

Bern, 8. September 2022

Absender	Rechtsdienst BFU
Telefon	+41 31 390 22 22
E-Mail	recht@bfu.ch
Informationen	bfu.ch/politik

Vernehmlassungsantwort

Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr Fokus auf Verkehrssicherheit setzen

Knapp 4000 Menschen werden auf den Schweizer Strassen jährlich bei Unfällen schwer oder tödlich verletzt. Aus Sicht der BFU hat das Programm Agglomerationsverkehr (PAV) grosses Potenzial für die Verkehrssicherheit, wenn die Projekte diesbezüglich konsequent geprüft werden.

Das Programm Agglomerationsverkehr geht für die BFU in die richtige Richtung. Bei dessen Umsetzung ist aus Sicht der Verkehrssicherheit ein Instrument zentral: das Road Safety Audit (RSA). Die BFU geht in ihren Antworten deshalb näher auf das RSA ein und verweist darüber hinaus auf ihre vorangegangenen Stellungnahmen zum PAV.

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

Ja. Die BFU ist mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden.

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

Ja. Die Verkehrssicherheit ist zu Recht ein wichtiges Kriterium, um bestimmen zu können, ob ein Agglomerationsprogramm unterstützt werden soll. Dazu hat das Bundesamt für Strassen (ASTRA) – wie bereits in den vorangegangenen Vernehmlassungen erwähnt – im Rahmen von Art. 6a SVG Instrumente geschaffen, welche die Verkehrssicherheit von Strasseninfrastrukturprojekten nachweislich verbessern. Mit einem RSA soll das entworfene Projekt spätestens auf Vorprojektstufe auf die Verkehrssicherheit hin überprüft werden. Der Kosten-Nutzen-Faktor eines RSA liegt je nach Projekt im hohen zweistelligen Bereich.

Die BFU ist der Meinung, dass bei den eingereichten Strasseninfrastrukturprojekten, die u. a. die Verkehrssicherheit erhöhen sollen, ein RSA vor Auflage des Projekts zwingend durchgeführt werden muss. In den letzten Jahren wurden auch von der BFU vermehrt und durchwegs positive Erfahrungen mit dem RSA gemacht. Es hat sich gezeigt, dass der Sicherheitsgewinn gerade bei grossen Projekten sehr hoch ist, wenn vorgängig ein RSA stattfand (z. B. Seetalplatz, LU). Vor diesem Hintergrund unterstreicht die BFU ihre Forderung nach einem verpflichtenden RSA für Strasseninfrastrukturprojekte des PAV.

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

Nein. Die BFU begrüsst die Anforderungen an ein PAV, die neben einer Minderung der Umweltbelastungen und des Ressourcenverbrauchs insbesondere die Qualität des Verkehrssystems durch die Ausrichtung der Siedlungsentwicklung nach innen sowie die Erhöhung der Verkehrssicherheit beinhalten. Diese Kriterien sollen die Grundlage für den möglichen Beitragssatz des Bundes an ein PAV bilden.

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?

Ja, die BFU unterstützt das bisherige Vorgehen, jedoch mit einer wichtigen Einschränkung: Damit sich mit einem Strasseninfrastrukturprojekt die Verkehrssicherheit erhöhen lässt, hat das ASTRA im Rahmen von Art. 6a SVG die sogenannten ISSI-Instrumente geschaffen (siehe Antwort 2). U. a. können mithilfe eines RSA Strasseninfrastrukturprojekte verkehrssicher erarbeitet werden. Daher fordert die BFU für solche Projekte die Durchführung eines RSA – noch bevor sie aufgelegt werden. Auf diesem Weg wird dem Wirkungskriterium «Verkehrssicherheit», das die Agglomerationsprojekte erfüllen sollen, Rechnung getragen.

Ohne RSA darf es aus Sicht der BFU keinen Bundesbeitrag an entsprechende Infrastrukturprojekte geben. Denn ohne Überprüfung durch ein RSA weisen die Projekte oftmals einen schlechten Verkehrssicherheitsstandard auf – auch sogenannte Strassenbauprojekte, welche die Sicherheit erhöhen sollen.

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

Nein, die BFU hat keine Bemerkungen bezüglich Kapitel 3.

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

Nein, die verschiedenen Auswirkungen wurden umfassend veranschaulicht.

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

Nein, die rechtlichen Aspekte sind klar und nachvollziehbar dargelegt.

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

Nein. Diese scheinen ausgewogen beurteilt zu sein. Die BFU begrüsst, dass nebst dem motorisierten Individualverkehr auch der Langsamverkehr und die Verkehrsdrehscheiben berücksichtigt werden.

9. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?

Nein. Die BFU hat ihre Argumente bei den vorangegangenen Fragen ausgeführt.