



Per Mail an: [sachplanverkehr@are.admin.ch](mailto:sachplanverkehr@are.admin.ch)

Bern, 15. Dezember 2020

## **Mobilität und Raum 2050 - Sachplan Verkehr, Teil Programm: Stellungnahme SP Schweiz**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme, die wir gerne nutzen.

**Die SP begrüsst es sehr, dass Sachplan Verkehr als strategisches Planungsinstrument gestärkt wird. Es ist richtig und wichtig, dass die Verkehrsplanung im Einklang mit der Raumentwicklung und dem Umweltschutz gemacht wird.** Das vom Bundesrat gesetzte Netto-Null-Treibhausgas-Ziel bis 2050 kann nur erreicht werden, wenn die gesamte Verkehrsnachfrage bis 2050 abnimmt und eine massive Modalsplitverschiebung vollzogen wird. Denn heute werden rund 1/3 der Treibhausgasemissionen durch den Verkehr verursacht. Deshalb muss die Nachfrage im motorisierten Individualverkehr (MIV) abnehmen und gleichzeitig der öffentliche Verkehr (öV) sowie der Fuss- und Veloverkehr zunehmen. Jeglicher Ausbau zugunsten des MIV ist zu verhindern. Gesamthaft sollten schliesslich weniger bzw. andere Verkehrsinfrastrukturen benötigt werden: Es sind die nötigen Kapazitäten im öV zu schaffen und bestehende Strassenverkehrsflächen für den Fuss- und Veloverkehr zu bestimmen. Um die Klimaerhitzung insbesondere in den Städten vorzubeugen, müssen weiter ausreichend Grünflächen vorgesehen werden.

Die im Sachplan Verkehr vorgenommene Analyse zeigt gut auf, dass das Verkehrswachstum in der Schweiz in der Vergangenheit überproportional stark war. Dabei wird der Ausbau des Angebots als wesentliche und richtige Ursache identifiziert. Leider wird aber zu wenig dargelegt, dass auch die direkten und indirekten Subventionen für den Verkehr und die damit verbundenen (nicht kostendeckenden!) Preise zum stetigen Verkehrswachstum beitragen. Der MIV ist zu billig gegenüber dem öV. Diese Preis-Schere hat sich in den letzten Jahrzehnten immer weiter geöffnet. Wie der Sachplan Verkehr allerdings richtig festhält, muss das Ziel sein, den Verkehr wo immer möglich zu reduzieren und den übrigen Verkehr in den öV und den Fuss- und Veloverkehr zu verlagern.

**Der hier vorliegende Entwurf enthält gute Ansätze, wie diese Problematik zukünftig angegangen und gelöst werden soll. Unseres Erachtens sind diese aber nicht genügend, weshalb folgende Aspekte ebenso im Sachplan zu verankern sind:**

- **Verursachergerechte Kosten:** Sämtliche interne und externen Kosten sollten den Verkehrsteilnehmenden verursachergerecht auferlegt werden. Wenn gesellschaftlich oder ökologisch notwendig, sollen mit Subventionen die Verkehrsverlagerung hin zum öV gefördert oder bestimmten Bevölkerungsgruppen den Zugang zur Mobilität erleichtert werden. Die zu erwartenden Rückgänge bei der Mineralölsteuer sollte zum Anlass genommen werden, Anreize zur Verkehrsreduktion und Verlagerung zu setzen.
- **Primat der Raumplanung:** Im Zusammenspiel Raumplanung–Verkehrsplanung ist das Primat der Raumplanung zu verankern und die Verkehrsplanung soll zukünftig einen Beitrag an die Erfüllung der raumplanerischen Ziele gemäss den übergeordneten Entwicklungskonzepten leisten.
- **Massnahmen zur Reduzierung des Verkehrs:** Bevor die Infrastruktur ausgebaut wird, sind nebst Massnahmen zur Erhöhung der Auslastung auch zu prüfen, ob mit anderen Massnahmen der Verkehr reduziert werden kann. Die nicht gebaute Infrastruktur dürfte bezüglich der meisten Zielsetzungen die nachhaltigste und wirtschaftlich günstigste Lösung sein.
- **Risiko der Überkapazitäten:** Es ist anzunehmen, dass die Entwicklung von neuen technischen Lösungen und die Digitalisierung den Zugang zur Mobilität erleichtern werden und zu einer besseren Auslastung führen dürften. Auch aus diesem Grund ist jeder weitere Infrastrukturausbau kritisch zu hinterfragen, da eine reale Gefahr besteht, dass diese Ausbauten zukünftig zu Überkapazitäten führen werden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass knappe Kapazitäten bei den Verkehrsinfrastrukturen Innovationen und alternative Lösungen fördern. Dieser Aspekt sollte in der Beurteilung von Projekten ebenfalls berücksichtigt werden.
- Der Sachplan verweist im Text auf die Bodenstrategie und auf den Sachplan Fruchtfolgeflächen. Das ist natürlich zu begrüssen. **Leider fehlen aber Verweise auf die Strategie Biodiversität Schweiz mit der ökologischen Infrastruktur und auf das Landschaftskonzept**, welche für die Planung, Bau und Unterhalt der Verkehrsinfrastrukturen ebenfalls zu berücksichtigen sind. Gleiches gilt für das Netto-Null-Ziel des Bundesrates. Dieses Ziel ist insbesondere bezüglich der Luftfahrt und bei der grauen Energie der Infrastruktur ungenügend abgebildet.

**Wir möchten zudem anregen, dass die neusten Entwicklungen aufgrund der Covid-19-Pandemie bei der Überarbeitung des Sachplans stärker berücksichtigt werden.** So haben die allermeisten Arbeitgebenden die Möglichkeiten des Homeoffices enorm ausgebaut. Es ist zu erwarten, dass Berufspendler\*innen auch in Zukunft vermehrt von diesen Möglichkeiten Gebrauch machen werden. Dies wird sich auf die Verkehrsströme auswirken. Diese Entwicklungen sind nicht nur zu berücksichtigen, sondern auch als Strategie zur Verkehrsvermeidung aktiv zu begrüssen und zu fördern.

**Positiv hervorzuheben am vorliegenden Entwurf ist die starke Berücksichtigung der inter-/multimodalen Mobilität.** Der gesellschaftliche und wirtschaftliche Wandel, welcher verstärkt den Zugang zu einer Dienstleistung anstatt des Besitzes an einem Produkt ins Zentrum stellt, wird der inter-/multimodalen Mobilität einen grossen Schub verleihen. Dafür gute Voraussetzungen zu schaffen, auch baulich, ist wichtig (z.B. Verkehrsdrehscheiben).

**Wir begrüssen auch ausdrücklich die stärkere Positionierung des Fuss- und Veloverkehrs.**

**Ebenfalls als sehr positiv bewerten wir die Auseinandersetzung mit den unterschiedlichen Raumtypen und, wie die Mobilität innerhalb und zwischen diesen Raumtypen erfolgen soll.** Dies schafft eine gute Grundlage, um aufzuzeigen, wie die Verkehrsplanung helfen kann, die Ziele der Raumentwicklungskonzepte zu erreichen.

**Das Thema des Güterverkehrs wird im Sachplan insgesamt eher knapp behandelt.** Es wird zwar auf den wachsenden Güterverkehr hingewiesen, jedoch wäre es wünschenswert, wenn der Umgang mit dem Güterverkehr in der finalen Fassung mehr Gewicht erhielte.

**Weiter fehlen im Entwurf des Sachplans klarere Angaben zur Ausgestaltung der Verkehrsinfrastrukturen.** Infrastrukturen müssen Klimaverträglichkeitsansprüchen entsprechen – ansonsten sollen sie nicht gebaut werden dürfen. In Abstimmung mit der geplanten ökologischen Infrastruktur sind Vorgaben zur Ausgestaltung bestehender und neuer Verkehrsinfrastrukturen zu treffen. Wenn nicht auf die entsprechende Verkehrsinfrastruktur verzichtet werden kann, sind klare Bau- und Unterhaltsstandards zu entwickeln, wie die Trennwirkung minimiert wird.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Mit freundlichen Grüssen

SP Schweiz



Mattea Meyer  
Co-Präsidentin



Cédric Wermuth  
Co-Präsident



Claudia Alpiger  
Politische Fachsekretärin