

Referat von Martin Candinas Präsident LITRA, Nationalrat

Es gilt das gesprochene Wort.

Der öffentliche Verkehr braucht die Strasse und damit den NAF

Sehr geehrte Damen und Herren

Der NAF, wie er am 12. Februar zur Abstimmung gelangt, ist eine gut schweizerische Kompromissvorlage. Der NAF ist aber vor allem eine Reformvorlage, die unterschiedliche Baustellen in der Finanzierung von Nationalstrassen und Agglomerationsverkehr behebt. Zum einen werden mit dem NAF werden Strasse und Schiene aus Finanz- und Planungssicht neu gleich behandelt. Nicht mehr über eine Spezialfinanzierung und einen befristeten Fonds, sondern über einen zweckgebundenen Fonds, der jährlich alimentiert wird und zeitlich unbegrenzt ist. Bisher galt für Strassenunterhaltsarbeiten das Jährlichkeitsprinzip. Bei Verzögerungen drohte Ende Jahr das finanzielle Fallbeil. Statt jährlicher Budgetkredite soll das Parlament neu Projektkredite beschliessen, die Teil des Strategischen Entwicklungsprogramms Strasse (STEP) sind. Mit der Verankerung des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrfonds auf Verfassungsstufe werden die Ausgaben für den Nationalstrassenverkehr neu nur noch über ein Gefäss abgewickelt und zwar unbefristet auf einem soliden finanziellen Fundament. Die Planung für Betrieb, Unterhalt, Ausbau und Engpassbeseitigung wird damit für Strasse und Schiene einheitlich

Zweitens regelt der NAF die Aufteilung des Strassennetzes zwischen Bund und Kantonen neu. Eine Forderung, die auf das Ja zur Neuen Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen im Jahr 2004 zurückgeht. Zahlreiche Strassen von nationaler Bedeutung sind heute noch unter der Hoheit der Kantone und werden entsprechend uneinheitlich unterhalten und mit uneinheitlichen Sicherheitsstandards betrieben. So sind etwa die Strecke Spiez-Kandersteg-Gampel oder die Strecke Thusis-Julier-Silvaplana bisher keine Nationalstrassen. Die Netzaufteilung, wie sie heute gilt, ist ein Relikt von 1960. Das Parlament hat 2012 mit dem Netzbeschluss eine Neuaufteilung des Schweizer Strassennetzes vorgenommen. Mit dem Nein zur Vignetten-Preiserhöhung fehlte aber die finanzielle Grundlage zur Umsetzung des Netzbeschlusses. Mit dem NAF gibt es nun eine tragfähige Lösung, um die Erweiterung des Nationalstrassennetzes zu finanzieren. Die Kantone sollen sich an der Neuaufteilung beteiligen. Für den Anschluss der Berg- und Randregionen, die Sicherheit und den ganzjährigen Betrieb der Strassen ist der Netzbeschluss zentral.

Schliesslich – und damit kommen wir zum Kernthema dieser Medienkonferenz – kommt der NAF nicht nur der Strasse zu Gute und hat somit nicht nur mittelbar einen positiven Effekt für den öffentlichen Verkehr. Mit den Agglomerationsprogrammen werden ÖV-Projekte im urbanen Raum seit 2008 vom Bund auch unmittelbar unterstützt. Der Bund hat einen verfassungsmässigen Auftrag, dem Verkehr in Agglomerationen besondere Aufmerksamkeit zu schenken. Das ist mehr als sinnvoll. Denn er tut es mit Blick auf die Siedlungsentwicklung und nimmt eine koordinierende Funktion wahr. Die Zusammenarbeit bei den Agglomerationsprogrammen erfolgt über Gemeinde-, Kantons- und sogar Landesgrenzen hinweg. Die Programme unterliegen strikten Prüfkriterien und erzielen so eine hohe Kosten-Wirksamkeit. Die Gesuche für Bundesunterstützung überstiegen die verfügbaren Bundesmittel bisher um ein Fünffaches. Die 6 Milliarden Franken Bundesbeiträge aus dem Infrastrukturfonds sind beinahe aufgebraucht. 45 der total 55 Schweizer Agglomerationen

haben seit 2008 von Bundesbeiträgen profitiert, pro Kopf gab es für mittelgrosse Agglomerationen wie Thun oder Yverdon am meisten Beiträge. Der NAF ermöglicht es, diese erfolgreichen, weitsichtigen und bewusst verkehrsträgerübergreifenden Programme weiterzuführen. Die Vertreter der hier anwesenden öV-Unternehmen werden Ihnen gleich veranschaulichen, dass Agglomerationsprojekte beeindruckende Auswirkungen auf Modal Splits, Fahrgastzahlen und Standortattraktivität haben können.

Rund zwei Drittel der Fahrten im öffentlichen Verkehr finden auf der Strasse, also mit Trams und Bussen statt. Die gesicherte und unbefristete Finanzierung der Strasseninfrastruktur mitsamt Agglomerationsprogrammen ist deshalb aus Sicht öV unverzichtbar. Welche Bedeutung die Strasse für den öV hat, das erfahren Sie in den Ausführungen von Ueli Stückelberger.

Referat von Ueli Stückelberger Direktor Verband öffentlicher Verkehr (VöV)

Es gilt das gesprochene Wort.

Neue Finanzierungsgrundlage für Agglomerationsprogramme ist entscheidend

Sehr geehrte Damen und Herren

- Weshalb setzt sich der VöV als öV-Verband so ein?
- FABI: Schienen-Fonds; eine gute Finanzierung, der NAF ist das Gegenstück für die Strasse
- öV findet nicht nur auf der Schiene statt
- Zwei Drittel des öV finden auf der Strasse oder in den Agglomerationen statt
- NAF: Für uns sind vor allem die Agglomerationsprogramme wichtig
- Ohne NAF laufen die Agglomerationsprogramme aus
- Vom Bund mitfinanzierte Projekte der Agglomerationsprogramme sind sehr häufig öV-Projekte, weil sie unter dem Strich das beste Preis-Leistungsverhältnis aufweisen
- NAF = gute Finanzierung für Agglomerationsprogramme
- Für uns ist das der ausschlaggebende Punkt
- Wermutstropfen: Nutzerfinanzierung ist viel tiefer als bei FABI. Der VöV hätte die Vernehmlassungsvorlage bevorzugt
- Die Schere zwischen öV- und MIV-Preisen öffnet sich weiter
- öV-Preise können nicht immer steigen, deshalb fordern wir eine Erhöhung des RPV-Kredits
- Die gute, neue Finanzierung der Agglomerationsprogramme ist ausschlaggebend. Deshalb ist der VöV klar für den NAF.

Referat von René Schmied Direktor BERNMOBIL

Es gilt das gesprochene Wort.

Mehr Fahrgäste und eine höhere Kundenzufriedenheit in Berns Westen

Sehr geehrte Damen und Herren

Die grössten Verkehrsprobleme der Schweiz liegen in den Städten und Agglomerationen. Verkehrsstaus in der Stadt und auf den umfahrenden Autobahnen oder volle Fahrzeuge im öffentlichen Verkehr sind hier tägliche Realität. Deren Lösung liegt unzweifelhaft im nationalen Interesse. Die Verkehrsprobleme der Städte verursachen hohe volkswirtschaftliche Kosten. Zudem sind die Agglomerationen wie Bern, Zürich oder Lausanne wichtige nationale Verkehrsknotenpunkte. Daher ist es dringend notwendig, dass sich der Bund nun dauernd auch am Ausbau des Agglomerationsverkehrs beteiligt.

Zur Illustration der Verkehrsleistungen in den Agglomerationen der folgende Zahlenvergleich:

- Die SBB transportieren auf ihrem Netz schweizweit jährlich rund 440 Millionen Fahrgäste.
- Mit BERNMOBIL allein fahren in der Stadt Bern und den umliegenden Gemeinden jährlich über 100 Millionen Fahrgäste.

Dies zeigt: Die Post geht insbesondere in den Städten und Agglomerationen ab.

Bisher hat der Bund Investitionen in den öffentlichen Agglomerationsverkehr über den Infrastrukturfonds mitfinanziert. Davon hat BERNMOBIL als eines der ersten städtischen Transportunternehmen mit dem Projekt Tram Bern West profitieren können. Der Bund stufte das Tram Bern West 2008 als dringliches Agglomerationsverkehrsprojekt ein und leistete einen Beitrag von 50 Prozent an die Infrastrukturkosten des Trams. Ohne diese finanzielle Unterstützung hätten Kanton und Stadt Bern dieses Projekt nicht realisieren können. Der erwartete hohe Nutzen von Tram Bern West ist eingetroffen:

- Die Fahrgastzahlen haben mit dem Tram gegenüber dem vorherigen Busbetrieb deutlich zugenommen.
- Entlang der Tramlinie nahm der motorisierte Individualverkehr deutlich ab.
- Der Anteil des ÖV stieg auf dem untersuchten Querschnitt Weyermannshaus – Ausserholligen entlang des Tram Bern West von 46,5 auf fast 56 Prozent an, der Anteil des MIV sank dagegen von 53,5 auf 44 Prozent.
- Die Anzahl Unfälle entlang der Tramstrecke nahm gegenüber früher deutlich ab.
- Und auch die Kundenzufriedenheit ist mit Tram Bern West gestiegen.

Ein anderes Berner-Projekt, das von Bundeshilfe profitiert, befindet sich zurzeit im Bau: Die Neugestaltung und Sanierung des Eigerplatzes. Dieses Projekt verbessert die Verkehrsverhältnisse für alle auf diesem zentralen Verkehrsknoten im Südwesten der Stadt Bern. Davon profitiert der Verkehr in der gesamten Region.

In der Agglomeration Bern stehen weitere wichtige Verkehrsprojekte an und brauchen ebenfalls die finanzielle Unterstützung des Bundes mit dem neuen NAF. Dazu gehört das Tram Bern-Ostermundigen oder die Tramverlängerung der Linie 9 von Wabern nach Kleinwabern.

Meine Damen und Herren, die Städte brauchen eine permanente finanzielle Unterstützung des Bundes, um ihre Verkehrsprobleme lösen zu können. Der Nutzen dieser Projekte ist hoch, das Geld ist sinnvoll investiert. Daher unterstützt auch BERNMOBIL den NAF voll und ganz.

Exposé d'André Burri responsable affaires publiques Suisse romande

L'expression orale prime sur l'écrit.

CarPostal Suisse s'engage pour son outil de production journalier

Mesdames, Messieurs

CarPostal Suisse SA soutient avec force et conviction la création d'un fonds pour les routes nationales et pour le trafic d'agglomération. Ses 2'200 véhicules circulent quotidiennement sur l'ensemble du territoire helvétique parcourant l'équivalent de sept fois le tour de la terre.

La route est notre outil de production journalier. Le développement de ce précieux outil est indispensable pour transporter nos quelques 140 millions de passagers annuels. Les investissements doivent être consentis pour développer et améliorer le réseau routier : développements dont nous profiterons à long terme. En effet, nous pourrions être encore plus performant si les goulets d'étranglement sont supprimés, si les routes sont bien entretenues, corrigées et modifiées. CarPostal roule dans les agglomérations suisses et est en charge de transporter les voyageurs vers les villes, d'assurer les correspondances avec les autres moyens de transport public, ainsi que de desservir les villages et les hameaux. Les programmes d'agglomérations sont très importants pour CarPostal afin de générer une fluidité du trafic routier et de garantir la ponctualité. De plus, les investissements prévus dans les infrastructures de transport dans les agglomérations, pourront générer des constructions telles que des voies bus et des gares routières.

Le transport public suisse se déroule principalement sur la route – même si souvent on pense que c'est le fait du rail.

Quelques chiffres confirment cette tendance :

- Le transport public par la route prend en charge trois fois plus de voyageurs que le train ;
- 9 arrêts de transport public sur 10, sont dédiés au transport public routier ;
- 75% de la longueur du réseau des transports publics est du transport public routier. Le réseau de transport public routier sert donc aussi la base à la couverture fine et étendue du système de transport public suisse.

Enfin, le FORTA garantit aussi l'entretien des routes principales également dans les régions de montagnes. Point important pour CarPostal qui est opère dans les cantons alpins en plus des principales grandes agglomérations du pays.

Exemples pratiques

- Nous avons choisi de vous présenter, comme bonne pratique, l'exemple de la réalisation de la gare routière de Delémont. En effet, il s'agit d'un projet d'agglomération de la première heure. Le dossier a été soumis en 2003 à la Confédération avec la demande de reconnaissance de Delémont et de 10 communes comme une agglomération. Après acceptation par la Confédération, le canton du Jura et les communes concernées, le projet a pu être réalisé. L'inauguration de la nouvelle gare routière s'est déroulée en septembre

2016. Il s'agit d'un nœud de correspondance parfaitement intégré, agréable et convivial pour les utilisateurs des transports publics. Le prix FLUX a d'ailleurs été décerné à la ville de Delémont en décembre 2016 pour l'excellence de ce pôle d'échange intermodale. Les jurassiens peuvent désormais jouir d'une infrastructure moderne, avec des quais de changement, des informations sur les horaires sur des écrans individuels, des cheminements pour personnes à mobilité réduite et même une salle d'attente bus. Sans le financement, de plus de 1 million, par la Confédération pour les projets d'agglomération, la ville de Delémont n'aurait pas pu réaliser ce projet de gare routière. Ladite gare routière va dynamiser le transport public en le rendant plus attractif, plus simple, plus convivial. Avec le FORTA d'autres agglomérations pourront construire, modifier, rénover des gares routières.

- Les autres projets d'agglomération en Suisse romande sont: Bulle, le Chablais, Fribourg, Genève, Lausanne-Morges, Rivelac, RUN (réseau urbain neuchâtelois) et Yverdon au niveau de la Gare et de la place de la Gare. A noter qu'il y a également des projets sur le Valais et le Tessin, cantons où CarPostal est particulièrement présent. Dans tous les cas, CarPostal profitera des élargissements de routes, des suppressions de goulets d'étranglement, de nouvelles voies de bus, de réaménagement de rues et de routes et de modifications et améliorations des gares routières.

Referat von Norbert Schmassmann

Direktor Verkehrsbetriebe Luzern vbl

Es gilt das gesprochene Wort.

Ein „RapidBus-System“ für das Nadelöhr Luzern

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Verkehrsbetriebe Luzern AG, die ich seit über 20 Jahren als Direktor leiten darf, hat den Slogan „vbl – verbindet uns“. Damit wir unsere Kunden und auch Orte, Gemeinden oder Quartiere miteinander verbinden können, sind wir als Busunternehmen in der Stadt und Agglomeration Luzern auf ein funktionierendes Strassensystem angewiesen. Es braucht eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur – für den Individualverkehr genauso wie für den strassengebundenen öffentlichen Verkehr. Der NAF hilft, die Städte und Agglomerationen zu entlasten. Ohne NAF gibt es keine Bundesbeiträge mehr, wichtige Projekte in den Agglomerationen könnten nicht realisiert werden.

Wie wichtig die Bundesbeiträge sind, um einen funktionierenden öffentlichen Verkehr zu gewährleisten, kann ich Ihnen am Beispiel des Kantons Luzern aufzeigen. Hier sind in den nächsten Jahren allein für den strassengebundenen öffentlichen Verkehr Infrastrukturausgaben in der Höhe von rund 170 Millionen Franken vorgesehen. Der Kanton Luzern rechnet bis ins Jahr 2035 mit einer Zunahme der Mobilität von bis zu 40 Prozent. Dieses Wachstum soll in erster Linie der öffentliche Verkehr bewältigen. Aufgrund der Topographie ist Luzern ein Nadelöhr. Zwischen See, Reuss und den Bergen zwängt sich der gesamte Nord-Südverkehr und der Verkehr einer Agglomeration mit über 200'000 Einwohnern hindurch. Für den Durchgangsverkehr gibt es gerade mal zwei Brücken, die von der einen auf die andere Stadtseite führen. Nicht nur die öffentlichen Busse, auch der Individualverkehr quält sich deshalb mehrheitlich durchs Stadtzentrum und über die Seebrücke. Das Luzerner Stadtzentrum ist chronisch überlastet.

Mit dem Agglomerationsprogramm werden Alternativen gesucht, um das Stadtzentrum zu entlasten. In Luzern haben wir in den letzten Jahren das so genannte „RBus-System“ eingeführt (R wie „Rapid bus“). Mit Doppelgelenktrolleybussen können wir auf den am stärksten frequentierten (Trolleybus-)Linien pro Fahrzeug bis zu 220 Personen transportieren. Im Dezember 2016 nahmen wir die zweite RBus-Linie von Luzern nach Emmenbrücke in Betrieb. Gleichzeitig eröffneten wir eine neue Tangentiallinie von Kriens nach Emmenbrücke und einen wichtigen, neuen Umsteigeknoten beim Bahnhof Emmenbrücke. Für den neuen Bushub Emmenbrücke und neue Busspuren auf den Zufahrten wurden 17 Millionen Franken ausgegeben. Weitere Tangentiallinien, etwa von Littau nach Ebikon, sind geplant. Pendlerinnen und Pendler müssen so nicht mehr zwingend ins Stadtzentrum fahren, um auf den nächsten Bus umzusteigen. In den Vorortsgemeinden sind Bushubs vorgesehen, an welchen ein schneller Umstieg von Bus auf Bahn und von Bus auf Bus ermöglicht wird.

Im System RBus sind des Weiteren Busbevorzugungsmassnahmen geplant. Wo keine Busspuren möglich sind, werden sinnvolle, intelligente kostengünstige Lösungen vorgesehen. Die Busbevorzugungen sollen nicht zu Lasten des Individualverkehrs gehen. Sie sollen in erster Linie die Zuverlässigkeit des öV-Systems verbessern. Auf diese Weise wird der öV für die Kundinnen

und Kunden attraktiver, die Menschen steigen vermehrt um und der wirtschaftlich notwendige Verkehr, zum Beispiel Handwerker und Gewerbetreibende, erhalten auch in der Stadt wieder freie(re) Fahrt. Die Massnahmen des Agglomerationsprogramms tragen in Luzern zu einer besseren Mobilität, zu einer besseren Erreichbarkeit und schliesslich zu einer besseren Lebensqualität bei – für Menschen, die in Luzern leben, arbeiten oder die Luzern besuchen. Damit diese Massnahmen aber realisiert werden kann, braucht es die finanzielle Unterstützung des Bundes. Ein Ja zum NAF am 12. Februar trägt also zur Steigerung der Lebensqualität in den Städten und Agglomerationen bei.