



Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
3003 Bern

Per Mail: info@are.admin.ch

Bern, 8. Juli 2019

Verordnung des UVEK über das Programm Agglomerationsverkehr Vernehmlassung

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen bestens für die Gelegenheit, zur Verordnung des UVEK über das Programm Agglomerationsverkehr Stellung nehmen zu können. Der Schweizerische Städteverband vertritt die Städte, städtischen Gemeinden und Agglomerationen in der Schweiz und damit gut drei Viertel der Schweizer Bevölkerung.

Allgemeine Einschätzung

Der Schweizerische Städteverband hat die Agglomerationsprogramme im Jahr 2016 einer kritisch konstruktiven Analyse unterzogen, und seine Fachgremien setzen sich immer wieder mit diesem Instrument auseinander. Der Bericht und die fortwährende Auseinandersetzung bilden die Basis dieser Stellungnahme. Für die Schweizer Städte sind die Agglomerationsprogramme ein Schlüssel, um ihrem Ziel eines Ausgleichs von Erreichbarkeit und nachhaltiger Mobilität näherzukommen. Gleichzeitig streben die Städte nach einer fortwährenden Reduktion des administrativen Aufwandes, den dieses Instrument mit sich bringt. Sie legen Wert darauf, dass bei der Abstimmung der Agglomerationsprogramme und der nationalen Verkehrswege das in der Raumplanung übliche Gegenstromprinzip angewendet wird. Auch sind die Städte der Auffassung, dass für begründete «Schlüsselmassnahmen», die als solche deklariert werden und für welche die Trägerschaften den Nachweis erbringen können, dass sie eine über die jeweilige Programmgeneration hinaus Wirkung entfalten, ein Bewertungsmaßstab anzuwenden, der dieser Bedeutung Rechnung trägt.

Der Städteverband begrüsst die Überführung der Weisungen über Fristen und Beitragsberechnungen für Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr in eine Verordnung. Er verspricht sich davon vor allem Rechtssicherheit und Kontinuität. Letztere ist insofern erstrebenswert, als Änderungen von Regeln für alle Beteiligten einen Mehraufwand bedeuten und auch Unsicherheiten schaffen.



Grundsätzlich liegt dem Schweizerische Städteverband viel daran, dass die Agglomerationsprogramme dem ihnen zugrundeliegenden Ziel (Art. 17a Abs. 1 und 2 MinVG) verpflichtet bleiben und auch die Perimeter der Regionen nicht verwässert werden, auf die sie angewendet werden können. Bei grenzüberschreitenden Agglomerationen (Art. 17a Abs. 3 MinVG) sind bei den Evaluationen die Einwohnerzahlen der gesamten grenzüberschreitenden Agglomerationen in die Waagschale zu legen. Schliesslich sind dem Städteverband Prüfprozesse ein Anliegen, die so ausgestaltet sind, dass sie möglichst keine Angriffspunkte für politische Interventionen bieten, die deren Ergebnisse nachträglich übersteuern.

Konkrete Anliegen und Anträge

Zum vorliegenden Verordnungsentwurf beantragt der Städteverband folgende Anpassungen:

- ▶ Art. 1, Abs. 1, lit. a: Hier sollte explizit ausgeführt werden, dass die Infrastrukturmassnahmen, für die Bundesunterstützung beantragt wird, den beiden Kriterien der Effizienz und der Nachhaltigkeit entsprechen müssen. Entsprechend ist auch in Art. 11, Abs. 2 und Art. 12, Abs. 1 auch auf Art. 1 zu verweisen.
Begründung: Die Wiederholung dieser Formulierung aus Art. 17e Abs. 2 des Bundesgesetzes über die Verwendung der Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel (MinVG) soll auch auf dieser Stufe der Gesetzgebung das Bewusstsein aller Beteiligten für das Ziel der Agglomerationsprogramme schärfen. Entsprechend wäre auch in Art. 11, Abs. 2 und Art. 12, Abs. 1 auf Art. 1 zu verweisen.
- ▶ Art. 3, Ergänzung Abs. 2: « (...) Im Gegenzug sind in den Ausbauplanungen der nationalen Verkehrswege die den Agglomerationsprogrammen zugrundeliegenden Zukunftsbilder zu berücksichtigen.»
Begründung: Durch diese Präzisierung wird sichergestellt, dass hier das in der Raumplanung übliche Gegenstromprinzip zum Tragen kommt.
- ▶ Art. 5: Die Schätzung der Investitionskosten soll neu mit einer Ungenauigkeit von höchstens 30 Prozent (statt von höchstens 20 Prozent) angegeben werden können.
Begründung: Bei Verkehrsinfrastrukturmassnahmen im städtischen Raum, insbesondere in Innenstädten, ist es oft nicht möglich, auf der Grundlage eines Vorprojekts eine Kostenungenauigkeit von 20 Prozent zu erreichen. Dies ist erst möglich, wenn in der Phase Bauprojekt die Materialisierung festgelegt wird.
- ▶ Art. 8, Abs. 2, lit. e: Einzelne Städte schlagen hier eine Präzisierung im folgenden Sinne vor:
«Raumnutzerdichte der überbauten Wohn-, Misch-, Arbeits- und Zentrumszonen sowie vergleichbare Sondernutzungszonen»
Begründung: Sie führen ins Feld, dass die Berücksichtigung auch der Arbeits- sowie der Sondernutzungszonen die Aussagekraft des Monitorings / Controllings verstärkt.



- ▶ Art. 13, Abs. 3 (neu): Für «Schlüsselmassnahmen», die als solche deklariert werden und für welche die Trägerschaften den Nachweis erbringen können, dass sie eine über die jeweilige Programmgeneration hinaus Wirkung entfalten, ist ein Bewertungsmassstab anzuwenden, der dieser Bedeutung Rechnung trägt.
Begründung: Grosse «Schlüsselmassnahmen» mit verhältnismässig hohen Investitionskosten weisen gemäss der vorgesehenen Methode ein schlechtes Verhältnis von Kosten und Nutzen auf, was dazu führen kann, dass sie zurückgestuft bzw. als nicht beitragsberechtigt eingeschätzt werden. Dies läuft einer der Grundideen zuwider, auf denen die Agglomerationsprogramme basieren: die Mitfinanzierung grosser, sonst schwer zu finanzierender «Schlüsselmassnahmen» durch den Bund.
- ▶ Art. 13, Abs. 4 (neu): Entspricht dem Art. 13, Abs. 3 im Entwurf.
Begründung: Zusätzlicher Art. 13, Abs. 3 gemäss obigem Vorschlag.
- ▶ Art. 16: Die Höhe der Investitionskosten, für die pauschale Bundesbeiträge ausgerichtet werden, soll 10 Millionen Franken statt 5 Millionen Franken betragen.
Begründung: Das gestattet eine administrativ effizientere und verhältnismässigere Umsetzung auch mittlerer Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr, der angesichts der angestrebten Siedlungsentwicklung nach innen an Bedeutung gewinnen wird. Einzelne Städte plädieren dafür, die Grenze bei 5 Millionen Franken zu belassen. Sie führen die Komplexität der Verteilung von Pauschalbeiträgen auf die einzelnen Projektträger innerhalb der Agglomeration sowie mögliche Ungerechtigkeiten bei der Pauschalisierung grosser Projekte ins Feld.
- ▶ Art. 18, Abs. 1, lit b.: Die Frist für den Baubeginn der Agglomerationsprogramme ab der vierten Generation ist auf **sechs Jahre** nach Verabschiedung des entsprechenden Bundesbeschlusses zu verlängern.
Begründung: Für komplexe Projekte ist die vorgesehene Frist entschieden zu knapp.
- ▶ Art. 18., Abs. 3: Für den Fall, dass Art. 18, Abs. 1., lit b. nicht im Sinne des Städteverbandes angepasst wird, ist dieser Absatz sollte allgemeiner zu fassen, was den fristverlängernden Vorbehalt eines Volksentscheids angeht: «Läuft gegen ein Bauvorhaben ein Rechtsmittelverfahren oder *ist dazu eine Volksabstimmung* notwendig (...)».
Begründung: So würde im Falle einer Beschränkung der Frist zwischen Bundesbeschluss und Baubeginn auf vier Jahre der Tatsache Rechnung getragen, dass auch zwingende und nicht nur fakultative Volksentscheide ein zeitverzögernder Faktor sind.
- ▶ Art. 20, Abs. 3 (neu): Das ARE erstellt und publiziert eine technische Richtlinie für die korrekte Formulierung der Programme zuhanden von Regionalplanungsgruppen, Städten und Gemeinden.
Begründung: Eine Bundesrichtlinie schafft Klarheit. Daraus resultieren für die verschiedenen Antragsteller gleich lange Spiesse. Der Städteverband ist sich bewusst, dass dieses Anliegen mit der neuen vom ARE formulierten Richtlinie für die unmittelbare Zukunft erfüllt ist. Er ist aber der Auffassung, dass dieses Instrument in der Verordnung verankert werden sollte.



Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Städteverband

Präsident

Kurt Fluri, Nationalrat
Stadtpräsident Solothurn

Direktorin

Renate Amstutz

Kopie Schweizerischer Gemeindeverband