mit dem Vorgehen und den Ergebnissen der Prüfung der Agglomerationsprogramme des Programms Agglomerationsverkehr der vierten Generation einverstanden (Kapitel 2 des erläuternden Berichts)?

Falls nein, wo sehen Sie Anpassungsbedarf?

Bei Abschnitt 2.2. «Übersicht über die bisherigen Generationen des Programms Agglomerationsverkehr» wäre es wünschenswert, eine Aufteilung der Investitionen pro PAV nach den gemäss Art. 21a MinVV vorgesehenen Hauptkategorien anzugeben:

- Langsamverkehr;
- Aufwertung und Sicherheit des Strassenraums;
- Verkehrssystemmanagement;
- Aufwertung von Tram- und Bushaltestellen

(oder auch nach den in Anhang 1 aufgeführten Massnahmengruppen). Dies würde eine bessere Übersicht geben, ob die Verteilung der Mittel über die Programme hinweg allen Kategorien gleichermassen zugutekommen oder ob bezüglich einzelner Kategorien besondere Anstrengungen nötig sind. Auch wenn naturgemäss Massnahmen im öffentlichen Verkehr oft teurer sind als solche im Fuss- und Veloverkehr, wäre eine solche Übersicht beispielsweise über die Entwicklung der Anteile der Investitionen pro Kategorie über die PVV hinweg äusserst nützlich, und es kann hierzu eine qualitative Einordnung im begleitenden Text erfolgen. Der besonders umwelt- und gesundheitsfreundliche Langsamverkehr sollte dabei besondere Aufmerksamkeit erhalten.

Wie bereits oben ausgeführt sollte als weiteres Kriterium bei der Prüfung der Programmwirkung auch die Gesundheitsnutzen berücksichtigt werden.

5. Haben Sie Bemerkungen zu den Erläuterungen der Bestimmungen des Bundesbeschlusses (Kapitel 3 des erläuternden Berichts)?

Keine weiteren Bemerkungen

6. Haben Sie Bemerkungen zu den dargelegten Auswirkungen (Kapitel 4 des erläuternden Berichts)?

² Ecoplan, ISPMZ Universität Zürich (2013): Integration des Langsamverkehrs in die Transportrechnung. Bundesamt für Statistik BFS, Bundesamt für Raumentwicklung ARE: Bern.

Die Allianz Bewegung, Sport und Gesundheit begrüsst, dass aus der Vorlage kein personeller Mehrbedarf entsteht. Wie bereits oben ausgeführt sollte in diesem Kapitel in Zukunft auch auf die Gesundheitswirkungen der PVA eingegangen werden.

7. Haben Sie Bemerkungen zu den dargelegten rechtlichen Aspekten (Kapitel 5 des erläuternden Berichts)?

Keine weiteren Bemerkungen

8. Haben Sie Bemerkungen zu einzelnen Agglomerationsprogrammen bzw. zu einzelnen Massnahmen?

Keine weitere Bemerkungen

9. Haben Sie weitere Bemerkungen Sie zur Vernehmlassungsvorlage

Keine weiteren Bemerkungen