

## **Fachtagung zum Agglomerationsverkehr vom 13.01.06: Experten und Politiker fordern Vorrang für öV und Langsamverkehr**

Die Verkehrsprobleme in den Agglomerationen werden immer grösser und müssen dringend gelöst werden. Die öffentliche Debatte rund um den dafür vorgesehenen Infrastrukturfonds des Bundes ist zum Jahresbeginn vom Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) mit einer Tagung lanciert worden. Am 13. Januar 2006 präsentierten und diskutierten Experten und Politiker ihre Vorschläge für den Agglomerationsverkehr. Dabei wurde betont, dass nachhaltige Lösungen nur möglich sind, wenn primär der öffentliche Verkehr und der Langsamverkehr gefördert werden. Hier finden Sie ausgewählte Präsentationen. (Sprachen: de und fr)

### Weitere Informationen:

Tagungsdokumentation und Synthesebericht

<http://www.vcs-fachtagung.ch>

## **Trafic d'agglomération - colloque du 13 janvier 2006 Experts et politiciens invitent à miser sur les TP et la mobilité douce**

Les problèmes de trafic toujours plus aigus observés dans les agglomérations doivent être appréhendés urgemment. Alors que les discussions sur le fonds d'infrastructure débutent au Parlement, l'Association Transports et Environnement (ATE) a souhaité concrétiser le débat sur le trafic d'agglomération lors d'un colloque organisé le 13 janvier 2006. Au cours de cette manifestation, les experts et politiciens ont présenté des propositions pour pallier aux problèmes posés par le trafic d'agglomération. Une recommandation a été relevée de manière récurrente : les solutions à long terme nécessitent de donner une priorité aux transports publics et à la mobilité douce. Vous trouverez, ci-après, une sélection de rapports d'intervention. (langue : allemand et français)

### Plus d'informations:

Documentation et rapport de synthèse

<http://www.ate.ch/colloque>

16.01.2006

Unterstützt von:



Mobilservice  
c/o Büro für Mobilität AG  
Hirschengraben 2  
3011 Bern  
Fon/Fax 031 311 93 63 / 67

Redaktion: Julian Baker  
[redaktion@mobilservice.ch](mailto:redaktion@mobilservice.ch)  
Geschäftsstelle: Martina Dvoracek  
[info@mobilservice.ch](mailto:info@mobilservice.ch)  
<http://www.mobilservice.ch>

## **MEDIENMITTEILUNG**

### **VCS-Fachtagung „Agglomerationsverkehr im Stau“ Vorfahrt für ÖV und Langsamverkehr**

**Bern, 13. Januar 2006. Die Verkehrsprobleme in den Agglomerationen erfordern nachhaltige Lösungen. Während das Parlament die Debatte über den Infrastrukturfonds startet, konkretisiert der VCS an seiner Fachtagung die öffentliche Debatte über den Agglomerationsverkehr. Experten und Politiker betonen, dass sich die Stauprobleme in den Städten nur lösen lassen, wenn der ÖV und Langsamverkehr (Fuss- und Veloverkehr) Vorrang erhält.**

**Adrian Schmid**, Leiter Politik & Kommunikation beim VCS, fordert, in der bundesrätlichen Botschaft dem öffentlichen Verkehr in den Agglomerationen Priorität zu gewähren. Der Gesundheit und Umwelt sei Rechnung zu tragen. Er kritisiert die vorgesehenen Mittel von 5,5 Milliarden Franken, die allein für die sogenannte „Funktionalitätsgarantie“ beim Nationalstrassennetz vorgesehen sind. Mit anderen Worten: Obwohl das Volk den massiven Strassenbau in der Avanti-Abstimmung 2004 verworfen hat, soll das bestehende Nationalstrassennetz ausgebaut werden. „Anstatt die Strassen auszubauen, ist mittels Verkehrsmanagement - zum Beispiel Road Pricing - der Betrieb zu optimieren“.

„Wenn nicht rasch gehandelt wird, werden unsere Städte und Agglomerationen im Verkehr ersticken“, führt **Hans Werder**, Generalsekretär des UVEK, aus. Dies wäre nicht nur negativ für Bevölkerung und Umwelt, es würde auch die weitere wirtschaftliche Entwicklung unserer Städte beeinträchtigen. In den Städten überlagern sich lokale, nationale und internationale Verkehrsströme, was direkte Auswirkungen auf das nationale Strassenverkehrs- und Schienennetz habe. Die Lösung der Verkehrsprobleme in den Agglomerationen sei deshalb keine regionale, sondern eine nationale Aufgabe.

Um das ÖV-Angebot auszuweiten und den Modalanteil zu erhöhen, seien neue Investitionsmittel erforderlich, präzisierte **Peter Vollmer**, Direktor des Verbands Öffentlicher Verkehr (VöV). „Mit dem sich zurzeit in der parlamentarischen Beratung befindenden neuen Infrastrukturfonds bietet sich endlich die Chance, eine Vielzahl von dringlichen und baureifen öV-Projekten finanziell zu sichern und damit überhaupt zu ermöglichen“.

**Roger Nordmann**, Vorstandsmitglied IG VELO Schweiz, unterstreicht das Zusammenspiel zwischen dem öffentlichen und dem Langsamverkehr. Dies erbringe eine beachtliche „von Tür-

**Geschäftsleitung, Politik und Kommunikation**

zu-Tür“ – Leistung auf Kurzstrecken von weniger als 5 Kilometern. Er tritt dafür ein, „dass die vom Fonds subventionierten Projekte unter dem Gesichtspunkt des Langsamverkehrs optimiert werden“.

Der Infrastrukturfonds werde nur einen Teil des Problems lösen, folgert **Daniel Brélaz**, Stadtpräsident von Lausanne. Seiner Ansicht nach müssen Wohn- und Unternehmenssiedlungen an eine qualitativ hochwertige ÖV-Versorgung angebunden werden. Kompakte Agglomerationen mit einer guten ÖV-Anbindung seien die einzige Lösung, die gleichzeitig einen verbesserten Modalsplit und einen geringeren Energieverbrauch ermöglichen.

**Für weitere Auskünfte:**

Adrian Schmid, Leiter Politik und Kommunikation: 076 342 39 51

Noëlle Petitdemange, Mediensprecherin: 079 708 05 36

[www.vcs-fachtagung.ch](http://www.vcs-fachtagung.ch)

## **COMMUNIQUÉ DE PRESSE**

### **Colloque ATE « le trafic d'agglomération dans l'impasse »**

## **Trains, bus, vélos et piétons d'abord**

**Berne, le 13 janvier 2006. Les problèmes de circulation dans les agglomérations exigent une solution à long terme. Alors que les discussions sur le fonds d'infrastructure débutent au Parlement, l'ATE a souhaité concrétiser le débat sur le trafic d'agglomération lors d'un colloque. Les experts et politiciens ont souligné que les bouchons ne sauteront qu'en misant prioritairement sur des projets de transports publics et de mobilité douce.**

**Adrian Schmid**, responsable politique à l'ATE, demande que la priorité soit donnée aux transports publics d'agglomération dans le message du Conseil fédéral. La santé et l'environnement sont à prendre en considération. Il critique les 5,5 milliards de francs prévus à eux seuls pour la prétendue « garantie du fonctionnement » du réseau des routes nationales. Autrement dit, même si le peuple a rejeté une construction massive des routes lors de la votation Avanti en 2004, le réseau routier actuel serait tout de même étendu. « Au lieu de construire de nouvelles routes, optimisons plutôt leur fonctionnement grâce à la gestion de la mobilité – avec des péages routiers par exemple ».

« Si l'on ne s'attaque pas rapidement aux difficultés liées à la circulation en milieu urbain, ce ne sont pas uniquement la population et l'environnement qui en pâtiront, mais également le développement économique de nos villes », souligne par ailleurs **Hans Werder**, secrétaire général du DETEC. Les flux de trafic y sont tant locaux et nationaux qu'internationaux, d'où des répercussions directes sur nos réseaux nationaux de transport routier et ferroviaire. La résolution de la problématique du trafic d'agglomération n'est donc pas d'ordre régional, mais national.

Afin d'étendre massivement l'offre en transports publics et en augmenter la part modale, de nouveaux moyens d'investissement sont nécessaires, précise **Peter Vollmer**, directeur de l'UTP. « Le nouveau fonds d'infrastructure actuellement en délibération au Parlement offre enfin l'opportunité de garantir financièrement et de rendre possible de nombreux projets de transports publics urgents ».

**Roger Nordmann**, du Comité PRO VELO, souligne que des synergies existent entre les transports publics et la mobilité douce et que celle-ci a une performance « porte à porte » remarquable sur les courtes distances (moins de 5 kilomètres). Il prône que « les projets subventionnés par le fonds soient optimisés sous l'angle de la mobilité douce ».

**Direction, Politique, Communication**

Le fonds d'infrastructure ne résoudra qu'une partie du problème, conclut **Daniel Brélaz**, syndic de Lausanne. Selon lui, il faut impérativement lier l'implantation des logements et des entreprises à une desserte de qualité en transports publics. « Les scénarios d'agglomérations compactes, avec forte desserte en transports publics, constituent la seule solution qui permettra à la fois une nouvelle répartition modale et une réduction de la consommation énergétique ».

**Pour de plus amples informations:**

Noëlle Petitdemange, porte-parole ATE, 031 328 82 52 ou 079 708 05 36

[www.ate.ch/colloque](http://www.ate.ch/colloque)



# Agglomerationsverkehr im Stau Vorfahrt für ÖV und Langsamverkehr

FACHTAGUNG

13. JANUAR 2006

HOTEL ALLEGRO KURSAAL

BERN



[www.verkehrsclub.ch](http://www.verkehrsclub.ch)



## PROGRAMM

- MODERATION** Felix Wirz, Geschäftsführer Ecopolitics GmbH
- 8.30 Empfang, Kaffee und Getränke**
- BEGRÜSSUNG** **9.00 Franziska Teuscher, Präsidentin VCS**
- VCS-POSITION** **9.05 Raus aus dem Stau, mobiler in die Zukunft!**  
**Adrian Schmid, Leiter Politik und Kommunikation VCS**
- DIE PROBLEME DER AGGLOMERATIONEN MIT DEM VERKEHR** **9.20 Agglomerationsverkehr – eine Herausforderung für den Bund**  
**Dr. Hans Werder, Generalsekretär des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie, Kommunikation (UVEK)**
- 9.40 Agglomerationsverkehr: Schlüsselproblem für die Städte**  
**Daniel Brélaz, Stadtpräsident Lausanne, Vize-Präsident Schweizerischer Städteverband**
- ERFOLG VERSPRECHENDE LÖSUNGSANSÄTZE** **10.00 Langsamverkehr: Unterschätzte Verkehrsmittel mit grossem Potenzial**  
**Roger Nordmann, Vorstandsmitglied IG Velo Schweiz, Nationalrat Waadt**
- 10.20 Pause, Kaffee und Kuchen**
- 10.50 Es braucht einen Quantensprung im öffentlichen Agglomerationsverkehr**  
**Dr. Peter Vollmer, Direktor Verband öffentlicher Verkehr (VöV)**
- DISKUSSION** **11.10 Podiumsdiskussion**  
**Daniel Brélaz, Stadtpräsident Lausanne, Vize-Präsident Schweizerischer Städteverband**  
**Barbara Egger-Jenzer, Regierungsrätin Bern, Vorsteherin Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion**  
**Lukas Bühlmann, Direktor Schweizerische Vereinigung für Landesplanung VLP-ASPAN**  
**Monika Tschannen-Süess, Mobilitätsbeauftragte EnergieSchweiz für Gemeinden**
- 11.50 Plenumsdiskussion**
- 12.20 Schlusswort und Fazit**  
**Adrian Schmid, Leiter Politik und Kommunikation VCS**
- 12.30 Lunch**  
Tagungssprachen D/F, Simultanübersetzung



**ANMELDESCHLUSS IST DER 9. DEZEMBER 2005.** Sie erhalten eine schriftliche Bestätigung und eine Zahlungseinladung für den Tagungsbeitrag. Nach Bezahlung des Tagungsbeitrages gilt die Anmeldung als definitiv. Die Teilnehmerzahl ist beschränkt. Anmeldungen werden in der Reihenfolge ihres Eintreffens berücksichtigt.

# Agglomerationsverkehr im Stau Vorfahrt für ÖV und Langsamverkehr

**NACH DER DEUTLICHEN  
ABLEHNUNG DER  
AVANTI-VORLAGE  
SIND SICH ALLE EINIG:  
WIR MÜSSEN DIE  
VERKEHRSPROBLEME IN  
DEN AGGLOMERATIONEN  
LÖSEN. DIE GROSSE  
FRAGE IST: WIE?**

**Der VCS hat dazu folgende Position:**

1. Zukunftsfähige Lösungen für den Agglomerationsverkehr sind nur zu erreichen, wenn prioritär der öffentliche Verkehr, Fuss- und Veloverkehr sowie die kombinierte Mobilität gefördert werden.
2. Jetzt muss auch das Bundesparlament mit dem Infrastrukturfonds die notwendigen Mittel für eine umwelt- und gesundheitsfreundliche Mobilität sprechen.
3. Strassen- und Schieneninfrastruktur alleine genügen nicht. Es braucht zudem ein Mobilitätsmanagement für ihre optimale Nutzung.

Der VCS Schweiz will im Rahmen dieser Tagung die öffentliche Debatte über den Agglomerationsverkehr konkretisieren. Fachleute und Politiker präsentieren und diskutieren Lösungen, damit der Agglomerationsverkehr in Zukunft nicht mehr im Stau steht.

Die Tagung richtet sich an politische Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger sowie Vertreterinnen und Vertreter von Verbänden, Organisationen, Medien, Verwaltungen, Planungsbüros und Transportunternehmen.

## ANMELDEFORMULAR

- Ich nehme an der Fachtagung «Agglomerationsverkehr im Stau» teil
- Ich bin leider verhindert
- Ich bin Studentin/Student (bitte Kopie Legi beilegen)

Name	Vorname
Firma/Verband/Behörde	Funktion
Strasse	PLZ, Ort
Telefon	E-Mail
Datum	Unterschrift

### BITTE SENDEN SIE MIR:

- Tagungsdokumentation
- Informationen VCS

**WWW.VCS-FACHTAGUNG.CH:** Anmeldung, Referate und Synthesebericht

Tagungsbeitrag: Fr. 120.–, Studierende Fr. 60.–, inkl. Tagungsdokumentation und Lunch

Anmeldung und Information: Martina Dvoracek • Tel 031 311 93 63 • Fax 031 311 93 67 • mail@bfmag.ch



### TAGUNGSORT

Hotel Allegro Kursaal  
Kornhausstrasse 3  
3000 Bern 25  
Telefon 031 339 55 00

### ANREISE AB BAHNHOF BERN

Tram Nr. 9 (Richtung Guisanplatz)  
Haltestelle Kursaal

## „Agglomerationsverkehr im Stau – Vorfahrt für ÖV und Langsamverkehr“

VCS-Fachtagung vom 13. Januar 2006 in Bern

### Synthesebericht

#### 1. Programm und Teilnehmende der Fachtagung

Am 13. Januar 2006 lud der Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) zu einer nationalen Fachtagung zum Thema „Agglomerationsverkehr“. Die Tagung stiess auf sehr grosses Interesse. Mit über 160 Teilnehmerinnen und Teilnehmern aus öffentlichen Verwaltungen, Politik, Wirtschaft, Verbänden sowie Planungs- und Ingenieurbüros war der Tagungssaal im Berner Kursaal an diesem Vormittag ausgebucht.

Sechs Referentinnen und Referenten erörterten das Problemfeld des Agglomerationsverkehrs und mögliche Lösungsansätze:

- **Franziska Teuscher**, Präsidentin VCS:  
Begrüssung
- **Adrian Schmid**, Leiter Politik und Kommunikation VCS:  
„Raus aus dem Stau, mobiler in die Zukunft!“
- **Dr. Hans Werder**, Generalsekretär UVEK:  
„Agglomerationsverkehr – eine Herausforderung für den Bund“
- **Daniel Brélaz**, Stadtpräsident Lausanne und Vize-Präsident Schweizerischer Städteverband:  
„Agglomerationsverkehr: Schlüsselproblem für die Städte“
- **Roger Nordmann**, Vorstand IG Velo Schweiz und Nationalrat:  
„Langsamverkehr: Unterschätzte Verkehrsmittel mit grossem Potenzial“
- **Dr. Peter Vollmer**, Direktor Verband öffentlicher Verkehr und Nationalrat:  
"Es braucht einen Quantensprung im öffentlichen Agglomerationsverkehr"

In der anschliessenden Podiumsdiskussion stellte Moderator Felix Wirz (Ecopolitics GmbH) seine Fragen an:

- **Barbara Egger-Jenzer**, Regierungsrätin und Vorsteherin der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern
- **Lukas Bühlmann**, Direktor der Schweizerischen Vereinigung für Landesplanung
- **Monika Tschannen-Süess**, Mobilitätsbeauftragte EnergieSchweiz für Gemeinden
- **Daniel Brélaz**, Stadtpräsident Lausanne und Vize-Präsident Schweizerischer Städteverband

Dieser Synthesebericht fasst die wichtigsten Resultate und Schlussfolgerungen der Tagung zusammen. Er soll allen interessierten Kreisen als Arbeitsgrundlage für das weitere Engagement und die bevorstehende Weichenstellung in Richtung eines nachhaltigen Agglomerationsverkehrs dienen.

#### 2. Rahmenbedingungen und Ziele der Fachtagung

Anfang Dezember 2005 verabschiedete der Bundesrat die Botschaft zum „Infrastrukturfonds“. Er will nach der vom Volk abgelehnten Avanti-Initiative nun auch den öffentlichen Agglomerationsverkehr mit Geldern aus der Mineralölsteuer finanzieren, wie dies der VCS seit langem fordert. Im Verlaufe des Jahres 2006 beraten die eidgenössischen Räte über die Vorlage.

Die Verkehrsprobleme in den Agglomerationen sind bekannt: die stetig wachsende Verkehrszunahme in den Agglomerationen führt vermehrt zu Staus, Luftverschmutzung, Lärmbelastungen, Unfällen und zur Beeinträchtigung der Lebensqualität in den Städten. Franziska Teuscher, Präsidentin des VCS, ortete in ihrer Begrüssungsansprache das zentrale Problem beim Wachstum des motorisierten Individualverkehrs: „Die stetige Zunahme des motorisierten Individualverkehrs in und um die Kernstädte und Agglomerationen ist, gelinde gesagt, eine Katastrophe.“

Ungünstig ist diese Entwicklung für die schweizerische Klimapolitik, deren gesetzlich vorgeschriebenes CO<sub>2</sub>-Reduktionsziel (-8% von 1990 bis 2010) einer realen Zunahme der strassenverkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen gegenüber steht. Zudem werden die Grenzwerte der vor 20 Jahren in Kraft gesetzten Luftreinhalteverordnung regelmässig z.T. massiv überschritten. Adrian Schmid betonte in seinem Referat auch die steigende finanzielle Belastung der öffentlichen Hand durch Investitions- und Folgekosten - z.B. der Gesundheitskosten. Er zeigte zudem auf, dass die Szenarien des Bundes für die Verkehrsentwicklung auf energiepolitischen Annahmen basieren, welche die Verknappung der Erdölreserven und die Hausse der Energiepreise ungenügend berücksichtigen.

Die Fachtagung hatte zum Ziel, die öffentliche Debatte über den Agglomerationsverkehr mit Lösungsvorschlägen des öffentlichen Agglomerationsverkehrs auf Strasse und Schiene, Fuss- und Veloverkehr sowie der kombinierten Mobilität zu konkretisieren. Dabei wurde die bundesrätliche Botschaft zum Infrastrukturfonds von den verschiedenen Referenten verkehrspolitisch beurteilt.

### 3. Die neun Kernbotschaften der Fachtagung

#### 1. Der Handlungsbedarf in den Agglomerationen ist dringend.

„Wenn nicht rasch gehandelt wird, ersticken unsere Städte und Agglomerationen im Verkehr“, stellte Dr. Hans Werder fest. Dies wäre schädlich, nicht nur für Umwelt und Bevölkerung, sondern auch für die Schweizer Volkswirtschaft. In den Agglomerationen überlagere sich der regionale mit dem nationalen und europäischen Verkehr. Deshalb sei der Agglomerationsverkehr eine nationale Aufgabe, der sich der Bund stellen wolle.

#### 2. Der immer noch unterschätzte Fuss- und Veloverkehr nimmt wegen seines enormen Potenzials eine Schlüsselstellung ein.

Bei der Förderung des Fuss- und Veloverkehrs handle es sich um eine Chance, die man nicht verpassen dürfe, betonte Roger Nordmann. Man wisse, dass 34% der Autofahrten nach weniger als 3 km endeten – nach einer idealen Velodistanz. Zudem erhöhe der Veloverkehr den Einzugsbereich einer ÖV-Haltestelle um das Zehnfache. Dr. Hans Werder bekräftigte die Wichtigkeit eines Engagements im Fuss- und Veloverkehr: „Der Fuss- und Veloverkehr sind die ökologisch und ökonomisch effizientesten Verkehrsmittel. Wir erwarten, dass in den Agglomerationsprogrammen das riesige Potenzial ausgeschöpft wird, andernfalls wird der Bund das Agglomerationsprogramm nicht unterstützen.“

#### 3. Im öffentlichen Agglomerationsverkehr besteht dringender Investitionsbedarf.

Die Referenten und Podiumsteilnehmerinnen waren sich einig: Es braucht einen Quantensprung im öffentlichen Agglomerationsverkehr, um aus dem Teufelskreis der negativen Auswirkungen der Verkehrsentwicklung in den Agglomerationen auszubrechen. „Was nützt es, dass wir mit ÖV zwischen den Städten immer schneller sind, wenn wir zum effektiven Zielort in der Agglomeration immer langsamer sind?“ fragte Dr. Peter Vollmer. Diese problematische Entwicklung gälte es jetzt zu korrigieren. Die dazugehörigen Projekte sind bereit, insbesondere die drei S-Bahn-Projekte in Genf, Tessin und Zürich.

#### 4. Die verdichtete Agglomeration der kurzen Distanzen muss als raumplanerisches Ziel konsequent umgesetzt werden.

Kompakte Siedlungsstrukturen dank einer klugen Raumordnungspolitik sind zentral, wenn ein besserer Modalsplit und eine Reduktion von verkehrsbedingten Emissionen erreicht werden sollen, stellte Daniel Brélaz fest. Bestätigt wurde er darin vom Raumplaner Lukas Bühlmann: „Es gibt ein Überangebot an Bauzonen am falschen Ort.“ Mit Blick auf die Zukunft meinte Bühlmann, dass in weniger als 30 Jahren Einfamilienhaus-Brachen in schlecht erschlossenen Gebieten entstehen werden. Bühlmann machte Mut: „Wir haben die raumplanerischen Instrumente in der Hand, der kantonale Richtplan ist ein super Instrument, man muss ihn nur umsetzen!“

#### 5. Der Begriff „Sicherstellung der Netzfunktionalität von Nationalstrassen“ heisst nicht beliebige Engpassbeseitigung, respektive Erweiterung des Strassennetzes.

Die Sicherstellung der Netzfunktionalität hat nicht über Ausbauten der Nationalstrassen zu geschehen. Massnahmen der Verkehrslenkung sind zu realisieren. Der Begriff „Netzfunktionalität“ bedarf einer präziseren Definition im Bundesgesetz über den Infrastrukturfonds, um zu verhindern, dass nicht willkürlich weitere Autobahnausbauten getätigt werden können.

**6. Mit den Agglomerationsprogrammen hat der Bund den richtigen Weg eingeschlagen. Jetzt sind die Kantone und Gemeinden gefordert.**

In den Agglomerationsprogrammen zeigen die Regionen auf, wie sie ihre Verkehrsprobleme auf nachhaltige Weise lösen wollen. Eine Chance auf Bundesunterstützung haben in Zukunft nur Agglomerationen, die alle Verkehrsträger in ihre Strategie einbeziehen. Als fortschrittlich zeigt sich die Strategie des Kantons Bern. „Für mich ist ganz klar: vor Beton kommen andere Lösungen zum Zug, nicht nur neue Infrastrukturen. Dafür brauchen wir aber dringend die Unterstützung des Bundes“, stellte Barbara Egger-Jenzer klar.

**7. 300 Millionen Franken jährlich für alle Verkehrsträger in den Agglomerationen reichen für einen echten Beitrag des Bundes zur Problemlösung nicht aus.**

6 Mia. Franken in 20 Jahren für den Agglomerationsverkehr – das bedeutet einen jährlichen Bundesbeitrag von 300 Millionen für alle Agglomerationsprojekte, sei es im öffentlichen oder im Privatverkehr. Dieser Beitrag dürfte nicht ausreichen, eine Feststellung verschiedener Exponenten und Exponentinnen aus Verbänden und städtischen Exekutiven.

**8. Die Verwendung von Strassengeldern (Mineralölsteuer, Autobahnvignette) zur Finanzierung von Projekten des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs ist gerechtfertigt.**

Die Zweckerweiterung der Strassengelder ist gerechtfertigt, weil der ÖV, Fuss- und Veloverkehr effizienter ist, grössere Anteile des Modalsplits übernehmen kann und somit hilft, die Strassen vom motorisierten Agglomerationsverkehr zu entlasten.

**9. Die Verkehrspolitik darf nicht auf Infrastrukturen beschränkt sein. Eine umfassende Mobilitätspolitik mit „weichen“ Massnahmen ist effizienter.**

Monika Tschannen-Süess warnte davor, die Agglomerationsprogramme zu infrastrukturlastig umzusetzen. „Es ist sehr wichtig, dass die mit viel Verantwortung betrauten Gemeinden auch in den Bereichen Mobilitätsmarketing, Human Powered Mobility und Mobilitätsmanagement ideell und finanziell unterstützt werden.“

#### 4. Fazit aus Sicht des Verkehrs-Clubs der Schweiz (VCS)

- a) Nachhaltige Lösungen für den Agglomerationsverkehr gibt es nur mit einem massgeblichen Ausbau des öffentlichen Verkehrs, des Fuss- und Veloverkehrs sowie der kombinierten Mobilität.
- b) Die eidgenössischen Räte müssen in der Ausrichtung des Infrastrukturfonds Prioritäten zugunsten des Agglomerationsverkehrs setzen und die vorgesehenen Mittel garantieren, respektive erhöhen.
- c) Innovative Mobilitätslenkung und -angebote für die Pendlerinnen und Pendler sind die wirksame, energieeffiziente „Software“, welche uns erlaubt, die bestehende infrastrukturelle „Hardware“ des Verkehrs optimaler und unter weniger Gefahren zu nutzen.
- d) Die drei S-Bahn-Projekte in Genf (Genf-Annemasse), Tessin (Mendrisio-Varese) und Zürich (Löwenstrasse) sowie die Mehrheit der ausführungsfähigen und dringlichen Projekte des öffentlichen Verkehrs müssen zwingend Bestandteil des Infrastrukturfonds sein, ansonsten sehen sich die Umweltorganisationen VCS, WWF, pro natura, Greenpeace, Alpeninitiative, umverkehr und der SEV gezwungen, das Referendum zu ergreifen.

Kontakt:

Verkehrs-Club der Schweiz VCS

Virginie Kauffmann, Rolf Albisser

Postfach 8676

3001 Bern

Tel. 031 328 82 00

[www.verkehrsclub.ch](http://www.verkehrsclub.ch)

[www.vcs-fachtagung.ch](http://www.vcs-fachtagung.ch)

VCS in Zusammenarbeit mit Büro für Mobilität AG, Bern, 30. Januar 2006.