AGVS | UPSA
Auto Gewerbe Verband Schweiz
Union professionnelle suisse de l'automobile
Unione professionale svizzera dell'automobile

Bundesamt für Raumentwicklung (ARE)
Worblentalstrasse 66
3063 Ittigen

Bern, den 16. April 2025

Konsultation Raumkonzept Schweiz
Stellungnahme des Auto Gewerbe Verband Schweiz (AGVS)

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Auto Gewerbe Verband Schweiz (AGVS) vertritt seit 1927 die Interessen von heute rund 4'000 Garagenbetrieben in der Schweiz und dem Fürstentum Liechtenstein. Der AGVS bedankt sich für die Gelegenheit zur Stellungnahme zu dem im Titel genannten Thema.

Der vorliegende Entwurf zur Revision des Raumkonzepts Schweiz, ausgearbeitet unter der Leitung des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE), strebt einen grundlegenden Wandel in der Raumplanung an. Dabei liegt der Fokus auf verstärktem Klima- und Umweltschutz sowie einer erneuerbaren Energieversorgung. Allerdings werden wirtschaftliche und soziale Bedürfnisse der Schweizer Bevölkerung dabei oft vernachlässigt.

Das Raumplanungsrecht der Schweiz zählt bereits heute zu den restriktivsten weltweit und ist strikter als die Gesetzgebung vieler europäischer Nachbarn. Eine weitere Verschärfung halten wir daher für nicht akzeptabel.

Der AGVS spricht sich grundsätzlich gegen eine Revision des Raumkonzepts Schweiz aus und empfiehlt, aus folgenden Gründen auf eine Aktualisierung zu verzichten:

Die Bevölkerung hat mehrfach deutlich gemacht, dass Umwelt- und Klimaschutz nicht auf Kosten des wirtschaftlichen und sozialen Wohlergehens verstärkt werden sollen. Dies zeigt sich in der Ablehnung mehrerer Initiativen, darunter die «Initiative für Umweltverantwortung» (2025), die «Biodiversitätsinitiative» (2024), die Initiative «gegen synthetische Pestizide» (2021), die «Zersiedelungsinitiative» (2019) sowie die Teilrevision des CO_2-Gesetzes (2021).

- Das Raumkonzept Schweiz und die Raumplanung im Allgemeinen müssen den sektoriellen Politiken in den Bereichen Verkehr, Energie usw. dienen und sollten den Zielen dieser anderen Politiken entsprechen. Zudem sollten sie das, was auf territorialer Ebene koordiniert werden muss, koordinieren. Stattdessen wurde das Raumkonzept Schweiz eher als Steuerungsinstrument konzipiert, das sich den anderen öffentlichen Politiken aufdrängt, indem versucht wird, darin Ziele und Vorgaben zu definieren – was grundsätzlich inakzeptabel und undemokratisch ist.

- Die einzige Rechtsgrundlage für das Raumkonzept Schweiz stellt der Verfassungsartikel über die Raumplanung dar. In Zeiten, in welchen der Bund Sparmassnahmen beschliessen muss, erscheint es inkonsequent, dass eine auf

AGVS/UPSA
Wölflistrasse 5, 3006 Bern
Telefon 031 307 15 15, Fax 031 307 15 16
info@agvs-upsa.ch, www.agvs-upsa.ch

freiwilliger Basis statt-findende Revision des Raumkonzepts Schweiz Priorität geniesst. Die vorliegende Revision beruht vornehmlich auf dem Ansinnen der beteiligten Behörden den Klima- und Umweltschutz unverhältnismässig zu stärken.

- Eine Analyse der Wirksamkeit des 2012 erarbeiteten Raumkonzepts Schweiz wurde nie durchgeführt. Bevor eine Revision in Betracht gezogen wird, scheint es unerlässlich, die Wirksamkeit des Projekts zu analysieren und klare Ziele abzuleiten. Insbesondere gilt es zu klären, ob dieses eine koordinierende oder fälschlicherweise eine steuernde Funktion einnimmt.

- Das vorliegende Raumkonzept Schweiz beruht auf einer Vision von Behördenvertretern auf Gemeinde-, Kantons- und Bundesebene und misst dem Umweltschutz eine hohe Priorität bei. Dies, während die wirtschaftlichen und sozialen Bedürfnisse der Bevölkerung zu wenig berücksichtigt werden. Obwohl das Raumkonzept nicht verbindlich ist, ist die öffentliche Verwaltung dennoch dazu verpflichtet, ihre Arbeit auf Fakten zu stützen und dabei das Verbot von Willkür und Einseitigkeit zu beachten.

Detaillierte Bemerkungen
Der AGVS nimmt zu denjenigen Elementen, die den privaten Strassenverkehr betreffen, wie folgt Stellung.

<u>Zustand der Infrastruktur</u>
Im Entwurf wird angeführt, dass die Schweiz über eine hervorragende Infrastruktur verfüge, was jedoch auf keiner wissenschaftlichen Basis beruht:

«Die Schweiz ist im internationalen Wettbewerb gut positioniert, auch dank hervorragender Infrastrukturen.» (S. 8)

«[...] ein breites Verkehrsangebot und eine gut ausgebaute Infrastruktur begünstigt das Pendeln. [...]» (S. 9)

Diese Ausführungen sind von der Realität weit entfernt: Die Explosion der Staustunden und des Ausweichverkehrs sowie das Versäumnis, die Infrastruktur innerhalb eines angemessenen Zeitraums anzupassen, sind Beleg dafür. Zwischen 2010 und 2023 haben sich die Staustunden auf den Nationalstrassen verdreifacht und der Anteil daran, der auf eine Überlastung des Netzes zurückzuführen ist, stieg in nur 13 Jahren um 368% von 11'513 auf 42'318 an. Dieser exponentielle Anstieg der Staus auf den Autobahnen führt zu einer Explosion des Ausweichverkehrs auf dem sekundären Strassen-netz und damit zu einem Anstieg des Unfallrisikos. Diese Problematik, die im Raumkonzept Schweiz ignoriert wird, muss unbedingt integriert werden.

Im Bereich der Infrastruktur ist es angezeigt, den Aspekt der Fähigkeit zur Anpassung der Infrastruktur zu thematisieren, insbesondere die Kosten und die Realisierungsfrist. Fakt ist heute, dass die Kosten steigen, die Realisierungszeiten sich stark verlängern und es teilweise über 20 Jahre dauert, bis ein Projekt umgesetzt wird. Die vorliegende Version entspricht in keiner Weise den heutigen Herausforderungen im Bereich Infrastruktur. Um die Realität widerzuspiegeln, muss diese Passage dringend folgendermassen umformuliert werden:

«Die Schweiz verfügt über eine vor Jahrzehnten geplante Infrastruktur, die an ihre Kapazitätsgrenzen stösst und zahlreiche Anpassungen erfordert, um auch in Zukunft funktionstüchtig und leistungsfähig zu bleiben. Der Grad der Überlastung nimmt exponentiell zu. Die Dauer und die Kosten für den Ausbau der Infrastruktur in der Schweiz sind in den

letzten Jahren stark gestiegen. Die Schweiz befindet sich in einer kritischen Situation, um der zukünftigen Mobilitätsnachfrage der Bevölkerung noch nachkommen zu können.»

Darüber hinaus begrüssen wir die Berücksichtigung des starken Nachfragewachstums im Versandhandel und bei Lieferungen: *«Konsumentinnen und Konsumenten nutzen den Online-Einkauf und die Lieferung von Waren nach Hause in grossem Stil. Das verbraucherfreundliche Angebot geht mit Flächenbedarf für Logistikzentren und Mehrverkehr zur Warenverteilung einher.» (S. 8)*

Schliesslich befürworten wir auch die Berücksichtigung des stark wachsenden Mobilitätsbedarfs: *«[...] Das Bedürfnis nach Mobilität ist hoch und steigt weiter. Arbeit, Wohnen und Freizeit liegen oft weit auseinander. Doch ein breites Verkehrsangebot und eine gut ausgebaute Infrastruktur begünstigt das Pendeln. Der Freizeit- und der Tourismusverkehr gewinnen weiter an Bedeutung. Die Bevölkerung wächst und legt im Durchschnitt pro Person längere Wege zurück. Sie wird die bestehende Verkehrsinfrastruktur künftig also noch stärker nutzten. Ohne Massnahmen wird ihre Kapazität auf bestimmten Streckenabschnitten und zu gewissen Tageszeiten an Grenzen stossen.» (S. 9)*

<u>Telearbeit</u>
Der vorliegende Entwurf erwähnt an mehreren Stellen, dass die Mobilität durch die Etablierung von Telearbeit (Home-Office) reduziert werden kann:

«Arbeiten von zu Hause hat sich etabliert und bietet die Möglichkeit, bestehende Transportnetze zu entlasten.» (S. 8)

«[...] Dank neuer Informations- und Kommunikationstechnologien entkoppelt sich zum Teil die Arbeit vom fixen Arbeitsplatz und entlastet damit die Verkehrsinfrastruktur zu Spitzenzeiten.» (S. 9)

Diese Behauptungen erscheinen zweifelhaft und entbehren jeder wissenschaftlichen Grundlage. Die Reisedaten zeigen eine diametral gegensätzliche Realität. Telearbeit führt nicht dazu, dass der Anstieg des Mobilitätsbedarfs gestoppt wird. Wie alle Statistiken zu diesem Thema belegen, steigt der Mobilitätsbedarf trotz Digitalisierung weiterhin stark an. Wir regen deshalb an, die genannten Passagen wie folgt zu überarbeiten: *«Trotz Telearbeit wächst die Mobilitätsnachfrage weiter»* und *«[...] die Arbeit löst sich teilweise vom festen Arbeitsplatz, was jedoch nicht ausreicht, um die Mobilitätsnachfrage zu Spitzenzeiten zu entlasten.»*

<u>Belästigung durch den Verkehr</u>
Der vorliegende Entwurf thematisiert die negativen Auswirkungen des Verkehrs: *«Der Verkehr hat aber auch Folgen wie Flächenverbrauch, Lärm und Ausstoss von Treibhausgasen, selbst wenn Dekarbonisierung und Automatisierung die Situation mittelfristig verbessern dürften.» (S. 9)*

Einerseits sollte der Text den technologischen Fortschritt berücksichtigen und den Umstand einbeziehen, dass die Schweiz die CO2-Neutralität bis etwa 2050 erreichen wird. Dies gilt auch für den Strassenverkehr. Der Abschnitt kann wie folgt angepasst werden: *«Bis 2050 werden alle Verkehrsträger dekarbonisiert sein.» (S. 9)*

Andererseits muss daran erinnert werden, dass eine Verschärfung der Lärmgrenzwerte die Verdichtung nach innen bremst oder sogar blockiert. Die «polyzentrische» Verdichtung und die Konzentration auf das Bestehende erhöhen zwangsläufig die Mobilität und die Anzahl der Personen, die Verkehrslärm ausgesetzt sind. Daher müssen notwendige Lockerungen

antizipiert werden, um die gewünschte Entwicklung nicht zu blockieren: *«Die Verdichtung birgt das Risiko, dass die Belastungen durch die Mobilität, insbesondere durch Lärm, zunehmen.»*

Klima und Wetter
Das Projekt führt aus: «*[...] Extremes Wetter und darauffolgende Naturkatastrophen gefährden Menschen, beschädigen Siedlungen oder Infrastrukturen. Ein hohes Störfallrisiko bergen Infrastrukturen, die national und international vernetzt sind.» (S. 9)*

Diese Aussage erscheint etwas gar apokalyptisch. Tatsächlich ist das Risiko von Verkehrsunfällen in den letzten Jahrzehnten kontinuierlich gesunken. Da sich der Klimawandel auf das Wetter auswirkt, werden manche Ereignisse vermehrt auftreten, während andere in ihrer Häufigkeit abnehmen.

Obwohl wir Anstrengungen begrüssen, Auswirkungen des Wetters auf die Infrastruktur zu antizipieren, liegt nach unserer Ansicht eine falsche Prioritätensetzung vor. Denn das Unfallrisiko steigt mit der Überlastung alter und unterdimensionierter Infrastrukturen deutlich stärker an.

Energie
Im Entwurf wird erläutert: *«Um den Klimawandel zu mildern, muss die Schweiz eine Energiewende vollziehen […]» (S. 9)* Da die Schweiz aber einen sehr keinen Einfluss auf den weltweiten Klimawandel hat, ist diese Passage wie folgt anzupassen: *«Um ihre Klimaziele zu erreichen, muss die Schweiz einen Energiewandel vollziehen.»*

Der Text besagt, dass die Schweiz *«[...] von fossilen Energieträgern, hin zu Elektrizität und thermischer Energie aus erneuerbaren Quellen [umsteigen muss]. Dies gilt für den gesamten Energiebedarf von Gesellschaft und Wirtschaft.» (S. 9)* Diese Aussage ist zu kategorisch und berücksichtigt die Erfordernisse der Energieversorgung nicht. Hier muss unbedingt klargestellt *werden*, dass der Übergang schrittweise erfolgen muss: *«Die Schweiz muss schrittweise unabhängig von fossilen Energieträgern werden, dabei muss sie darauf achten, die Sicherheit ihrer Energieversorgung stets zu gewährleisten.»*

Der AGVS begrüsst die Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Landschaft, die durch den Ausbau erneuerbarer Energien entstehen: *«[...] Je nach Art der Produktion [kann der Umstieg auf erneuerbare Energien] flächenintensiv sein und die Landschaft verändern. «Die Transformation wird soziale, ökologische und ökonomische Konsequenzen haben, die von direkt Betroffenen anders gewertet werden können als von der Allgemeinheit.» (S. 9)* Um fossile Energieträger durch andere Energien zu ersetzen, wird es jedoch nicht ausreichen, sich nur auf erneuerbare Energien zu beschränken. Wir regen an, diese Passage abzuändern und stattdessen *«den Übergang zu Energien mit geringen Treibhausgasemissionen»* zu erwähnen. So wird die technologische Neutralität gewährleistet und der Rückgriff auf Kernenergie der neuesten Generation ermöglicht.

Ziele
Der Entwurf schlägt vor, für die Mobilität folgendes Ziel zu formulieren:

«Ziel 5 - Mobilität und Energieversorgung sind effizient, umwelt- und klimaverträglich. Mobilität und Energieversorgung sowie die Infrastrukturen, die dazu nötig sind, decken den Bedarf und stehen im Einklang mit einer umwelt- und klimaverträglichen Raumentwicklung. Die Verkehrserschliessung und die Energieversorgung des Landes sind gewährleistet.» (S. 14)

Der AGVS kann sich mit dem vorgeschlagenen Ziel anfreunden. Zu begrüssen ist hier die Notwendigkeit, die Mobilität nachfrageorientiert zu entwickeln und die Sicherheit der

Energieversorgung zu gewährleisten. Diese Aspekte stellen die grundlegenden wirtschaftlichen und sozialen Herausforderungen im Bereich der Mobilität dar. Sie müssen jedoch ebenfalls im Rest des Dokuments stärker berücksichtigt und priorisiert werden, da sie oftmals in den Hintergrund gedrängt werden - hinter Klimaaspekte und Umwelt. Es sollte unbestritten sein, dass die Mobilität und insbesondere der private Strassenverkehr ein grundlegender Faktor für Wohlstand, Wirtschaftswachstum und das soziale Wohlergehen darstellt.

Die Mobilität - wie die Wirtschaft im Allgemeinen - soll und kann nicht vom Staat geplant werden. Die Infrastruktur und das Mobilitätsangebot müssen entsprechend der Nachfrage gebaut werden.

Strategie 2 (Ziele 3 und 4)
Die Strategie zur Sicherung natürlicher Lebensgrundlagen sowie eine hohe landschaftliche und baulichen Qualität wurde im Entwurf wie folgt erläutert:

«Wir sichern die natürlichen Lebensgrundlagen in allen Regionen und integrieren den Ansatz der Resilienz in die Raumentwicklung (Ziel 3). Wir vernetzen offene und bebaute Landschaften und entwickeln Siedlungen qualitätsvoll weiter (Ziel 4).» (S. 22)

Offene Landschaften und bepflanzte oder unversiegelte Flächen innerhalb der Siedlungsräume würden einen neuen Schwerpunkt der Raumentwicklung bilden. Nicht berücksichtigt wird dabei, dass auch unterirdische Bauten sowie die Tunnelinfrastruktur zur Vermeidung von Versiegelung des Bodens beitragen und damit dem Biodiversitätsverlust entgegenwirken.

Der Text lautet weiter: *«Eine rationelle Ver- und Entsorgung, eine effizient organisierte Mobilität und nicht zuletzt der sparsame Umgang mit dem Boden fördern den Erhalt oder die Entstehung von vitalen Räumen.» (S. 25)*

Wiederum wird in Bezug auf eine effizient organisierte Mobilität und den sparsamen Umgang mit dem Boden vergessen, dass dazu ebenso eine funktionierende Infrastruktur in Form von Tiefbau beiträgt. Tunnels, Unterführungen, Röhren und weiterer Untergrundbauten unterstützten die Vereinbarkeit des steigenden Mobilitätsbedürfnisses mit zeitgleicher Verhinderung neuer Bodenversiegelung.

Strategie: Handlungsansätze
Der Handlungsansatz ist momentan wie folgt formuliert: *«Herausragende Natur- und Kulturlandschaften erhalten. Natürliche Lebensräume vernetzen, der Biodiversität Raum geben und die blau-grüne Infrastruktur stärken.» (S. 28)*

Das Ziel sollte angepasst werden: *«Herausragende Natur- und Kulturlandschaften erhalten. Natürliche Lebensräume vernetzen, der Biodiversität Raum geben und die blau-grüne Infrastruktur insbesondere durch Massnahmen im Tiefbau stärken.»*

Strategie 3 (Ziele 5 und 6)
Die im vorliegenden Entwurf erläuterte Mobilitäts-Strategie ist wie folgt formuliert: *«Räume für Wachstum von Bevölkerung und Wirtschaft vorsehen, Mobilität und Energie umwelt- und klimagerecht ausgestalten.»* (S. 30-37). Sie «[...] *zielt auf eine nachhaltige und sichere Energieversorgung. Sie fördert die Koordination von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung, multi-modale Mobilität und ein Verkehrssystem, das eine gute regionale und internationale Erreichbarkeit sichert.»*

Der motorisierte Strassenverkehr spielt bei der Mobilität eine entscheidende Rolle, sowohl in wirtschaftlicher als auch in sozialer Hinsicht. Er stellt 74% aller Fahrten der Bevölkerung (Personenkilometer) sicher, unabhängig davon, ob es sich um eine Fahrt zu wirtschaftlichen Zwecken (Arbeit, Einkaufen usw.) oder zu sozialen Zwecken (Verbindung zu Angehörigen, Freizeit, Pflege usw.) handelt. Der Strassenverkehr deckt 78% der Güterbewegungen (Tonnenkilometer) der Schweiz ab (intern, Import, Export), während nur 15% im Transitverkehr von Grenze zu Grenze stattfinden.

Darüber hinaus konnte das Unfallrisiko in den letzten Jahren sehr stark gesenkt werden (seit 1995: -75% der Unfälle mit Todesfolge pro Fahrzeugkilometer) sowie auch die Treibhausgasemissionen (-40% pro Fahrzeugkilometer seit 1990). Dies ist dem technologischen Fortschritt im Automobilbereich zu verdanken, welcher auch künftig zu einer Annäherung an die CO2-Neutralität und einer markanten Reduktion des Unfallrisikos führen wird.

Der AGVS fordert, dass die Fortschritte des privaten Strassenverkehrs nicht mehr ignoriert, sondern künftig explizit anerkannt und im Raumkonzept Schweiz stärker berücksichtigt werden, um dessen Aussagekraft zu erhöhen.

Strategie und Handlungsgrundsätze: Wachstum
Im vorliegenden Entwurf heisst es: *«[...] Das Verkehrsaufkommen ist zu lenken, Lärm und sonstige Emissionen von Produktionsstandorten sind sorgfältig auf die Bedürfnisse anderer Nutzungen wie Wohnen und Freizeit abzustimmen.» (S. 31)*

Wir begrüssen die Berücksichtigung des anwachsenden Verkehrs im Raumkonzept Schweiz. Wir stellen jedoch fest, dass der Text keine angemessene Antwort im Bereich der Infrastruktur aufweist. Die Bevölkerung zu vergrössern und den Wohnraum zu verdichten, ohne auch die Infrastruktur anzupassen, ist schlicht unrealistisch. Das geplante Wachstum erfordert eine Kapazitätsanpassung der Infrastrukturen, insbesondere im Mobilitätsbereich: *«Die Infrastrukturen, insbesondere der Mobilität, müssen an die Entwicklung der Bedürfnisse angepasst werden, und dies innerhalb einer angemessenen Frist.»*

Strategie und Handlungsgrundsätze: Energie
Der Text lautet: *«Um die Umweltbelastung und den CO2-Ausstoss der Energieproduktion zu reduzieren, müssen Wirtschaft und Gesellschaft die Energie so rationell wie möglich nutzen sowie Einspar- und Rückgewinnungspotenziale konsequent ausschöpfen.» (S. 33)*

Wir begrüssen, dass im Bereich Energie das Ziel verfolgt wird, die notwendigen Flächen für Infrastruktur zur Verfügung zu stellen. Dies sollte jedoch das Ziel für alle Infrastrukturen sein, die Anpassungen erfordern - insbesondere auch für jene der Mobilität. Ebenfalls begrüssenswert ist, dass der Ersatz fossiler Energieträger schrittweise erfolgt. Es muss jedoch präzisiert werden, dass die Versorgungssicherheit berücksichtigt wird: *«Die Schweiz ersetzt schrittweise fossile Energieträger, ohne jedoch die Sicherheit ihrer Energieversorgung zu beeinträchtigen.»*

Die Vision rund um die Energieeffizienz ist in der vorliegenden Form für uns nicht akzeptabel. Zwar soll die Effizienz gesteigert werden, aber nicht um jeden Preis. Das Potenzial für Einsparungen und Rückgewinnung soll genutzt werden, dies jedoch nicht ohne Berücksichtigung der Kosten. Nur ein rationaler, kostenbasierter Ansatz erscheint adäquat: «*Die Energieeffizienz muss erhöht werden, wobei ein rationaler Kosten-Nutzen-Ansatz zugrunde* liegt*.»*

Folgendes Handlungsprinzip wird vorgeschlagen: «*Die Energieversorgung sicherstellen und erneuerbare Energien bevorzugen. Die Produktion, die Lagerung und den Transport unter Berücksichtigung der Umwelt, der Eigenheiten jedes Standorts und der Landschaft organisieren. Die Anlagen in die Region integrieren. Die Produktion an den Verbrauch anpassen.» (S. 34)* Es ist illusorisch zu glauben, dass es gelingen kann, die Klimaziele bis 2050 gleichzeitig zu erreichen und die Bedürfnisse einer wachsenden Bevölkerung zu befriedigen, wenn vollkommen auf erneuerbare Energien gesetzt wird. Zudem darf nicht nur die Produktion von Energie beachtet werden, sondern muss auch die Produktionsanlage einbezogen werden. Beispielsweise ist der Import eines Solarpanels aus China, welches alle 15 bis 20 Jahre ausgetauscht werden muss, nicht 100% erneuerbar. Es sollte deshalb unbedingt eine Bevorzugung von erneuerbaren Energien und Technologien mit geringem CO2-Ausstoss vorgesehen werden: «*Sicherstellung der Energieversorgung und Bevorzugung von erneuerbaren Energien oder Energien mit geringem Treibhausgasausstoss.»*

Strategie und Handlungsgrundsätze: Mobilität

«*Ein grosser Teil der Verkehrsinfrastruktur ist schon gebaut. Wir sorgen dafür, dass sie funktionsfähig bleibt und sich ganzheitlich weiterentwickelt. Dabei berücksichtigen wir die Entwicklung von Bevölkerung und Wirtschaft. Infrastruktur und Mobilität müssen sich gesellschaftlichen, ökologischen und ökonomischen, sowie auch technologischen Veränderungen anpassen.» (S. 35)*

Die Berücksichtigung der Bevölkerungsentwicklung ist grundsätzlich zu begrüssen. Allerdings vergisst der Entwurf, dass die Infrastruktur zu einem grossen Teil für eine zahlenmässige kleinere Bevölkerung konzipiert und gebaut wurde. So wurde z.B. das Nationalstrassennetz 1960 unter Berücksichtigung der damaligen Einwohnerzahlen beschlossen. Dass die bestehende Infrastruktur unter diesen Gesichtspunkten nicht nur erhalten, sondern wo nötig auch ausgebaut werden muss, sollte klar festgehalten werden. Zudem zielt der Entwurf darauf ab, eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung vorzuschreiben. Diese normative Sichtweise, welche mit Vorschriften agiert, steht den Verfassungsbestimmungen, insbesondere der Wirtschaftsfreiheit, diametral entgegen. Ziel des Staates sollte es sein, Flächen für die notwendige Infrastruktur bereitzustellen, um den sich ändernden Bedürfnissen gerecht zu werden, wobei sowohl die Art und Weise der Fortbewegung wie auch die wachsende Nachfrage zu berücksichtigen ist: *«Die Infrastruktur muss bedarfsgerecht erweitert werden und sich an die sich ändernden Mobilitätsbedürfnisse anpassen, die insbesondere durch das Wachstum, den technologischen Fortschritt sowie die sozioökonomischen Bedürfnisse geprägt sind.»*

Der Entwurf sieht ausserdem vor, jeglichen Ausbau der Mobilitätsinfrastruktur einzufrieren, und zielt auf die Einführung einer zeitlichen Differenzierung der Nachfrage ab, was der Einführung von Steuern vorgreift: *«Wir schöpfen die Möglichkeiten einer effizienten Nutzung der Verkehrsinfrastruktur aus, um Raum und Kosten für Ausbauten zu sparen. Das heisst zum Beispiel, dass die Auslastung zu unterschiedlichen Tages-, Wochen, und Jahreszeiten möglichst ausgeglichen sein soll, indem die Nutzungen angepasst werden.» (S. 35)*. Ein solches Bestreben, die Mobilität zu steuern, geht weit über das hinaus, was in den Bereich der raum-planerischen Koordination fällt. Es sei daran erinnert, dass Pilotprojekte zum Mobility Pricing derzeit nicht erlaubt sind und dass die Chancen, dass solche Projekte in den nächsten zehn Jahren entstehen, sehr gering sind. Dies mangels gesetzlicher Grundlagen und mangels Akzeptanz bei der Stimmbevölkerung.

Diese in dieser Form unhaltbare Passage muss überarbeitet werden und es sollte strikt davon abgesehen werden, eine staatlich geplante Mobilität oder zusätzliche Steuern verordnen zu wollen. Das Raumkonzept Schweiz sollte durch folgende Formulierung im Kompetenzbereich

der Raumplanung verbleiben: *«Die Flächen, die für die Anpassung der Infrastruktur an die sich ändernde Mobilitätsnachfrage erforderlich sind, sind bereitzustellen.»*

Schliesslich erscheint der Eindruck, dass der Ansatz zur Förderung der temporären Raumnutzung darauf abzielt, die Nutzung von bereits durch menschliche Aktivitäten genutzten Flächen weiter einzuschränken. Wenn diese Logik verfolgt wird, muss sie unbedingt auch auf ungenutzte Flächen angewandt werden, um eine flexiblere Nutzung zu ermöglichen - z. B. für temporär genutzte Parkplätze etc.

Auf der Ebene der Handlungsprinzipien ist Folgendes vorgesehen: *«[1.] Erreichbarkeiten garantieren. Den Verkehr und die Entwicklung von Siedlung, Bevölkerung und Wirtschaft aufeinander abstimmen.»* Hier ist anzumerken, dass die Weiterentwicklung des Verkehrs implizit ausgeschlossen wird. Die Aufgabe des ARE ist es jedoch, die Raumplanung so zu koordinieren, dass sie den Bedürfnissen der Bevölkerung und der Wirtschaft entspricht - wozu auch die Verkehrsentwicklung gehört. Diese auf der Ideologie der Verkehrsreduzierung basierende Sichtweise gehört nicht in ein Dokument der Bundesverwaltung. Der Grundsatz sollte wie folgt umformuliert werden: *«Zugänglichkeit gewährleisten. Die notwendigen Flächen für eine koordinierte Verkehrsentwicklung auf der Grundlage der Bedürfnisse von Bevölkerung und Wirtschaft bereitstellen.»*

Der Wille zur Entwicklung der Multimodalität ist zu begrüssen: *«[2] Möglichkeiten für Nutzerinnen und Nutzer schaffen, Verkehrsmittel flexibel zu kombinieren. Die aktive Mobilität und kurze Wege fördern.» (S. 37)* Hingegen ist es nicht akzeptabel, die Benutzung von Fahrrädern einseitig vorschreiben zu wollen. Insbesondere Elektro-Fahrräder bergen aufgrund der Unfallhäufigkeit und der alternden Bevölkerung ein reales Kostenproblem. Daher sollte diese Passage überarbeitet werden: *«Das Mobilitätsangebot wird so festgelegt, dass es den vielfältigen Bedürfnissen der gesamten Bevölkerung gerecht wird.»*

Der Entwurf sieht keine Anpassung der Infrastruktur vor, um dem starken Bevölkerungswachstum in der Schweiz gerecht zu werden. Das Dokument beschränkt sich auf die Formulierung *«Bestehende Kapazitäten ausschöpfen und punktuell ergänzen. Infrastrukturen gleichmässig auslasten.» (S. 37)* Diese Passage verkennt die Realität unserer Mobilitätsinfrastrukturen, die an vielen Stellen - insbesondere in und um die Agglomerationen - an ihre Kapazitätsgrenzen stossen. Um die Verdichtung nach innen fortsetzen zu können, sind sowohl auf der Strasse als auch auf der Schiene mehr als nur punktuelle Anpassungen erforderlich. Darüber hinaus schafft die Idee, die Nutzung der Infrastruktur zeitlich aufzuteilen, die Grundlage für ein Gegeneinander der Verkehrsträger, was es zu vermeiden gilt. Dieser Handlungsansatz muss vollständig überarbeitet werden: *«Vorhandene Kapazitäten priorisiert nutzen und die Kapazitäten von Infrastrukturen, die stark überlastet sind, anpassen. Die Verkehrsträger werden komplementär entwickelt, ohne sie gegeneinander auszuspielen.»*

<u>Teil B - Handlungsräume</u>
Der gesamte Teil B beruht auf einer Problemdefinition, die nicht der Realität und den zukünftigen Herausforderungen entspricht. Er muss daher vollständig überarbeitet werden, wobei die oben genannten Elemente auf pragmatische und ideologiefreie Weise einzubeziehen und abzuwandeln sind.

<u>Metropolitanraum Zürich</u>
Dass das Wachstum der Personenverkehr-Mobilität im Raum hälftig zwischen öffentlichem Verkehr (ÖV) und Langsamverkehr aufgeteilt wird, ist in diesem Agglomerationsgürtel illusorisch. Die aktuelle Schweizer Leistungsaufteilung der Personenbeförderungsleistung zeigt klar auf, dass dies nicht der Realität entspricht. Eine solche Zielformulierung oder Absicht führt zu falschen Signalen, um die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit zu erhalten, den

Tourismus auszubauen oder attraktive Arbeitsplätze zu schaffen. Es braucht komplementäre Angebote, so könnten bspw. Parkplätze flächenschonend in die Tiefe/Höhe gebaut werden, welche in Kombination mit einem Hub-Angebot den Umstieg auf Multimodalität ermöglichen könnten. Dies ist insbesondere auch relevant, weil Stadtlandschaften ja auch das Arbeitsplatzwachstum aufnehmen sollen und dies ja auch in allen Industrieanwendungen stattfinden soll. Der ÖV ist bedarfsgerecht, vernünftig und mit einem maximalen hohen Kostendeckungsgrad auszubauen; auf bestehender oder zu ergänzender Infrastruktur. Das Festhalten von einem fixen Zeitindex (15-, 30- oder 60-Minuten-Takt) ist aber irrelevant. Kulturlandschaft, Naherholungsgebiete und Biodiversität ist so zu schonen, in dem es in den Bau- und Nutzungsordnungen gebührend berücksichtigt wird. Der Siedlungsbau soll weitestgehend in den bestehenden Bauzonen mittels Verdichtung erfolgen.

Trinationaler Metropolitanraum Basel

Anzunehmen, dass ein Bevölkerungswachstum ohne zusätzlichen motorisierten Individualverkehr (MIV) stattfindet, ist realitätsverweigernd. Die Verkehrsperspektiven zeigen eindeutig, welche Leistungsanteile welche Verkehrsmittel- und -träger aufnehmen. Dass städtische Gebiete mit einem dichteren ÖV-Angebot einen anderen Leistungssplit als die Zubringerachsen oder die ländlichen Gebiete aufweisen, ist bekannt. Insofern besteht auch das Risiko, dass in ländlichen Gebieten eine neue Form der Mobilitätsarmut durch eine Vermeidung des MIV-Zuwachses entstehen wird. Das führt zu sozialer Ungerechtigkeit. Hinzu kommt, dass dieser Raum multinational entwickelt werden soll. Fraglich ist in der Vorlage, mit welchen Massnahmen die Anrainerstaaten den motorisierten Pendlerverkehr eindämmen wollen oder die ÖV-Angebote ausbauen und finanzieren werden (Interreg ist diesbezüglich zu wenig aufschlussreich und die Absicht mit der S-Bahn Trireno deckt Gebiete wie das Kandertal, Ergolztal und Birstal nicht ab). Der Siedlungsbau soll weitestgehend in den bestehenden Bauzonen mittels Verdichtung erfolgen. Die Infrastrukturbedeutung für Grenzgänger, welche im Raum arbeiten oder durch den Raum pendeln, kommt in der Verkehrsdrehscheibe zu wenig zur Geltung.

Espace métropolitain lémanique transfrontalier

Die Bedeutung der Nationalstrassen wurde wichtig eingestuft. Daher ist insbesondere auf das Ergebnis der Eidg. Abstimmung vom 24. November 2024 in geeigneter Form einzuarbeiten. Die wirtschaftliche Bedeutung des Hochleistungs-Strassennetz für die Südostverbindung zum Anrainerstaat ist im Dichtestress mit der Siedlungsfläche und somit auch dem Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum. Hier sind dringend Lösungen zu suchen. Der Siedlungsbau soll weitestgehend in den bestehenden Bauzonen mittels Verdichtung erfolgen. Eine ökologische Verbesserung der Mobilitätsemissionen wird unter anderem durch eine Elektrifizierung im motorisierten Strassenverkehr erzielt und ebenso mit einer Beimischungspflicht von nachhaltigen Kraftstoffen für die Aviatik.

Hauptstadtregion Schweiz

Der Siedlungsbau soll weitestgehend in den bestehenden Bauzonen mittels Verdichtung erfolgen.

Luzern

Der öffentliche Verkehr sowie der Langsamverkehr sind bedarfsgerecht, vernünftig und mit einem maximalen hohen Kostendeckungsgrad auszubauen; auf bestehender oder zu ergänzender Infrastruktur. Der Siedlungsbau soll weitestgehend in den bestehenden Bauzonen mittels Verdichtung erfolgen. Die Etablierung von Verkehrsdrehscheiben sind in Projekten der Multimodalitätsverknüpfung vorzusehen. So können sinnvolle Verdichtungen stattfinden, die eine bezahlbare Mobilität erhalten, ohne dass es zu einer verminderten Wirtschaftsleistung kommt. Für den Transit-, Freizeit- und Tourismusverkehr ist die Strasseninfrastruktur zu erhalten und bei Engpässen punktuell auszubauen.

Città Ticino
Der Siedlungsbau soll weitestgehend in den bestehenden Bauzonen mittels Verdichtung erfolgen. Die bedarfsorientierten Infrastrukturen unterstützen wir sehr und durch eine geeignete Organisation, ist die Auslastung der Verkehrsinfrastruktur optimiert werden. Dass die Verkehrsleistung emissionsärmer erfolgen soll, entspricht zudem dem Fortschritt der zunehmenden Elektrifizierung. Dass aber eine zeitliche Verlagerung der Strassen- und Schienenachsen angestrebt werden soll, hätte Einfluss auf Nachtverkehr und somit auch Lärmemissionen. Hier sehen wir einen Zielkonflikt (vgl. Schutzinteresse in der Nacht arbeitende Bevölkerung, Tourismus und Freizeitaktivitäten).

Arc jurassien
Der Siedlungsbau soll weitestgehend in den bestehenden Bauzonen mittels Verdichtung erfolgen.

Aareland
Aufgrund der logistischen Drehscheibe der Schweiz ist mit dem prognostizierten Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum von grösseren Transportmengenzunahmen auszugehen. Dies ist im Rahmen der Infrastrukturplanung für den Verkehr zu berücksichtigen. Engpassbeseitigungen geniessen eine hohe Priorität, damit dieser zukünftige Leistung erbracht werden kann. Der Siedlungsbau soll weitestgehend in den bestehenden Bauzonen mittels Verdichtung erfolgen.

Internationaler Bodenseeraum
Der Siedlungsbau soll weitestgehend in den bestehenden Bauzonen mittels Verdichtung erfolgen. Wir begrüssen die Absicht auf den übergeordneten Strassennetzen die Leistungsfähigkeit zu gewährleisten. Dies ist das Rückgrat für effiziente Mobilität unter dem Aspekt er voranschreitenden Emissionsabsenkung und im Sinne einer Redundanz zu anderen Verkehrsträgern.

Alpine Handlungsräume
Der Siedlungsbau soll weitestgehend in den bestehenden Bauzonen mittels Verdichtung erfolgen.

Gotthard
Der Siedlungsbau soll weitestgehend in den bestehenden Bauzonen mittels Verdichtung erfolgen. Die hohe Verkehrskonzentration auf der Nord-Süd-Achse für die wirtschaftliche Landesversorgung geniesst eine sehr grosse Bedeutung. Sämtliche Perspektiven für den Verkehr sind in Abstimmung mit dem redundanten Versorgungsweg über die Ostalpen vorzusehen. Alternative Versorgungskonzepte von Talschaften sind so auszugestalten, dass nicht alternative Immissionen entstehen (bspw. Lärm, Verkehrszunahme durch Einzelbelieferungen, Flugverkehr).

Westalpen
Der ÖV ist bedarfsgerecht, verhältnismässig und kostengerecht auszubauen, damit die Erreichbarkeiten sichergestellt werden können. Der Siedlungsbau soll weitestgehend in den bestehenden Bauzonen mittels Verdichtung erfolgen. Alternative Versorgungskonzepte von Talschaften sind so auszugestalten, dass nicht alternative Immissionen entstehen (bspw. Lärm, Verkehrszunahme durch Einzelbelieferungen, Flugverkehr).

Ostalpen
Den Erhalt der Verkehrsachsen für Sommer-/Winterversorgung im Bereich der Strassen- und Schieneninfrastruktur ist redundant zu halten oder sicherzustellen. Der Siedlungsbau soll weitestgehend in den bestehenden Bauzonen mittels Verdichtung erfolgen. Es braucht

komplementäre Angebote, so könnten bspw. Parkplätze flächenschonend in die Tiefe/Höhe gebaut werden, welche in Kombination mit einem Hub-Angebot den Umstieg auf Multimodalität ermöglichen könnten. Alternative Versorgungskonzepte von Talschaften sind so auszugestalten, dass nicht alternative Immissionen entstehen (bspw. Lärm, Verkehrszunahme durch Einzelbelieferungen, Flugverkehr).

Abschliessende Bemerkungen

Der AGVS lehnt den vorgeschlagenen Revisionsentwurf ab, da er unseres Erachtens zu weit von der Realität der aktuellen und künftigen Herausforderungen im Bereich der Mobilität entfernt ist. Ohne eine grundlegende Änderung der strassenverkehrsspezifischen Elemente wird der AGVS den Entwurf mit allen zur Verfügung stehenden politischen und rechtlichen Mitteln bekämpfen. Die wichtigen Aspekte Klima und Umwelt werden im aktuellen Raumkonzept bereits mehr als umfassend berücksichtigt - auf Kosten der Wirtschaft und von sozialen Aspekten. Der in die Vernehmlassung gegebene Revisionsentwurf erfüllt unsere Erwartungen an eine offene, pragmatische, auf objektiven Fakten basierende sowie technologieneutrale Raumplanungspolitik nicht.

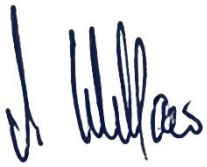
Im Bereich der Mobilität verlässt das Projekt den Kompetenzrahmen der Raumplanung auf breiter Strecke. Anstatt auf den Anpassungsbedarf der Infrastrukturen einzugehen, die für eine sich verändernde Mobilität notwendig sind, zielt der Entwurf auf eine erzwungene Veränderung der Mobilität ab. Diese basiert auf einer ideologischen, willkürlichen und einseitigen Vision. Das ARE hat zur Aufgabe, die Raumplanung bedarfsgerecht zu koordinieren. Es hat jedoch keinerlei Kompetenz, Einfluss auf die Wirtschaft oder die Planung der Mobilität zu nehmen.

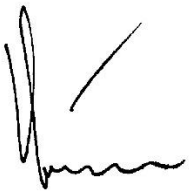
Die Überarbeitung des Raumkonzepts Schweiz muss, falls diese fortgesetzt wird, unbedingt die sozialen und wirtschaftlichen Herausforderungen der Mobilität einbeziehen. Dazu gehört insbesondere die chronische Überlastung der alternden und nicht an die Nachfrage angepassten Infrastruktur. Auch die Problematik der viel zu langsamen Umsetzung der von den politischen Instanzen verabschiedeten Projekte sowie die Risiken - insbesondere für die Verkehrssicherheit – gilt es zu thematisieren. Es reicht bei weitem nicht aus, dass praktisch nur auf die Optimierung des Bestehenden gesetzt wird. Dazu kommt, dass dem unterirdischen Raum keine Wichtigkeit für die Mobilitätsentwicklung zugemessen wird.

Schliesslich stellt der AGVS fest, dass die sozioökonomischen Aspekte systematisch hinter die Umwelt zurückgestellt werden. Dies wirft Fragen bezüglich der Ausgeglichenheit der Zusammensetzung der Autoren der Aktualisierung des Raumkonzepts aus. Damit eine allfällige Überarbeitung Sinn macht, scheint es unerlässlich, dass die mit der Ausarbeitung dieses Konzepts beauftragte Gruppe durch Fachleute aus der Wirtschaft und den betroffenen privaten Akteuren - insbesondere aus dem Bereich des privaten Strassenverkehrs - ergänzt wird. Der AGVS steht Ihnen selbstverständlich zur Verfügung, um an einem konstruktiven Dialog in diesem Sinne mitzuwirken.

Für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme bedanken wir uns im Voraus bestens und stehen für Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse
Auto Gewerbe Verband Schweiz (AGVS)





Manfred Wellauer
Vizepräsident

Markus Aegerter
Mitglied der Geschäftsleitung