

01 KANTONE

01 CANTONS

01 CANTONI

---

## REGIERUNGSRAT

Regierungsgebäude, 5001 Aarau  
Telefon 062 835 12 40, Fax 062 835 12 50  
regierungsrat@ag.ch  
www.ag.ch/regierungsrat

## A-Post Plus

Bundesamt für Raumentwicklung  
3003 Bern

31. August 2022

### **Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr; Vernehmlassung**

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 10. Juni 2022 wurden die Kantonsregierungen zur Vernehmlassung eingeladen. Der Regierungsrat des Kantons Aargau dankt Ihnen für diese Gelegenheit zur Stellungnahme. Wir werten den Dialog zwischen Bund und Agglomerationen als positiv und begrüssen den Einbezug der Agglomerationen bei der Weiterentwicklung der Programme.

Die nachfolgenden Äusserungen berücksichtigen auch die Anliegen der betroffenen Agglomerationen. Die Aussagen und Anträge bezüglich dem Agglomerationsprogramm AareLand sind zudem mit dem Kanton Solothurn abgestimmt, diejenigen zum Agglomerationsprogramm Limmattal mit dem Kanton Zürich und diejenigen zum Agglomerationsprogramm Basel mit der gesamten Trägerschaft.

Die Stellungnahme gliedert sich nach dem Fragenkatalog zur Vernehmlassung.

#### **Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage**

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

Ja.

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

Neben Massnahmen im Bereich Siedlung und Verkehr werden auch Massnahmen im Bereich Landschaft und Freiraum in die Wirkung des Agglomerationsprogramms einbezogen. Massnahmen, welche die Qualität oder Zugänglichkeit von Freiräumen erhöhen, wirken sich positiv auf die Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramms aus. Dennoch werden für Infrastrukturmassnahmen im Freiraum keine Bundesmittel zur Verfügung gestellt (weil dies im Bundesgesetz über den Fonds für die Nationalstrasse und den Agglomerationsverkehr [NAFG] so nicht vorgesehen sei). Wir bedauern, dass Massnahmen aus den Bereichen Landschaft und Freiraum nicht mit anderen Mitteln unterstützt werden, womit die Erarbeitung und Umsetzung entsprechender Massnahmen stark vorangetrieben werden könnten. Dies wäre ein effektiver Beitrag an die Lebensqualität in den dicht besiedelten Agglomerationen.

## **Programm Agglomerationsverkehr der vierten Generation**

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

Keine Bemerkungen.

### **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?**

Wir sind mit dem Vorgehen und den Ergebnissen der Prüfung der Agglomerationsprogramme des Programms Agglomerationsverkehr der vierten Generation grundsätzlich einverstanden. Wir begrüßen die neu eingeführte Eingangsprüfung und rasche Bestätigung, dass die Kriterien erfüllt werden. Ausserdem haben wir das schnelle Eintreffen der ersten Fragen, deren unkomplizierte Beantwortung und die gute Zusammenarbeit mit dem Bund sehr geschätzt.

Verbesserungspotenzial sehen wir in der zeitlichen Koordination der Vernehmlassung und der Veröffentlichung der Entwürfe der Prüfberichte, insbesondere unter dem Blickwinkel, dass für die Vernehmlassung nur die minimale Dauer von drei Monaten und dies während der Sommerferien gewährt wird. Um gezielt zur Vernehmlassung des Bundes Stellung nehmen zu können, ist es entscheidend, die Inhalte des Prüfberichtsentwurfs zu kennen. Je nachdem in welche Staffel das Agglomerationsprogramm eingeteilt wurde, erhält die Agglomeration den Entwurf des Prüfberichts erst Wochen nach dem Vernehmlassungsstart. So wird die Zeit für die Erstellung der Stellungnahme sehr knapp, da diese mit einem politischen Beschluss verabschiedet werden muss. Hier liegt somit eine Ungleichbehandlung gegenüber den Agglomerationen vor, die den Prüfbericht bereits im Rahmen einer frühen Prüfstaffel erhalten. Wir schlagen vor, alle Entwürfe der Prüfberichte gleichzeitig zu verschicken oder mehr Zeit für die Vernehmlassung einzuräumen.

Im Prüfbericht ist nicht ersichtlich, wie viele Leistungseinheiten für die eingegebenen Massnahmen akzeptiert beziehungsweise gesprochen wurden. Hier bitten wir um eine Aufschlüsselung pro Massnahme, so dass allfällige Kürzungen von Leistungseinheiten nachvollziehbar sind.

Grosse Infrastrukturprojekte für mittlere Agglomerationen gelten meist als überdimensioniert. Wir wünschen uns eine Erklärung dazu, wie damit umgegangen werden soll.

Wir begrüßen die Einführung des Umsetzungsabzugs von 5 Prozentpunkten und nicht von Wirkungspunkten beim Umsetzungsreporting. Auch wenn die Bewertung des Umsetzungsreportings in seinen Grundzügen nachvollziehbar ist, so bestehen weiterhin Unklarheiten: Welche Kostenkategorien liegen für die Gewichtung nach Kosten der Einzelmassnahmen zu Grunde (vgl. Matrix in Abbildung 27 des Erläuterungsberichts)? Gibt es den Malus von fünf Prozentpunkten nur, wenn beide Umsetzungswerte (UR1 und UR2) ungenügend sind? Warum werden den Agglomerationen nicht die Werte von UR1 und UR2 mitgeteilt?

Für uns stellen sich zudem Fragen bei der quantitativen Bewertung des Umsetzungsreportings. Laut Erläuterungsbericht gibt es für diejenigen Agglomerationsprogramme einen Abzug von fünf Prozentpunkten, deren quantitativen Umsetzungsbeurteilung unterhalb des Benchmarks liegt. Der Benchmark wird aus dem Durchschnittswert der Umsetzungsbeurteilungen der eingereichten Agglomerationsprogramme gebildet. Es besteht die Gefahr, dass durch positiv gemeinte Umsetzungsrückmeldungen der Benchmark zu Ungunsten derjenigen Agglomerationen verschoben wird, die ein realistisches Umsetzungsreporting einreichen. Dadurch wird ein falscher Anreiz geschaffen: Agglomerationen könnten zum Beispiel Massnahmen als verspätet rapportieren, obwohl davon auszugehen ist, dass diese nicht mehr fristgerecht umgesetzt werden können. Damit geht unter anderem Spielraum für die verfügbaren Fondsgelder verloren.

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

Keine Bemerkungen.

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

Keine Bemerkungen.

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

Keine Bemerkungen.

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

a) Agglomerationsprogramm Aargau-Ost  
siehe Beilage 1

b) Agglomerationsprogramm AareLand  
siehe Beilage 2

c) Agglomerationsprogramm Basel  
siehe Beilage 3

d) Limmattal

Wir stellen erfreut fest, dass der Bundesrat in seinem Botschaftsentwurf zu den Agglomerationsprogrammen der vierten Generation die Bedeutung des Agglomerationsprogramms Limmattal anerkennt. Der vorgesehene Beitragssatz ist nachvollziehbar. Insbesondere begrüssen wir die Anerkennung des Vorhabens Veloschnellroute Limmattal (inklusive Zubringer) durch den Bund. Diese wird künftig, gemeinsam mit der Limmattalbahn, das kantonsübergreifende Rückgrat für eine nachhaltige Mobilität in diesem bedeutenden Wachstumsraum bilden.

Nach Einreichung des Agglomerationsprogramms Mitte 2021 haben sich jedoch einige Rahmenbedingungen für die Planung geändert, sodass Anpassungen an den Massnahmen vorzunehmen sind. Diese Anpassungen sind Spiegelbild des sehr komplexen Umfelds, in dem sich die Planungen bewegen. Nachfolgend stellen wir entsprechende Anträge zur Abgrenzung und Priorisierung von Massnahmen. Die Anträge sind mit dem Kanton Zürich abgestimmt.

**Massnahme FVV 1c: Schlieren/Dietikon – Veloschnellroute, Abschnitt Schlieren – Dietikon**

Die Planung und Projektierung der Veloschnellroute Limmattal zwischen Schlieren und Dietikon ist komplex und von zahlreichen Randbedingungen abhängig. Nach der Einreichung des Agglomerationsprogramms der vierten Generation haben sich abschnittsweise unterschiedliche Projektfortschritte ergeben.

- Für den Teilabschnitt Limmatbrücke bis Neue Niederholzstrasse liegt ein Beschluss des Kantonsrats für die Bewilligung des Objektkredits vor. Der Teilabschnitt wird im Rahmen von zwei Massnahmen in der ersten beziehungsweise dritten Generation des Agglomerationsprogramms umgesetzt. Die Gesuche für die Finanzierungsvereinbarung sind beim Bund eingereicht und hängig.
- Für den Teilabschnitt Hallerknoten – Neue Niederholzstrasse ist eine Vorstudie (2021) vorhanden. Die Strasse wird mit Lichtsignalanlage (LSA) versehen und mit der Veloschnellroute ausgebaut. Die Kostenschätzung beträgt 15 Millionen Franken, wobei ein Baubeginn bis 2027 möglich ist.
- Für den Teilabschnitt Goldschlägistrasse – Überlandstrasse liegt eine Studie (2020) vor. Die Grobkostenschätzung liegt bei 35 Millionen Franken. Ein Baubeginn bis 2027 ist nicht realistisch.

Die Planung der Veloschnellroute führt beim Pontonierweg über privates Industriegebiet und dauert länger. Es ist zudem eine alternative Linienführung über die Goldschlängistrasse zu prüfen. Der Bau der neuen Hochbrücke über der bestehenden Eisenbahnbrücke ist technisch anspruchsvoll und erfordert einen längeren Prozess. Deshalb kann der Teilabschnitt erst im Rahmen des Agglomerationsprogramms der fünften Generation als A-Massnahme eingebracht werden.

#### **Antrag**

Die Massnahme FVV 1c: Schlieren/Dietikon – Veloschnellroute, Abschnitt Schlieren – Dietikon wird auf den Teilabschnitt Hallerknoten – Neue Niederholzstrasse beschränkt und das Investitionsvolumen von 50 Millionen Franken auf 15 Millionen Franken reduziert. Der Teilabschnitt Golschlägistrasse – Überlandstrasse soll im Rahmen des Agglomerationsprogramms der fünften Generation als A-Massnahme eingereicht werden.

#### **Massnahme FVV3: Dietikon/Urdorf – Veloverbindung Bhf. Glanzenberg – Urdorf Herweg**

Der Umsetzungshorizont bis 2028 wird nach neuesten Erkenntnissen als kritisch beurteilt, da der Planungsprozess in Dietikon länger als angenommen dauert. Die Massnahme soll als A-Massnahme ins Agglomerationsprogramm Limmattal der fünften Generation aufgenommen werden.

#### **Antrag**

Die Massnahme FVV3: Dietikon/Urdorf – Veloverbindung Bhf. Glanzenberg – Urdorf Herweg ist neu der Priorität B zuzuweisen.

#### **Massnahme FVV6: Weiningen – Südliche Fuss-/Veloverbindung Unterengstringen – Weiningen**

Der Teilabschnitt im Bereich der vom Bundesamt für Strassen (ASTRA) errichteten Autobahnüberdeckung Weiningen (Abschnitt "Überdeckung") muss entsprechend dem Baufortschritt des ASTRA noch vor Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung über das Agglomerationsprogramm der vierten Generation (voraussichtlich Frühjahr 2023) begonnen werden. Gemäss Aussagen des Bundes am Fachgespräch vom 2. August 2022 kann zu gegebener Zeit ein Antrag auf vorzeitigen Baubeginn gestellt werden.

#### **Massnahme GV3: Oberengstringen – Zürcherstrasse Aufwertung Zentrum, BGK**

Die Planung der Massnahme ist fortgeschritten, jedoch wird das bestehende Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) aufgrund der im Juli 2022 festgelegten neuen "Standards Strassen" des Tiefbauamts des Kantons Zürich überarbeitet. Der Handlungsbedarf ist ausgewiesen, da die Siedlungsverträglichkeit des Zentrums nicht gegeben ist. Ein Realisierungsbeginn vor 2032 ist sehr wahrscheinlich, sodass die Massnahmenpriorität B realistisch ist.

#### **Antrag**

Die Massnahme ist der Priorität B und nicht der Priorität C zuzuweisen.

#### **Kostenkategorien für die Berechnung des pauschalen Bundesbeitrags bei Massnahmenpaketen Aufwertung und Sicherheit Strassenraum**

Bei den Massnahmen, die im Rahmen dieses Pakettyps umgesetzt werden sollen, besteht eine sehr grosse Spannweite betreffend die Kosten pro Leistungseinheit. Somit resultiert für gewisse Massnahmen ein sehr tiefer Beitragssatz (< 10 %), wohingegen andere Massnahmen überfinanziert werden (bis 250 %). Das stösst bei den Massnahmenträgern auf Unverständnis. Eine interne Umverteilung durch die Trägerschaft sehen wir aufgrund des grossen administrativen Aufwands als unverhältnismässig an. Gemäss Erläuterungsbericht zum Prüfbericht (Seite 17) soll mit der Unterteilung der Kostenkategorien in Unterkategorien eben gerade verhindert werden, dass solch starke Kürzungen beziehungsweise zu hohe Bundesbeiträge ausfallen. Das Paket Aufwertung und Sicherheit

Strassenraum ist das einzige, wo keine Unterteilung der Kostenkategorie in Unterkategorien vorgenommen wird.

### **Antrag**

Für die Berechnung des pauschalen Bundesbeitrags im Paket Aufwertung und Sicherheit Strassenraum ist die Kostenkategorie in Unterkategorien aufzuteilen.

### **Weitere Bemerkungen**

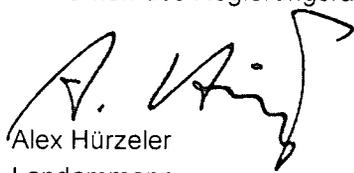
#### **9. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?**

Keine Bemerkungen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrats



Alex Hürzeler  
Landammann



Joana Filippi  
Staatsschreiberin

### **Beilagen**

- Beilage 1: Agglomerationsprogramm Aargau-Ost
- Beilage 2: Agglomerationsprogramm AareLand
- Beilage 3: Agglomerationsprogramm Basel

### **Kopie**

- [info@are.admin.ch](mailto:info@are.admin.ch)

**DEPARTEMENT  
BAU, VERKEHR UND UMWELT**  
Abteilung Verkehr

15. August 2022

**BUNDESBESCHLUSS ÜBER DIE VERPFLICHTUNGSKREDITE AB 2024 FÜR BEITRÄGE AN  
MASSNAHMEN IM RAHMEN DES PROGRAMMS AGGLOMERATIONSVERKEHR**

**Stellungnahme Agglomeration Aargau-Ost**

---

Die Agglomeration Aargau-Ost bedankt sich für die Gelegenheit zur Stellungnahme über den Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr. Der Dialog und die Zusammenarbeit zwischen Bund und Agglomerationen werten wir als sehr positiv.

Die Anträge sind mit allen betroffenen Gemeinden koordiniert.

**Frage 8: Haben Sie Bemerkungen zu einzelnen Agglomerationsprogrammen bzw. zu einzelnen Massnahmen?**

Die Agglomeration Aargau-Ost nimmt den Entwurf des Bundesbeschlusses über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr und den dazugehörigen Erläuterungsbericht wohlwollend zur Kenntnis, insbesondere die Attestierung der hohen Wirkung des Agglomerationsprogramms Aargau-Ost und den hohen Mitfinanzierungsgrad von 45 %. Grundsätzliche Bemerkungen zum Agglomerationsprogramm haben wir keine. Bei einzelnen Massnahmen beantragen wir eine Überprüfung der Priorisierung. Es handelt sich dabei um Folgende:

**a) Massnahme 4021.4.003, Multimodale Drehscheibe Bahnhof Lenzburg (ÖV4)**

Die Bahnhofsplanung Lenzburg beschäftigt die Stadt Lenzburg und den Kanton Aargau seit mehr als 40 Jahren, die aufgrund sich verändernden Rahmenbedingungen schon mehrmals neu aufgestellt werden musste. Die Planungen im Zusammenhang mit dem Agglomerationsprogramm begannen 2006 mit einer Studie zur Neugestaltung des Bahnhofplatzes. Daraus wurde die in der 1. Generation des Agglomerationsprogramm Aargau-Ost eingegebene Massnahme (4021.063, Ausbau Bahnhof Lenzburg) abgeleitet. Das Bauprojekt wurde in den folgenden Jahren erarbeitet und soweit vorangetrieben, dass die Finanzierungsbeschlüsse von Stadt und Kanton für einen geplanten Baubeginn im Jahre 2016 vorlagen. Das Projekt wurde allerdings 2014 obsolet, als die SBB bekanntgaben, dass für verschiedene Ausbauten an den Bahnanlagen (unter anderem barrierefreie Publikumsanlagen, verbesserte Einbindung Nationalbahn) mehr Platz benötigt wird als ursprünglich vorgesehen. Unter den neuen Randbedingungen wurde rasch klar, dass die bisher im Agglomerationsprogramm eingegebene Massnahme 4021.063 in keiner Weise den Anforderungen an das neu auszuarbeitende Projekt gerecht wurde. Im Rahmen der 3. Generation wurde deshalb die ursprüngliche Massnahme 4021.063 um vier weitere Einzelmassnahmen (eine davon im B-Horizont) ergänzt.

Bei der Ausarbeitung der vierten Generation zeigte sich, dass die SBB-Bauarbeiten für den Umbau des Bahnhofs Lenzburg erst Mitte 2024 starten und bis Mitte 2030 dauern werden. Die Platzverhältnisse im Bahnhofumfeld werden während der Bauphase des SBB-Projekts derart beengt sein (der Bahnhof braucht an sich mehr Platz und die Installationsflächen sowie die Betriebsprovisorien wäh-

rend der Bauphase beanspruchen viel Platz), dass die städtischen und kantonalen Projekte (=Agglomerationsmassnahmen) realistischer Weise nicht vor Ende der Hauptarbeiten der SBB gestartet werden können. Diese zwingenden Abhängigkeiten nahmen Stadt und Kanton zum Anlass, das bisherige Flickwerk verschiedener Einzelmassnahmen und Projekte durch die Auflage eines Gesamtprojekts abzulösen. Dadurch erhoffen sich alle Beteiligten ein in sich schlüssiges Vorhaben, das die Kernanliegen der multimodalen Mobilität aufnimmt und eine bessere Wirkung aufweist, da die Bedürfnisse in sich abgestimmt und städtebaulich integriert sind. In Absprache mit dem Bundesamt für Raumentwicklung wurden bei der Eingabe der 4. Generation die bisherigen Agglo-Massnahmen rund um den Bahnhof Lenzburg abgemeldet und eine neue, ganzheitliche Massnahme (4021.4.003, Multimodale Drehscheibe Bahnhof Lenzburg) im B-Horizont eingereicht.

Aufgrund terminlicher Vorgaben rund um die Erarbeitung und Einreichung der 4. Generation musste das dazugehörige Massnahmenblatt auf Basis der funktionalen Studie Verkehr (März 2019) im Herbst 2020 erstellt werden. Seither wurden die Planungen stetig vorangetrieben, ein wichtiger Meilenstein wurde am 18. Mai 2021 mit dem Abschluss der Testplanung erreicht: In mehreren Varianten wurden die städtebaulichen Elemente und die Verkehrsinfrastruktur rund um den Bahnhof in einem offenen Workshop-Verfahren geprüft. Darauf aufbauend wurden zwei Vertiefungsstudien für den Bushof und den Bearbeitungsperimeter Ost lanciert. In beiden Fällen liegt nun ein konsolidierter Vorschlag auf Stufe Vorstudie vor. Die vorliegende Bearbeitungsstufe erlaubt es, die Investitionskosten sowohl beim Bearbeitungsperimeter Ost wie auch beim Bushof für öffentliche Bauten auf  $\pm 30\%$  zu schätzen. Aus Sicht der Agglomeration Aargau-Ost entspricht der Planungsstand der Massnahme somit den Anforderungen, die der Bund an eine B-Massnahme dieser Grössenordnung stellt (Abbildung 1 Planungsstand Abbildung 1).

Der Bahnhof Lenzburg ist bereits eine wichtige intermodale Drehschreibe in der Agglomeration Aargau-Ost. In dieser Funktion soll der Bahnhof Lenzburg in Zukunft deutlich ausgebaut werden. Damit ist die Massnahme ein Leuchtturmprojekt, das für einen starken öV in der Agglomeration Aargau-Ost steht. Die Aufnahme der Massnahme in den B-Horizont ist ein wichtiges Zeichen, insbesondere gegenüber der Stadt Lenzburg. Es lässt sich schwer erklären, warum nach der Abmeldung von mehreren A- und B-Massnahmen die Nachfolgemassnahme im C-Horizont priorisiert wird. Mit dem B-Horizont würde ein kohärenter Terminplan von Agglomeration, SBB und BAV sichergestellt werden. Ausserdem kann so erreicht werden, dass die Massnahme von allen beteiligten Projektpartnern im erforderlichen Tempo weiter vorangetrieben wird und ab 2030 (nach Fertigstellung der Arbeiten von Seiten SBB) umgesetzt werden kann.

	Anforderung	Erfüllung	
Planungsstand 1	Die Massnahme ergibt sich aus dem identifizierten Handlungsbedarf.	Gemäss Entwurf Prüfbericht ist Handlungsbedarf anerkannt	✓
	Aus dem Massnahmenbeschrieb geht klar hervor, was der Inhalt des Projekts ist, wo es liegt, wie der aktuelle Planungsstand ist und welche weiteren Schritte erforderlich sind.	Massnahmenbeschrieb benennt Umfang der Verkehrsdrehscheibe ausführlich; Massnahmenblatt benennt klar die nächsten Umsetzungsschritte	✓
	Die verkehrlichen Auswirkungen sind dargestellt.	Die verkehrlichen Auswirkungen sind sehr allgemein im Sinn der grundlegenden Wirkung einer Verkehrsdrehscheibe umschrieben; für die Personenflüsse auf dem Bahnhofvorbereich wurde aufgrund der kritischen Platzverhältnisse eine Mikrosimulation durchgeführt und damit die Auswirkungen bildlich aufgezeigt (nicht im Massnahmenblatt dargestellt).	✓
	Die finanziellen Auswirkungen der Massnahmen sind aufgrund von Erfahrungswerten grob abgeschätzt.	Die Kosten wurden anhand eines einfachen Mengengerüsts pro Teilmassnahme grob geschätzt. Inzwischen wurden die Kosten auf Basis eines verfeinerten Mengengerüst gemäss Testplanung weiter auf ca. ± 30 % eingegrenzt.	✓
Planungsstand 2	Vorstudien / Zweckmässigkeitsbeurteilungen und Machbarkeitsnachweis sind vorhanden. Vorstudien müssen eine Schätzung der Investitionskosten (+/- 30 %), wenn möglich der Betriebs- und Unterhaltskosten, eine Analyse zur Wirtschaftlichkeit und zu den Auswirkungen auf die Umwelt enthalten.	Die Machbarkeit in verkehrlicher Hinsicht wurde bereits mit der funktionalen Studie Verkehr erbracht. Eine Vorstudie / Zweckmässigkeitsbeurteilung liegt mit der Synthese der Testplanung vor.  Die Kosten wurden auf Basis eines verfeinerten Mengengerüsts gemäss Testplanung weiter eingegrenzt und erfüllen die Schätzgenauigkeit von ca. ± 30 %.  Im vorliegenden Bericht wurden die vorläufigen Einschätzungen zur Wirtschaftlichkeit, der Umwelt und der Betriebskosten gemacht.	✓
	Variantevergleiche und Projektoptimierungen sind durchgeführt, unter Berücksichtigung eines breiten und, wo angezeigt, intermodalen Variantenfächers. Variantenentscheide liegen vor.	Die Testplanung im Varianzverfahren (offenes Workshopverfahren) trägt dem Variantenstudium und den Projektoptimierungen Rechnung. Durch das mehrstufige, iterative Workshopverfahren wurden die intermodalen Varianten berücksichtigt.	✓

Abbildung 1 Planungsstand

**Antrag:** Umpriorisierung von C → B

## **b) Massnahme 4021.4.010, Fussgängersteg zwischen Künten und Fischbach-Göslikon (FVV 5.3)**

Mit dem geplanten Fussgängersteg über die Reuss soll eine Lücke im Fuss- und Velowegnetz im mittleren Reusstal geschlossen werden. Die Standortwahl wurde mit den verschiedenen Gemeinden im betroffenen Gebiet eng koordiniert. Der gewählte Standort zwischen den beiden benachbarten Gemeinden Fischbach-Göslikon und Künten schloss am besten ab, da dort der Eingriff in die sensible Auenlandschaft des Reusstals geringgehalten werden kann. Durch den Steg wird das für die Agglomeration Aargau-Ost wichtige Naherholungsgebiet Reusstal für den Fuss- und Veloverkehr deutlich besser erschlossen. Der Steg verbindet zudem zwei Standorte eines Schulverbands und kann künftig auch für den Schulweg zu Fuss oder mit dem Velo genutzt werden. Die Massnahme bettet sich ausserdem hervorragend in das Zukunftsbild des Agglomerationsprogramms Aargau-Ost ein, dass eine gut ausgebaute Fuss- und Veloinfrastruktur sowie eine massvolle Nutzung der Natur- und Erholungsräumen in Siedlungsnähe vorsieht.

Damit der Steg möglichst schonend und nachhaltig in der schützenswerten Landschaft des Reusstals zu liegen kommt, wurde bei der Standortwahl und der Projektierung des Stegs auf die nationalen Schutzgebiete Rücksicht genommen:

- Bei der Standortwahl wurde darauf geachtet, die möglichen Konflikte zum BLN-Objekt 135 ("Reusslandschaft") zu minimieren. So kommt der Steg an einem Uferabschnitt gelegen, der auf beiden Seiten durch Eingriffe wie einen Campingplatz oder bis ans Ufer reichende Bewirtschaftung geprägt ist. Durch diese bereits bestehenden Nutzungen sind keine schützenswerten Biotope betroffen. Die, für die Reusslandschaft typischen Elemente, wie Mäander, Altwasser oder ursprüngliche Uferwälder befinden sich nicht im unmittelbaren Projektperimeter.
- Die schützenswerten Kerne des Auengebiets 88, die "tote Reuss" und die "alte Reuss", werden durch den geplanten Steg nicht berührt. Der betroffene Bereich des Auengebiets ist dagegen heute schon in seiner schützenswerten Funktion eingeschränkt. Zur grossmöglichen Schonung des Gebiets wurde die Spannweite der Brücke so erweitert, dass keine Stütze im Auengebiet zu liegen kommt.
- Auch das im Projektperimeter gelegene Amphibienlaichgebiet AG202 wird vom Steg überspannt und ist nur während der Bauphase beeinträchtigt. Die Bauphase wird daher auf die Laichzeit der betroffenen Amphibien abgestimmt.

Zusammen mit den Naturschutzverbänden Pro Natura, WWF und BirdLife sind die Gemeinden Künten und Fischbach-Göslikon bestrebt, für die bereits minimierten Beeinträchtigungen, ökologische Ausgleichsflächen zu finden.

**Antrag:** Umpriorisierung von C → A

### c) Massnahme 4021.4.013, Neuer Fussweg vom Erlismattweg in die Reusebene (FVV 5.6)

Bei der geplanten Massnahme handelt es sich nicht um einen weiteren Feldweg. Im Gegenteil, sie besteht aus einer Treppe und einem Mergelfussweg. Die Treppe liegt innerhalb der Bauzone. Der Mergelweg wird auf einem bereits existierenden Trampelpfad errichtet. Die Massnahme kommt damit den Fussgängerinnen und Fussgängern zugute. Im Einklang mit dem Zukunftsbild des Agglomerationsprogramms Aargau-Ost wird dank dieser Verbindung die Infrastruktur für den Fussverkehr gestärkt und die Reusebene als lokales Naherholungsgebiet besser erschlossen. Dies kommt insbesondere auch künftigen Bewohnerinnen und Bewohnern der geplanten Überbauung am Ortsrand von Eggenwil zugute.

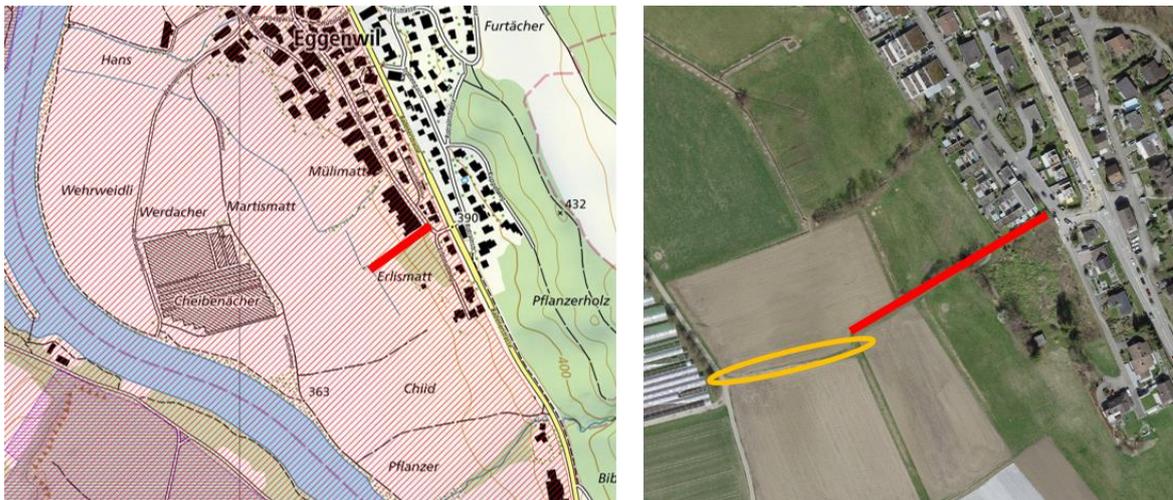


Abbildung 2: Massnahme in Rot eingezeichnet, in Orange ist der bestehende (Feld-)Weg eingezeichnet. Treppe befindet sich im östlichsten Teil. Auf dem Satellitenbild ist zudem der bestehende Trampelpfad erkennbar.

**Antrag:** Umpriorisierung von C → A

### Massnahme 4021.4.017, Velovorzugsroute Abschnitt Baden A1-Esp (FVV 5.7)

Die Agglomeration Aargau-Ost will den Veloverkehr fördern, um dessen Anteil bei den zurückgelegten Gesamtstrecken deutlich zu erhöhen. Erreicht werden soll dieses Ziel unter anderem mit den geplanten Velovorzugsrouten. Mit einem entsprechend ehrgeizigen Zeitplan werden die Massnahmen vorangetrieben. Aufgrund weiterer Abklärungen musste bei der Velovorzugsroute FVV 5.7 (Baden A1-Esp) nun festgestellt werden, dass ein Baubeginn bis 2028 aufgrund veränderter Rahmenbedingungen nicht mehr realistisch ist. Bedingt ist diese Verzögerung unter anderem durch:

- Planerische Abhängigkeiten von anderen Projekten mit Verzögerung:
  - Umgestaltung Mellingerstrasse (SR4): Verzögerung um 2-3 Jahre (Umsetzung weiterhin in Generation 4 geplant)
  - Handlungs- und Schlüsselgebiet Galgenbuck (S2.1): Überbauung soll später erfolgen als geplant
- Abstimmung zwischen Kanton und Stadt Baden bezüglich Realisierung verschiedener Projekte im Massnahmenperimeter
- Im Rahmen der Überarbeitung des Gesamtverkehrskonzepts Raum Baden und Umgebung (rGVK Ostargau [ehemals OASE]) wurde die Velovorzugsroute im Raum Baden noch nicht festgesetzt.

Da eine Fristerstreckung bei pauschalen Massnahmen nicht möglich ist, beantragen wir eine Zurückpriorisierung in den B-Horizont. Nichtsdestotrotz bleibt die Velovorzugsroute ein essentieller Bestandteil des Agglomerationsprogramms Aargau-Ost und soll im Rahmen der 5. Generation realisiert werden.

**Antrag:** Umpriorisierung von A → B

#### d) Massnahme 4021.4.017: Velovorzugsroute Gebenstorf – Windisch (FVV 5.10)

Die Velovorzugsroute von Windisch nach Gebenstorf ist eine Schlüsselmassnahme des Agglomerationsprogramm Aargau-Ost. Sie wird zusammen mit der Fortsetzung nach Baden das zentrale Rückgrat für den Veloverkehr in der Agglomeration bilden. Die Linienführung soll möglichst direkt sein und die verkehrsreichen Hauptachsen umgehen. Nur durch solche schnellen und sicheren Verbindungen erreichen wir eine Änderung des Modalsplits zugunsten des Veloverkehrs. Die geplante Linienführung erfüllt diese Vorgaben. Das Vorhaben führt an den BLN-Objekten 1019 und 1305 sowie am Waldreservat 160-AG\_W829 vorbei ohne deren Perimeter zu queren (Abbildung 3). Das IANB-Objekt AG881 wird im Osten berührt, es handelt sich aber nicht um ein (besonders schützenswertes) Laichgebiet. Das Auengebiet 37 wird von der geplanten Vorzugsroute durchquert, allerdings folgt die Velovorzugsroute dort der stark befahrenen Bahnlinie Brugg – Baden und wird auf bereits bestehenden (Feld-)Wegen errichtet. Die Beeinträchtigung des schützenswerten Auengebiets ist damit auf ein absolutes Minimum reduziert und die Velovorzugsroute steht nicht im Widerspruch zu den Schutzzielen der Auenverordnung (Art. 4). Im kantonalen Richtplan ist die Velovorzugsroute Windisch – Gebenstorf bereits festgesetzt.

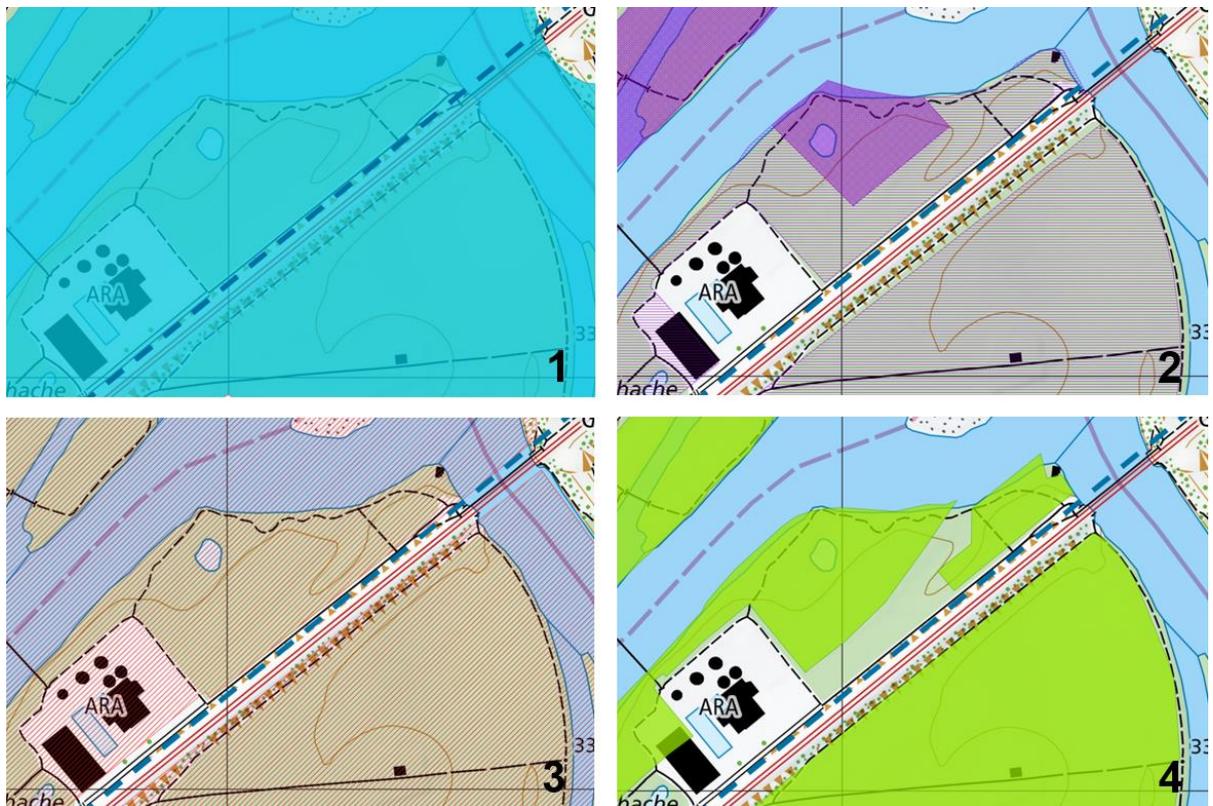


Abbildung 3: Die Velovorzugsroute Gebenstorf – Windisch (FVV 5.10) inkl. Brücke (FVV 5.11), blau gestrichelte Linie, im landschaftlich sensiblen Gebiet des Wasserschlosses. Bild 1 zeigt das Auengebiet (blau), Bild 2 die ANB Amphibiengebiete (dunkelviolett Laichgebiet, hellviolett Nährstoffpufferzone und enger Lebensraum), Bild 3 zeigt das BLN-Gebiet und Bild 4 den Perimeter des Waldreservats.

**Antrag:** Umpriorisierung von C → B

**e) Massnahme 4021.4.018, Velovorzugsroute Gebenstorf – Windisch, Brücke über die Reuss (FVV 5.11)**

Die Reussbrücke ist ein essentieller Bestandteil der Velovorzugsroute Windisch – Gebenstorf (FVV 5.10). Diese wird zusammen mit der Fortsetzung nach Baden das zentrale Rückgrat für den Veloverkehr in der Agglomeration bilden. Die Linienführung soll möglichst direkt sein und die verkehrsreichen Hauptachsen umgehen. Nur durch solche schnellen und sicheren Verbindungen erreichen wir eine Änderung des Modalsplits zugunsten des Veloverkehrs. Die geplante Linienführung erfüllt diese Vorgaben. Das Vorhaben führt an den BLN-Objekten 1019 und 1305 sowie am Waldreservat 160-AG\_W829 vorbei ohne deren Perimeter zu queren (Abbildung 3). Die Brücke FVV 5.11 liegt im Auengebiet 37, allerdings wird die Fuss- und Velobrücke an die bestehende, viel befahrene Reussbrücke der SBB angebaut (das heisst es wird keine zusätzliche Brücke errichtet). Die Beeinträchtigung des schützenswerten Auengebiets wird damit auf ein absolutes Minimum reduziert, ein Widerspruch zu den Schutzziele der Auenverordnung (Art. 4) ist nicht zu erkennen. Im kantonalen Richtplan ist die Velovorzugsroute Windisch – Gebenstorf inklusive Brücke bereits festgesetzt.

**Antrag:** Umpriorisierung von C → B

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.



Carlo Degelo  
Leiter Abteilung Verkehr



Jonas Lucas  
Projektleiter

**DEPARTEMENT  
BAU, VERKEHR UND UMWELT**

Abteilung Verkehr

Entfelderstrasse 22, 5001 Aarau  
062 835 33 30  
verkehr.aargau@ag.ch  
www.ag.ch/bvu

**BAU- UND JUSTIZDEPARTEMENT**

Amt für Raumplanung

Werkhofstrasse 59, 4509 Solothurn  
032 627 25 61  
arp@bd.so.ch  
www.bd.so.ch

11.08.2022

**Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr; Stellungnahme der Agglomeration AareLand**

Die Kantone Aargau und Solothurn bedanken sich für die Gelegenheit zur Stellungnahme über den Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr. Der Dialog und die Zusammenarbeit zwischen Bund und Agglomerationen werden positiv angesehen.

Die Kantone Aargau und Solothurn nehmen für das Agglomerationsprogramm AareLand gemeinsam Stellung zur Frage 8.

**Frage 8: Haben Sie Bemerkungen zu einzelnen Agglomerationsprogrammen bzw. zu einzelnen Massnahmen?**

Die Kantone Aargau und Solothurn nehmen für das Agglomerationsprogramm AareLand den Entwurf des Bundesbeschlusses über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr und den dazugehörigen Erläuterungsbericht wohlwollend zur Kenntnis, insbesondere die Attestierung der guten Wirkung des Agglomerationsprogramms AareLand, die hohe Wirkung der eingebrachten Massnahmen und den Mitfinanzierungsgrad von 35 %. Bei einzelnen Massnahmen wird eine Überprüfung der Priorisierung gewünscht. Es handelt sich dabei um folgende Massnahmen:

**VERAS**

**a) Massnahme 2581.4.006, Suhr, VERAS**

**Antrag**

Teilumpriorisierung von B → A

**Begründung und Vorschlag**

Aufteilung des Projekts VERAS in zwei Abschnitte entsprechend ihrer Dringlichkeit, ihrer verkehrlichen Wirkung, der Entlastungswirkung des Siedlungsraums (Zentrum von Suhr, Helgefild-Quartier) sowie der bau- und verkehrstechnischen Umsetzbarkeit der Abschnitte.

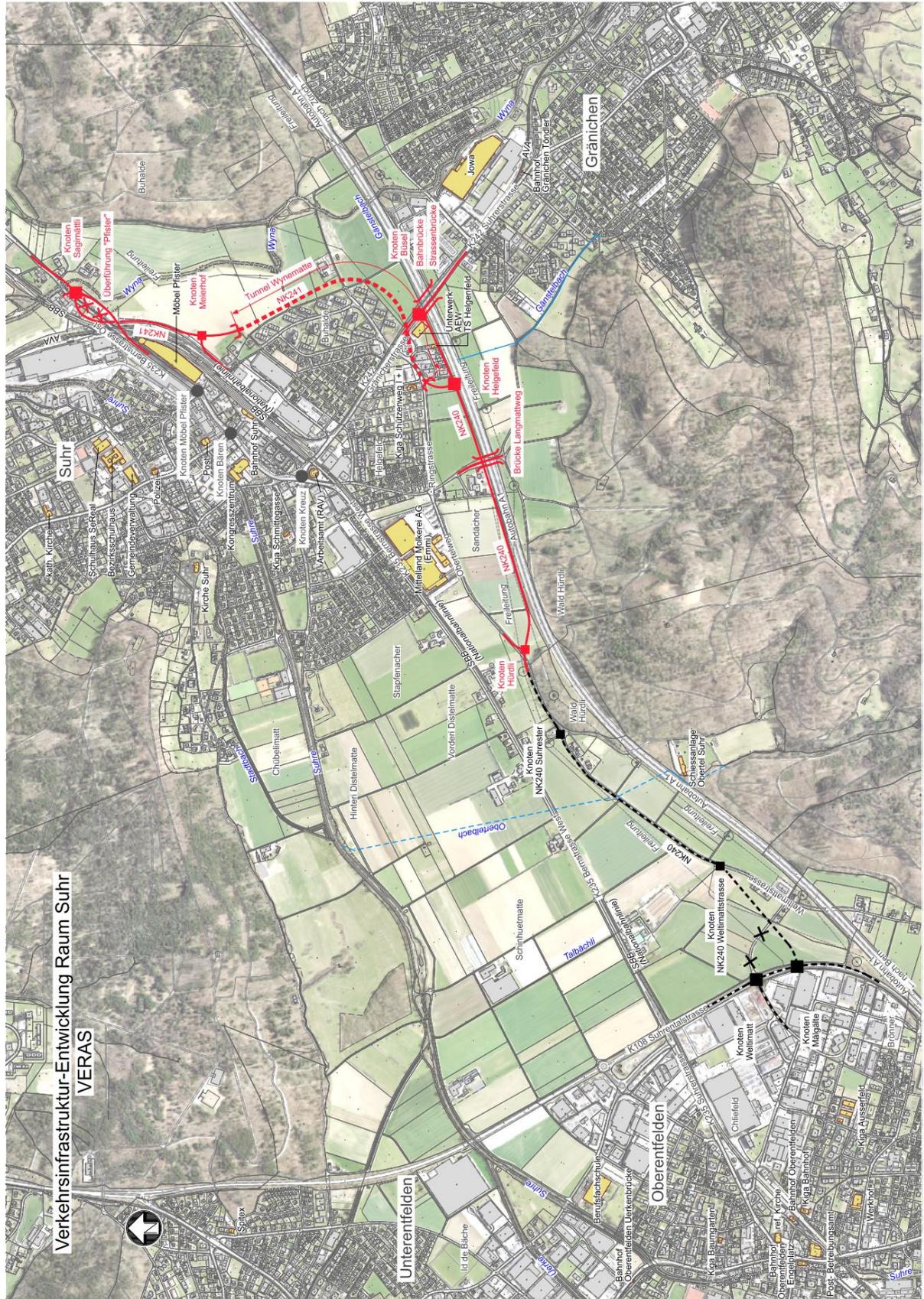


Abbildung 1: Übersicht VERAS

### **a.a) Abschnitt Ostumfahrung**

(Abbildung 1: Darstellung rot; Knoten Sagemätteli, Überführung SBB Pfister, Knoten Meierhof, Tunnel Wynematte, Knoten Helgeföld, Knoten Büsel Bahn- und Strassenbrücke A1, NK 240, Brücke Langmattweg, Knoten Hürdli, Verbindung Bernstrasse Ost-Gränicherstrasse inkl. Brücke über A1 und Anbindung an Weltimattstrasse im Bereich Hürdli)

#### **Unterantrag**

Umpriorisierung von B → A

#### **Begründung und Vorschlag**

Mit dieser Massnahme können das Zentrum von Suhr entlang der bestehenden Kantonsstrassen K235 (Bernstrasse Ost und West bis Kreisel Kreuz) sowie die K242 (Gränicherstrasse) wirkungsvoll entlastet werden. Zudem trägt die Massnahme zur Förderung der Quartierentwicklung Helgeföld im Bereich der heutigen Gemeindestrasse (Ringstrasse – Obertelweg) bei. Die durch den geplanten Kapazitätsausbau auf der SBB-Linie Zofingen–Lenzburg verursachten zusätzlichen Schliesszeiten am Bahnübergang werden mit der Überquerung der SBB-Linie durch das Brückenbauwerk aufgefangen. Dies dient neben dem MIV auch dem Veloverkehr auf der Kantonalen Radroute Suhr–Hunzenschwil.

Der Ausführungszeitraum der Baumassnahmen der Ostumfahrung ist gemäss der aktuellen Planung 2026–2031.

Die Investitionskosten betragen 178,1 Millionen Franken.

### **a.b) Abschnitt Südumfahrung**

(Abbildung 1: Darstellung schwarz gestrichelt; Knoten Hürdli bis Anbindung an Suhrentalstrasse)

#### **Unterantrag**

Umpriorisierung von B → C

#### **Begründung und Vorschlag**

Die Massnahme beinhaltet insbesondere eine Umgestaltung der Anschlussituation der heutigen Gemeindestrasse an die Suhrentalstrasse K108 sowie einen, dem prognostizierten höheren Verkehrsaufkommen angemessenen Ausbaustandard der heutigen Gemeindestrasse. Gemäss Richtplanbeschluss des Kantons Aargau wird diese Gemeindestrasse mit dem Beschluss des Verpflichtungskredits für die Bauausführung von VERAS zur Kantonsstrasse. Die Anschlusslösung an die Suhrentalstrasse soll auch in Zusammenhang mit der Flankierenden Massnahme "2581.4.024, Oberentfelden, Unterführung Suhrentalstrasse / Anschluss Industriestrasse (Velo)" nochmals gründlich geklärt werden und die Massnahme soll gemäss Vorschlag des provisorischen Prüfberichts im C-Horizont verbleiben.

Die ursprünglichen Investitionskosten für VERAS von 207 Millionen Franken verringern sich dadurch um 28,9 Millionen Franken auf 178,1 Millionen Franken.

### **VERAS FlaMa**

#### **b) Massnahme 2581.4.032, Suhr, Einmündung Schmittegasse (FlaMa VERAS)**

#### **Antrag**

Umpriorisierung von B → A

#### **Begründung und Vorschlag**

Die Massnahme ist als flankierende Massnahme zu VERAS Abschnitt Ostumfahrung umzusetzen. Sie zielt auf die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Förderung des Veloverkehrs.

Die Investitionskosten betragen 0,01 Millionen Franken.

**c) Massnahme 2581.4.033, Suhr / Gränichen / Oberentfelden, Veloabstellplätze (FlaMa VERAS)**

**Antrag**

Umpriorisierung von B → A

**Begründung und Vorschlag**

Die Massnahme ist unabhängig vom Projekt VERAS. Sie zielt auf die Förderung des Veloverkehrs durch bessere Umsteigeinfrastrukturen zwischen den Verkehrsträgern (Mobilitätsdrehscheibe) und sollte baldmöglichst umgesetzt werden.

Die Investitionskosten betragen 0,2 Millionen Franken.

**d) Massnahme 2581.4.017, Suhr, Suhr, Einengung Alte Gasse (FlaMa VERAS)**

**Antrag**

Umpriorisierung von C → A

**Begründung und Vorschlag**

Die Massnahme kann unabhängig vom Projekt VERAS als flankierende Massnahme umgesetzt werden und zielt auf die Förderung des Veloverkehrs und die Erhöhung der Verkehrssicherheit der Velofahrenden.

Die Investitionskosten betragen 0,01 Millionen Franken.

**e) Massnahme 2581.4.018, Gränichen, BGK Nordstrasse (FlaMa VERAS)**

**Antrag**

Umpriorisierung von C → A

**Begründung und Vorschlag**

Massnahme sollte als flankierende Massnahme zu VERAS möglichst rasch umgesetzt werden. Sie zielt auf die Förderung des Veloverkehrs und die Erhöhung der Verkehrssicherheit der Velofahrenden. Die Massnahme ist in Koordination mit VERAS Abschnitt Ostumfahrung umzusetzen.

Die Investitionskosten betragen 0,15 Millionen Franken.

**f) Massnahme 2581.4.021, Oberentfelden, Quartier Kirchfeld / Aussenfeld (BGK)**

**Antrag**

Umpriorisierung von C → B

**Begründung und Vorschlag**

Die Massnahme ist koordiniert im Anschluss an Veras Etappe 1 umzusetzen.

Die Investitionskosten betragen 0,2 Millionen Franken.

#### **g) Massnahme 2581.4.036, Suhr, Veloführung Unterführung Möbel Pfister**

##### **Antrag**

Umpriorisierung von C → B

##### **Begründung und Vorschlag**

Die heutigen Rampenneigungen sowie die verfügbaren Verkehrsflächen (Breite der bestehenden Unterführung) entsprechen nicht den Anforderungen aus dem BehiG und denen einer kantonalen Veloroute. Das Verkehrsvolumen wird zudem in den kommenden Jahren aufgrund der Entwicklung der Schülerzahlen sowie der Zusammenarbeit von Gränichen und Suhr im Schulbetrieb weiter zunehmen. Diese Massnahme steht in engem Zusammenhang mit der Notwendigkeit von SBB und Aargau Verkehr AG (AVA) für die Umsetzung des BehiG bis Ende 2023 (Zugang zu den Perrons und Anpassung Perronkante Bahnhof Suhr). Das BAV erwartet von SBB und AVA die Umsetzung der BehiG-Massnahme, hat ihnen jedoch signalisiert, dass bei einer Verschiebung des Umsetzungszeitpunkts aufgrund eines gemeinsamen Projekts ein Entgegenkommen möglich ist.

Die Gemeinde Suhr, SBB, AVA und BVU erarbeiten aktuell gemeinsam ein solches Projekt. Im Rahmen dieses Projekts werden auch flankierende Massnahmen als Teil von VERAS auf der Bernstrasse Ost Gegenstand der Betrachtungen sein.

Mit Blick auf die Dringlichkeit der Umsetzung des BehiG sowie der Umsetzung von flankierenden Massnahmen zu VERAS ist diese Massnahme daher in die Priorität B zu setzen.

Die Investitionskosten betragen 17,0 Millionen Franken.

#### **h) Massnahme 2581.4.040, Suhr, Veloführung Querung Helgenfeldweg / Bernstrasse (FlaMa VERAS)**

##### **Antrag**

Umpriorisierung von C → B

##### **Begründung und Vorschlag**

Die Massnahme steht in verkehrlichem Zusammenhang mit VERAS, Priorisierung Veloverkehr und Reduktion Durchfluss auf Kantonsstrasse im Innerortsbereich, parallel mit Umsetzung von VM-Massnahme zur Durchflusssteuerung. Sie muss mit der Realisierung der neuen Brücke über die SBB umgesetzt werden.

Die Investitionskosten betragen 1,0 Millionen Franken.

#### **i) Massnahme 2581.4.041, Suhr / Buchs, Veloführung Suhr Wynecenter / Wynefeld (FlaMa VERAS)**

##### **Antrag**

Umpriorisierung von C → B

##### **Begründung und Vorschlag**

Massnahme zielt auf die Förderung des Veloverkehrs und die Erhöhung der Verkehrssicherheit der Velofahrenden und sollte daher in Prio. B umgesetzt werden. Massnahme ist im Anschluss an Veras Etappe 1 umzusetzen.

Die Investitionskosten betragen 0,01 Millionen Franken.

**j) Massnahme 2581.4.042, Gränichen, Veloführung Querverbindung West (FlaMa VERAS)**

**Antrag**

Umpriorisierung von C → B

**Begründung und Vorschlag**

Massnahme ist im Anschluss an Veras Etappe 1 umzusetzen.

Die Investitionskosten betragen 0,65 Millionen Franken.

***AARAU, FUSS- UND VELOVERBINDUNG AARENAU – TELLI***

**k) Massnahme 2581.4.023, Aarau, Fuss- und Veloverkehrsverbindung Aarenau – Telli**

**Antrag**

Umpriorisierung von C → A

**Begründung und Vorschlag**

Bewertung erfolgte nach Planungsstand 2 (wie im Massnahmenblatt angekreuzt), notwendig ist jedoch bis 10 Mio. nur Planungsstand 1, welcher erfüllt ist.

Die Investitionskosten betragen 10 Millionen Franken.

***ENTLASTUNG OENSINGEN***

**l) Massnahme 2581.4.019, Oensingen, Entlastung Oensingen inkl. flankierende Massnahmen mit Aufwertung der Ortsdurchfahrt**

**Antrag**

Wir bitten den Bund um eine Handlungsempfehlung, auf was wir besonders achten müssen, damit diese Massnahme bei der Prüfung der 5. Generation auch wirklich in der Priorität A eingestuft werden kann.

**Begründung und Vorschlag**

Der Antrag ist methodisch bedingt. Der Bund kombiniert bei der Beurteilung verschiedene Methoden, wobei für Oensingen wie beantragt eine Einstufung im Horizont B resultiert. Die Trägerschaft beabsichtigt diese Massnahme weiterzuentwickeln und in der 5. Generation im A-Horizont einzureichen, womit auch ein entsprechendes Prüfungsergebnis angestrebt wird. Sie bittet den Bund daher um entsprechende Hinweise für die weitere Planung.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anträge.

Freundliche Grüsse

Carlo Degelo  
Leiter Abteilung Verkehr

Sacha Peter  
Chef Amt für Raumplanung



Stellungnahme der trinationalen Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel zur Vernehmlassungsvorlage des Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr (4. Generation)

Beschlossen von der Politischen Steuerung des Agglomerationsprogramms Basel am 26. August 2022



---

## Inhalt

Management Summary .....	3
1 Einleitung .....	5
2 Gesamtwürdigung der Vorlage .....	5
3 Beantwortung der Fragen .....	7
3.1 Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage.....	7
3.2 Programm Agglomerationsverkehr der vierten Generation .....	8
3.3 Weitere Bemerkungen .....	15
4 Schlusswort .....	16



## Management Summary

Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel bedankt sich für die Möglichkeit, zur Vernehmlassungsvorlage des Bundesbeschlusses über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr (4. Generation) inkl. des Prüfberichtes Basel der 4. Generation Stellung nehmen zu dürfen.

Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel ist mit dem vorliegenden Bericht des Bundesrats für die Vernehmlassung und der Grundlage hierfür, dem Prüfbericht des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE), grundsätzlich einverstanden und begrüsst insbesondere, dass der Bundesrat bei der Finanzierung der Massnahmen der 4. Generation des PAV auf die maximale Bundesbeteiligung setzt. Wir schätzen es sehr, dass der Bund dem Agglomerationsprogramm Basel der 4. Generation mit 9 Wirkungspunkten eine sehr hohe Wirksamkeit attestiert hat. Die erzielten Fortschritte unseres trinational abgestimmten Programms und unser unermüdliches Engagement für die Umsetzung der Massnahmen aus den Vorgängergenerationen wurden damit gewürdigt. Wir bedanken uns im Namen der gesamten trinationalen Agglomeration Basel für den Beitragsatz von 40% und den vorgesehenen Bundesbeitrag für das Agglomerationsprogramm Basel.

Allerdings erachten wir es als problematisch, dass ausgerechnet für den prosperierenden Wirtschaftsraum «Bachgraben-Allschwil-Hégenheim» unsere in eine gesamtverkehrliche Betrachtung eingebetteten Verkehrsmassnahmen nicht im vorgesehenen Zeithorizont anerkannt werden. Wir müssen schnell umfassende Lösungen zur Verbesserungen der Verkehrsanbindung finden und v.a. umsetzen. Für die Anbindung dieses dynamischen Gebiets ist die zeitnahe und koordinierte Realisierung sowohl Tramprojekts Bachgraben (4Ö13), Zubringers Bachgrabens – Allschwil (4M1) inkl. Contournement Hésingue- Hégenheim (4M2) sowie den dazugehörigen FLAMA u.a. auch auf französischer Seite (4M16, 4M17, 4M11.14) und der Velovorzugsroute Allschwil Bachgraben – Basel SBB (1. Etappe 4LV2) von zentraler Bedeutung.

Gemäss den Gesprächen mit den Bundesbehörden zur Vernehmlassungsvorlage zeigen sich die Bundesbehörden bereit, im Hinblick auf die 5. Programmgeneration an den Lösungen der Erschliessung dieses zentralen Entwicklungsgebietes mitwirken und die Agglomeration Basel zu beraten. Wir laden die Bundesbehörden hiermit nochmals ausdrücklich ein, sich für diesen Raum zu engagieren und gemeinsam mit den Partnern der Agglomeration Basel die Planungen voranzubringen, damit spätestens mit der 5. Programmgeneration bauliche Massnahmen zur Verkehrserschliessung dieses Gebietes ab 2028 in die dringend notwendige Realisierung gehen können. Falls der Baustart einzelner Projekte bereits 2027 erfolgt, muss dies mittels Genehmigungen zu «vorzeitigen Baustarts» ermöglicht werden. Um unserer Absicht Nachdruck zu verleihen, wird die Agglomeration Basel das Gespräch mit Departementsvorsteherin und Bundesrätin Frau Simonetta Sommaruga suchen.

Um die Koordination der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in der Agglomeration Basel sicherzustellen, beantragt die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel im Rahmen der Vernehmlassung Änderungen bei nachfolgenden Projekten:

Nr.	Projekt / Thema	Forderung / Antrag
4Ö13 4M1 4M2	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ BL/BS: Tram Bachgraben</li> <li>▪ BL: Zubringer Bachgraben – Allschwil (ZUBA)</li> <li>▪ SLA: Contournement Hésingue-Hégenheim</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Formulierungen im Prüfbericht gemäss den Forderungen aus dem Fachgespräch vom 09. August 2022 anpassen</li> <li>2) Verlässliche Aussagen des Bundes zu seinem Engagement für den Raum Bachgraben-Allschwil/Hégenheim im Prüfbericht aufnehmen</li> </ol>
4M11.14 4M16 4M17	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Hégenheim: mesures d'accompagnement du contournement Hésingue-Hégenheim</li> <li>▪ Hésingue: mesures d'accompagnement du contournement Hésingue-Hégenheim</li> <li>▪ Saint-Louis: mesures d'accompagnement du contournement Hésingue-Hégenheim sur la commune de Saint-Louis- Bourgfelden</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Formulierungen im Prüfbericht gemäss den Forderungen aus dem Fachgespräch vom 09. August 2022 anpassen</li> <li>2) Verlässliche Aussagen des Bundes zu seinem Engagement für den Raum Bachgraben-Allschwil/Hégenheim im Prüfbericht aufnehmen</li> <li>3) nicht programmrelevant (NPR) → C</li> </ol>



4LV10.20	Dornach: Langsamverkehrsunterführung Apfelsee	1) A LV-Pauschale → A Einzelprojekt 2) Erhöhung Kosten auf Stand der abgeschlossenen Vorstudie
4LV10.4	BL: Radweg Buus – Maisprach	C → A
4MD4	Rheinfelden (DE): B&R und P&R an der S-Bahn Haltestelle Warmbach	B → A
4MD8	Rheinfelden (CH): Mobilitätsdrehscheibe Schifflacker	B → A
4LV5	Rheinfelden (D): Radweg Kraftwerk Rhyburg – Beuggen	A → B
4LV10.52	Ferrette: Création d'une liaison cyclable vers Bâle entre Ferrette et la piste cyclable à Bouxwiller	A → C
4LV10.19	Münchenstein: Neue Fussgängerbrücke mit Lift «Van Baerle-Neue Talstrasse»	nicht programmrelevant (NPR) → C
Formulierungen zur Trinationalen S-Bahn Basel bzw. Herzstück		Die Ausführungen im Prüfbericht zur trinationalen S-Bahn Basel im längerfristigen Horizont sind auf den Schlussbericht der strategischen Planung Knoten Basel («Fünfpunkteplan») abzustimmen.
Umgang mit allen ÖV-Drehscheiben		1) Bei <u>allen</u> Projekten Handlungsbedarf anerkennen. 2) Umpriorisieren von C → B: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 4MD6: BS: ÖV-Drehscheibe an der S-Bahn Haltestelle Solitude (Kurzfristige Massnahme)</li> <li>▪ 4MD11: AG: ÖV-Drehscheibe Bahnhof Kaiseraugst</li> <li>▪ 4MD13: BS: ÖV-Drehscheibe an S-Bahn Haltestelle Morgartenring</li> </ul>



# 1 Einleitung

Die vorliegende Stellungnahme wurde von den Gremien des Vereins Agglo Basel beschlossen (PST AP vom 26. August 2022). Aufgrund des sehr engen Zeitrahmens über die Pfingstferien (DE) und Sommerferien (CH, FR und DE) wurde sie von der Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel auf Basis der Vorgaben der Gremien des Verein Agglo Basel erarbeitet und trinational abgestimmt sowie in diversen politischen Gremien der Mitglieder besprochen (Regierungen, Parlamente etc.), formale Beschlüsse der Mitglieder (RRB's etc.) waren hingegen nicht in allen Fällen möglich.

Die unter dem Dach von Agglo Basel vereinten Mitglieder erachten das Agglomerationsprogramm als wertvolles Instrument zur grenzüberschreitenden Steuerung einer abgestimmten Siedlungs- und Verkehrsentwicklung. Das Programm ist hierfür eine wertvolle Triebfeder und löst eine grosse Dynamik aus. Nach über 10 Jahren intensiven Arbeitens hat sich die grenzüberschreitende Zusammenarbeitskultur grundlegend verstärkt. Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung wird heute in unserer Agglomeration grossgeschrieben und gelebt. In den Gremien des Agglomerationsprogramms Basel besteht die tiefe Überzeugung, dass mit wissenschaftlich fundierten Analysen, gemeinsamen zukunftsorientierten Strategien und entschlossenem Umsetzen unsere Agglomeration grenzüberschreitend vorangebracht werden kann.

Im Folgenden gehen wir vertieft auf die Vorlage ein und legen unsere detaillierte Einschätzung dar. Die Stellungnahme orientiert sich ab Kapitel 3 am Fragebogen zur Vernehmlassung.

## 2 Gesamtwürdigung der Vorlage

Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel begrüsst die vorliegende Botschaft des Bundesrats für die Vernehmlassung und den Prüfbericht des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE) grundsätzlich und freut sich, dass die im Rahmen der 4. Programmgeneration erzielten Fortschritte vom Bund gewürdigt wurden. Im Prüfbericht wurde die komplexe Ausgangslage der trinationalen Agglomeration ausdrücklich hervorgehoben. Mit 9 Wirkungspunkten wird dem Agglomerationsprogramm Basel der 4. Generation eine sehr hohe Wirksamkeit attestiert. Aufgrund des Umsetzungsstandes der Vorgängergenerationen wurde von einem Umsetzungsabzug abgesehen, womit unser Programm einen Beitragssatz von 40% erreicht.

Der Bund anerkennt, dass das Agglomerationsprogramm Basel 4. Generation auf den früheren Generationen aufbaut und diese kohärent weiterentwickelt. Speziell gewürdigt werden die vertiefte Zusammenarbeit auf der Ebene der neun Korridore, die gezielt eine Abstimmung von Siedlung und Verkehr verfolgen und damit wesentlich zur hohen konzeptionellen Qualität des Agglomerationsprogramms Basel beitragen. Zudem zeichnet sich das Agglomerationsprogramm durch seinen guten und leicht verständlichen Aufbau sowie die durchdachte Strukturierung aus. Der rote Faden ist vorhanden.

Gemäss Bundesprüfung gelingt die Abstimmung von Siedlung und Verkehr zu weiten Teilen gut. Gerade die grossen Schwerpunktgebiete im Agglomerationsraum sind eng mit den Verkehrsmassnahmen verknüpft. Auch ist das System des ÖV über das gesamte Agglomerationsgebiet aus Sicht des Bundes mehrheitlich gut auf die Entwicklungsschwerpunkte abgestimmt. Zudem wird dem Agglomerationsprogramm Basel attestiert, dass das Programm eine starke Wirkung auf das Gesamtverkehrssystem entfaltet. Hervorgehoben wird, dass eine flächendeckende Gesamtverkehrsstrategie mit klaren Zielen besteht.

Gemäss seiner Bewertung attestiert der Bund dem trinationalen Agglomerationsprogramm insgesamt eine konzeptionell hohe Qualität. Die Wirksamkeit des Programms wird entsprechend positiv bewertet. Aus Sicht des Bundes gibt es allerdings bei einzelnen Wirksamkeitskriterien Verbesserungspotenzial – diese Einschätzung wird zu einem grossen Teil von Agglo Basel geteilt. Die vom Bund im Prüfbericht genannten Optimierungsmöglichkeiten fanden so auch bereits Eingang in das Konzept zur Erarbeitung der 5. Generation, welches von der Politischen Steuerung des Vereins am 13. Dezember 2021 beschlossen wurde.

Die bundeseitig bestätigte Priorisierung zahlreicher Massnahmen im A-Horizont mit Baubeginn ab 2024, etwa der drei Tramprojekte «Tram Letten», «Tram Petersgraben» und «Tram 8 bis Läublinpark», unterstützen den eingeschlagenen Weg der Agglomeration bei der ÖV-seitigen Strategie. Mit Investitionen zur Elektrifizierung diverser Buslinien in Basel-Stadt und Basel-Landschaft wird die Dekarbonisierung der Mobilität einen



Schub erhalten, und mit dem Neu- und Ausbau der ÖV-Drehscheiben und Bushöfe zu Mobilitätsdrehscheiben in Basel, Bottmingen, Pratteln, Zwingen, Riehen und Schliengen wird die Vernetzung der Mobilitätsformen vorangetrieben. Auch mit den gezielten punktuellen strassenseitigen Weiterentwicklungen in Laufen, Arlesheim – Münchenstein, Aesch, Birsfelden und Saint-Louis wird das Verkehrssystem sinnvoll optimiert. Die Bereitschaft des Bundes zur Mitfinanzierung von zahlreichen Massnahmen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs wird der Umsetzung der Fuss- und Velostrategie einen deutlichen Schub geben. Vor allem von den diversen Velovorzugsrouten, u. a. für Pendler (auch mit E-Bikes) im Birstal, in Allschwil und im Wiesental erhofft sich die trinationale Agglomeration Basel einen spürbaren Mehrwert.

Wir können jedoch nicht alle im Prüfbericht enthaltenen Einschätzungen des Bundes unterstützen. Wir achten es als problematisch, dass ausgerechnet für den prosperierenden Wirtschaftsraum «Bachgraben-Allschwil/Hégenheim» unsere umfassend ausgearbeiteten und untereinander koordinierten Lösungen nicht anerkannt werden. Der Siedlungsschwerpunkt Allschwil/Hégenheim hat sich in den letzten Jahren mit der Ansiedlung vieler Unternehmen, vor allem aus dem Bereich der Biologie-, Pharma- und Chemie- Branche, ausserordentlich dynamisch entwickelt. Bereits heute sind dort rund 4'500 Arbeitsplätze angesiedelt. Auch in Zukunft soll die Ansiedlung weiterer Firmen aus dem Life-Sciences-Bereich erfolgen. Das Arbeitsplatzgebiet Bachgraben steht somit im Fokus der wirtschaftlichen Entwicklung der Gemeinde Allschwil, ist als Arbeitsplatzgebiet von kantonaler Bedeutung im kantonalen Richtplan vermerkt und ist eines der Schlüsselgebiete im Agglomerationsprogramm Basel. Insgesamt sollen in den Arealen im Bachgraben und im benachbarten Hégenheim weitere 4'000 – 7'500 zusätzliche Arbeitsplätze entstehen. Diese Entwicklung kommt nicht in ferner Zukunft, sondern ist bereits heute mit voller Intensität vor Ort zu besichtigen. Die Entwicklung findet jetzt statt und die Verkehrserschliessung hinkt schon heute der Entwicklung hinterher.

Mit der wachsenden Anzahl Beschäftigter und Einwohner steigt jedoch auch die Verkehrsbelastung weiter an. Für den Erfolg des Siedlungsschwerpunkts Allschwil/Hégenheim, welcher durchaus auch von nationalem Interesse sein sollte, müssen schnell Lösungen gefunden und v. a. umgesetzt werden. Aus Sicht der trinationalen Agglomeration Basel stehen die zeitnahe und koordinierte Realisierung sowohl des Tramprojekts Bachgraben (4Ö13), des Zubringers Bachgrabens – Allschwil (4M1) inkl. Contournement Hésingue- Hégenheim (4M2) sowie den dazugehörenden FLAMA u.a. auch auf französischer Seite (4M16, 4M17, 4M11.14) und der Velovorzugsroute Allschwil Bachgraben – Basel SBB (1. Etappe 4LV2) im Vordergrund. Gemäss den Gesprächen mit den Bundesbehörden zur Vernehmlassungsvorlage zeigen sich die Bundesbehörden bereit, im Hinblick auf die 5. Programmgeneration an den Lösungen der Erschliessung dieses zentralen Entwicklungsgebietes mitwirken und die Agglomeration Basel zu beraten. Wir begrüssen das sehr und laden die Bundesbehörden hiermit nochmals ausdrücklich ein, sich für diesen Raum zu engagieren und gemeinsam mit den Partnern der Agglomeration Basel den Prozess voranzubringen, damit spätestens mit der 5. Programmgeneration bauliche Massnahmen zur Verkehrserschliessung dieses Gebietes ab 2028 in die dringend notwendige Realisierung gehen können. Falls der Baustart einzelner Projekte bereits 2027 erfolgt, muss dies mittels Genehmigungen zu «vorzeitigen Baustarts» ermöglicht werden. Um unserer Absicht Nachdruck zu verleihen, wird die Agglomeration Basel das Gespräch mit Departementsvorsteherin und Bundesrätin Frau Simonetta Sommaruga suchen.

Ein wichtiger Pfeiler unserer agglomerationsweiten Strategie zur Umsetzung des Zukunftsbildes 2040 ist der Ausbau der Trinationalen S-Bahn Basel. Die Bundesbeschlüsse zum Bahnausbau schritt 2035 (FABI) haben die Zulaufstrecken bereits einen grossen Schritt nach vorne gebracht. Die Inwertsetzung der Siedlungsschwerpunktgebiete, die Schonung der wertvollen Landschaften und die Ermöglichung einer nachhaltigen und ressourcenschonenden Mobilität - und damit die Umsetzung des Zukunftsbildes - wird nur mit dem Herzstück für die trinationale S-Bahn Basel gelingen. In dieser Frage gibt es keinen Plan B für die trinationale Agglomeration Basel. Und dies ist nicht nur die Einschätzung der Standortkantone. Vielmehr kommt auch die strategische Planung für den Bahnknoten Basel «Fünfpunkteplan» zum gleichen Schluss (vgl. Schlussbericht «Konfiguration Knoten Basel» vom 25. Mai 2022<sup>1</sup>). Der Bericht wurde vom Bundesamt für Verkehr (BAV), der SBB AG, dem Bundeseisenbahnvermögen (BEV), den Schweizerischen Rheinhäfen sowie den beiden Kantonen

<sup>1</sup> [https://www.bav.admin.ch/dam/bav/de/dokumente/aktuell-startseite/berichte/schlussbericht-konfiguration-knoten-basel.pdf.download.pdf/220525%20Konfiguration%20Knoten%20Basel%20V1.0\\_def.pdf](https://www.bav.admin.ch/dam/bav/de/dokumente/aktuell-startseite/berichte/schlussbericht-konfiguration-knoten-basel.pdf.download.pdf/220525%20Konfiguration%20Knoten%20Basel%20V1.0_def.pdf)



Basel-Stadt und Basel-Landschaft beschlossen. Darin wird beispielsweise festgehalten, dass «im Kernbereich die Linienführung mit Basel SBB Tiefbahnhof und unterirdischer Neubaustrecke über Basel Mitte nach St. Johann und Basel Bad Bf durch den Stossrichtungsentscheid der Bahnknotenpartner festgelegt ist» und dass «mit dem S-Bahn-Angebot auf der geplanten Neubaustrecke Herzstück einerseits das Tramnetz in der Kernstadt von Basel entlastet wird und andererseits Gebiete mit starker Nutzung und grossem Potenzial besser erschlossen werden können» (Seite 257). Auch wurde ausführlich und auf Grundlage von umfangreichen Untersuchungen belegt, dass mit der Tramnetzentwicklung allein nicht annähernd gleichwertiges ÖV-Angebot geschaffen werden kann (Seite 227).

Den zurückhaltenden Formulierungen im Prüfbericht zur Entwicklung der S-Bahn Basel kann daher nicht gefolgt werden. Die Zurückstufung diverser ÖV-Drehscheiben an geplanten S-Bahnhaltestellen steht im Widerspruch zu dieser gemeinsamen Planung. Ein Verzicht auf den Ausbau der S-Bahn Basel hätte eine Entwicklung mit weniger wirtschaftlicher Prosperität, begrenzten Möglichkeiten für eine umweltfreundliche Mobilität, gravierende Einschränkungen der Verkehre von nationaler Bedeutung (internationaler Personenfern- und Güterverkehr) und in letzter Konsequenz, eine verpasste Chance einen wesentlichen Beitrag zu den Klimazielen der Schweiz beigetragen zu haben, zur Folge. Zudem ist die vom Bund gelobte Agglomerationsstrategie ohne S-Bahn-Ausbau schlicht nicht umsetzbar, was tiefgreifende Auswirkungen auf die grundlegende strategische Ausrichtung des Zukunftsbildes hätte. Wir bitten daher den Bund hier seiner Verantwortung gerecht zu werden und die Erkenntnisse aus dem vom Bundesamt für Verkehr (BAV) geführten Prozess zum Knoten Basel in die Bewertung des Agglomerationsprogramms Basel der 4. Generation gebührend einfließen zu lassen. Der Ausbau der Trinationalen S-Bahn Basel mit Herzstück ist unbestritten und muss so rasch wie möglich umgesetzt werden. Die derzeit sich in der Vernehmlassung befindende «Perspektive BAHN 2050» des Bundesamts für Verkehr (BAV) zeigt den Weg zum Ausbau der S-Bahn-Angebote in den Agglomerationen v. a. auch grenzüberschreitend klar auf.

## 3 Beantwortung der Fragen

### 3.1 Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

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

Ja.

Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel begrüsst ausdrücklich den grossen Stellenwert des Instruments der Agglomerationsprogramme beim Bund und freut sich über die nun in der Vorlage zur 4. Generation gesamthaft vorgesehenen CHF 1,3 Mrd. Bundesbeiträge. Insbesondere wird begrüsst, dass der Bundesrat bei der Finanzierung der Massnahmen der 4. Generation des PAV auf die maximale Ausschöpfung des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) setzt (12%).

#### **Gibt es Aspekte, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?**

Ja.

Im Kapitel 1.3.2 des erläuternden Berichts weist der Bund auf das Verhältnis zu den Strategien des Bundesrats, zwischen Raumkonzept Schweiz, Sachpläne des Bundes und STEP-Ausbauschritte hin. Das Programm Agglomerationsverkehr (PAV) ist mit den STEP-Programmen für die Nationalstrassen und die Eisenbahninfrastruktur abgestimmt. Während die beiden STEP-Programme eine längerfristige Perspektive mit umfangreichen Projekten enthalten, fokussiert das PAV auf einen kurz- bis mittelfristigen Realisierungshorizont. Während der Erarbeitung werden die gegenseitigen Abhängigkeiten berücksichtigt.

Den Agglomerationsprogrammen werden jedoch bis dato keine fundierten und auf Bundesebene abgestützten Koordinationshinweise für die weitere Abstimmung mit den Agglomerationsprogrammen gegeben. Um eine ausreichende Koordination über alle Programme sicherzustellen, müssen zwingend auch die Trägerschaften der Agglomerationsprogramme in die gesamtträumliche Abstimmung einbezogen werden.



#### Antrag:

- In die Koordination der Programme «STEP Schiene», «STEP Strasse» und «Agglomerationsverkehr» sind die Trägerschaften der Agglomerationsprogramme zwingend einzubeziehen. Die Trägerschaften sind mit den für eine ausreichende Abstimmung der Agglomerationsprogramme erforderlichen Koordinationshinweisen zu versorgen.
- Bereits beschlossene oder in den STEP-Planungen enthaltene Nationalstrassen- oder Eisenbahnprojekte können nicht ausschliesslich als einzige Voraussetzungen der aktuellen Bundesplanung gelten. Abgeschlossene und veröffentlichte Studien bzw. Berichte zu Langfristplanungen (z.B. «Konfiguration Knoten Basel») sind zur Koordination der verschiedenen Planungen mitzubersichtigen.

### 3.2 Programm Agglomerationsverkehr der vierten Generation

#### Haben Sie Bemerkungen zur dargelegten Ausgangslage?

Nein.

#### Sind Sie mit dem Vorgehen und den Ergebnissen der Prüfung der Agglomerationsprogramme des Programms Agglomerationsverkehr der vierten Generation einverstanden? Falls nein, wo sehen Sie Anpassungsbedarf?

Weitgehend ja, aber nicht vollständig einverstanden.

Im Kapitel 2.3.2.3 des erläuternden Berichts weist der Bund bei der Prüfung von Einzelmassnahmen auf die Abstimmung mit den nationalen, kantonalen und weiteren relevanten Planungen der Schweiz und des grenznahen Auslands hin. Dabei wird insbesondere zu stark auf bereits beschlossene oder in den STEP-Planungen enthaltene Nationalstrassen- oder Eisenbahnprojekte gestützt. Langfristige Planungen ausserhalb dieser etablierten Instrumente finden zu wenig Berücksichtigung bei der Beurteilung des Handlungsbedarfs bzw. der Massnahme. Die geplante S-Bahn Haltestelle Morgartenring wurde beispielsweise noch in keiner Bundesplanung beschlossen. Nichtsdestotrotz soll eine zeitnahe Realisierung im Zusammenhang mit dem 4-Meter-Korridor erfolgen. Die damit im Zusammenhang stehende ÖV-Drehscheibe weist, in unserem Verständnis aufgrund der fehlenden Verankerung im STEP-Prozess, gemäss Prüfbericht keinen Handlungsbedarf aus, obschon sie als eine der zeitnahen ÖV-Drehscheiben realisiert werden sollte.

#### Antrag:

- Die Abstimmung zwischen den Agglomerationsprogrammen, den nationalen STEP-Planungen und Grossprojekten ohne gesicherte Bundes-Finanzierung ist weiter zu intensivieren und zu verbessern.

Grundsätzlich ist die Trägerschaft des Agglomerationsprogramm Basel mit den Ergebnissen der Bundesprüfung der 4. Generation einverstanden. Im Hinblick auf Folgegenerationen sehen wir Anpassungsbedarf in drei Bereichen.

#### Zusammenfassung der Prüfergebnisse/Programmwirkung:

Im Kapitel 4.2 des erläuternden Berichts geht der Bund auf das Verfahren zur Ermittlung der Programmwirkung ein. Der Nutzen des Agglomerationsprogramms in Punkten wird dessen Kosten gegenübergestellt. Hinsichtlich der Wirkung wird die Verbesserung des Gesamtverkehrssystems, die Unterstützung einer Siedlungsentwicklung nach innen, die Verbesserung der Verkehrssicherheit und die Reduktion von Umweltauswirkungen sowie des Ressourcenverbrauchs beurteilt.

Die Gesamtwürdigung (knapp 2 Seiten im Prüfbericht) lässt keinen detaillierten Rückschluss zwischen der Programmbeurteilung und den einzelnen Wirkungskriterien zu. Vielmehr müssen die genannten Punkte mutmasslich den Kriterien zugeordnet werden, um allfällige Stärken und Schwächen eruieren zu können. Zu be-



grüssen ist, dass im Kapitel 7 der Prüfberichte gegenüber Vorgängergenerationen substanzielle Empfehlungen zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms genannt werden. Insgesamt fügen sich die aufgeführten Begründungen an den verschiedenen Stellen zu einem einheitlichen Prüfergebnis zusammen. Was wir gänzlich im Prüfbericht vermissen, ist die Beurteilung der Teilstrategien. Eine Rückmeldung zu diesen ist, wenn überhaupt, nur indirekt ableitbar. Für eine Fortsetzung der Teilstrategie (Überarbeitung nur im 8-Jahresrhythmus) ist eine Einschätzung des Bundes diesbezüglich jedoch unerlässlich.

#### Antrag:

- Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel beantragt für zukünftige Prüfberichte die Ergänzung eines Kapitels, evtl. analog AP3, zur «Beurteilung der Programmwirkung». Darin enthaltene Schwächen und Stärken zu den jeweiligen Wirkungspunkten helfen den Trägerschaften, ihre Agglomerationsprogramme zielgerichtet weiterzuentwickeln.
- Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel beantragt für zukünftige Prüfberichte, dass der Bund im Rahmen der Gesamtwürdigung auf die Teilstrategien eingeht, oder zumindest einzelne aus Sicht der Bundesbehörden lückenhafte Teilstrategien erwähnt.

#### Langfristige Entwicklungen des ÖV-Systems:

Der Prüfbericht geht in Kapitel 2.2 und Kapitel 7 auf die langfristige Entwicklung des ÖV-Systems ein und hält fest, dass sich das Agglomerationsprogramm Basel zu stark auf das noch nicht gesicherte «Herzstück» abstütze. Zudem soll das Agglomerationsprogramm keine Aufschlüsse dazu geben, wie das ÖV-Angebot, insbesondere der Umgang mit den Durchmesserlinien, im Fall grösserer Verzögerungen des Herzstücks, langfristig aussehen soll. In Bezug auf das «Herzstück» soll für kommende Generationen zusätzlich vertieft aufgezeigt werden, wie die Agglomerationsmassnahmen mit noch nicht gesicherten, übergeordneten Massnahmen aufwärtskompatibel abgestimmt sind und gleichzeitig auch, dass das Agglomerationsprogramm mittel- bis langfristig ohne diese funktioniert.

An dieser Stelle möchten wir darauf hinweisen, dass die strategischen Planungen für den Bahnknoten Basel («Fünfpunkteplan») – durchgeführt unter der Federführung des Bundes langfristig keine andere wirtschaftliche und genehmigungsfähige Möglichkeit zur Entwicklung des ÖV-Systems in Basel aufzeigen können als den Bau des «Herzstücks» (vgl. Schlussbericht «Konfiguration Knoten Basel, SBB, 25.05.2022»). Untermauert wird diese Erkenntnis mit einer von den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft in Auftrag gegebene Studie zum «Tramnetzdesign ohne Herzstück der trinationalen S-Bahn Basel» (EBP, 5. Oktober 2021). Auch ein konsequenter Ausbau des untergeordneten ÖV-Netzes vermag nicht die Nachfrageentwicklung mit Horizont 2050 abzufangen. Es ist deshalb nicht nachvollziehbar, dass der Prüfbericht, wie schon in AP3, das Agglomerationsprogramm auffordert, Gegenentwicklungen zu einem etablierten und mit dem Bund eng abgestimmten Prozess aufzuzeigen. Eine solche Forderung ist zudem auch gegenüber der Öffentlichkeit nicht erklärbar.

#### Antrag:

- Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel beantragt, auf den Nachweis eines Agglomerationsprogramms ohne Herzstück zu verzichten. Der Bund soll bei der Beurteilung der Gesamtstrategie und der Agglomerationsmassnahmen den Planungsstatus der übergeordneten Massnahmen - hier konkret die strategische Planung für den Bahnknoten Basel «Fünfpunkteplan») – besser berücksichtigen.
- Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel beantragt, die Formulierung im Prüfbericht (...Für kommende Generationen könnte vertieft aufgezeigt werden, wie die Agglomerationsmassnahmen mit noch nicht gesicherten, übergeordneten Massnahmen aufwärtskompatibel abgestimmt sind und gleichzeitig auch, dass das Agglomerationsprogramm mittel- bis langfristig ohne diese funktioniert...) zu streichen.

#### Velomassnahmen im Teilraum FR:

Im Kapitel 2.2 des Prüfberichts geht der Bund auf die Ableitung der Massnahmen zur Förderung des Veloverkehrs ein. Dabei geht er auf die bedeutende Rolle des FVV im Rahmen von BGK ein und unterstreicht, dass das Bündel der Massnahmen zu einem sicheren, dichten, zusammenhängenden und attraktiven Netz für den Veloverkehr beitragen wird.



Speziell im französischen Teil der Agglomeration wird bemängelt, dass keine Vorzugsroute enthalten ist und dass angesichts der wenigen Massnahmen nicht klar wird, wann das gesamte Zielnetz realisiert werden kann. Diese Aussagen lehnen wir dezidiert ab. Es wurde in keinem anderen Teilraum, so viele Massnahmen im Bereich FVV eingereicht, wie in Frankreich. Mehr als 1/3 dieser Massnahmen liegen auf französischem Territorium. Ausserdem ist ein erster Teil einer Vorzugsroute in Rahmen vom 4LV10.48 «liaison cyclable le long des voies SNCF entre rue de Seville et la gare» in Saint-Louis in AP4 vorgesehen. Saint-Louis Agglomération verfügt über einen Schéma de pistes cyclables bis 2032, welche das Zielnetz vom AP4 abdecken soll. Eine Vorzugsroute in Saint-Louis ist im Zielnetz vorgesehen.

#### Antrag:

- Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel beantragt, die Formulierungen im Prüfbericht zu den Velomassnahmen im Teilraum Frankreich zu streichen.

#### Haben Sie Bemerkungen zu den Erläuterungen der Bestimmungen des Bundesbeschlusses

Nein.

#### Haben Sie Bemerkungen zu den dargelegten Auswirkungen

Ja.

Im Kapitel 4.2 des erläuternden Berichts weist der Bund auf die langfristig gesicherte Finanzierung und den neu in der Richtlinie Programm Agglomerationsverkehr (RPAV) eingeführten Prozesse hin. Beides soll, im Zusammenspiel mit der Mitfinanzierung von Massnahmen gewisser Massnahmenkategorien über pauschale Bundesbeiträge in Zukunft, zu einem geringeren Ressourcenaufwand der Trägerschaften führen. Vor allem letztere Aussage ist mit Vorsicht zu begegnen.

Die Einführung der Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen hat, zumindest im trinationalen Kontext, aber gemäss Erläuterungen an den Austauschplattformen mit Agglomerationen und Bundesbehörden auch bei den rein schweizerischen Agglomerationsprogrammen, zu einem erheblichen initialen Mehraufwand geführt. Das Agglomerationsprogramm Basel sieht den Bund in der Pflicht, die Trägerschaften bei ihren Bemühungen zu unterstützen, die administrativen Hürden im Rahmen der Umsetzung der Agglomerationsprojekte möglichst gering zu halten, damit der Ressourcenaufwand wie gewünscht verringert werden kann.

#### Antrag:

- Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel beantragt, dass die zuständigen Bundesbehörden bzgl. dem weiteren Abbau der administrativen Hürden im Rahmen der Umsetzung der Agglomerationsprojekte mit den Trägerschaften umgehend nach praktikablen Lösungen suchen. Insbesondere ist dabei auf die Belange der grenzüberschreitenden Programme eingehen.

#### Haben Sie Bemerkungen zu den dargelegten rechtlichen Aspekten

Nein.



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

Die Bemerkungen der Trägerschaft des trinationalen APBS zu einzelnen Massnahmen werden in zwei Kategorien aufgeführt:

- Anträge zur Umpriorisierung von Massnahmen
- Weitere Anträge zum Prüfbericht Basel der 4. Generation

### Anträge zur Umpriorisierung von Massnahmen:

#### Raum Bachgraben-Allschwil/Hégenheim

Für den Raum Bachgraben-Allschwil müssen schnell umfassende Lösungen zur Verbesserung der Verkehrsanbindung gefunden und v. a. umgesetzt werden. Aus Sicht der trinationalen Agglomeration Basel sind die zeitnahe und koordinierte Realisierung sowohl des Tramprojekts Bachgraben (4Ö13), des Zubringers Bachgrabens – Allschwil (4M1) inkl. Contournement Hésingue- Hégenheim (4M2) mit den dazugehörigen FLAMA u. a. auch auf französischer Seite (4M16, 4M17, 4M11.14) und der Velovorzugsroute Allschwil Bachgraben – Basel SBB (1. Etappe 4LV2) von zentraler Bedeutung. Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel ist bereit die vom Bund vorgenommene Priorisierung im C-Horizont zu akzeptieren, verlässt sich im Gegenzug auf das bei den Verhandlungen versprochene Engagement der Bundesbehörden für den Raum Bachgraben-Allschwil/Hégenheim. Gemäss den Gesprächen zur Vernehmlassungsvorlage zeigen sich die Bundesbehörden bereit, im Hinblick auf die 5. Programmgeneration an den Lösungen zur Erschliessung dieses zentralen Entwicklungsgebietes mitzudenken und die Agglomeration Basel bzw. die verantwortlichen Projektträger hierbei zu beraten, wie das Gesamtsystem weiterzuentwickeln ist bzw. welche Zusammenhänge noch besser aufzuzeigen sind. Wir laden die Bundesbehörden hiermit nochmals ausdrücklich ein, sich für diesen Raum zu engagieren und die Partner der Agglomeration Basel in den Planungen zu unterstützen und zu beraten. Die Mitarbeit der Bundesbehörden ist insbesondere bei den noch zu klärenden Fragen bzgl. der Landesgrenze entscheidend. Ziel ist es spätestens mit der 5. Programmgeneration die baulichen Schlüsselmassnahmen (4Ö13, 4M1, 4M2 mit 4M11.14, 4M16, 4M17) zur Verkehrserschliessung dieses Gebietes ab 2028 als beitragsberechtigt anerkannt werden können und die dringend notwendige Realisierung gestartet werden kann.

#### 4M1: BL: Zubringer Bachgraben – Allschwil (ZUBA)

ARE-Code:	2701.4.036
Kosten:	CHF 345.0 Mio.
Projektträger:	Kanton Basel-Landschaft
Priorisierung bei Eingabe am 11. Juni 2021:	A
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 21. Juni 2022:	C

#### Anträge:

- 1) Wir beantragen dem Bund die Formulierungen im Prüfbericht gemäss den Forderungen aus dem Fachgespräch vom 09. August 2022 anzupassen.
- 2) Wir fordern gemäss den Verhandlungsergebnissen vom Bund verlässliche Aussagen zu seinem Engagement für den Raum Bachgraben-Allschwil/Hégenheim im Prüfbericht aufzunehmen.

#### 4M2: SLA: Contournement Hésingue-Hégenheim

ARE-Code:	2701.4.037
Kosten:	CHF 18.7 Mio.
Projektträger:	Saint-Louis Agglomération (SLA)
Priorisierung bei Eingabe am 11. Juni 2021:	A
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 21. Juni 2022:	C

#### Anträge:

- 1) Wir beantragen dem Bund die Formulierungen im Prüfbericht gemäss den Forderungen aus dem Fachgespräch vom 09. August 2022 anzupassen.
- 2) Wir fordern gemäss den Verhandlungsergebnissen vom Bund verlässliche Aussagen zu seinem Engagement für den Raum Bachgraben-Allschwil/Hégenheim im Prüfbericht aufzunehmen.



#### 4Ö13: BL/BS : Tram Bachgraben

ARE-Code:	2701.4.025
Kosten:	CHF 120.0 Mio.
Projektträger:	Kanton Basel-Stadt
Priorisierung bei Eingabe am 11. Juni 2021:	B
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 21. Juni 2022:	C

##### Anträge:

- 1) Wir beantragen dem Bund die Formulierungen im Prüfbericht gemäss den Forderungen aus dem Fachgespräch vom 09. August 2022 anzupassen.
- 2) Wir fordern gemäss den Verhandlungsergebnissen vom Bund verlässliche Aussagen zu seinem Engagement für den Raum Bachgraben-Allschwil/Hégenheim im Prüfbericht aufzunehmen.

#### 4M11.14 : Hégenheim: mesures d'accompagnement du Contournement Hésingue-Hégenheim

#### 4M16 : Hésingue: mesures d'accompagnement du Contournement Hésingue-Hégenheim

#### 4M17 : Saint-Louis: mesures d'accompagnement du Contournement Hésingue-Hégenheim sur la commune de Saint-Louis- Bourgfelden

ARE-Code:	2701.4.060 / 2701.4.074 / 2701.4.075
Kosten:	CHF 1,25 Mio. / CHF 2,30 Mio. / CHF 1,76 Mio. /
Projektträger:	Hégenheim / Hésingue / Saint-Louis
Priorisierung bei Eingabe am 11. Juni 2021:	A / B
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 21. Juni 2022:	Nicht programmrelevante Massnahmen (NPR)

##### Anträge:

- 1) Wir beantragen dem Bund die Formulierungen im Prüfbericht gemäss den Forderungen aus dem Fachgespräch vom 09. August 2022 anzupassen.
- 2) Wir fordern gemäss den Verhandlungsergebnissen vom Bund verlässliche Aussagen zu seinem Engagement für den Raum Bachgraben-Allschwil/Hégenheim im Prüfbericht aufzunehmen.
- 3) Verschiebung von nicht programmrelevant (NPR) → C

#### 4LV10.20: Dornach: Langsamverkehrsunterführung Apfelsee

Im Rahmen der Konkretisierung des Projektes durch die SBB (Vorstudie abgeschlossen) sind für die Langsamverkehrsunterführung deutlich höhere Kosten veranschlagt worden, als noch zum Zeitpunkt der Einreichung. Das Projekt wird von der SBB zusammen mit der Haltestelle Dornach Apfelsee projektiert und auch die Ausführung wird im selben Projekt mitgedacht und veranschlagt. Die zu tief veranschlagten Kosten in AP4 gefährdet die Realisierungsmöglichkeit des Projektes, da die selbst zu tragenden Kosten für die Gemeinde Dornach zum heutigen Zeitpunkt weit mehr als 60% betragen.

ARE-Code:	2701.4.111
Kosten:	CHF 4.83 Mio.
Projektträger:	Dornach
Priorisierung bei Eingabe am 11. Juni 2021:	A-Pauschal Paket LV (AP)
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 21. Juni 2022:	A-Pauschal Paket LV (AP)

##### Anträge:

- 1) Erhöhung der Kosten auf Mio. 15.9 CHF
- 2) A LV-Pauschale → A Einzelprojekt



#### 4LV10.4: BL: Radweg Buus – Maisprach

Die verschiedenen Konflikte (Wildruhezone, Wald, schutzwürdigen Hecken, Gewässerraum des Buuser Bach und Amphibienwanderungen) bzw. Lösungsmöglichkeiten wurden bereits umfassend untersucht. Die Linienführung und Projekt sind in enger Abstimmung mit den kantonalen Naturschutz-Fachstellen so angepasst, dass die Konflikte minimiert werden und das Projekt aus Sicht Naturschutzfachstellen bewilligungsfähig ist.

ARE-Code:	2701.4.092
Kosten:	CHF 1.5 Mio.
Projektträger:	Kanton Basel-Landschaft
Priorisierung bei Eingabe am 11. Juni 2021:	A
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 21. Juni 2022:	C
<b>Antrag:</b>	C → A

#### 4MD4: Rheinfelden (DE): B&R und P&R an der S-Bahn Haltestelle Warmbach

Entgegen der Begründung im Prüfbericht, erfolgt die Realisierung der Hochrheinelektrifizierung und damit verbundene S-Bahn Haltestelle Warmbach gemäss DB Netz nicht erst im Jahr 2030, sondern bereits in 2025/26. Das bedeutet, dass eine Förderung ab 2030 keine Option ist. Der Handlungsbedarf wird parallel zur Realisierung der Haltestelle gegeben sein, da aus Synergiegründen die Anlagen für B&R und P&R gleichzeitig erstellt werden.

ARE-Code:	2701.4.020
Kosten:	CHF 0.85 Mio.
Projektträger:	Rheinfelden (DE)
Priorisierung bei Eingabe am 11. Juni 2021:	A
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 21. Juni 2022:	B
<b>Antrag:</b>	B → A

#### 4MD8: Rheinfelden (CH): Mobilitätsdrehscheibe Schiffacker

Der Schwerpunkt dieser Massnahme liegt, wie in der Eingabe beschrieben, bei der Entlastung von Rheinfelden durch den motorisierten Zielverkehr. Dies soll durch Umsteigen an diesem sehr gut erschlossenen Ort vom MIV auf den ÖV und Velo erreicht werden. Ein kleinerer Anteil wird auch auf den Bus zum Bahnhof umsteigen. Am Bahnhof gibt es kaum Parkplätze und keinen Platz für eine richtige Drehscheibe.

ARE-Code:	2701.4.024
Kosten:	CHF 5.00 Mio.
Projektträger:	Rheinfelden (CH)
Priorisierung bei Eingabe am 11. Juni 2021:	A
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 21. Juni 2022:	B
<b>Antrag:</b>	B → A

#### 4LV5: Rheinfelden (D): Radweg Kraftwerk Rhyburg – Beuggen

Aufgrund der Planungsarbeiten für 4MD4 (P&R-B&R HAST Warmbach) und 4M11.6 (Aufwertung Rheinbrückstrasse) sind umfassende personelle und finanzielle Ressourcen der Kommune gebunden. Zudem bestehen immer noch personelle und finanzielle Engpässe aufgrund Covid19. Der voraussichtliche Baustart wurde aufgrund angepasster Planungen auf das Jahr 2028 verschoben.

ARE-Code:	2701.4.080
Kosten:	CHF 9.0 Mio.
Projektträger:	Rheinfelden (DE)
Priorisierung bei Eingabe am 11. Juni 2021:	A
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 21. Juni 2022:	A
<b>Antrag:</b>	A → B



#### 4LV10.52: Ferrette: Création d'une liaison cyclable vers Bâle entre Ferrette et la piste cyclable à Bouxwiller

Verzögerung aufgrund übergeordneter Planungen. Die Collectivité européenne d'Alsace (CeA) realisiert die Fortführung dieses Radwegs und hat ihr Teilprojekt auf nach 2028 verschoben. Die Gemeinde Ferrette hat die eigenen Planungen diesem neuen Baustart angepasst.

ARE-Code:	2701.4.146
Kosten:	CHF 0.1 Mio.
Projektträger:	Ferrette
Priorisierung bei Eingabe am 11. Juni 2021:	A
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 21. Juni 2022:	A
<b>Antrag:</b>	A → C

#### 4LV10.19: Münchenstein: Neue Fussgängerbrücke mit Lift «Van Baerle-Neue Talstrasse»

Aufgrund der negativen Volksabstimmung vom 13.6.2021 kann diese Massnahme aus dem Programm entfernt werden (nicht programmrelevant (NPR) → C). Der Handlungsbedarf in diesem Entwicklungsgebiet besteht weiterhin. In den nächsten Jahren soll eine neue Massnahme aufgelegt werden, welche den Bedürfnissen entspricht.

ARE-Code:	2701.4.110
Kosten:	CHF 3.26 Mio.
Projektträger:	Münchenstein
Priorisierung bei Eingabe am 11. Juni 2021:	A
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 21. Juni 2022:	NPR
<b>Antrag:</b>	NPR → C

### Weitere Anträge zum Prüfbericht Basel der 4. Generation

#### Formulierungen zur Trinationalen S-Bahn Basel bzw. Herzstück

Die Erkenntnisse aus der strategischen Planung für den Bahnknoten Basel («Fünfpunkteplan»; Im Auftrag des BAV durch die SBB erstellt) sind im Prüfbericht zu berücksichtigen. Konkret betrifft dies alle ÜM-Projekte, die im Zusammenhang mit dem Vollausbau der trinationalen S-Bahn Basel stehen (Herzstück, Haltestellen Mitte und Klybeck, Vollausbau EAP sowie Fricktal). Hier muss klar zum Ausdruck kommen, dass gemäss strategischer Planung kein Weg am Herzstück vorbeiführt und es nur die Frage der Realisierungsabfolge und damit des Zeithorizontes offen ist. Der Schlussbericht der strategischen Planung nennt einen frühestmöglichen Termin für die Inbetriebnahme im Zeitraum 2046-2048 (S. 264).

Folgende, nicht auf die strategische Planung abgestimmten Äusserungen sind im Prüfbericht beispielsweise enthalten:

- Seite 5 Prüfbericht: «Mit Blick auf die langfristige Entwicklung des ÖV-Systems stützt sich das Agglomerationsprogramm zu stark auf das noch nicht gesicherte Herzstück ab. Dabei bleibt offen, wie das ÖV-Angebot, insbesondere der Umgang mit den Durchmesserlinien, im Fall grösserer Verzögerungen des Herzstücks, langfristig aussehen soll.»
- Seite 30 Prüfbericht: «Für kommende Generationen könnte vertieft aufgezeigt werden, wie die Agglomerationsmassnahmen mit noch nicht gesicherten, übergeordneten Massnahmen aufwärtskompatibel abgestimmt sind und gleichzeitig auch, dass das Agglomerationsprogramm mittel- bis langfristig ohne diese funktioniert»

Betroffene Projekte:	4Ü-Ö23: Herzstück Basel 4Ü-Ö24: S-Bahn Haltestelle Basel Mitte 4Ü-Ö25: S-Bahn Haltestelle Basel Klybeck 4Ü-Ö27: Vierspurausbau Basel St. Johann - St-Louis sowie Ausbau und Erweiterung HAST EAP 4Ü-Ö28: 3. Gleis Pratteln - Rheinfelden
<b>Antrag:</b>	Die Ausführungen im Prüfbericht zur trinationalen S-Bahn Basel im längerfristigen Horizont sind auf den Schlussbericht der strategischen Planung Knoten Basel («Fünfpunkteplan») abzustimmen.



### Handlungsbedarf bei allen ÖV-Drehscheiben anerkennen und einzelne Umpriorisierungen von C in B

Handlungsbedarf bei folgenden Projekten nicht anerkannt:

- 4MD6: BS: ÖV-Drehscheibe an der S-Bahn Haltestelle Solitude (Kurzfristige Massnahme)
- 4MD9: SO: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Dornach Apfelsee
- 4MD11: AG: ÖV-Drehscheibe Bahnhof Kaiseraugst
- 4MD13: BS: ÖV-Drehscheibe an S-Bahn Haltestelle Morgartenring

Folgende Projekte werden den Baustart deutlich vor 2032 haben:

- 4MD6: BS: ÖV-Drehscheibe an der S-Bahn Haltestelle Solitude (Kurzfristige Massnahme)
- 4MD11: AG: ÖV-Drehscheibe Bahnhof Kaiseraugst
- 4MD13: BS: ÖV-Drehscheibe an S-Bahn Haltestelle Morgartenring

**Betroffene Projekte:**  
 4MD6: BS: ÖV-Drehscheibe an der S-Bahn Haltestelle Solitude  
 4MD9: SO: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Dornach Apfelsee  
 4MD11: AG: ÖV-Drehscheibe Bahnhof Kaiseraugst  
 4MD13: BS: ÖV-Drehscheibe an S-Bahn Haltestelle Morgartenring

**Antrag:**  
 Handlungsbedarf bei folgenden Projekten anerkennen:  
 ▪ 4MD6: BS: ÖV-Drehscheibe an der S-Bahn Haltestelle Solitude (Kurzfristige Massnahme)  
 ▪ 4MD9: SO: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Dornach Apfelsee  
 ▪ 4MD11: AG: ÖV-Drehscheibe Bahnhof Kaiseraugst  
 ▪ 4MD13: BS: ÖV-Drehscheibe an S-Bahn Haltestelle Morgartenring  
 Folgende Projekte werden den Baustart deutlich vor 2032 haben, wir beantragen deshalb eine Aufstufung von C → B:  
 ▪ 4MD6: BS: ÖV-Drehscheibe an der S-Bahn Haltestelle Solitude (Kurzfristige Massnahme)  
 ▪ 4MD11: AG: ÖV-Drehscheibe Bahnhof Kaiseraugst  
 ▪ 4MD13: BS: ÖV-Drehscheibe an S-Bahn Haltestelle Morgartenring

### 3.3 Weitere Bemerkungen

**Haben Sie weitere Bemerkungen Sie zur Vernehmlassungsvorlage?**

Keine.



## 4 Schlusswort

Die Agglomeration Basel wird die Anstrengungen, die im Rahmen der 1., 2., 3. und 4. Generation des Agglomerationsprogramms Basel geleistet wurden, weiterführen. Das gute Einvernehmen mit dem Bund möchten wir ebenso weiter pflegen wie auch die Zusammenarbeit mit der restlichen Schweiz und den ausländischen Partnern.

Wir danken Ihnen im Voraus für die Berücksichtigung unserer Anliegen und grüssen Sie freundlich.

**Isaac Reber**

Präsident Verein Agglo Basel  
Regierungsrat Kanton Basel-Landschaft

**Esther Keller**

Vize-Präsidentin Agglo Basel  
Regierungsrätin Kanton Basel-Stadt

**Marion Dammann**

Landrätin des Landkreises Lörrach

**Jean-Marc Deichtmann**

Präsident Saint-Louis Agglomération (SLA)

**Stephan Attiger**

Regierungsrat Kanton Aargau

**Sandra Kolly**

Regierungsrätin Kanton Solothurn

Kopie:

- Schweizerische Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK)
- Schweizer Städteverband
- Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (Mitglied Agglo Basel)
- Région Grand Est (Mitglied Agglo Basel)
- Kanton Jura (Mitglied Agglo Basel)
- Regierungspräsidium Freiburg im Breisgau (Mitglied FG Strasse von Agglo Basel)
- Collectivité européenne d'Alsace (CeA), (Mitglied FG Strasse von Agglo Basel)



## Landammann und Standeskommission

Sekretariat Ratskanzlei  
Marktgasse 2  
9050 Appenzell  
Telefon +41 71 788 93 11  
info@rk.ai.ch  
www.ai.ch

Ratskanzlei, Marktgasse 2, 9050 Appenzell

Per E-Mail an  
info@are.admin.ch

Appenzell, 1. September 2022

### **Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr Stellungnahme Kanton Appenzell I.Rh.**

Sehr geehrte Damen und Herren

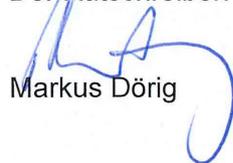
Mit Schreiben vom 10. Juni 2022 haben Sie uns die Vernehmlassungsunterlagen zum Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr zukommen lassen.

Die Standeskommission hat die Unterlagen geprüft. Da der Kanton Appenzell I.Rh. nicht Teil eines Agglomerationsprogramms ist, verzichten wir auf eine Stellungnahme.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und grüssen Sie freundlich.

#### **Im Auftrage von Landammann und Standeskommission**

Der Ratschreiber:

  
Markus Dörig

#### *Zur Kenntnis an:*

- Bau- und Umweltdepartement Appenzell I.Rh., Gaiserstrasse 8, 9050 Appenzell
- Ständerat Daniel Fässler, Weissbadstrasse 3a, 9050 Appenzell
- Nationalrat Thomas Rechsteiner (thomas.rechsteiner@parl.ch)



Regierungsrat, 9102 Herisau

---

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie  
und Kommunikation

per E-Mail an: [info@are.admin.ch](mailto:info@are.admin.ch)  
[Word- und PDF-Version]

**Dr. iur. Roger Nobs**  
Ratschreiber  
Tel. +41 71 353 63 51  
[roger.nobs@ar.ch](mailto:roger.nobs@ar.ch)

Herisau, 2. September 2022

## **Eidg. Vernehmlassung zum Programm Agglomerationsverkehr; Stellungnahme des Regierungsrates von Appenzell Ausserrhoden**

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 10. Juni 2022 unterbreitet das Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) den Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit ab 2024 für Beiträge und Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr zur Vernehmlassung bis zum 9. September 2022.

Der Regierungsrat von Appenzell Ausserrhoden nimmt dazu wie folgt Stellung:

### **Allgemeine Bemerkungen**

Die Rückstufung der Veloschnellverbindung Liebegg, St.Gallen-Lustmühle (ARE Code 3203.4.024) von einer A-Massnahme (Umsetzung 2024–2028) in eine C-Massnahme (Umsetzung 2028–2032) ist gemäss Beurteilung des Regierungsrates nicht nachvollziehbar und wird mit aller Deutlichkeit abgelehnt.

Die Massnahme Veloschnellroute Liebegg, St.Gallen-Lustmühle (ARE Code 3203.4.024), ist in ein verkehrstechnisches Gesamtkonzept eingebunden und inhaltliche Konsequenz aus dem Projekt Dosieranlage Liebegg, welche ihrerseits Teil des Verkehrssystemmanagements der Agglomeration ist (Massnahme der 3. Generation des Agglomerationsprogramms St.Gallen-Bodensee). Das Projekt soll im Jahr 2023 umgesetzt werden. Nachgelagert ist deshalb zwingend im Umsetzungshorizont 2024–2027 das Projekt Veloschnellverbindung Liebegg, St.Gallen-Lustmühle (ARE Code 3203.4.024) umzusetzen. Aus Verkehrssicherheitsgründen kann die Dosieranlage Liebegg nicht in Betrieb genommen werden, ohne dass die Velofahrenden auf der Veloschnellroute Lustmühle–Kantonsgrenze SG (ARE Code 3203.4.024) durchgehend in beide Richtungen am Stauraum des Pfortners vorbei fahren können.

Als Begründung für die Rückstufung in eine C-Massnahme wird die mangelnde Abstimmung mit dem Wildkorridor AR-01\_SG-20 (Verschärfung des Konflikts wegen der Topographie und den zusätzlich nötigen Stützmau-



ern) aufgeführt. Für die im kantonalen Richtplan festgehalten Wildtierkorridore ist eine Untersuchung vorgesehen. Für den Wildtierkorridor AR-01\_SG-20 wurde diese Untersuchung nun vorgezogen, um die Rahmenbedingungen in Bezug auf die geplante Veloschnellroute zu konkretisieren (siehe Fachgutachten Fornat vom 28. Juni 2022 in der Beilage). Das Projekt Veloschnellroute Liebegg, St.Gallen-Lustmühle hat gemäss Gutachten keine unmittelbaren negativen Auswirkungen auf den Wildtierkorridor.

Im Weiteren ist darauf hinzuweisen, dass das Projekt Veloschnellverbindung Liebegg, St.Gallen-Lustmühle der Verkehrspolitik des Bundes entspricht. Auf einer relevanten Pendlerstrecke soll der Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen erhöht werden.

### **Beantwortung der Fragestellungen**

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

Auf die Reduktion des Beitragssatzes um 5 % ist zu verzichten. Die Massnahme wird primär mit der ungenügenden Umsetzung der Siedlungsmassnahmen begründet. Der für die Siedlungsmassnahmen der 2. Generation gewählte Ansatz, der stark auf eine bessere rechtliche Verankerung der Landschaftsaspekte zielte, erwies sich in der gewählten Form als zu wenig konkret und somit kaum praktikabel. Die Massnahmen wurden daher nicht einfach in die 3. Generation verschoben, sondern in der 3. Generation weiterentwickelt. Die Massnahmen der 3. Generation setzten auf der Handlungsebene an und zeigen mögliche Vorgehen anhand von Pilotprojekten (Projekt "Landschaft für eine Stunde", Projekt "Stadtlandschaften"). Die Reduktion des Beitragssatzes von 5 % ist deshalb nicht nachvollziehbar. Auf die Reduktion ist zu verzichten.

#### **Gibt es Aspekte, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?**

Keine Bemerkungen.

#### **Haben Sie Bemerkungen zur dargelegten Ausgangslage?**

*(Kapitel 1 des erläuternden Berichts)*

Keine Bemerkungen.

#### **Sind Sie mit dem Vorgehen und den Ergebnissen der Prüfung der Agglomerationsprogramme des Programms Agglomerationsverkehr der vierten Generation einverstanden?**

*(Kapitel 2 des erläuternden Berichts)*

Keine Bemerkungen.

#### **Haben Sie Bemerkungen zu den Erläuterungen der Bestimmungen des Bundesbeschlusses?**

*(Kapitel 3 des erläuternden Berichts)*

Keine Bemerkungen.

#### **Haben Sie Bemerkungen zur den dargelegten Auswirkungen?**

*(Kapitel 4 des erläuternden Berichts)*

Keine Bemerkungen.

#### **Haben Sie Bemerkungen zu den dargelegten rechtlichen Aspekten?**

*(Kapitel 5 des erläuternden Berichts)*

Keine Bemerkungen.



### **Haben Sie Bemerkungen zu einzelnen Agglomerationsprogrammen bzw. zu einzelnen Massnahmen?**

Die Massnahme 5.1.2 Teufen, Veloschnellroute Lustmühle–Kantonsgrenze SG (ARE Code 3203.4.024), muss weiterhin als A-Massnahme im Agglomerationsprogramm St. Gallen-Bodensee der 4. Generation geführt werden. In Bezug auf die detaillierte Begründung wird auf die allgemeinen Bemerkungen verwiesen.

### **Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?**

Der provisorische Prüfbericht zur 4. Generation ist deutlich weniger detailliert als die Prüfberichte der Vorgängergenerationen. So waren beispielsweise die explizite Aufführung von Stärken und Schwächen pro Wirkungskriterium sehr hilfreich, um einerseits die Einschätzung der Programmwirkung nachvollziehen zu können und andererseits auch die Programme in den Folgegenerationen gezielt zu verbessern. Die Programmwürdigung ist in der 4. Generation sehr knapp ausgefallen.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Im Auftrag des Regierungsrates

Dr. iur. Roger Nobs, Ratschreiber



Regierungsrat

Postgasse 68  
Postfach  
3000 Bern 8  
info.regierungsrat@be.ch  
www.be.ch/rr

Staatskanzlei, Postfach, 3000 Bern 8

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie  
und Kommunikation UVEK

Per E-Mail: info@are.admin.ch

RRB Nr.: 897/2022  
Direktion: Bau- und Verkehrsdirektion  
Klassifizierung: Nicht klassifiziert

7. September 2022

## **Vernehmlassung des Bundes: Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr. Stellungnahme des Kantons Bern**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Frau Direktorin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Regierungsrat des Kanton Bern bedankt sich für die Möglichkeit, im Rahmen der Vernehmlassung Stellung nehmen zu dürfen. Die Anträge der vorliegenden Stellungnahme sind auf die Anliegen der betroffenen regionalen Körperschaften abgestimmt.

### **1. Grundsätzliches**

Die Agglomerationen erbringen zahlreiche Leistungen, die sich positiv auf den Wirtschaftsstandort Schweiz auswirken, die Lebensqualität der Bevölkerung stärken und die Siedlungsentwicklung nach innen positiv beeinflussen. Dank der Unterstützung des Bundes können die Kantone und Gemeinden bereits zum vierten Mal wichtige Massnahmen in den Agglomerationen umsetzen, welche die Funktionalität des Gesamtverkehrssystems nochmals deutlich verbessern werden. Der Regierungsrat des Kantons Bern dankt dem Bundesrat, dass er mit der Vorlage namhafte Beiträge an kantonale und kommunale Verkehrsinfrastrukturen vorsieht und damit auch im Berner Kantonsgebiet die geplanten Massnahmen der 4. Generation der Agglomerationsprogramme unterstützt. Der Regierungsrat begrüsst das Programm Agglomerationsverkehr (PAV) in hohem Masse, da es die sinnvolle Abstimmung von Siedlung und Verkehr fördert. Das Programm sorgt dank der breiten Partizipation während der Erarbeitung bis zur Umsetzung für ein gemeinsames Ziel und eine tragfähige Zusammenarbeit innerhalb der Agglomerationen und darüber hinaus.

Der Bundesrat versichert u. a. in Kapitel 1.3.2 des Erläuternden Berichts, dass auf Bundesebene eine Koordination der Massnahmen in den Agglomerationsprogrammen mit den nationalen Planungen stattgefunden hat. Es ist für die Kantone zentral und aus Sicht des Regierungs-

rats unabdingbar, dass der Bund bei seinen Planungen die Agglomerationsprogramme konsultiert. Dies weil die Regionen im Bereich der Siedlung und des Gesamtverkehrs detailliert Aufschluss über den lokalen Handlungsbedarf und die von den Gemeinden getragenen Strategien geben. Die Weiterentwicklung einer abgestimmten und nachhaltigen Siedlungs- und Gesamtverkehrsentwicklung gelingt nur durch eine gute Koordination aller Staatsebenen.

Der Kanton Bern nimmt zudem dankend zur Kenntnis, dass sich der Bund schweizweit durchschnittlich zu 37 Prozent an den Massnahmen und Programmen beteiligen will. Diesbezüglich begrüsst er, dass sich der Bundesrat für die Maximalvariante von zwölf Prozent der Fondseinlagen in den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) ausspricht.

Der Vernehmlassungsvorlage und den Ausführungen im Erläuternden Bericht stimmt der Regierungsrat des Kantons Bern daher im Grundsatz zu. Verschiedene Elemente sind für ihn jedoch nicht vollständig nachvollziehbar oder nicht gerechtfertigt und bedürfen insbesondere in den Prüfberichten einer Anpassung. Bevor indes die Anliegen des Kantons Bern in den nachfolgenden Kapiteln im Detail ausgeführt und begründet werden, ist anzumerken, dass die schweizweite Beurteilung der Programmwirkung grundsätzlich zu streng ist. Zudem fehlen in den Prüfberichten nachvollziehbare Beurteilungen zur Erreichung der Wirkungskriterien, was sich auch auf die Gesamtwürdigung der Agglomerationsprogramme auswirkt. Erschwerend kommt hinzu, dass die negativen Beurteilungen in den Prüfberichten nicht verständlich dargestellt sowie die Kürzungen nicht nachvollziehbar begründet sind. Die Aussagekraft und der Detaillierungsgrad der Beurteilungen – insbesondere innerhalb der Prüfberichte – ist daher zu verbessern. Ein höherer Detaillierungsgrad ermöglicht dem Kanton und den regionalen Körperschaften darüber hinaus inskünftig, den Anforderungen des Bundes noch besser gerecht zu werden.

Ebenso hält der Regierungsrat bereits einleitend fest, dass aus seiner Sicht der Bund die Umsetzung der bisherigen Programme in Burgdorf und Langenthal zu negativ beurteilt und insbesondere die parallel zu den Agglomerationsprogrammen geführten Daueraufgaben des Kantons zu wenig honoriert. Ein genereller Umsetzungsabzug in Berner Agglomerationsprogrammen ist deshalb nicht angezeigt. Zudem ist für sämtliche Berner Agglomerationsprogramme mit pauschalen Bundesbeiträgen bei den Massnahmen auf Konzeptkürzungen zu verzichten. Des Weiteren sind für die Umstellung des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs auf umweltfreundliche Antriebe (z. B. Elektrifizierung) in geeigneter Weise ausreichend finanzielle Bundesbeiträge vorzusehen.

Auf Ebene der Massnahmen müssen aus Sicht des Kantons verschiedene Massnahmen – u. a. aufgrund des Planungsstands – im A-Horizont belassen und vom Bund entsprechend unterstützt werden. Zusammengefasst betrifft dies:

- Kehrsatz, Verlegung Zimmerwaldstrasse, Anbindung an Umfahrungsstrasse (ARE-Code: 0351.4.021)
- Stadt Bern, Fussgängerfreundliche Innenstadt, Umgestaltung Bären- und Waisenhausplatz (ARE-Code: 0351.4.056)
- Gemeinde Köniz, Fuss- / Veloverbindung Juch / Hallmatt-Rehag (ARE-Code: 0351.4.068)
- Biel/Bienne, Neugestaltung Unterer Quai, Abschnitt Zentralplatz bis Spitalstrasse (ARE-Code: 0371.4.062)
- Biel/Bienne, Ergänzung und Erweiterung Verkehrsberuhigung Mett (ARE-Code: 0371.4.065)
- Thun, BGK Innenstadt (ARE-Code: 0942.4.008)
- Oberburg, Langsamverkehrsverbindung Schwandgasse-Hänzirain (ARE-Code: 0404.4.011)

Nachfolgend werden die Anliegen des Kantons Bern einzeln dargelegt und begründet. Übergeordnete Anträge folgen in Kapitel 2, detaillierte Anträge zu den einzelnen Agglomerationsprogrammen in Kapitel 3.

## 2. Übergeordnete Anliegen

Der Kanton Bern erachtet die Agglomerationsprogramme als äusserst wirkungsvolle Instrumente, um die Herausforderungen des Verkehrs in den Agglomerationen nachhaltig anzugehen und die räumliche Entwicklung zielführend zu steuern. Um die wichtigen Massnahmen umsetzen zu können, ist eine entsprechende Würdigung und Beurteilung der Programme und Massnahmen durch den Bund und die daraus abgeleitete, finanzielle Bundesbeteiligung von zentraler Bedeutung, sowohl für die Kantone als auch für die regionalen Körperschaften. Insbesondere hinsichtlich Prüfungsergebnis und Gesamtwürdigung der Agglomerationsprogramme der 4. Generation durch den Bund erkennt der Kanton Bern aktuell noch Anpassungsbedarf.

### 2.1 Verbesserung der Gesamtwürdigung und Sicherstellung der Nachvollziehbarkeit

Die in den nachfolgenden Unterkapiteln im Detail aufgeführten und begründeten Elemente bedürfen einer Überarbeitung. Grundsätzlich wurde die Bundesprüfung zwar gründlich und detailliert durchgeführt und sie wird der hohen Komplexität sowie der grossen Bedeutung des Themas gerecht. Die Prüfmethodik entspricht grösstenteils jener der vergangenen Generation und war daher im Grundsatz im Voraus bekannt. Hingegen wirft die Beurteilung des Gesamtnutzens der Agglomerationsprogramme Fragen auf. Die Ergebnisse der durchgeführten Beurteilung des Nutzens pro Wirkungskriterium sowie das Umsetzungsreporting werden zu wenig detailliert begründet und sind teilweise nicht nachvollziehbar.

Die Prüfberichte sind teilweise wenig aussagekräftig. Die Trägerschaften investieren jeweils mehrere Jahre in die Erarbeitung der Programme und sind darauf angewiesen, dass für sie die Beurteilung durch den Bund nachvollziehbar ist, damit die Anforderungen in Zukunft noch besser umgesetzt werden können. Dies insbesondere vor dem Hintergrund, dass die Bewertungsmaassstäbe, welche das Bundesamt für Raumentwicklung an die Trägerschaften anlegt, seit der letzten Generation strenger geworden sind. Innerhalb der Prüfberichte muss daher sichergestellt werden, dass die Aussagequalität hoch ist. Die grundsätzlich gute Bewertungsmethodik wird durch die intransparent dokumentierte Bewertung abgewertet und ist daher anzupassen.

Insgesamt stellt der Regierungsrat mit Erstaunen fest, dass gemäss Abbildung 4 auf Seite 13 des Erläuternden Berichts schweizweit keines der eingereichten Agglomerationsprogramme eine sehr gute Programmwirkung erreicht haben soll. Die Beurteilung der einzelnen Wirkungskriterien war in der aktuellen Generation sehr streng. Des Weiteren wurden unseres Erachtens den kantonalen Gegebenheiten und Möglichkeiten – z. B. kantonale Konzepte sowie strenge Vorgaben des kantonalen Baugesetzes oder des Richtplans – deutlich zu wenig Beachtung geschenkt und in der Folge die Berner Programme insgesamt zu negativ beurteilt.

#### 2.1.1 Antrag: Nachvollziehbarkeit und Beurteilung der Wirkungskriterien

**Der Regierungsrat des Kantons Bern beantragt, dass analog zu den bisherigen Bundesprüfungen und ergänzend zur Gesamtwürdigung der jeweiligen Programme die Stärken und Schwächen pro Wirkungskriterium in den jeweiligen Prüfberichten erläutert werden.**

## Begründung

Die Vergabe der Nutzenpunkte innerhalb der Wirkungskriterien 1 bis 4 ist anhand der Texte in den Prüfberichten (u. a. jeweils Kapitel 2.2 «Gesamtwürdigung») nicht abschliessend nachvollziehbar und wirkt deshalb eher zufällig. Es fehlt eine detaillierte Darstellung der Stärken und Schwächen der Agglomerationsprogramme, so dass am Ende viele Fragen offenbleiben. Nicht nachvollziehbar ist insbesondere, dass deutlich positive Würdigungen bei einzelnen Wirkungskriterien nur zu einem Nutzenpunkt führen. Als Beispiel ist das Agglomerationsprogramm Biel/Bienne – Lyss hinsichtlich der Wirkungskriterien 1 und 2 zu nennen, wo trotz äusserst positiver Würdigung jeweils nur ein einziger Punkt vergeben wurde.

Bei der Programmwirkung wurden jeweils gleich grosse Agglomerationen miteinander verglichen. Das Vorgehen erscheint grundsätzlich sinnvoll. Im Sinne einer Qualitätssteigerung wäre es besonders hilfreich, wenn daraus ein Benchmark für die Wirkungskriterien und die Bausteine «Situations- und Trendanalyse», «Handlungsbedarf», «Umsetzungsbericht», «Zukunftsbild», «Strategien», «Massnahmen» und Kartendarstellungen abgeleitet und kommuniziert würden. Hinsichtlich dieser Qualitätsmerkmale wird derzeit kaum ersichtlich, wie die Bausteine und die Abstimmung Siedlung und Verkehr eingeschätzt wurden oder wo sich deren Bewertung in der Gesamtwürdigung niederschlägt. Die Prüfberichte scheinen in der vorliegenden Form rein auf die Massnahmen abzustellen.

Ferner wird innerhalb der Prüfberichte in der Gesamtwürdigung (Kapitel 2.2) jeweils darauf hingewiesen, welche Themen ein Agglomerationsprogramm nicht oder gemäss Bund zu wenig bearbeitet. In der Folge wird das «Nicht-Thematisieren» negativ beurteilt, was sich auch negativ auf die Vergabe der Nutzenpunkte auswirkt. Dies mutet eigenartig an, da die Bundesrichtlinien zum Programm Agglomerationsverkehr (RPAV) darauf hinweisen, dass innerhalb einer Generation eines Agglomerationsprogramms nicht alle Themen behandelt werden müssen, sondern Schwerpunkte gesetzt werden können. Augenscheinlich ist dies in den Bereichen «Elektrifizierung» und «Güterverkehr». Es wird bemängelt, dass diese Elemente zu wenig thematisiert werden. Doch der Kanton Bern hat zusammen mit den Regionen beispielsweise erst gerade im Jahr 2021 das Güterverkehrs- und Logistikkonzept verabschiedet. Darin werden unter anderem Anforderungen und Aufgaben an die Regionen formuliert. Im Rahmen der nächsten Generation der Agglomerationsprogramme werden diese Aufgaben durch die Regionen bearbeitet und vertieft. Die Themen kommen folglich erst in den nächsten Jahren in den Agglomerationsgemeinden auf die Agenda und waren während der Erarbeitung der Programme der 4. Generation noch zu wenig reif für detaillierte Strategien und Massnahmen. Ein Abzug ist aufgrund der bundeseigenen Richtlinien und der zahlreichen Arbeiten, die im Kanton Bern in den vom Bund kritisierten Themenbereichen parallel zu den Agglomerationsprogrammen erbracht wurden, folglich nicht angezeigt. In der Beurteilung der Programme ist dies entsprechend zu korrigieren und zu honorieren.

Als weiteres Beispiel sei an dieser Stelle auf das Agglomerationsprogramm Biel/Bienne-Lyss verwiesen. Der Bund kritisiert, dass die Massnahmen zu stark auf die Stadt Biel/Bienne und die Gemeinde Lyss fokussieren. Dies ist jedoch eine gezielte Priorisierung für die 4. Generation aufgrund der sehr guten ÖV-Erschliessung. Mittel- und langfristig sieht die Siedlungsstrategie in Abstimmung mit der Verbesserung der ÖV-Erschliessung weitere Schwerpunktgebiete, insbesondere auf der Achse Biel/Bienne-Lyss, vor. Die gezielte Priorisierung kann deshalb kein Grund für eine schlechtere Beurteilung sein. Dass solche Schwerpunktsetzungen nicht anerkannt werden, kann schliesslich dazu führen, dass die Schlussbeurteilung unvollständig, dadurch für die Kantone nicht gänzlich nachvollziehbar und unter Umständen zu negativ ausfällt. Dieser Aspekt wurde im Rahmen des Fachgesprächs vom 23. August 2022 ausführlich besprochen.

## 2.1.2 Antrag: Siedlungsentwicklung nach innen

**Der Kanton Bern beantragt, die Formulierungen zu den Beurteilungen des Wirkungskriteriums 2 «Siedlungsentwicklung nach innen» unter Berücksichtigung des Berner Ansatzes anzupassen und sämtlichen Berner Agglomerationsprogrammen einen zusätzlichen Wirkungspunkt zu vergeben.**

### Begründung

Der Regierungsrat ist der Ansicht, dass die umfassenden kantonalen Grundsätze und verbindlichen Rahmenbedingungen in der durch den Bund vorgenommenen Beurteilung des Wirkungskriteriums 2 «Siedlungsentwicklung nach innen» nicht ausreichend berücksichtigt wurden. Alle fünf Berner Agglomerationsprogramme erreichten beim Wirkungskriterium 2 lediglich einen Nutzenpunkt. Im Kanton Bern wird jedoch mit der Konkretisierung des kantonalen Richtplans in den regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepten (RGSK) eine wirksame, flächendeckende und behördenverbindliche Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung ermöglicht. Die Planungsmechanismen im Zusammenhang mit den RGSK haben sich eingespielt. Immer stärker manifestiert sich daraus nun eine positive räumliche Wirkung: Auf kantonomer Ebene wurde die Zersiedlung gebremst und nach innen gelenkt. Einerseits mit strengen und weitgehenden Regelungen bezüglich des Schutzes des Kulturlandes und insbesondere der Fruchfolgefächern in der kantonalen Baugesetzgebung. Andererseits mit strengen und konsequenten Regelungen im kantonalen Richtplan, beispielsweise im Zusammenhang mit der benötigten ÖV-Erschliessung bei Einzonungen und bei Umzonungen. Zudem führt der Kanton Bern das langjährige Programm der wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkte (ESP) sowie das neue Programm (SEin)plus (Siedlungsentwicklung nach innen) durch, die im Gesamtkanton die Lenkung der Entwicklung an die raumplanerisch sinnvollen Orte sowie die Siedlungsentwicklung nach innen fördern. Im Sinne einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung werden dazu klare Kriterien für die kommunale Siedlungsentwicklung festgelegt, die sich an den Zielen des Raumkonzepts des Kantons Bern und dem jeweiligen Raumtyp orientieren.

Aus den vorgenannten Gründen sind für den Kanton Bern die Empfehlungen zur Weiterentwicklung der Agglomerationsprogramme nicht nachvollziehbar. Demnach sollen in den jeweiligen Agglomerationsprogrammen Massnahmen festgelegt werden, die noch strenger sind als die ohnehin schon sehr strengen kantonalen Vorgaben zur Siedlungsentwicklung. Wenn der kantonale Richtplan vergleichsweise bereits weitgehende Vorgaben macht, ist der Spielraum im Agglomerationsprogramm entsprechend klein. Dies darf – gegenüber Programmen in Kantonen mit weniger weitgehenden kantonalen Vorgaben – nicht zu einer schlechteren Beurteilung und strenger lautenden Empfehlungen führen.

## 2.2 Antrag: Umsetzungsabzug

**Der Kanton Bern beantragt, auf die für die beiden Agglomerationsprogramme Burgdorf und Langenthal vorgenommenen Abzüge der Bundesbeiträge um fünf Prozent aufgrund angeblich «mangelnder Umsetzung» von Siedlungsmassnahmen aus früheren Programmen zu verzichten. Zusätzlich ist die Beurteilungsmethodik beim Umsetzungsabzug zu überarbeiten.**

### Begründung

Bei den Agglomerationsprogrammen der 4. Generation für Burgdorf und Langenthal sollen die Bundesbeiträge aufgrund angeblich «mangelnder Umsetzung» von Siedlungsmassnahmen aus

früheren Programmen um einen Malus von fünf Prozentpunkten gekürzt werden. Der Regierungsrat des Kantons Bern teilt die diesbezügliche Einschätzung des Bundes nicht und kann dessen Begründung nicht nachvollziehen, u. a. weil der Umsetzungsstand in den Prüfberichten zu den Agglomerationsprogrammen der 3. Generation noch als Stärke ausgewiesen wurde.

Die Kritik der gestaffelten Erarbeitung des Agglomerationsprogramms Burgdorf sowie der angeblich nur schwer nachvollziehbare rote Faden im Programm wird nicht geteilt. Alle Massnahmen des Agglomerationsprogramms Burgdorf der 2. Generation im Bereich «Siedlung und Landschaft» sind im Soll. Einzig im Burgdorfer Agglomerationsprogramm der 3. Generation kam es bei der Massnahme «Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen und Arbeiten» (entspricht Neueinzonungen) zu Verzögerungen. Grund dafür ist, dass einige der ausgewiesenen Gebiete die in der Zwischenzeit verschärften Anforderungen für Neueinzonungen von Bauland des revidierten kantonalen Richtplans 2030 nicht mehr erfüllen. Diese Änderung entspricht jedoch der Zielsetzung zur Priorisierung der Siedlungsentwicklung nach innen. Darüber hinaus können in Burgdorf die beiden Militärareale AMP Areal und Industriestrasse EXRO aufgrund der aktuellen Immobilienstrategie und des längerfristigen Eigenbedarfs des VBS erst im C-Horizont für zivile Zwecke umgenutzt werden. Beim AMP Areal konnte deshalb trotz Antrag des Regierungsrats im Rahmen des Sachplanverfahrens Militär und der Tatsache, dass sich dieses Gebiet seit acht Jahren als «aus kantonaler Sicht prioritäres Siedlungsgebiet Wohnen» wie verlangt im kantonalen Richtplan aufgeführt ist, die Siedlungsentwicklung Wohnen nicht lanciert werden. Die Verzögerungen konnten durch die zuständigen Stellen des Kantons, der Regionalkonferenz Emmental und der Stadt Burgdorf nicht beeinflusst werden und sind teils durch den Bund selbst verursacht. Gemäss der vorliegenden Methodik des Bundes resultieren aber aus Verzögerungen bei Einzonungen, die beispielsweise aufgrund einer Ablehnung an der Gemeindeversammlung nicht umgesetzt werden können, auch dann eine Negativbewertung, wenn im fraglichen Gebiet das gewünschte Bevölkerungswachstum mit benachbarten Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebieten erreicht werden kann. Das setzt falsche Anreize. Auf eine Kürzung der Beiträge aufgrund des Umsetzungsstandes ist daher zu verzichten.

Die Agglomerationsprogramme des Kantons Bern enthielten in den ersten beiden Generationen eine grosse Anzahl an Vorranggebieten «Siedlungserweiterung Wohnen und Arbeiten». Das waren potenzielle Gebiete in der Landwirtschaftszone, die sich aus raumplanerischen Gründen unter den damals geltenden Rahmenbedingungen für eine Einzonung eigneten (z. B. aufgrund der Lage, der ÖV-Erschliessung etc.). Gemäss den raumplanerischen Gepflogenheiten handelte es sich bei ausnahmslos all diesen Vorranggebieten Siedlungserweiterung um Gebiete mit dem Koordinationstand Vororientierung (Idee), respektive Zwischenergebnis. Aufgrund der sich ändernden gesetzlichen Rahmenbedingungen ab 2013 (Raumplanungsgesetz, Anpassungen des kantonalen Richtplans 2030) und der konsequenten Lenkung der Siedlungsentwicklung nach innen wurde die Realisierung solcher Vorranggebiete Siedlungserweiterung (= neue Einzonungen) sehr deutlich erschwert. Dies hatte das positive Ergebnis, dass keine weitere Zersiedlung stattgefunden hat. Aus diesem Grund ist es für den Regierungsrat befremdend, wenn die Berner Agglomerationsprogramme dafür nun mit einem Umsetzungsmalus bestraft werden sollen. Solche Negativbewertungen addieren sich über die Generationen der Agglomerationsprogramme zu einem Umsetzungsmalus auf, sodass Agglomerationsprogramme theoretisch auch dann mit einer Abwertung um 5 Prozent bestraft werden, wenn sie im Bereich Innenentwicklung besser werden. Für die Beurteilung der Programmwirkung ist deshalb das Zusammenspiel von kantonalem Richtplan und Agglomerationsprogramm zu berücksichtigen. In anderen Worten bestraft der Bund diejenigen Kantone mit Umsetzungsabzügen, welche sich im Sinne der Siedlungsentwicklung nach innen als Vorreiterkantone positioniert haben. Ebenfalls verunmöglicht es der Bund dadurch, dass solche Vorreiterkantone künftig hinsichtlich der Umsetzung überhaupt noch positiv beurteilt werden können.

Für das Agglomerationsprogramm Langenthal ist die Kürzung des Bundesbeitrags ebenfalls nicht nachvollziehbar. Dies u. a. aufgrund der Tatsache, dass die Siedlungsmassnahmen in der Umsetzung im Soll sind und dass von Seiten Bund bisher nie kommuniziert wurde, dass die Umsetzung stark oder zu stark im Verzug sei. Im Prüfbericht zum AP3 wird die Umsetzung zudem sogar bei den Stärken gelistet. So nimmt beispielsweise der neue Zeitplan beim Prozess zur Entwicklung des Porzi-Areals Rücksicht auf den Rückhalt der Bevölkerung, der für die Akzeptanz einer Entwicklung in dieser Grössenordnung und mit dieser Bedeutung unabdingbar ist. Zudem weisen wir darauf hin, dass das Porzi-Areal im gesamten Umfang von 19.8 ha im AP abgebildet wird und sich in Teilbereichen durchaus bereits Entwicklungen ergeben haben. Der Berner Ansatz der Abstimmung von Siedlung und Verkehr sieht auch vor, grossflächige Transformationsgebiete festzulegen und diese im Sinne einer Daueraufgabe Schritt für Schritt der vorgesehenen Nutzung zuzuführen. Entsprechend ist auch das kantonale ESP-Programm ausgelegt und werden diese Gebiete – die einer ständigen Transformation ausgesetzt sind – als Daueraufgaben begleitet. Gemäss diesem Verständnis ist es wenig sinnvoll, eine solch grosse Siedlungsmassnahme, wie die Umnutzung des Porzi-Areals, in ein künstliches Vierjahreskorsett (A-, B- oder C-Horizont) zu zwingen, respektive nur teilgebietsweise im Agglomerationsprogramm abzubilden.

Im Bereich Siedlung setzt die Stadt Langenthal konsequent auf die Innenentwicklung; sei dies mit der bekannten Praxis der begleiteten Workshopverfahren mit privaten Bauherren oder mit der Durchführung von qualitätssichernden Verfahren zur Sicherstellung einer qualitätsvollen Siedlungsentwicklung. Dieses grosse und schweizweit bekannte Engagement der Stadt Langenthal wurde 2019 mit dem Wakkerpreis des Schweizer Heimatschutzes ausgezeichnet. Zu wenig Berücksichtigung in der Beurteilung der Massnahmenumsetzung findet zudem die Schlüsselmassnahme S-2 ESP Bahnhof Langenthal. Im Bericht zum Agglomerationsprogramm der 4. Generation wird ausgeführt, dass diese Massnahme mit leichter Verzögerung realisiert werden kann. Die entsprechende Nutzungsplanung ist zwischenzeitlich kurz vor der kommunalen Beschlussfassung und die damit verbundenen kantonalen und eidgenössischen Baubewilligungen- und Plangenehmigungsverfahren stehen kurz bevor. Ferner nimmt das Markthallenareal zum heutigen Zeitpunkt noch zentrale öffentliche Funktionen wahr (zentrale Parkierung, Versammlungsort, Veranstaltungen), weshalb die zahlreichen Entwicklungsprojekte von privaten Investoren höher priorisiert und die verwaltungsinternen Personalressourcen entsprechend gebündelt wurden. Allerdings zeigte sich, dass die Entwicklungsvorstellungen der Investoren und der Bevölkerung Differenzen aufwiesen. Deshalb geriet der Prozess ins Stocken. Weil für eine Umstrukturierung und Akzeptanz der Arealentwicklung jedoch ein grosser Rückhalt in der Bevölkerung unabdingbar ist und die entsprechende Zonenplanänderung einen Volksbeschluss erfordert, muss dem Prozess die nötige Zeit zugestanden werden. Wir können hinsichtlich des Agglomerationsprogramms Langenthal die vom Bundesamtes für Raumentwicklung als ungenügend bewertete Umsetzung der Siedlungsmassnahmen aus dem Agglomerationsprogramm der 2. Generation aus diesen Gründen nicht nachvollziehen und beantragen, auf die Reduktion des Beitragssatzes zu verzichten.

Schliesslich fehlt im Prüfbericht Langenthal insgesamt eine nachvollziehbare Begründung der Beurteilung durch den Bund. So wird etwa im Erläuternden Bericht in Kapitel 2.2.2 «Stand der Umsetzung» über den Stand der Verpflichtungskredite gesprochen. An dieser Stelle fehlt jedoch eine Aussage zum Stand der Umsetzung der Siedlungsmassnahmen in der Agglomeration. Zur Gesamtbeurteilung wird der Umsetzungsstand jedoch beigezogen. Eine entsprechende massnahmenbezogene Ergänzung unter Kapitel 2.2.2 zur besseren Nachvollziehbarkeit des Entscheids des Bundes ist daher angezeigt.

### 2.3 Antrag: Anrechenbare Kosten

**Der Regierungsrat beantragt, die Prüfberichte hinsichtlich der anrechenbaren Kosten nochmals im Detail zu überprüfen, allfällige Kostenreduktionen in den Prüfberichten detailliert zu begründen und – wo angezeigt –, die Bundesbeiträge entsprechend nach oben zu korrigieren. Bei den Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen ist gänzlich auf Konzeptkürzungen zu verzichten. Zudem sind auch bei den Pauschalmassnahmen Teuerung und Mehrwertsteuer zu indexieren.**

#### Begründung

Der Bund hat bei verschiedenen Verkehrsmassnahmen die Kosteneinstufung bei den Berner Agglomerationsprogrammen stark reduziert. Die Bundesbeiträge wurden daher viel tiefer angesetzt, als dies zu erwarten gewesen wäre. Eine nachvollziehbare und transparente Begründung für die Kürzung blieb in den Prüfberichten aus. Daher scheint die Reduktion willkürlich und ist zu korrigieren. Darüber hinaus ist es zwingend notwendig, dass in den Prüfberichten in den jeweiligen Kapiteln 4 die Kostenreduktionen bezüglich der einzelnen Massnahmen aufgelistet und erläutert werden.

Alle fünf Berner Agglomerationsprogramme verzeichnen ferner bei den Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen deutliche Konzeptkürzungen (vgl. Erläuterungsbericht Anhang 4). Es ist aufgrund der Prüfberichte jedoch nicht nachvollziehbar, warum die Pakete am Ende fünf oder sogar zehn Prozentpunkte Abzug erfahren. In allen Agglomerationsprogrammen des Kantons Bern sind Konzepte für die vier Kategorien der Pauschalmassnahmen vorhanden.

Schliesslich werden Pauschalmassnahmen aktuell inklusive Teuerung und Mehrwertsteuer mit einem Gesamtbetrag fixiert. Dabei wird der Teuerung jedoch nicht Rechnung getragen. Die aktuelle weltweite Entwicklung zeigt jedoch, dass die Teuerung auch kurzfristig weitreichende Auswirkungen hat. Zudem lassen sich auch die Pauschalmassnahmen i.d.R. nur über einen längeren Zeitraum realisieren. Damit die vom Bund zugesprochene Beteiligung am Ende prozentual eingehalten werden kann, sind folgerichtig auch Pauschalmassnahmen hinsichtlich Teuerung und Mehrwertsteuer zu indexieren.

### 2.4 Elektrifizierung des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs

**Für die Elektrifizierung des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs hat der Bund rechtzeitig für ausreichende Mitfinanzierung zu sorgen.**

#### Begründung

Das Gesamtverkehrssystem kann langfristig nur funktionieren, wenn es ökologisch nachhaltig ist. Im Erläuternden Bericht ab Seite 6 wird darauf hingewiesen, dass der Bundesrat zur Erreichung der Klimaziele der Energiestrategie 2050 im Verkehrsbereich primär auf die Dekarbonisierung der Fahrzeugflotten setzen will. Folglich ist die Abkehr von fossilen Treibstoffen hin zu Antriebsformen, die auf erneuerbaren Primärenergien basieren, unumgänglich. Bereits im Rahmen der Vernehmlassung zur Revision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes im März 2022 hat der Kanton Bern mitgeteilt, dass er die Umstellung des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs auf umweltverträgliche Antriebe mittragen will. Dem öffentlichen Verkehr kommt betreffend Erreichung der Klimaziele eine Schlüsselrolle zu, da er überaus energieeffizient und emissionsarm ist. Der Einstieg in die Elektromobilität ist jedoch mit hohen Kosten verbunden. Ohne substantielle finanzielle Unterstützung durch den Bund wird die rasche Umstellung nicht zu bewerkstelligen sein.

Die grosse Bedeutung der Elektrifizierungsvorhaben wird auch im Prüfbericht des Bundes gewürdigt, indem beispielsweise dem AP4 Bern eine starke Wirkung im Bereich Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch zugeschrieben wird. Dabei wird auch explizit die Elektrifizierung einiger Buslinien als positives Beispiel genannt.

### 3. Anliegen zu den Agglomerationsprogrammen

In Kapitel 3 werden die Ausführungen der Vernehmlassungsvorlage zu den einzelnen Agglomerationsprogrammen gewürdigt und die Anträge des Kantons im Detail dargestellt.

#### 3.1 Anträge zum Agglomerationsprogramm Bern

Mit der Beurteilung des Agglomerationsprogramms Bern ist der Regierungsrat grundsätzlich einverstanden. Viele für das Gesamtverkehrssystem der Agglomeration Bern relevante Massnahmen werden durch den Bund im A-Horizont mitfinanziert. Bei nachfolgend erwähnten Punkten erkennen wir jedoch Anpassungsbedarf.

##### 3.1.1 Antrag: Kehrsatz, Verlegung Zimmerwaldstrasse, Anbindung an Umfahrungsstrasse (ARE-Code: 0351.4.021)

**Der Regierungsrat beantragt das Vorhaben «Kehrsatz, Verlegung Zimmerwaldstrasse, Anbindung an Umfahrungsstrasse» in die A-Liste AP4 aufzunehmen.**

#### Begründung

Die Pläne für die Entwicklung der Bahnhofmatte und der Anbindung der Zimmerwaldstrasse an die Umfahrungsstrasse von Kehrsatz im Bereich der Bahnhofmatte sind nicht neu. Bereits 2001 wurde der kantonale Strassenplan «Anschluss Bahnhofmatte» genehmigt. Das Projekt wurde allerdings 2003 an der Urne abgelehnt. Seither hat sich einiges getan: Die 2012 / 2013 durchgeführte Korridorstudie zeigte ein grosses Entwicklungspotenzial für die Bahnhofmatte auf und dem Areal wurde aus regionaler und kantonaler Sicht eine wichtige Rolle als «prioritäres Entwicklungsgebiet Wohnen» zugesprochen. Im Auftrag des kantonalen Tiefbauamts und der Gemeinde Kehrsatz wurden 2015 im Rahmen einer Machbarkeitsstudie zwei Varianten für eine neue Verkehrsführung geprüft. Dabei kristallisierte sich eine Verlegung der Zimmerwaldstrasse als Bestlösung heraus. Für die Realisierung der Überbauung «Bahnhofmatte» und die Gestaltung des Bahnhofplatzes ist die Verlegung der Zimmerwaldstrasse zentral:

- Erst die Verlegung der Zimmerwaldstrasse ermöglicht eine Überbauung im Sinne einer Siedlungsentwicklung nach innen. Eine Projektierung auf der Grundlage des Strassenprojektes von 2001 würde das Baugebiet so zerstückeln, dass aufgrund der vielen Restflächen keine zweckmässige Überbauung möglich wäre.
- Nur durch diese Verlegung kann das Ortszentrum vom Verkehr entlastet werden und der Bahnhofplatz seine neue Zentrumsfunktion erfüllen. Der direkte Anschluss der Zimmerwaldstrasse an die Umfahrungsstrasse ermöglicht es, die langen Wartezeiten aufgrund von Barrierschliessungen zu umgehen und so das Zentrum vom stehenden Verkehr zu entlasten.
- Durch die Verlegung der Zimmerwaldstrasse kann die Umsteigebeziehung mit kurzen Fusswegen zwischen Postauto und S-Bahn gewährleistet werden.

- Durch die Erstellung eines Direktanschlusses kann der Fuss- und Veloverkehr zwischen den Ortsteilen von Kehrsatz markant verbessert und die Anbindung der «Bahnhofmatte» mit dem Langsamverkehr an das Ortszentrum vollumfänglich gewährleistet werden.
- Der neue Anschluss der Zimmerwaldstrasse ermöglicht die Schliessung des Anschlusses Kehrsatz Süd und eine direkte Veloroute durch das Dorf ohne MIV-Durchgangsverkehr.

Eine Rückstufung in den B-Horizont des Agglomerationsprogramms verzögert die gesamte Entwicklung der «Bahnhofmatte» und damit die Realisierung des «prioritären Entwicklungsgebietes Wohnen» gemäss kantonalem Richtplan (Massnahme A\_08 mit Koordinationsstand der Festsetzung). Die Verzögerung führt zu Mehrkosten aufgrund von zusätzlichen Etappierungen und zu erstellenden Provisorien, da die BLS mit der Perron-Erweiterung im Bahnhof Kehrsatz nicht auf die Realisierung des Kantonsstrassenprojekts warten kann.

Im Strassennetzplan 2022 – 2037 des Kantons Bern sind beide Projekte («Umgestaltung Umfahrung» und «Umgestaltung Bern-/Belpstrasse») vom Regierungsrat als zu realisierende Projekte festgehalten. Damit hat der Kanton bereits flankierende Massnahmen erarbeitet und diese sind weitreichend aufeinander abgestimmt.

### **3.1.2 Antrag: Stadt Bern, Fussgängerfreundliche Innenstadt, Umgestaltung Bären- und Waisenhausplatz (ARE-Code: 0351.4.056)**

**Das Vorhaben «Stadt Bern, Fussgängerfreundliche Innenstadt, Umgestaltung Bären- und Waisenhausplatz» ist in die A-Liste AP4 aufzunehmen.**

#### **Begründung**

Das Vorprojekt wurde fertiggestellt, die verkehrlichen Massnahmen sind im Detail begründbar und die entsprechenden Kostenvoranschläge liegen vor. Bei der Umgestaltung des Bären- und Waisenhausplatzes werden vor allem Mischverkehrsflächen ohne MIV-Nutzung unter Berücksichtigung der Ver- und Entsorgungslogistik geschaffen. Eine hohe Priorität liegt auf dem Fuss- und Veloverkehr. Der Finanzierungsbeschluss für dieses Bauprojekt ist vorhanden, womit sowohl die Bau- als auch die Finanzierungsreife für den A-Horizont der Agglomerationsprogramme der 4. Generation erreicht sind. Die Massnahme «Fussgängerfreundliche Innenstadt» muss deshalb zwingend im A-Horizont bleiben.

Der Regierungsrat geht zudem davon aus, dass die im Nachgang zum Fachgespräch vom 23. August 2022 zugestellten Unterlagen («Antragsexcel» und Beilagen wie z. B. Pläne, Studien etc.) vom Bund zur Beurteilung der Massnahme und der daraus folgenden Einordnung im A-Horizont berücksichtigt werden.

### **3.1.3 Antrag: Gemeinde Köniz, Fuss- / Veloverbindung Juch / Hallmatt-Rehag (ARE-Code: 0351.4.068)**

**Das Vorhaben «Gemeinde Köniz, Fuss- / Veloverbindung Juch / Hallmatt-Rehag» ist in die A-Liste AP4 aufzunehmen.**

## Begründung

Die Fuss- und Veloverbindung verbindet die S-Bahnstation und das neue Zentrum Niederwangen (Umzonung durch Volksabstimmung im Jahr 2022 angenommen) über Eisenbahn und Autobahn mit dem ESP Juch-Hallmatt von kantonaler Bedeutung (rechtsgültig eingezont und baureif). Mit der Inbetriebnahme des neuen kantonalen Polizeizentrums ab 2028 muss die Langsamverkehrsbrücke in Betrieb sein, damit der zu erzielende Modalsplit gemäss den kantonalen Vorgaben erreicht werden kann.

Ein vertieftes Variantenstudium mit Machbarkeitsabklärungen hat im Jahr 2021 zur Bestvariante «Passerelle» geführt. Im Kostenvoranschlag werden CHF 12.1 Mio. ausgewiesen, welche der Gemeinderat inkl. Grundsätze für die Realisierung im Jahr 2022 beschlossen hat. Zusätzliche Kosten entstehen durch den Anschluss West zum alten Dorfkern, wodurch sich die Gesamtkosten auf CHF 15.1 Mio. belaufen. Nebst der Verbindung von zwei Siedlungsschwerpunkten wird mit der Bestvariante «Passerelle» auch eine verbesserte Verknüpfung mit der Bushaltestelle auf der Riedmoosbrücke sowie ein Angebot für Bike+Ride an der S-Bahnstation geschaffen.

Aktuell werden die Grundlagen erarbeitet, um den Kredit für ein qualitätssicherndes Verfahren (Projektwettbewerb) zu beantragen. Der Kreditbeschluss durch das Parlament Köniz ist für Herbst / Winter 2022 / 2023 eingeplant. Nach dem Projektwettbewerb erfolgt die Projektierung und die Realisierung ab 2024, damit die Inbetriebnahme ab 2027 realistisch bleibt (vgl. Inbetriebnahme Polizeizentrum oben). Die Langsamverkehrsverbindung ist eine der zentralen Massnahmen im LV-Bereich aus der Verkehrsstudie Wangental (2021 abgeschlossen), welche die verkehrlichen Wirkungen und Massnahmen des ESP Juch / Hallmatt auf das Wangental darstellt.

Der Regierungsrat geht davon aus, dass die Erkenntnisse aus dem Fachgespräch vom 23. August 2022 betreffend die Planungsgrundlagen zur Beurteilung der Massnahme und der daraus folgenden Einordnung im A-Horizont vom Bund berücksichtigt werden.

### **3.1.4 Antrag: Stadt Bern, Köniz; Sanierung Seftigenstrasse, Knoten Seftigen-/ Morillonstrasse bis Sandrain (ARE-Code: 0351.4.004)**

**Für die Massnahme «Stadt Bern, Köniz; Sanierung Seftigenstrasse, Knoten Seftigen-/ Morillonstrasse bis Sandrain» sind anrechenbare Kosten in der Höhe von CHF 38.0 Mio. anzuerkennen.**

## Begründung

Der Kanton Bern beanstandet den tiefen Bundesbeitrag für diese wichtige Gesamtverkehrsmassnahme. Dessen Berechnung basiert auf Gesamtkosten «2020» von CHF 13.92 Mio. (Bundesbeitrag 40% = CHF 5.57 Mio.). Dies entspricht einer massiven Kürzung der anrechenbaren Kosten, die aus Sicht des Kantons Bern nicht nachvollziehbar ist.

Die Massnahme (ARE-Code: 0351.3.028) war bereits im Agglomerationsprogramm der 3. Generation im B-Horizont mit CHF 30.0 Mio. hinterlegt. Seither wurde das Vorhaben im Rahmen einer Planungsstudie konkretisiert und weiterentwickelt. Die Unterlagen für das Plangenehmigungsverfahren werden nun im Sommer 2022 eingereicht und die Realisierung ist ab 2025 vorgesehen.

Im AP4 wurde das Projekt mit Kosten von CHF 38.0 Mio. für den A-Horizont eingereicht. Die höheren Kosten gegenüber dem AP3 ergeben sich aus der Erweiterung des Projektes um den Neubau einer Betriebswendeschleife im Gebiet Sandrain. Diese Erweiterung erfolgte in Absprache zwischen dem Kanton Bern und dem ARE, wobei gemäss Schreiben vom 20. August 2020 die technische und finanzielle Integration der Betriebswendeschleife Sandrain im Vorhaben «Sanierung Seftigenstrasse» bestätigt wurde:

*«Das von Ihnen vorgeschlagene Vorgehen, die Betriebswendeschleife in das Projekt «Sanierung Seftigenstrasse» zu integrieren und im Rahmen der 4. Generation Agglomerationsprogramme Siedlung und Verkehr eine Mitfinanzierung zu beantragen, stellt aus unserer Sicht eine gute Lösung dar, um die verschiedenen Projekte im Gebiet Seftigenstrasse inhaltlich und administrativ aufeinander abzustimmen. Im Falle einer Verzögerung in einem der beiden vorgesehenen Bewilligungsverfahren (Strassenplan und PGV) ist es aus unserer Sicht angezeigt und möglich, die Massnahme zu etappieren und folglich zwei Finanzierungsvereinbarungen abzuschliessen, um Verzögerungen in der Realisierung der jeweils anderen Teilmassnahme zu vermeiden.»*

Nach dieser positiven Rückmeldung des ARE aus dem Jahre 2020 ist eine Kürzung der anrechenbaren Kosten überraschend. Die vom ARE neu definierten Kosten in der Höhe von CHF 13.92 Mio. können nicht nachvollzogen werden.

Am Gespräch vom 23. August 2022 zwischen der Agglomeration, dem Kanton Bern und dem Bund wurde darauf hingewiesen, dass die anrechenbaren Kosten aufgrund eines Benchmarks gekürzt wurden. Die Sanierung Seftigenstrasse, Knoten Seftigen-/ Morillonstrasse bis Sandrain beinhaltet jedoch zusätzlich eine Tramschienenverlängerung inkl. Tramwendeschleife bis Sandrain. Es ist deshalb angezeigt, diese Massnahme in einen vergleichbaren Benchmark zu setzen, also mit anderen Strassensanierungen, die auch Gleissanierung resp. Gleisersatz beinhalten und nicht mit «reinen» Strassenprojekten. Eine derart massive Kürzung der anrechenbaren Kosten von CHF 38.0 Mio. auf CHF 13.92 Mio. um rund CHF 25 Mio. ist daher nicht legitim.

### **3.1.5 Antrag: Stadt Bern, Fuss- und Velounterführung Ausserholligen (ARE-Code: 0351.4.064)**

**Für die Massnahme «Stadt Bern, Fuss- und Velounterführung Ausserholligen» wird die Anerkennung von anrechenbaren Kosten in der Höhe von CHF 36.0 Mio. beantragt.**

#### **Begründung**

Die Kürzung der anrechenbaren Kosten bei der Fuss- und Velounterführung Ausserholligen ist nicht nachvollziehbar. Die im Februar 2022 im Rahmen der Präsentation der Massnahmen aktualisierten Kosten von CHF 36 Mio. sind korrekt und enthalten keine Sicherheitszuschläge mehr. Das bedeutet, dass inzwischen Kostenungenauigkeiten reduziert wurden. Entsprechend ist es nicht angezeigt, dass der Bund weiterhin für Ungenauigkeiten einen generellen Abzug vornimmt.

Die Unterführung schliesst wichtige Lücken im Fuss- und Veloverkehrsnetz des kantonalen Entwicklungsschwerpunktes Ausserholligen und unterstützt damit die Stärkung der multimodalen Drehscheibe am Europaplatz mit Campus Bern, dem Quartier an der Murtenstrasse und dem Areal ewb. Insbesondere wird damit die zwingend benötigte Anbindung zum kommenden neuen Campus der Berner Fachhochschule sichergestellt sowie Arbeits- und Ausbildungsplätze und Wohnareale miteinander vernetzt. Die Koordination zwischen dem Kanton Bern, der Stadt Bern,

SBB, BLS und dem ASTRA ist erfolgt und alle Partner sind in die Projektorganisation involviert. Als Schlüsselement in der städtischen Netzentwicklung mit regionalem Ausstrahlungscharakter ist die Massnahme somit wegweisend für eine nachhaltige und klimaschonende Mobilität.

Der Regierungsrat geht davon aus, dass die im Nachgang zum Fachgespräch vom 23. August 2022 eingereichten Unterlagen zur Beurteilung der Massnahme und der daraus abgeleiteten anrechenbaren Kosten vom Bund berücksichtigt werden.

### **3.1.6 Antrag: Velohaupttrouten (ARE-Code: 0351.4.162 bis und mit 0351.4.166)**

**Die Massnahmen sind aus der Tabelle 4-2 zu löschen.**

#### **Begründung**

Die erwähnten Massnahmen sind im Prüfbericht doppelt aufgeführt. Einerseits in der Tabelle 4-2 (Eigenleistungen) und andererseits in der Tabelle 4-1a (Paket Langsamverkehr). Korrekt ist die Auflistung in der Liste «Paket Langsamverkehr».

Da der Handlungsbedarf dringlich ist, muss sichergestellt sein, dass für die Umsetzung dieser Veloinfrastrukturen CHF 6.3 Mio. im Pauschalpaket gesichert sind. Es gab zudem im Sommer 2022 eine Überparteiliche Motion im Grossen Rat des Kanton Bern mit der Forderung einer raschen Umsetzung dieser fünf Korridore. Diese Motion wurde im Grossen Rat mit einer Zweidrittelmehrheit angenommen. In einer ersten Etappe lassen sich Sofortmassnahmen ohne Vorprojekt und mit einfachen Mitteln umsetzen (CHF 6.3 Mio.). Die umfangreicheren und aufwendigeren Elemente aus den fünf Planungsstudien, wie beispielsweise die Schwachstellen bei Halen oder Thurnen-Riggisberg, sollen in einer zweiten Etappe mit dem Agglomerationsprogramm Bern 5. Generation in den A- und B-Horizonten umgesetzt werden.

Der Regierungsrat geht davon aus, dass die im Nachgang zum Fachgespräch vom 23. August 2022 dazu eingereichten Unterlagen zur Beurteilung der Massnahme und der daraus abgeleiteten anrechenbaren Kosten vom Bund berücksichtigt werden.

### **3.2 Anträge zum Agglomerationsprogramm Biel/Bienne-Lyss**

Mit der Beurteilung des Agglomerationsprogramms Biel/Bienne-Lyss ist der Regierungsrat grundsätzlich einverstanden und erfreut darüber, dass das Programm insgesamt gut bewertet wird. Es wird jedoch eine gewisse Diskrepanz zwischen der mehrheitlich positiven qualitativen Beurteilung des AP4 in der Gesamtwürdigung und der quantitativen Beurteilung des Gesamtnutzens festgestellt. Insbesondere die Beurteilung des Wirkungskriteriums «WK2: Siedlungsentwicklung nach innen» ist für den Regierungsrat nicht nachvollziehbar (vgl. ausführlich in Ziffer 2.1.2). Das Zusammenspiel zwischen kantonalem Richtplan und RGSK/AP wird, wie bereits vorangehend erläutert, in der Beurteilung zu wenig berücksichtigt. Zudem verlangen wir den Verzicht auf die Konzeptkürzungen bei den pauschal mitfinanzierten Massnahmenpaketen (vgl. ausführlich in Ziffer 2.3).

Viele für das Gesamtverkehrssystem der Agglomeration Biel/Bienne-Lyss relevante Massnahmen werden durch den Bund im A-Horizont mitfinanziert. Dennoch erachten wir die Bewertung einzelner Projekte als nicht richtig. Nachfolgend gehen wir auf die Beurteilung dieser Vorhaben im Detail ein.

### 3.2.1 Antrag Biel/Bienne, Neugestaltung Unterer Quai, Abschnitt Zentralplatz bis Spitalstrasse (ARE-Code: 0371.4.062)

Das Vorhaben «Biel/Bienne, Neugestaltung Unterer Quai, Abschnitt Zentralplatz bis Spitalstrasse» ist in die A-Liste AP4 aufzunehmen.

#### Begründung

Der Bund stuft das Vorhaben «Biel, Neugestaltung Unterer Quai, Abschnitt Zentralplatz bis Spitalstrasse» zurück und weist es neu dem Umsetzungshorizont C zu. Dies wird damit begründet, dass zwar der Handlungsbedarf anerkannt werde, aber der Planungsstand ungenügend sei: *«Die konkreten Massnahmen zur Erreichung der formulierten Ziele sind noch nicht ersichtlich und somit die Wirkung nicht eruierbar»*. Aufgrund der Pandemie kam es zu einer rund dreimonatigen Verzögerung im partizipativen Planungsverfahren, weshalb das Vorprojekt statt wie geplant im August 2021 erst im November 2021 vorlag. Die Massnahme wurde allerdings in den vergangenen Monaten laufend weiterentwickelt. Das Vorprojekt liegt vor. Es ist aus einem Auftrag für Parallelstudien nach SIA 143 und einem breit angelegten partizipativen Prozess hervorgegangen und entspricht zweifellos den Zielen einer umfassenden Neugestaltung des Abschnitts des Unterer Quais zwischen Zentralplatz bis Spitalstrasse, insbesondere zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs.

Es wurde eine ausführliche Zusammenfassung der wichtigsten Projektelemente und Wirkungen erstellt, welche dem Bund im Rahmen der Fachgespräche vom 23. August 2022 präsentiert wurde. Die Ausführungen zeigen sowohl die Grundzüge des Vorhabens als auch die aktuelle Projektierungstiefe auf. Der Terminplan des Projekts zur Neugestaltung des Unterer Quais sieht vor, dass 2023 ein Baugesuch eingereicht und 2024 die Stadt Biel/Bienne über den Realisierungskredit abstimmt. Die Realisierung des Projekts erfolgt anschliessend zwischen 2024 und 2028. Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms ist überzeugt, dass damit die notwendige Bau- und Finanzierungsreife für den A-Horizont AP4 erreicht ist und nachvollziehbar aufgezeigt werden kann.

### 3.2.2 Antrag: Biel/Bienne, Ergänzung und Erweiterung Verkehrsberuhigung Mett (ARE-Code: 0371.4.065)

Das Vorhaben «Biel/Bienne, Ergänzung und Erweiterung Verkehrsberuhigung Mett» ist als programmrelevant einzustufen und in die A-Liste AP4 aufzunehmen.

#### Begründung

Die Massnahme «Biel/Bienne, Ergänzung und Erweiterung Verkehrsberuhigung Mett» wurde vom Bund als nicht programmrelevant eingestuft. Dies mit der Begründung, die Massnahme umfasse vor allem gestalterische und landschaftliche Aspekte und habe damit keinen relevanten Einfluss auf das Verkehrsgeschehen. Der Kanton Bern kann diesen Entscheid nicht nachvollziehen. Die Gestaltungsmassnahmen haben einen direkten Einfluss auf das Verkehrsgeschehen und sind eine logische Fortsetzung früherer Massnahmen. Sie sind zwingend notwendig, um die Temporeduktion zu erreichen und entstehen daher nicht primär aus gestalterischen Gründen, sondern um die gesetzlichen Vorschriften einhalten zu können.

Wie bereits im Massnahmenblatt erwähnt wird, waren im Agglomerationsprogramm 1. Generation für den Nordteil des Mett-Quartiers lediglich Trottoirüberfahrten, eine Neuordnung von Parkfeldern und der Umbau von vier Knoten enthalten.

Im Jahr 2019 wurde eine umfangreiche Verkehrsstudie für das Projekt erstellt. Dabei wurde festgestellt, dass die durchschnittliche Geschwindigkeit (V85) auf dem Mettlenweg, der Büttenbergstrasse, der Gottfried-Reimann-Strasse, dem Goldgrubenweg und auf dem Löhrenweg talwärts zwischen 39 und 48 km/h liegt. Auf diesen Strassen müssten folglich bei einer Temporeduktion (neu T30) zwingend verkehrsberuhigende Massnahmen eingeführt werden. Auf den restlichen Erschliessungsstrassen liegt der V85 heute bereits zwischen 30 und 37 km/h. Bei einer Temporeduktion werden demnach auch hier verkehrsberuhigende Massnahmen empfohlen.

Im ursprünglichem Projekt sollte die angestrebte Geschwindigkeitsreduktion in den erwähnten Strassen hauptsächlich durch eine neue Organisation des Parkraumes erreicht werden. Mit der Ausarbeitung eines Vorprojektes hat sich gezeigt, dass zusätzliche Massnahmen für die Einhaltung der Vorgaben an Tempo-30-Zonen zwingend nötig sind. Gemäss Artikel 5 Absatz 4 der Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen, sind «zur Einhaltung der angeordneten Höchstgeschwindigkeit nötigenfalls weitere Massnahmen zu ergreifen, wie das Anbringen von Gestaltungs- oder Verkehrsberuhigungselementen». Entsprechend wurde das Vorhaben «Ergänzung und Erweiterung Verkehrsberuhigung Mett» ausgestaltet. Es beinhaltet die Pflanzung von Bäumen, differenzierte Materialisierung der Parkfelder und den Neubau von Fahrbahnhaltestellen für den öffentlichen Verkehr. Eine qualitativ hochwertige Gestaltung mit Vertikalversätzen trägt des Weiteren dazu bei, die Geschwindigkeit zu reduzieren.

### 3.3 Anträge zum Agglomerationsprogramm Thun

Mit der Beurteilung des Agglomerationsprogramms Thun ist der Regierungsrat grundsätzlich einverstanden. Er ist erfreut darüber, dass das Programm insgesamt gut bewertet wurde und einen Beitragssatz von 40% erhält. Er ist jedoch der Ansicht, dass der Bund den konzeptionellen Fortschritt des Agglomerationsprogramms Thun 4. Generation gegenüber dem Agglomerationsprogramm der 3. Generation in seiner Beurteilung zu wenig berücksichtigt hat. Für die Agglomeration Thun wurden im AP4 das Zukunftsbild, der Handlungsbedarf und die Teilstrategien substanziell über- bzw. gänzlich neu erarbeitet. Diese konzeptionelle Grundlage bildet das Fundament für die Massnahmen der kommenden Generationen des Agglomerationsprogramms. Was bezüglich Umsetzung in den kommenden Jahren vorgesehen ist, wird mit den zahlreichen B-Massnahmen unterstrichen, obwohl diese aufgrund angeblich ungenügender Planungsreife vom Bund nun teilweise in den C-Horizont verschoben wurden. Daneben werden bedeutende Massnahmenpakete bereits konkret im A-Horizont beantragt und vom Bund unterstützt (z. B. BGK, LV-Massnahmen, Umsetzung Mobilitätsmanagement). Der Kanton Bern ist deshalb der Ansicht, dass die Agglomeration Thun in der Gesamtwürdigung zusätzlich einen bis zwei Wirkungspunkte erhalten sollte, auch wenn dies bezüglich des Beitragssatzes keine Auswirkungen hat (vgl. ausführlich Ziffer 2.1.1). Im Weiteren verlangt der Kanton Bern den Verzicht auf die Konzeptkürzungen bei den pauschal mitfinanzierten Massnahmenpaketen (vgl. ausführlich in Ziffer 2.3). Zudem scheint die Bewertung einzelner Projekte nicht korrekt. Nachfolgend wird auf die Beurteilung dieser Vorhaben im Detail eingegangen.

#### 3.3.1 Antrag: Thun, BGK Innenstadt (ARE-Code: 0942.4.008)

**Das Vorhaben «Thun, BGK Innenstadt» ist in die A-Liste AP4 aufzunehmen, sofern sich dies nicht negativ auf das Kosten-Nutzen-Verhältnis und den Beitragssatz des AP Thun auswirkt.**

## Begründung

Das Vorhaben «Thun, BGK Innenstadt» wird durch den Bund von der Priorität A in die C-Liste verschoben. Für den Kanton Bern ist diese Umpriorisierung angesichts der hohen Bedeutung der Massnahmen für das Gesamtverkehrssystem der Agglomeration Thun nicht nachvollziehbar. Den Strassenraum der Thuner Innenstadt gilt es entsprechend seiner vielfältigen Funktion als Stadt- wie auch als Verkehrsraum zukunftsfähig und unter dem Gesichtspunkt der Koexistenz zu gestalten. Im Vordergrund steht dabei die integrale Planung des Strassenraumes aus städtebaulich-gestalterischer, verkehrlicher, sicherheitstechnischer und umweltbezogener Sicht. Dazu soll für die innerstädtischen Achsen vom Berntor- über den Guisan- und den Maulbeerplatz bis zum Lauitor in einem iterativen Planungsprozess ein Betriebs- und Gestaltungskonzept erarbeitet werden, das in Etappen zu konkreten Strassenprojekten vertieft werden kann und konkrete Massnahmen für die Ausgestaltung der Strassenräume sowie des künftigen Verkehrssystems enthält. Sowohl die Bau- wie auch die Finanzierungsreife des Projektes entsprechen unserer Ansicht nach den Vorgaben des A-Horizontes, namentlich:

- Ausgewiesener Handlungsbedarf zur Sanierung der betroffenen Strassenzüge: Einbahnsystem bisher mit Signalisations- und Markierungsmassnahmen, Ausgestaltung spielt jedoch eine grosse Rolle für die Erreichung der Ziele der optimierten Abstimmung von Siedlung und Verkehr, für die Erhöhung der Verkehrssicherheit und für die verbesserte Erreichbarkeit der Innenstadt mit ÖV und LV und damit verbunden der angestrebten Verlagerung von MIV auf ÖV und FVV
- Ausgewiesene Umsetzungsdringlichkeit (Umsetzung in Etappen ab 2028 geplant): Aus baulicher Sicht sind die Strassen abschnittsweise in der Innenstadt schlecht und sollten innerhalb der nächsten 6-10 Jahre saniert werden. Zudem hat der Regierungsrat der Stadt Thun Bedingungen auferlegt, die eine Wiederherstellung der Pflasterung in der Freihofgasse, der Oberen Hauptgasse und der Marktgasse vorsehen. Diese Vorgaben sind zwingend und zeitnah in die Planungen zur Innenstadt mit einzubeziehen.
- Für die beiden aarequerenden Achsen wird im Rahmen des BGK bis Anfang 2024 ein Vorprojekt ausgearbeitet. Kreditbeschluss des Stadtrats zum Start des Workshopverfahrens BGK und damit zur schrittweisen Konkretisierung der Massnahmen und Umsetzung ab 2028 liegt vor.

### 3.3.2 Antrag: Thun, BGK Siegenthalergut – Weststrasse (ARE-Code: 0942.4.009)

**Das Vorhaben «Thun, BGK Siegenthalergut – Weststrasse» ist in die B-Liste AP4 aufzunehmen, sofern sich dies nicht negativ auf das Kosten-Nutzen-Verhältnis und den Beitragssatz des AP Thun auswirkt.**

## Begründung

Mit der Entwicklung des Gebietes Siegenthalergut (Vorranggebiet Siedlungserweiterung Wohnen gemäss Richtplan des Kantons Bern) entsteht ein neuer Stadtteil in Thun, der Wohn- und Lebensraum für ungefähr 1500 Einwohnerinnen und Einwohner schafft. Die Entwicklung dieses neuen Stadtteils gilt es sorgfältig auf das Verkehrsnetz abzustimmen, um so eine optimale Abstimmung von Siedlung und Verkehr zu ermöglichen. Dazu soll ein BGK über die Hohmadstrasse mit den Schnittstellen zu West- und Talackerstrasse erarbeitet werden, welches konkrete Massnahmen zur Strassenraumgestaltung, Verkehrsregime und der Anbindung an das MIV-, FVV- sowie ÖV-Netz formuliert.

Eine städtebauliche Studie bildet die Grundlage für die ZPP Siegenthalergut. In dieser Studie wurden Konzepte für die Themenfelder Nutzung, Freiraum, Bebauung und Verkehr erarbeitet. Neben einer engmaschigen, öffentlichen Durchwegung durch den Planungssperimeter selbst ist eine Attraktivierung des Strassenraums für den Langsamverkehr, insbesondere an der Hohmadstrasse, geplant. Dabei sollen verschiedene Querungen den neuen Quartierteil mit den umliegenden Gebieten vernetzen. Für den gemäss Gesamtverkehrskonzept der Stadt Thun GVK 2035 und Angebotsplanung der regionalen Verkehrskonferenz RVK 5 geplanten Ausbau des Busangebots müssen ebenfalls in diesem Gebiet die zwingenden Voraussetzungen geschaffen werden. Die ZPP Siegenthalergut wurde im Jahr 2021 durch den Kanton vorgeprüft und – bei Vornahme einzelner Anpassungen – als genehmigungsfähig taxiert. Aktuell wird basierend auf dem ZPP-Entwurf ein Studienauftrag zur Gestaltung der Freiräume durchgeführt. Zeitlich leicht verzögert – damit eine optimale Abstimmung auf die Freiraumgestaltung möglich wird – soll im Jahr 2023 mit der Erarbeitung des BGK Siegenthalergut, Hohmadstrasse mit Schnittstellen zu West- und Talackerstrasse gestartet werden. Im Jahr 2024 soll die ZPP Siegenthalergut zudem dem Kanton zur Genehmigung eingereicht werden. Die Entwicklung des Siegenthalerguts kann in Etappen ab 2027 erfolgen. Die Umsetzung des Betriebs- und Gestaltungskonzeptes soll dabei mit der ersten Etappe erfolgen. Daher wurde sie von der Agglomeration ursprünglich als A-Massnahme im AP4 Thun eingereicht.

Die Massnahme soll nun aber im AP4 Thun in den B-Horizont verschoben werden. Dies kann der Kanton unter dem Vorbehalt akzeptieren, dass die Massnahme im AP5 Thun im A-Horizont eingereicht werden kann und dass damit gleichwohl sichergestellt ist, dass die Massnahme – sollte diese nach aktuellem Terminplan ab dem Jahr 2027 umgesetzt werden können – mittels vorzeitigem Baustart realisiert werden kann und die Beiträge von Seiten Bund entsprechend auch bei vorzeitigem Baustart zugesichert werden.

### **3.3.3 Antrag: Paket Aufwertung und Sicherheit Strassenraum A-Liste (ARE-Code: 0942.4.141)**

**Die anrechenbaren Kosten beim Paket Aufwertung und Sicherheit im Strassenraum sind auf CHF 10.08 Mio. zu korrigieren.**

#### **Begründung**

In der Tabelle 2-1 im Entwurf des Prüfberichts (S. 7) werden die berücksichtigten Kosten mit CHF 4.63 Mio. angegeben. Die im AP ausgewiesenen betragen jedoch CHF 10.08 Mio. Es ist nicht einsichtig, weshalb der Bund den Beitrag an die derart zentralen Massnahmen zur Behebung der Unfallschwerpunkte um 50 % vermindert. Es muss ein Tippfehler vorliegen.

### **3.3.4 Antrag: Heimberg-Uetendorf, Velohaupttroute Neubau Radstreifen Aare-Brücke (ARE-Code: 0942.4.028)**

**Die Massnahme «Heimberg-Uetendorf, Velohaupttroute Neubau Radstreifen Aare-Brücke» ist aus der Tab. 6-1 zu löschen.**

#### **Begründung**

In Tab. 6-1 im Entwurf des Prüfberichts (S. 18) ist die Massnahme mit der Begründung enthalten, sie könne zu Konflikten mit BLN, Gewässerraum und Ufervegetation führen. Die Verbreiterung der Fahrbahn auf der bestehenden Aarebrücke zur Anordnung eines Radstreifens erfolgt

durch eine Auskragung. Beidseits der Brücke führt der Radstreifen in die vorhandene Fahrbahn. Daher kann bereits eingehend sichergestellt werden, dass durch diese Massnahme keine der vom Bund aufgeführten Konflikte entstehen wird. Auf Fachebene wurde dies bereits am 23. August 2022 diskutiert. Der Regierungsrat geht davon aus, dass die Erkenntnisse aus diesem Gespräch vom Bund berücksichtigt werden.

### 3.4 Anträge zum Agglomerationsprogramm Burgdorf

Mit der Beurteilung des Agglomerationsprogramms Burgdorf sind wir weitgehend einverstanden. Besonders erfreut ist der Regierungsrat, dass beinahe sämtliche Massnahmen im beantragten A- beziehungsweise B-Horizont für eine Bundesmitfinanzierung akzeptiert werden (Ausnahme vgl. Kapitel 3.4.1). Dagegen erscheint die Kritik der gestaffelten Erarbeitung des Agglomerationsprogramms sowie der teilweise nur schwer nachvollziehbare rote Faden innerhalb des Programms nicht nachvollziehbar und wird nicht geteilt. Ebenfalls nicht nachvollziehbar ist für den Regierungsrat die Beurteilung, wonach die Umsetzung im Bereich Siedlung sowohl quantitativ als auch qualitativ ungenügend sei (vgl. Antrag Ziffer 2.2). Im Weiteren verlangen wir den Verzicht auf die Konzeptkürzungen bei den pauschal mitfinanzierten Massnahmenpaketen (vgl. ausführlich in Ziffer 2.3).

Im Prüfbericht des Bundes wird ferner festgehalten, dass *«durch die Schaffung von neuen Arbeitsgebieten im Hinterland der Agglomeration der Kern der Agglomeration zusätzlich von Transitverkehr und insbesondere Schwerverkehr belastet wird»*. Wir erachten die Verwendung des Begriffs «Hinterland» für Gemeinden wie Sumiswald und Trubschachen mit einer langen Industriegeschichte und bekannten Firmen mit internationaler Ausstrahlung, wie Moser-Baer (Zeitsysteme wie bspw. die Schweizer Bahnhofsuhr und Medizinaltechnik), PB Tools (Handwerkzeuge wie bspw. die weltbekannten Schraubenzieher) oder Kambly (Feingebäck, Salzgebäck und Mischungen) nicht angebracht und bitten den Bund, den zitierten Satz entsprechend umzuformulieren.

#### 3.4.1 Antrag: Oberburg, Langsamverkehrsverbindung Schwandgasse – Hänzirain (ARE-Code: 0404.4.011)

**Das Vorhaben «Oberburg, Langsamverkehrsverbindung Schwandgasse – Hänzirain» ist in die A-Liste AP4 aufzunehmen.**

#### **Begründung**

Bei den beiden Massnahmen vom Kanton (Sanierung Krauchthalstrasse Oberburg, ARE-Code 0404.4.010) und von der Gemeinde Oberburg (Langsamverkehrsverbindung Schwandgasse-Hänzirain, ARE-Code 0404.4.011) liegt keine Doppelspurigkeit vor, da sie unterschiedliche Teilgebiete erschliessen. Da die Krauchthalstrasse nur ein Teilgebiet erschliesst, braucht es daher die Massnahme auf der Schwandgasse dringend als Ergänzung. Die beiden Massnahmen dienen folglich gemeinsam der Netzverdichtung im Langsamverkehr. Beide Massnahmen dienen zudem in hohem Masse der Sicherung von Schulwegverbindungen und von Pendlerverkehrswegen. Der Kanton und die Gemeinde stimmen die zwei Projekte aufeinander ab. Die Gemeinde Oberburg plante ursprünglich, ein Gesuch um vorzeitigen Baubeginn bereits im Jahr 2022 einzureichen, da die Umsetzung dringend notwendig ist.

Das Thema der Hecken und Bäume wird auf Baubewilligungsstufe geprüft und für Ersatzpflanzungen wird im Rahmen der Ausführung gesorgt. Der Regierungsrat geht schliesslich davon

aus, dass die Erkenntnisse aus dem Fachgespräch vom 23. August 2022 in den weiteren Arbeiten des Bundes berücksichtigt werden.

### 3.5 Antrag zum Agglomerationsprogramm Langenthal

Mit der Beurteilung des Agglomerationsprogramms Langenthal ist der Kanton weitgehend einverstanden. Besonders erfreut ist der Regierungsrat, dass sämtliche Massnahmen im beantragten A-, bzw. B-Horizont für eine Bundesmitfinanzierung akzeptiert werden. Jedoch wird im Prüfbericht bemängelt, dass der Umsetzungsstand der Massnahmen ungenügend sei, wobei insbesondere die Massnahmen im Bereich Siedlung hervorgehoben werden. Die Umsetzung dieser Massnahmen sei sowohl quantitativ als auch qualitativ ungenügend und Schlüsselprojekte seien weit im Verzug. Diese Kritik ist aus Sicht des Regierungsrates nicht nachvollziehbar und wird nicht geteilt (vgl. ausführlich in Ziffer 2.2). Im Weiteren verlangen wir den Verzicht auf die Konzeptkürzungen bei den pauschal mitfinanzierten Massnahmenpaketen (vgl. ausführlich in Ziffer 2.3).

## 4. Weitere Bemerkungen

Der Regierungsrat stellt des Weiteren fest, dass der Bund diverse Massnahmen aus dem A- und B- in den B- respektive C-Horizont verschoben hat oder die Umsetzbarkeit in der entsprechenden Frist anzweifelt. Bei zahlreichen Massnahmen geht der Kanton Bern heute jedoch davon aus, dass sie für die Umsetzung zwischen 2028 und 2031 bereit sein werden. Daher behalten sich die Agglomerationen ausdrücklich vor, diese vom Bund zurückgestuften Massnahmen in der nächsten Generation wiederum als A-Massnahmen einzureichen, sofern sie bis dato die erforderliche Bau- und Finanzreife erlangen. Unter dieser Voraussetzung sind wir mit der neuen Priorisierung durch den Bund einverstanden.

Der Kanton Bern hält ferner fest, dass er mit der Gemeinde Lengnau auch am überkantonalen Agglomerationsprogramm Grenchen 4. Generation beteiligt ist. In Absprache mit dem Kanton Solothurn und dem Agglomerationsverein Grenchen wird das Programm in der jetzigen Form auch vom Kanton Bern unterstützt.

Des Weiteren hat der Bundesrat mit einer Medienmitteilung vom 29. Juni verlauten lassen, dass er die künftige Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur bis voraussichtlich im Jahr 2030 auf eine neue Basis stellen will. Insbesondere wurde in der Medienmitteilung angemerkt, dass aus der zunehmenden Verbreitung von Fahrzeugen mit alternativem Antrieb (insbesondere Elektrofahrzeuge) ein Rückgang der Einnahmen aus der Mineralölsteuer und dem Mineralölsteuerzuschlag resultieren wird. Auch der NAF wird zu einem Teil über die Einnahmen aus der Mineralölsteuer und dem Mineralölsteuerzuschlag alimentiert. Der Kanton Bern geht davon aus, dass auch die Anliegen des Agglomerationsverkehrs im Rahmen der Arbeiten des Bundes zur langfristigen Sicherstellung der Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen berücksichtigt werden und dankt dem Bund im Voraus für sein Engagement.

Der Regierungsrat des Kantons Bern informiert den Bund im Rahmen vorliegender Vernehmlassung bereits darüber, dass der Grosse Rat des Kantons Bern am 13. Juni 2022 eine Richtlinienmotion überwiesen hat, welche die beschleunigte Umsetzung von fünf Velovorrangrouten im Berner Mittelland fordert, die aktuell im B-Horizont hinterlegt sind. Verhandlungen mit dem Bund seien aufzunehmen, um sämtliche Massnahmen, die aus den entsprechenden Planungsstudien stammen, in den A-Horizont zu verlegen (vgl. 2022.RRGR.9 «Umsetzung der fünf Veloverkehr-Planungsstudien der RKBM»).

Schliesslich stand der Kanton Bern im Rahmen der Vernehmlassung vor der Herausforderung, dass die Bearbeitungsfrist für die Stellungnahme bereits anlief, während dem Kanton Bern die Prüfberichte mit der detaillierten Beurteilung des Bundes noch nicht vorlagen. Ebenfalls wurde durch die gestaffelte Kommunikation der Prüfberichte eine Ungleichbehandlung zwischen den Kantonen geschaffen. Der Regierungsrat geht deshalb davon aus, dass die Resultate des Fachgesprächs von Ende August 2022 ebenfalls in die weitere Bearbeitung durch das Bundesamt für Raumentwicklung einfließen werden und regt eine Überprüfung des Prozesses an.

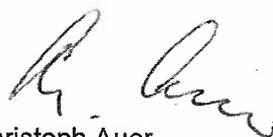
Der Regierungsrat dankt Ihnen für die Berücksichtigung seiner Anliegen.

Freundliche Grüsse

**Im Namen des Regierungsrates**



Christine Häsler  
Regierungspräsidentin



Christoph Auer  
Staatsschreiber

Verteiler

- Bau- und Verkehrsdirektion
- Direktion für Inneres und Justiz
- Finanzdirektion
- Sicherheitsdirektion
- Wirtschafts-, Energie- und Umweltdirektion

Beilage:

- Übersicht der Anträge



## Beilage: Übersicht der Anträge

### 2. Übergeordnete Anliegen Anträge

#### 2.1 Verbesserung der Gesamtwürdigung und Sicherstellung der Nachvollziehbarkeit

##### 2.1.1 Antrag: Nachvollziehbarkeit und Beurteilung der Wirkungskriterien

Der Regierungsrat des Kantons Bern beantragt, dass analog zu den bisherigen Bundesprüfungen und ergänzend zur Gesamtwürdigung der jeweiligen Programme die Stärken und Schwächen pro Wirkungskriterium in den jeweiligen Prüfberichten erläutert werden.

##### 2.1.2 Antrag: Siedlungsentwicklung nach innen

Der Kanton Bern beantragt, die Formulierungen zu den Beurteilungen des Wirkungskriteriums 2 «Siedlungsentwicklung nach innen» unter Berücksichtigung des Berner Ansatzes anzupassen und sämtlichen Berner Agglomerationsprogrammen einen zusätzlichen Wirkungspunkt zu vergeben.

#### 2.2 Antrag: Umsetzungsabzug

Der Kanton Bern beantragt, auf die für die beiden Agglomerationsprogramme Burgdorf und Langenthal vorgenommenen Abzüge der Bundesbeiträge um fünf Prozent aufgrund angeblich «mangelnder Umsetzung» von Siedlungsmassnahmen aus früheren Programmen zu verzichten. Zusätzlich muss der Bund die Beurteilungsmethodik beim Umsetzungsabzug überarbeiten.

#### 2.3 Antrag: Anrechenbare Kosten

Der Regierungsrat beantragt, die Prüfberichte hinsichtlich der anrechenbaren Kosten nochmals im Detail zu überprüfen, allfällige Kostenreduktionen in den Prüfberichten detailliert zu begründen und – wo angezeigt –, die Bundesbeiträge entsprechend nach oben zu korrigieren. Bei den Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen ist gänzlich auf Konzeptkürzungen zu verzichten. Zudem sind auch bei den Pauschalmassnahmen Teuerung und Mehrwertsteuer zu indexieren.

#### 2.4 Antrag: Elektrifizierung des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs

Für die Elektrifizierung des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs hat der Bund rechtzeitig für ausreichende Mitfinanzierung zu sorgen.

### **3. Anliegen zu den Agglomerationsprogrammen**

#### **3.1 Anträge zum Agglomerationsprogramm Bern**

##### **3.1.1 Antrag: Kehrsatz, Verlegung Zimmerwaldstrasse, Anbindung an Umfahrungsstrasse (ARE-Code: 0351.4.021)**

Der Regierungsrat beantragt das Vorhaben «Kehrsatz, Verlegung Zimmerwaldstrasse, Anbindung an Umfahrungsstrasse» in die A-Liste AP4 aufzunehmen.

##### **3.1.2 Antrag: Stadt Bern, Fussgängerfreundliche Innenstadt, Umgestaltung Bären- und Waisenhausplatz (ARE-Code: 0351.4.056)**

Das Vorhaben «Stadt Bern, Fussgängerfreundliche Innenstadt, Umgestaltung Bären- und Waisenhausplatz» ist in die A-Liste AP4 aufzunehmen.

##### **3.1.3 Antrag: Gemeinde Köniz, Fuss- / Veloverbindung Juch / Hallmatt-Rehag (ARE-Code: 0351.4.068)**

Das Vorhaben «Gemeinde Köniz, Fuss- / Veloverbindung Juch / Hallmatt-Rehag» ist in die A-Liste AP4 aufzunehmen.

##### **3.1.4 Antrag: Stadt Bern, Köniz; Sanierung Seftigenstrasse, Knoten Seftigen-/ Morillonstrasse bis Sandrain (ARE-Code: 0351.4.004)**

Für die Massnahme «Stadt Bern, Köniz; Sanierung Seftigenstrasse, Knoten Seftigen-/ Morillonstrasse bis Sandrain» sind anrechenbare Kosten in der Höhe von CHF 38.0 Mio. anzuerkennen.

##### **3.1.5 Antrag: Stadt Bern, Fuss- und Velounterführung Ausserholligen (ARE-Code: 0351.4.064)**

Für die Massnahme «Stadt Bern, Fuss- und Velounterführung Ausserholligen» wird die Anerkennung von anrechenbaren Kosten in der Höhe von CHF 36.0 Mio. beantragt.

##### **3.1.6 Antrag: Velohaupttrouten (ARE-Code: 0351.4.162 bis und mit 0351.4.166)**

Die Massnahmen sind aus der Tabelle 4-2 zu löschen.

### **3.2 Anträge zum Agglomerationsprogramm Biel/Bienne-Lyss**

#### **3.2.1 Antrag Biel/Bienne, Neugestaltung Unterer Quai, Abschnitt Zentralplatz bis Spitalstrasse (ARE-Code: 0371.4.062)**

Das Vorhaben «Biel/Bienne, Neugestaltung Unterer Quai, Abschnitt Zentralplatz bis Spitalstrasse» ist in die A-Liste AP4 aufzunehmen.

#### **3.2.2 Antrag: Biel/Bienne, Ergänzung und Erweiterung Verkehrsberuhigung Mett (ARE-Code: 0371.4.065)**

Das Vorhaben «Biel/Bienne, Ergänzung und Erweiterung Verkehrsberuhigung Mett» ist als programmrelevant einzustufen und in die A-Liste AP4 aufzunehmen.

### **3.3 Anträge zum Agglomerationsprogramm Thun**

#### **3.3.1 Antrag: Thun, BGK Innenstadt (ARE-Code: 0942.4.008)**

Das Vorhaben «Thun, BGK Innenstadt» ist in die A-Liste AP4 aufzunehmen, sofern sich dies nicht negativ auf das Kosten-Nutzen-Verhältnis und den Beitragssatz des AP Thun auswirkt.

#### **3.3.2 Antrag: Thun, BGK Siegenthalergut – Weststrasse (ARE-Code: 0942.4.009)**

Das Vorhaben «Thun, BGK Siegenthalergut – Weststrasse» ist in die B-Liste AP4 aufzunehmen, sofern sich dies nicht negativ auf das Kosten-Nutzen-Verhältnis und den Beitragssatz des AP Thun auswirkt.

#### **3.3.3 Antrag: Paket Aufwertung und Sicherheit Strassenraum A-Liste (ARE-Code: 0942.4.141)**

Die anrechenbaren Kosten beim Paket Aufwertung und Sicherheit im Strassenraum sind auf CHF 10.08 Mio. zu korrigieren.

#### **3.3.4 Antrag: Heimberg-Uetendorf, Velohaupttroute Neubau Radstreifen Aare-Brücke (ARE-Code: 0942.4.028)**

Die Massnahme «Heimberg-Uetendorf, Velohaupttroute Neubau Radstreifen Aare-Brücke» ist aus der Tab. 6-1 zu löschen.

### **3.4 Anträge zum Agglomerationsprogramm Burgdorf**

#### **3.4.1 Antrag: Oberburg, Langsamverkehrsverbindung Schwandgasse – Hänzirain (ARE-Code: 0404.4.011.4)**

Das Vorhaben «Oberburg, Langsamverkehrsverbindung Schwandgasse – Hänzirain» ist in die A-Liste AP4 aufzunehmen.

### **3.5 Antrag zum Agglomerationsprogramm Langenthal**

Regierungsrat, Rathausstrasse 2, 4410 Liestal

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

Per E-Mail: info@are.admin.ch

Liestal, 2. September 2022

**Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr, Vernehmlassung**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga  
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 10. Juni 2022 haben Sie uns eingeladen, zum Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr Stellung zu nehmen.

Der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft schliesst sich der Stellungnahme der trinationalen Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel vollumfänglich an.

Hochachtungsvoll

  
Kathrin Schweizer  
Regierungspräsidentin

  
Elisabeth Heer Dietrich  
Landschreiberin

Beilage:

- Stellungnahme der trinationalen Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel zur Vernehmlassungsvorlage des Bundesbeschlusses über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr (4. Generation)



Stellungnahme der trinationalen Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel zur Vernehmlassungsvorlage des Bundesbeschlusses über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr (4. Generation)

Beschlossen von der Politischen Steuerung des Agglomerationsprogramms Basel am 26. August 2022



---

## Inhalt

Management Summary .....	3
1 Einleitung .....	5
2 Gesamtwürdigung der Vorlage .....	5
3 Beantwortung der Fragen .....	7
3.1 Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage.....	7
3.2 Programm Agglomerationsverkehr der vierten Generation .....	8
3.3 Weitere Bemerkungen .....	15
4 Schlusswort .....	16



## Management Summary

Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel bedankt sich für die Möglichkeit, zur Vernehmlassungsvorlage des Bundesbeschlusses über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr (4. Generation) inkl. des Prüfberichtes Basel der 4. Generation Stellung nehmen zu dürfen.

Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel ist mit dem vorliegenden Bericht des Bundesrats für die Vernehmlassung und der Grundlage hierfür, dem Prüfbericht des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE), grundsätzlich einverstanden und begrüsst insbesondere, dass der Bundesrat bei der Finanzierung der Massnahmen der 4. Generation des PAV auf die maximale Bundesbeteiligung setzt. Wir schätzen es sehr, dass der Bund dem Agglomerationsprogramm Basel der 4. Generation mit neun Wirkungspunkten eine sehr hohe Wirksamkeit attestiert hat. Die erzielten Fortschritte unseres trinational abgestimmten Programms und unser Engagement für die Umsetzung der Massnahmen aus den Vorgängergenerationen wurden damit gewürdigt. Wir bedanken uns im Namen der gesamten trinationalen Agglomeration Basel für den Beitragssatz von 40% und den vorgesehenen Bundesbeitrag für das Agglomerationsprogramm Basel.

Allerdings erachten wir es als problematisch, dass ausgerechnet für den prosperierenden Wirtschaftsraum «Bachgraben-Allschwil-Hégenheim» unsere in eine gesamtverkehrliche Betrachtung eingebetteten Verkehrsmassnahmen nicht im vorgesehenen Zeithorizont anerkannt werden. Wir müssen schnell umfassende Lösungen zur Verbesserung der Verkehrsanbindung finden und v.a. umsetzen. Für die Anbindung dieses dynamischen Gebiets ist die zeitnahe und koordinierte Realisierung sowohl des Tramprojekts Bachgraben (4Ö13), als auch des Zubringers Bachgrabens – Allschwil (4M1) inkl. Contournement Hésingue- Hégenheim (4M2) sowie der dazugehörige FLAMA u.a. auch auf französischer Seite (4M16, 4M17, 4M11.14) und der Velovorzugsroute Allschwil Bachgraben – Basel SBB (1. Etappe 4LV2) von zentraler Bedeutung.

In den Gesprächen zur Vernehmlassungsvorlage haben sich die Bundesbehörden bereit erklärt, im Hinblick auf die 5. Programmgeneration an den Lösungen der Erschliessung dieses zentralen Entwicklungsgebietes mitzuwirken und die Agglomeration Basel zu beraten. Wir laden die Bundesbehörden hiermit nochmals ausdrücklich ein, sich für diesen Raum zu engagieren und gemeinsam mit den Partnern der Agglomeration Basel die Planungen voranzubringen, damit spätestens mit der 5. Programmgeneration bauliche Massnahmen zur Verkehrserschliessung dieses Gebietes ab 2028 in die dringend notwendige Realisierung gehen können. Falls der Baustart einzelner Projekte bereits 2027 erfolgt, muss dies mittels Genehmigungen zu «vorzeitigen Baustarts» ermöglicht werden. Um unserer Absicht Nachdruck zu verleihen, wird die Agglomeration Basel das Gespräch mit der Departementsvorsteherin, Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga suchen.

Um die Koordination der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in der Agglomeration Basel sicherzustellen, beantragt die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel im Rahmen der Vernehmlassung Änderungen bei nachfolgenden Projekten:

Nr.	Projekt / Thema	Forderung / Antrag
4Ö13 4M1 4M2	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ BL/BS: Tram Bachgraben</li> <li>▪ BL: Zubringer Bachgraben – Allschwil (ZUBA)</li> <li>▪ SLA: Contournement Hésingue-Hégenheim</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Formulierungen im Prüfbericht gemäss den Forderungen aus dem Fachgespräch vom 09. August 2022 anpassen</li> <li>2) Verlässliche Aussagen des Bundes zu seinem Engagement für den Raum Bachgraben-Allschwil/Hégenheim im Prüfbericht aufnehmen</li> </ol>
4M11.14 4M16 4M17	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Hégenheim: mesures d’accompagnement du contournement Hésingue-Hégenheim</li> <li>▪ Hésingue: mesures d’accompagnement du contournement Hésingue-Hégenheim</li> <li>▪ Saint-Louis: mesures d’accompagnement du contournement Hésingue-Hégenheim sur la commune de Saint-Louis- Bourgfelden</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Formulierungen im Prüfbericht gemäss den Forderungen aus dem Fachgespräch vom 09. August 2022 anpassen</li> <li>2) Verlässliche Aussagen des Bundes zu seinem Engagement für den Raum Bachgraben-Allschwil/Hégenheim im Prüfbericht aufnehmen</li> <li>3) nicht programmrelevant (NPR) → C</li> </ol>
4LV10.20	Dornach: Langsamverkehrsunterführung Apfelsee	1) A LV-Pauschale → A Einzelprojekt



		2) Erhöhung Kosten auf Stand der abgeschlossenen Vorstudie
4LV10.4	BL: Radweg Buus – Maisprach	C → A
4MD4	Rheinfelden (DE): B&R und P&R an der S-Bahn Haltestelle Warmbach	B → A
4MD8	Rheinfelden (CH): Mobilitätsdrehscheibe Schiffacker	B → A
4LV5	Rheinfelden (D): Radweg Kraftwerk Rhyburg – Beuggen	A → B
4LV10.52	Ferrette: Création d’une liaison cyclable vers Bâle entre Ferrette et la piste cyclable à Bouxwiller	A → C
4LV10.19	Münchenstein: Neue Fussgängerbrücke mit Lift «Van Baerle-Neue Talstrasse»	nicht programmrelevant (NPR) → C
Formulierungen zur Trinationalen S-Bahn Basel bzw. Herzstück		Die Ausführungen im Prüfbericht zur trinationalen S-Bahn Basel im längerfristigen Horizont sind auf den Schlussbericht der strategischen Planung Knoten Basel («Fünfpunkteplan») abzustimmen.
Umgang mit allen ÖV-Drehscheiben		<p>1) Bei <u>allen</u> Projekten Handlungsbedarf anerkennen.</p> <p>2) Umpriorisieren von C → B:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 4MD6: BS: ÖV-Drehscheibe an der S-Bahn Haltestelle Solitude (Kurzfristige Massnahme)</li> <li>▪ 4MD11: AG: ÖV-Drehscheibe Bahnhof Kaiseraugst</li> <li>▪ 4MD13: BS: ÖV-Drehscheibe an S-Bahn Haltestelle Morgartenring</li> </ul>



# 1 Einleitung

Die vorliegende Stellungnahme wurde von den Gremien des Vereins Agglo Basel beschlossen (PST AP vom 26. August 2022). Aufgrund des sehr engen Zeitrahmens über die Pfingstferien (DE) und Sommerferien (CH, FR und DE) wurde sie von der Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel auf Basis der Vorgaben der Gremien des Vereins Agglo Basel erarbeitet und trinational abgestimmt sowie in diversen politischen Gremien der Mitglieder beschlossen.

Die unter dem Dach von Agglo Basel vereinten Mitglieder erachten das Agglomerationsprogramm als wertvolles Instrument zur grenzüberschreitenden Steuerung einer abgestimmten Siedlungs-, Verkehrs- und Landschaftsentwicklung. Das Programm ist hierfür eine wertvolle Triebfeder und löst eine grosse Dynamik aus. Nach über zehn Jahren intensiven Arbeitens hat sich die grenzüberschreitende Zusammenarbeitskultur grundlegend verstärkt. Abstimmung von Siedlungs-, Verkehrs- und Landschaftsentwicklung wird heute in unserer Agglomeration grossgeschrieben und gelebt. In den Gremien des Agglomerationsprogramms Basel besteht die tiefe Überzeugung, dass mit wissenschaftlich fundierten Analysen, gemeinsamen zukunftsorientierten Strategien und entschlossenem Umsetzen die räumliche Entwicklung grenzüberschreitend vorangebracht werden kann.

Im Folgenden gehen wir vertieft auf die Vorlage ein und legen unsere detaillierte Einschätzung dar. Die Stellungnahme orientiert sich ab Kapitel 3 am Fragebogen zur Vernehmlassung.

## 2 Gesamtwürdigung der Vorlage

Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel begrüsst die vorliegende Botschaft des Bundesrats für die Vernehmlassung und den Prüfbericht des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE) grundsätzlich und freut sich, dass die im Rahmen der 4. Programmgeneration erzielten Fortschritte vom Bund gewürdigt wurden. Im Prüfbericht wurde die komplexe Ausgangslage der trinationalen Agglomeration ausdrücklich hervorgehoben. Mit neun Wirkungspunkten wird dem Agglomerationsprogramm Basel der 4. Generation eine sehr hohe Wirksamkeit attestiert. Aufgrund des Umsetzungsstandes der Vorgängergenerationen wurde von einem Umsetzungsabzug abgesehen, womit unser Programm einen Beitragssatz von 40% erreicht.

Der Bund anerkennt, dass das Agglomerationsprogramm Basel 4. Generation auf den früheren Generationen aufbaut und diese kohärent weiterentwickelt. Speziell gewürdigt werden die vertiefte Zusammenarbeit auf der Ebene der neun Korridore, die gezielt eine Abstimmung von Siedlung und Verkehr verfolgen und damit wesentlich zur hohen konzeptionellen Qualität des Agglomerationsprogramms Basel beitragen. Zudem zeichnet sich das Agglomerationsprogramm durch seinen guten und leicht verständlichen Aufbau sowie die durchdachte Strukturierung aus. Der rote Faden ist vorhanden.

Gemäss Bundesprüfung gelingt die Abstimmung von Siedlung und Verkehr zu weiten Teilen gut. Gerade die grossen Schwerpunktgebiete im Agglomerationsraum sind eng mit den Verkehrsmassnahmen verknüpft. Auch ist das System des ÖV's über das gesamte Agglomerationsgebiet aus Sicht des Bundes mehrheitlich gut auf die Entwicklungsschwerpunkte abgestimmt. Zudem wird dem Agglomerationsprogramm Basel attestiert, dass es eine starke Wirkung auf das Gesamtverkehrssystem entfaltet. Hervorgehoben wird, dass eine flächendeckende Gesamtverkehrsstrategie mit klaren Zielen besteht.

Gemäss seiner Bewertung attestiert der Bund dem trinationalen Agglomerationsprogramm insgesamt eine hohe konzeptionelle Qualität. Die Wirksamkeit des Programms wird entsprechend positiv bewertet. Aus Sicht des Bundes gibt es allerdings bei einzelnen Wirksamkeitskriterien Verbesserungspotenzial – diese Einschätzung wird zu einem grossen Teil von der Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel geteilt. Die vom Bund im Prüfbericht genannten Optimierungsmöglichkeiten fanden so auch bereits Eingang in das Konzept zur Erarbeitung der 5. Generation, welches von der Politischen Steuerung des Vereins am 13. Dezember 2021 beschlossen wurde.

Die bundeseitig bestätigte Priorisierung zahlreicher Massnahmen im A-Horizont mit Baubeginn ab 2024, etwa der drei Tramprojekte «Tram Letten», «Tram Petersgraben» und «Tram 8 bis Läublinpark», unterstützen



den eingeschlagenen Weg der Agglomeration bei der ÖV-seitigen Strategie. Mit Investitionen zur Elektrifizierung diverser Buslinien in Basel-Stadt und Basel-Landschaft wird die Dekarbonisierung der Mobilität einen Schub erhalten, und mit dem Neu- und Ausbau der ÖV-Drehscheiben und Bushöfe zu Mobilitätsdrehscheiben in Basel, Bottmingen, Pratteln, Zwingen, Riehen und Schliengen wird die Vernetzung der Mobilitätsformen vorangetrieben. Auch mit den gezielten punktuellen strassenseitigen Weiterentwicklungen in Laufen, Arlesheim – Münchenstein, Aesch, Birsfelden und Saint-Louis wird das Verkehrssystem sinnvoll optimiert. Die Bereitschaft des Bundes zur Mitfinanzierung von zahlreichen Massnahmen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs wird der Umsetzung der Fuss- und Velostrategie einen deutlichen Schub geben. Vor allem von den diversen Velovorzugsrouten, u. a. für Pendler (auch mit E-Bikes) im Birstal, in Allschwil und im Wiesental, erhofft sich die trinationale Agglomeration Basel einen spürbaren Mehrwert.

Wir können jedoch nicht alle im Prüfbericht enthaltenen Einschätzungen des Bundes unterstützen. Wir achten es als problematisch, dass ausgerechnet für den prosperierenden Wirtschaftsraum «Bachgraben-Allschwil/Hégenheim» unsere umfassend ausgearbeiteten und untereinander koordinierten Lösungen nicht anerkannt werden. Der Siedlungsschwerpunkt Allschwil/Hégenheim hat sich in den letzten Jahren mit der Ansiedlung vieler Unternehmen, vor allem aus dem Bereich der Biologie-, Pharma- und Chemie-Branche ausserordentlich dynamisch entwickelt. Bereits heute sind dort rund 4'500 Arbeitsplätze angesiedelt. Auch in Zukunft soll die Ansiedlung weiterer Firmen aus der Life-Sciences-Branche erfolgen. Das Arbeitsplatzgebiet Bachgraben steht somit im Fokus der wirtschaftlichen Entwicklung der Gemeinde Allschwil, ist als Arbeitsplatzgebiet von kantonaler Bedeutung im kantonalen Richtplan vermerkt und ist eines der Schlüsselgebiete im Agglomerationsprogramm Basel. Insgesamt sollen in den Arealen im Bachgraben und im benachbarten Hégenheim weitere 4'000 – 7'500 Arbeitsplätze entstehen. Diese Entwicklung kommt nicht in ferner Zukunft, sondern ist bereits heute mit voller Intensität vor Ort zu besichtigen. Die Entwicklung findet jetzt statt und die Verkehrserschliessung hinkt schon heute hinterher.

Mit der wachsenden Anzahl Beschäftigter und Einwohner steigt jedoch auch die Verkehrsbelastung weiter an. Für den Erfolg des Siedlungsschwerpunkts Allschwil/Hégenheim, welcher durchaus auch von nationalem Interesse ist, müssen schnell Lösungen gefunden und v. a. umgesetzt werden. Aus Sicht der trinationalen Agglomeration Basel stehen die zeitnahe und koordinierte Realisierung sowohl des Tramprojekts Bachgraben (4Ö13) als auch des Zubringers Bachgrabens – Allschwil (4M1) inkl. Contournement Hésingue- Hégenheim (4M2) mit den dazugehörenden FLAMA u.a. auch auf französischer Seite (4M16, 4M17, 4M11.14) sowie der Velovorzugsroute Allschwil Bachgraben – Basel SBB (1. Etappe 4LV2) im Vordergrund. Mit diesem Massnahmenbündel wird die Erschliessung des Entwicklungsgebietes gewährleistet, Verlagerungspotenziale eröffnet und damit die Entlastung der Wohngebiete insbesondere in Allschwil, Hégenheim, Hésingue und West-Basel ermöglicht. Gemäss den Gesprächen zur Vernehmlassungsvorlage zeigen sich die Bundesbehörden bereit, im Hinblick auf die 5. Programmgeneration an den Lösungen der Erschliessung dieses zentralen Entwicklungsgebietes mitzuwirken und die Agglomeration Basel zu beraten. Wir begrüssen das sehr und laden die Bundesbehörden hiermit nochmals ausdrücklich ein, sich für diesen Raum zu engagieren und gemeinsam mit den Partnern der Agglomeration Basel den Prozess voranzubringen, damit spätestens mit der 5. Programmgeneration bauliche Massnahmen zur Verkehrserschliessung dieses Gebietes ab 2028 in die dringend notwendige Realisierung gehen können. Falls der Baustart einzelner Projekte bereits 2027 erfolgt, muss dies mittels Genehmigungen zu «vorzeitigen Baustarts» ermöglicht werden. Um unserer Absicht Nachdruck zu verleihen, wird die Agglomeration Basel das Gespräch mit der Departementsvorsteherin Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga suchen.

Ein wichtiger Pfeiler unserer agglomerationsweiten Strategie zur Umsetzung des Zukunftsbildes 2040 ist der Ausbau der Trinationalen S-Bahn Basel. Die Bundesbeschlüsse zum Bahnausbau schritt 2035 (FABI) haben die Zulaufstrecken bereits einen grossen Schritt nach vorne gebracht. Die Inwertsetzung der Siedlungsschwerpunktgebiete, die Schonung der wertvollen Landschaften und die Ermöglichung einer nachhaltigen und ressourcenschonenden Mobilität - und damit die Umsetzung des Zukunftsbildes - werden nur mit dem Herzstück für die trinationale S-Bahn Basel gelingen. In dieser Frage gibt es keinen «Plan B» für die trinationale Agglomeration Basel. Und dies ist nicht nur die Einschätzung der Standortkantone. Vielmehr kommt auch die strategische Planung für den Bahnknoten Basel «Fünfpunkteplan» zum gleichen Schluss (vgl. Schlussbericht



«Konfiguration Knoten Basel» vom 25. Mai 2022<sup>1</sup>). Der Bericht wurde vom Bundesamt für Verkehr (BAV), der SBB AG, dem Bundeseisenbahnvermögen (BEV), den Schweizerischen Rheinhäfen sowie den beiden Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft beschlossen. Darin wird beispielsweise festgehalten, dass «im Kernbereich die Linienführung mit Basel SBB Tiefbahnhof und unterirdischer Neubaustrecke über Basel Mitte nach St. Johann und Basel Bad Bf durch den Stossrichtungsentscheid der Bahnknotenpartner festgelegt ist» und dass «mit dem S-Bahn-Angebot auf der geplanten Neubaustrecke Herzstück einerseits das Tramnetz in der Kernstadt von Basel entlastet wird und andererseits Gebiete mit starker Nutzung und grossem Potenzial besser erschlossen werden können» (Seite 257). Auch wurde ausführlich und auf Grundlage von umfangreichen Untersuchungen belegt, dass mit der Tramnetzentwicklung allein nicht annähernd ein gleichwertiges ÖV-Angebot geschaffen werden kann (Seite 227).

Den zurückhaltenden Formulierungen im Prüfbericht zur Entwicklung der S-Bahn Basel kann daher nicht gefolgt werden. Die Zurückstufung diverser ÖV-Drehscheiben an geplanten S-Bahnhaltestellen steht im Widerspruch zu dieser gemeinsamen Planung. Ein Verzicht auf den Ausbau der S-Bahn Basel hätte eine Entwicklung mit weniger wirtschaftlicher Prosperität, begrenzten Möglichkeiten für eine umweltfreundliche Mobilität und erheblichem Mehrverkehr auf den Strassen, gravierenden Einschränkungen der Verkehre von nationaler Bedeutung (internationaler Personenfern- und Güterverkehr) und in letzter Konsequenz, eine verpasste Chance, einen wesentlichen Beitrag zu den Klimazielen der Schweiz beigetragen zu haben, zur Folge. Zudem ist die vom Bund gelobte Agglomerationsstrategie ohne S-Bahn-Ausbau schlicht nicht umsetzbar, was tiefgreifende Auswirkungen auf die grundlegende strategische Ausrichtung des Zukunftsbildes hätte. Wir bitten daher den Bund, die Erkenntnisse aus dem vom Bundesamt für Verkehr (BAV) geführten Prozess zum Knoten Basel in die Bewertung des Agglomerationsprogramms Basel der 4. Generation gebührend einfließen zu lassen. Der Ausbau der Trinationalen S-Bahn Basel mit Herzstück ist unbestritten und muss so rasch wie möglich umgesetzt werden. Die derzeit sich in der Vernehmlassung befindende «Perspektive BAHN 2050» des Bundesamts für Verkehr (BAV) zeigt den Weg zum Ausbau der S-Bahn-Angebote in den Agglomerationen v. a. auch grenzüberschreitend klar auf.

## 3 Beantwortung der Fragen

### 3.1 Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

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

Ja.

Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel begrüsst ausdrücklich den grossen Stellenwert des Instruments der Agglomerationsprogramme beim Bund und freut sich über die nun in der Vorlage zur 4. Generation gesamthaft vorgesehenen CHF 1,3 Mrd. Bundesbeiträge. Insbesondere wird begrüsst, dass der Bundesrat bei der Finanzierung der Massnahmen der 4. Generation des PAV auf die maximale Ausschöpfung des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) setzt (12%).

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

Ja.

Im Kapitel 1.3.2 des erläuternden Berichts weist der Bund auf das Verhältnis zwischen Raumkonzept Schweiz, Sachpläne des Bundes und STEP-Ausbauschritte hin. Das Programm Agglomerationsverkehr (PAV) ist mit den STEP-Programmen für die Nationalstrassen und die Eisenbahninfrastruktur abgestimmt. Während die beiden STEP-Programme eine längerfristige Perspektive mit umfangreichen Projekten enthalten, fokussiert das PAV

<sup>1</sup> [https://www.bav.admin.ch/dam/bav/de/dokumente/aktuell-startseite/berichte/schlussbericht-konfiguration-knoten-basel.pdf.download.pdf/220525%20Konfiguration%20Knoten%20Basel%20V1.0\\_def.pdf](https://www.bav.admin.ch/dam/bav/de/dokumente/aktuell-startseite/berichte/schlussbericht-konfiguration-knoten-basel.pdf.download.pdf/220525%20Konfiguration%20Knoten%20Basel%20V1.0_def.pdf)



auf einen kurz- bis mittelfristigen Realisierungshorizont. Während der Erarbeitung werden die gegenseitigen Abhängigkeiten berücksichtigt.

Den Trägerschaften der Agglomerationsprogramme werden jedoch bis dato keine fundierten und auf Bundesebene abgestützten Koordinationshinweise für die weitere Abstimmung der Agglomerationsprogramme mit den Bundesinstrumenten gegeben. Um eine ausreichende Koordination über alle Programme sicherzustellen, müssen zwingend auch die Trägerschaften der Agglomerationsprogramme in die gesamträumliche Abstimmung einbezogen werden.

#### Antrag:

- In die Koordination der Programme «STEP Schiene», «STEP Strasse» und «Agglomerationsverkehr» sind die Trägerschaften der Agglomerationsprogramme zwingend einzubeziehen. Die Trägerschaften sind mit den für eine ausreichende Abstimmung der Agglomerationsprogramme erforderlichen Koordinationshinweisen zu versorgen.
- Bereits beschlossene oder in den STEP-Planungen enthaltene Nationalstrassen- oder Eisenbahnprojekte können nicht ausschliesslich als einzige Voraussetzungen der aktuellen Bundesplanung gelten. Abgeschlossene und veröffentlichte Studien bzw. Berichte zu Langfristplanungen (z.B. «Konfiguration Knoten Basel») sind zur Koordination der verschiedenen Planungen mitzubersichtigen.

### 3.2 Programm Agglomerationsverkehr der vierten Generation

#### Haben Sie Bemerkungen zur dargelegten Ausgangslage?

Nein.

#### Sind Sie mit dem Vorgehen und den Ergebnissen der Prüfung der Agglomerationsprogramme des Programms Agglomerationsverkehr der vierten Generation einverstanden? Falls nein, wo sehen Sie Anpassungsbedarf?

Weitgehend ja, aber nicht vollständig einverstanden.

Im Kapitel 2.3.2.3 des erläuternden Berichts weist der Bund bei der Prüfung von Einzelmassnahmen auf die Abstimmung mit den nationalen, kantonalen und weiteren relevanten Planungen der Schweiz und des grenznahen Auslands hin. Dabei wird aus unserer Sicht zu stark auf bereits beschlossene oder in den STEP-Planungen enthaltene Nationalstrassen- oder Eisenbahnprojekte abgestützt. Langfristige Planungen ausserhalb dieser etablierten Instrumente finden zu wenig Berücksichtigung bei der Beurteilung des Handlungsbedarfs bzw. der Massnahme. Die geplante S-Bahn-Haltestelle Morgartenring wurde beispielsweise noch in keiner Bundesplanung beschlossen. Nichtsdestotrotz soll eine zeitnahe Realisierung im Zusammenhang mit dem 4-Meter-Korridor erfolgen. Die damit im Zusammenhang stehende ÖV-Drehscheibe weist gemäss Prüfbericht, in unserem Verständnis aufgrund der fehlenden Verankerung im STEP-Prozess, keinen Handlungsbedarf aus, obschon sie als eine der zeitnahen ÖV-Drehscheiben realisiert werden sollte.

#### Antrag:

- Die Abstimmung zwischen den Agglomerationsprogrammen, den nationalen STEP-Planungen und Grossprojekten ohne gesicherte Bundes-Finanzierung ist weiter zu intensivieren und zu verbessern.

Grundsätzlich ist die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel mit den Ergebnissen der Bundesprüfung der 4. Generation einverstanden. Im Hinblick auf Folgegenerationen sehen wir Anpassungsbedarf in drei Bereichen.

#### Zusammenfassung der Prüfergebnisse/Programmwirkung:

Im Kapitel 4.2 des erläuternden Berichts geht der Bund auf das Verfahren zur Ermittlung der Programmwirkung ein. Der Nutzen des Agglomerationsprogramms in Punkten wird dessen Kosten gegenübergestellt. Hin-



sichtlich der Wirkung wird die Verbesserung des Gesamtverkehrssystems, die Unterstützung einer Siedlungsentwicklung nach innen, die Verbesserung der Verkehrssicherheit und die Reduktion von Umweltauswirkungen sowie des Ressourcenverbrauchs beurteilt.

Die Gesamtwürdigung (knapp zwei Seiten im Prüfbericht) lässt keinen detaillierten Rückschluss auf den Zusammenhang zwischen der Programmbeurteilung und den einzelnen Wirkungskriterien zu. Vielmehr müssen die genannten Punkte mutmasslich den Kriterien zugeordnet werden, um allfällige Stärken und Schwächen eruieren zu können. Zu begrüssen ist, dass im Kapitel 7 der Prüfberichte gegenüber Vorgängergenerationen substanzielle Empfehlungen zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms genannt werden. Insgesamt fügen sich die aufgeführten Begründungen an den verschiedenen Stellen zu einem einheitlichen Prüfergebnis zusammen. Was wir gänzlich im Prüfbericht vermissen, ist die Beurteilung der Teilstrategien. Eine Rückmeldung zu diesen ist, wenn überhaupt, nur indirekt ableitbar. Für eine Fortsetzung der Teilstrategie (Überarbeitung nur im 8-Jahresrythmus) ist eine Einschätzung des Bundes jedoch unerlässlich.

#### Antrag:

- Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel beantragt für zukünftige Prüfberichte die Ergänzung eines Kapitels, evtl. analog AP3, zur «Beurteilung der Programmwirkung». Darin enthaltene Schwächen und Stärken zu den jeweiligen Wirkungspunkten helfen den Trägerschaften, ihre Agglomerationsprogramme zielgerichtet weiterzuentwickeln.
- Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel beantragt für zukünftige Prüfberichte, dass der Bund im Rahmen der Gesamtwürdigung auf die Teilstrategien eingeht, oder zumindest einzelne aus Sicht der Bundesbehörden lückenhafte Teilstrategien erwähnt.

#### **Langfristige Entwicklungen des ÖV-Systems:**

Der Prüfbericht geht in Kapitel 2.2 und Kapitel 7 auf die langfristige Entwicklung des ÖV-Systems ein und hält fest, dass sich das Agglomerationsprogramm Basel zu stark auf das noch nicht gesicherte «Herzstück» abstütze. Zudem gebe das Agglomerationsprogramm keine Aufschlüsse dazu, wie das ÖV-Angebot, insbesondere der Umgang mit den Durchmesserlinien, im Fall grösserer Verzögerungen des Herzstücks, langfristig aussehen soll. In Bezug auf das «Herzstück» soll für kommende Generationen zusätzlich vertieft aufgezeigt werden, wie die Agglomerationsmassnahmen mit noch nicht gesicherten, übergeordneten Massnahmen aufwärtskompatibel abgestimmt sind und gleichzeitig auch, dass das Agglomerationsprogramm mittel- bis langfristig ohne diese funktioniert.

An dieser Stelle möchten wir darauf hinweisen, dass die strategischen Planungen für den Bahnknoten Basel («Fünfpunkteplan») – durchgeführt unter der Federführung des Bundes – langfristig keine andere wirtschaftliche und genehmigungsfähige Möglichkeit zur Entwicklung des ÖV-Systems in Basel aufzeigen können als den Bau des «Herzstücks» (vgl. Schlussbericht «Konfiguration Knoten Basel, SBB, 25.05.2022»). Untermauert wird diese Erkenntnis mit einer von den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft in Auftrag gegebene Studie zum «Tramnetzdesign ohne Herzstück der trinationalen S-Bahn Basel» (EBP, 5. Oktober 2021). Auch ein konsequenter Ausbau des untergeordneten ÖV-Netzes vermag nicht die Nachfrageentwicklung mit Horizont 2050 abzufangen. Es ist deshalb nicht nachvollziehbar, dass der Prüfbericht, wie schon in AP3, das Agglomerationsprogramm auffordert, Gegenentwicklungen zu einem etablierten und mit dem Bund eng abgestimmten Prozess aufzuzeigen. Eine solche Forderung ist zudem auch gegenüber der Öffentlichkeit nicht erklärbar.

#### Antrag:

- Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel beantragt, auf die Forderung nach dem Nachweis eines Agglomerationsprogramms ohne Herzstück zu verzichten. Der Bund soll bei der Beurteilung der Gesamtstrategie und der Agglomassnahmen den Planungsstatus der übergeordneten Massnahmen - hier konkret die strategische Planung für den Bahnknoten Basel («Fünfpunkteplan») – besser berücksichtigen.
- Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel beantragt, die Formulierung im Prüfbericht («...Für kommende Generationen könnte vertieft aufgezeigt werden, wie die Agglomerationsmassnahmen mit noch nicht gesicherten, übergeordneten Massnahmen aufwärtskompatibel abgestimmt sind und gleichzeitig auch, dass das Agglomerationsprogramm mittel- bis langfristig ohne diese funktioniert...») zu streichen.



### **Velomassnahmen im Teilraum Frankreich:**

Im Kapitel 2.2 des Prüfberichts geht der Bund auf die Ableitung der Massnahmen zur Förderung des Veloverkehrs ein. Dabei geht er auf die bedeutende Rolle des Fuss- und Veloverkehrs (FVV) im Rahmen von Betriebs- und Gestaltungskonzepten (BGK) ein und unterstreicht, dass das Bündel der Massnahmen zu einem sicheren, dichten, zusammenhängenden und attraktiven Netz für den Veloverkehr beitragen wird.

Speziell im französischen Teil der Agglomeration wird bemängelt, dass keine Vorzugsroute enthalten ist und dass angesichts der wenigen Massnahmen nicht klar wird, wann das gesamte Zielnetz realisiert werden kann. Diese Aussagen lehnen wir dezidiert ab. Es wurden in keinem anderen Teilraum, so viele Massnahmen im Bereich FVV eingereicht wie im französischen. Mehr als ein Drittel dieser Massnahmen liegt auf französischem Territorium. Ausserdem ist ein erster Teil einer Vorzugsroute in Rahmen vom 4LV10.48 «liaison cyclable le long des voies SNCF entre rue de Seville et la gare» in Saint-Louis in AP4 vorgesehen. Saint-Louis Agglomération verfügt über einen Schéma de pistes cyclables bis 2032, welche das Zielnetz des AP4 abdecken soll. Eine Vorzugsroute in Saint-Louis ist im Zielnetz vorgesehen.

#### **Antrag:**

- Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel beantragt, die Formulierungen im Prüfbericht zu den Velomassnahmen im Teilraum Frankreich zu streichen.

### **Haben Sie Bemerkungen zu den Erläuterungen der Bestimmungen des Bundesbeschlusses?**

Nein.

### **Haben Sie Bemerkungen zu den dargelegten Auswirkungen?**

Ja.

Im Kapitel 4.2 des erläuternden Berichts weist der Bund auf die langfristig gesicherte Finanzierung und die neu in der Richtlinie Programm Agglomerationsverkehr (RPAV) eingeführten Prozesse hin. Beides soll, im Zusammenspiel mit der Mitfinanzierung von Massnahmen gewisser Massnahmenkategorien über pauschale Bundesbeiträge in Zukunft, zu einem geringeren Ressourcenaufwand der Trägerschaften führen. Vor allem letzterer Aussage ist mit Vorsicht zu begegnen.

Die Einführung der Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen hat, zumindest im trinationalen Kontext, aber gemäss Erläuterungen an den Austauschplattformen mit Agglomerationen und Bundesbehörden auch bei den rein schweizerischen Agglomerationsprogrammen, zu einem erheblichen initialen Mehraufwand geführt. Das Agglomerationsprogramm Basel sieht den Bund in der Pflicht, die Trägerschaften bei ihren Bemühungen zu unterstützen, die administrativen Hürden im Rahmen der Umsetzung der Agglomerationsprojekte möglichst gering zu halten, damit der Ressourcenaufwand wie gewünscht verringert werden kann.

#### **Antrag:**

- Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel beantragt, dass die zuständigen Bundesbehörden bzgl. dem weiteren Abbau der administrativen Hürden im Rahmen der Umsetzung der Agglomerationsprojekte mit den Trägerschaften umgehend nach praktikablen Lösungen suchen. Insbesondere ist dabei auf die Belange der grenzüberschreitenden Programme einzugehen.

### **Haben Sie Bemerkungen zu den dargelegten rechtlichen Aspekten?**

Nein.



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

Die Bemerkungen der Trägerschaft des trinationalen Agglomerationsprogramms Basel zu einzelnen Massnahmen werden in zwei Kategorien aufgeführt:

- Anträge zur Umpriorisierung von Massnahmen
- Weitere Anträge zum Prüfbericht Basel der 4. Generation

### Anträge zur Umpriorisierung von Massnahmen:

#### Raum Bachgraben-Allschwil/Hégenheim

Für den Raum Bachgraben-Allschwil müssen schnell umfassende Lösungen zur Verbesserung der Verkehrsanbindung gefunden und v. a. umgesetzt werden. Aus Sicht der trinationalen Agglomeration Basel sind die zeitnahe und koordinierte Realisierung sowohl des Tramprojekts Bachgraben (4Ö13) als auch des Zubringers Bachgrabens – Allschwil (4M1) inkl. Contournement Hésingue- Hégenheim (4M2) mit den dazugehörigen FLAMA u. a. auch auf französischer Seite (4M16, 4M17, 4M11.14) und der Velovorzugsroute Allschwil Bachgraben – Basel SBB (1. Etappe 4LV2) von zentraler Bedeutung. Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel ist bereit, die vom Bund vorgenommene Priorisierung im C-Horizont zu akzeptieren und verlässt sich im Gegenzug auf das bei den Verhandlungen versprochene Engagement der Bundesbehörden für den Raum Bachgraben-Allschwil/Hégenheim. Gemäss den Gesprächen zur Vernehmlassungsvorlage sind die Bundesbehörden bereit, im Hinblick auf die 5. Programmgeneration an den Lösungen zur Erschliessung dieses zentralen Entwicklungsgebietes mitzuwirken und die Agglomeration Basel bzw. die verantwortlichen Projektträger hierbei zu beraten, wie das Gesamtsystem weiterzuentwickeln ist bzw. welche Zusammenhänge noch besser aufzuzeigen sind. Wir laden die Bundesbehörden hiermit nochmals ausdrücklich ein, sich für diesen Raum zu engagieren und die Partner der Agglomeration Basel in den Planungen zu unterstützen und zu beraten. Die Mitarbeit der Bundesbehörden ist auch bei den noch zu klärenden Fragen bzgl. der Landesgrenze entscheidend. Ziel ist es, dass spätestens mit der 5. Programmgeneration die baulichen Schlüsselmassnahmen (4Ö13, 4M1, 4M2 mit 4M11.14, 4M16, 4M17) zur Verkehrserschliessung dieses Gebietes ab 2028 als beitragsberechtigt anerkannt werden können und die dringend notwendige Realisierung gestartet werden kann.

#### 4M1: BL: Zubringer Bachgraben – Allschwil (ZUBA)

ARE-Code:	2701.4.036
Kosten:	CHF 345.0 Mio.
Projektträger:	Kanton Basel-Landschaft
Priorisierung bei Eingabe am 11. Juni 2021:	A
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 21. Juni 2022:	C

#### Anträge:

- 1) Wir beantragen dem Bund, die Formulierungen im Prüfbericht gemäss den Forderungen aus dem Fachgespräch vom 09. August 2022 anzupassen.
- 2) Wir fordern gemäss den Verhandlungsergebnissen vom Bund, verlässliche Aussagen zu seinem Engagement für den Raum Bachgraben-Allschwil/Hégenheim im Prüfbericht aufzunehmen.

#### 4M2: SLA: Contournement Hésingue-Hégenheim

ARE-Code:	2701.4.037
Kosten:	CHF 18.7 Mio.
Projektträger:	Saint-Louis Agglomération (SLA)
Priorisierung bei Eingabe am 11. Juni 2021:	A
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 21. Juni 2022:	C

#### Anträge:

- 1) Wir beantragen dem Bund, die Formulierungen im Prüfbericht gemäss den Forderungen aus dem Fachgespräch vom 09. August 2022 anzupassen.
- 2) Wir fordern gemäss den Verhandlungsergebnissen vom Bund, verlässliche Aussagen zu seinem Engagement für den Raum Bachgraben-Allschwil/Hégenheim im Prüfbericht aufzunehmen.



#### 4Ö13: BL/BS : Tram Bachgraben

ARE-Code:	2701.4.025
Kosten:	CHF 120.0 Mio.
Projektträger:	Kanton Basel-Stadt
Priorisierung bei Eingabe am 11. Juni 2021:	B
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 21. Juni 2022:	C

##### Anträge:

- 1) Wir beantragen dem Bund, die Formulierungen im Prüfbericht gemäss den Forderungen aus dem Fachgespräch vom 09. August 2022 anzupassen.
- 2) Wir fordern gemäss den Verhandlungsergebnissen vom Bund, verlässliche Aussagen zu seinem Engagement für den Raum Bachgraben-Allschwil/Hégenheim im Prüfbericht aufzunehmen.

#### 4M11.14 : Hégenheim: mesures d'accompagnement du Contournement Hésingue-Hégenheim

#### 4M16 : Hésingue: mesures d'accompagnement du Contournement Hésingue-Hégenheim

#### 4M17 : Saint-Louis: mesures d'accompagnement du Contournement Hésingue-Hégenheim sur la commune de Saint-Louis- Bourgfelden

ARE-Code:	2701.4.060 / 2701.4.074 / 2701.4.075
Kosten:	CHF 1,25 Mio. / CHF 2,30 Mio. / CHF 1,76 Mio. /
Projektträger:	Hégenheim / Hésingue / Saint-Louis
Priorisierung bei Eingabe am 11. Juni 2021:	A / B
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 21. Juni 2022:	Nicht programmrelevante Massnahmen (NPR)

##### Anträge:

- 1) Wir beantragen dem Bund, die Formulierungen im Prüfbericht gemäss den Forderungen aus dem Fachgespräch vom 09. August 2022 anzupassen.
- 2) Wir fordern gemäss den Verhandlungsergebnissen vom Bund, verlässliche Aussagen zu seinem Engagement für den Raum Bachgraben-Allschwil/Hégenheim im Prüfbericht aufzunehmen.
- 3) Verschiebung von nicht programmrelevant (NPR) → C

#### 4LV10.20: Dornach: Langsamverkehrsunterführung Apfelsee

Im Rahmen der Konkretisierung des Projektes durch die SBB (Vorstudie abgeschlossen) sind für die Langsamverkehrsunterführung deutlich höhere Kosten veranschlagt worden als noch zum Zeitpunkt der Einreichung. Das Projekt wird von der SBB zusammen mit der Haltestelle Dornach Apfelsee projektiert und auch die Ausführung wird im selben Projekt mitgedacht und veranschlagt. Die zu tief veranschlagten Kosten in AP4 gefährden die Realisierungsmöglichkeit des Projektes, da die selbst zu tragenden Kosten für die Gemeinde Dornach zum heutigen Zeitpunkt weit mehr als 60% betragen.

ARE-Code:	2701.4.111
Kosten:	CHF 4.83 Mio.
Projektträger:	Dornach
Priorisierung bei Eingabe am 11. Juni 2021:	A-Pauschal Paket LV (AP)
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 21. Juni 2022:	A-Pauschal Paket LV (AP)

##### Anträge:

- 1) Erhöhung der Kosten auf Mio. 15.9 CHF
- 2) A LV-Pauschale → A Einzelprojekt



#### 4LV10.4: BL: Radweg Buus – Maisprach

Die verschiedenen Konflikte (Wildruhezzone, Wald, schutzwürdigen Hecken, Gewässerraum des Buuser Bachs und Amphibienwanderungen) bzw. Lösungsmöglichkeiten wurden bereits umfassend untersucht. Die Linienführung und das Projekt sind in enger Abstimmung mit den kantonalen Naturschutz-Fachstellen so angepasst, dass die Konflikte minimiert werden und das Projekt aus Sicht Naturschutzfachstellen bewilligungsfähig ist.

ARE-Code:	2701.4.092
Kosten:	CHF 1.5 Mio.
Projektträger:	Kanton Basel-Landschaft
Priorisierung bei Eingabe am 11. Juni 2021:	A
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 21. Juni 2022:	C
<b>Antrag:</b>	C → A

#### 4MD4: Rheinfelden (DE): B&R und P&R an der S-Bahn Haltestelle Warmbach

Entgegen der Begründung im Prüfbericht, erfolgt die Realisierung der Hochrheinelektrifizierung und der damit verbundenen S-Bahn-Haltestelle Warmbach gemäss DB Netz nicht erst im Jahr 2030, sondern bereits in 2025/26. Das bedeutet, dass eine Förderung ab 2030 keine Option ist. Der Handlungsbedarf wird parallel zur Realisierung der Haltestelle gegeben sein, da aus Synergiegründen die Anlagen für B&R und P&R gleichzeitig erstellt werden.

ARE-Code:	2701.4.020
Kosten:	CHF 0.85 Mio.
Projektträger:	Rheinfelden (DE)
Priorisierung bei Eingabe am 11. Juni 2021:	A
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 21. Juni 2022:	B
<b>Antrag:</b>	B → A

#### 4MD8: Rheinfelden (CH): Mobilitätsdrehscheibe Schiffacker

Der Schwerpunkt dieser Massnahme liegt, wie in der Eingabe beschrieben, bei der Entlastung von Rheinfelden vom motorisierten Zielverkehr. Dies soll durch Umsteigen an diesem sehr gut erschlossenen Ort vom MIV auf ÖV und Velo erreicht werden. Ein kleinerer Anteil wird auch auf den Bus zum Bahnhof umsteigen. Am Bahnhof gibt es kaum Parkplätze und keinen Platz für eine richtige Drehscheibe.

ARE-Code:	2701.4.024
Kosten:	CHF 5.00 Mio.
Projektträger:	Rheinfelden (CH)
Priorisierung bei Eingabe am 11. Juni 2021:	A
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 21. Juni 2022:	B
<b>Antrag:</b>	B → A

#### 4LV5: Rheinfelden (D): Radweg Kraftwerk Rhyburg – Beuggen

Aufgrund der Planungsarbeiten für 4MD4 (P&R-B&R HAST Warmbach) und 4M11.6 (Aufwertung Rheinbrückstrasse) sind umfassende personelle und finanzielle Ressourcen der Kommune gebunden. Zudem bestehen immer noch personelle und finanzielle Engpässe aufgrund Covid19. Der voraussichtliche Baustart wurde aufgrund angepasster Planungen auf das Jahr 2028 verschoben.

ARE-Code:	2701.4.080
Kosten:	CHF 9.0 Mio.
Projektträger:	Rheinfelden (DE)
Priorisierung bei Eingabe am 11. Juni 2021:	A
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 21. Juni 2022:	A
<b>Antrag:</b>	A → B



#### 4LV10.52: Ferrette: Création d'une liaison cyclable vers Bâle entre Ferrette et la piste cyclable à Bouxwiller

Verzögerung aufgrund übergeordneter Planungen. Die Collectivité européenne d'Alsace (CeA) realisiert die Fortführung dieses Radwegs und hat ihr Teilprojekt auf nach 2028 verschoben. Die Gemeinde Ferrette hat die eigenen Planungen diesem neuen Baustart angepasst.

ARE-Code:	2701.4.146
Kosten:	CHF 0.1 Mio.
Projektträger:	Ferrette
Priorisierung bei Eingabe am 11. Juni 2021:	A
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 21. Juni 2022:	A
<b>Antrag:</b>	A → C

#### 4LV10.19: Münchenstein: Neue Fussgängerbrücke mit Lift «Van Baerle-Neue Talstrasse»

Aufgrund der negativen Volksabstimmung vom 13.6.2021 kann diese Massnahme nicht wie geplant realisiert werden. Der Handlungsbedarf in diesem Entwicklungsgebiet zur Überquerung der Bahnlinien für Fussgänger besteht weiterhin. In den nächsten Jahren soll eine neue Massnahme aufgegleist werden, welche den Bedürfnissen entspricht.

ARE-Code:	2701.4.110
Kosten:	CHF 3.26 Mio.
Projektträger:	Münchenstein
Priorisierung bei Eingabe am 11. Juni 2021:	A
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 21. Juni 2022:	NPR
<b>Antrag:</b>	NPR → C

### Weitere Anträge zum Prüfbericht Basel der 4. Generation

#### Formulierungen zur Trinationalen S-Bahn Basel bzw. Herzstück

Die Erkenntnisse aus der strategischen Planung für den Bahnknoten Basel («Fünfpunkteplan»; Im Auftrag des BAV's durch die SBB erstellt) sind im Prüfbericht zu berücksichtigen. Konkret betrifft dies alle ÜM-Projekte, die im Zusammenhang mit dem Vollausbau der trinationalen S-Bahn Basel stehen (Herzstück, Haltestellen Mitte und Klybeck, Vollausbau EAP sowie Fricktal). Hier muss klar zum Ausdruck kommen, dass gemäss strategischer Planung kein Weg am Herzstück vorbeiführt und nur die Frage der Realisierungsabfolge und damit des Zeithorizontes offen ist. Der Schlussbericht der strategischen Planung nennt einen frühestmöglichen Termin für die Inbetriebnahme im Zeitraum 2046-2048 (S. 264).

Folgende, nicht auf die strategische Planung abgestimmten Äusserungen sind im Prüfbericht beispielsweise enthalten:

- Seite 5 Prüfbericht: «Mit Blick auf die langfristige Entwicklung des ÖV-Systems stützt sich das Agglomerationsprogramm zu stark auf das noch nicht gesicherte Herzstück ab. Dabei bleibt offen, wie das ÖV-Angebot, insbesondere der Umgang mit den Durchmesserlinien, im Fall grösserer Verzögerungen des Herzstücks, langfristig aussehen soll».
- Seite 30 Prüfbericht: «Für kommende Generationen könnte vertieft aufgezeigt werden, wie die Agglomerationsmassnahmen mit noch nicht gesicherten, übergeordneten Massnahmen aufwärtskompatibel abgestimmt sind und gleichzeitig auch, dass das Agglomerationsprogramm mittel- bis langfristig ohne diese funktioniert».

Betroffene Projekte:	4Ü-Ö23: Herzstück Basel 4Ü-Ö24: S-Bahn Haltestelle Basel Mitte 4Ü-Ö25: S-Bahn Haltestelle Basel Klybeck 4Ü-Ö27: Vierspurausbau Basel St. Johann - St-Louis sowie Ausbau und Erweiterung HAST EAP 4Ü-Ö28: 3. Gleis Pratteln - Rheinfelden
----------------------	--

**Antrag:** Die Ausführungen im Prüfbericht zur trinationalen S-Bahn Basel im längerfristigen Horizont sind auf den Schlussbericht der strategischen Planung Knoten Basel («Fünfpunkteplan») abzustimmen.



**Handlungsbedarf bei allen ÖV-Drehscheiben anerkennen und einzelne Umpriorisierungen von C in B**

Handlungsbedarf bei folgenden Projekten nicht anerkannt:

- 4MD6: BS: ÖV-Drehscheibe an der S-Bahn Haltestelle Solitude (Kurzfristige Massnahme)
- 4MD9: SO: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Dornach Apfelsee
- 4MD11: AG: ÖV-Drehscheibe Bahnhof Kaiseraugst
- 4MD13: BS: ÖV-Drehscheibe an S-Bahn Haltestelle Morgartenring

Folgende Projekte werden den Baustart deutlich vor 2032 haben:

- 4MD6: BS: ÖV-Drehscheibe an der S-Bahn Haltestelle Solitude (Kurzfristige Massnahme)
- 4MD11: AG: ÖV-Drehscheibe Bahnhof Kaiseraugst
- 4MD13: BS: ÖV-Drehscheibe an S-Bahn Haltestelle Morgartenring

<b>Betroffene Projekte:</b>	4MD6: BS: ÖV-Drehscheibe an der S-Bahn Haltestelle Solitude 4MD9: SO: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Dornach Apfelsee 4MD11: AG: ÖV-Drehscheibe Bahnhof Kaiseraugst 4MD13: BS: ÖV-Drehscheibe an S-Bahn Haltestelle Morgartenring
<b>Antrag:</b>	Handlungsbedarf bei folgenden Projekten anerkennen: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 4MD6: BS: ÖV-Drehscheibe an der S-Bahn Haltestelle Solitude (Kurzfristige Massnahme)</li> <li>▪ 4MD9: SO: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Dornach Apfelsee</li> <li>▪ 4MD11: AG: ÖV-Drehscheibe Bahnhof Kaiseraugst</li> <li>▪ 4MD13: BS: ÖV-Drehscheibe an S-Bahn Haltestelle Morgartenring</li> </ul> Folgende Projekte werden den Baustart deutlich vor 2032 haben, wir beantragen deshalb eine Aufstufung von C → B: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 4MD6: BS: ÖV-Drehscheibe an der S-Bahn Haltestelle Solitude (Kurzfristige Massnahme)</li> <li>▪ 4MD11: AG: ÖV-Drehscheibe Bahnhof Kaiseraugst</li> <li>▪ 4MD13: BS: ÖV-Drehscheibe an S-Bahn Haltestelle Morgartenring</li> </ul>

**3.3 Weitere Bemerkungen**

**Haben Sie weitere Bemerkungen Sie zur Vernehmlassungsvorlage?**

Keine.



## 4 Schlusswort

Die Agglomeration Basel wird die Anstrengungen, die im Rahmen der 1., 2., 3. und 4. Generation des Agglomerationsprogramms Basel geleistet wurden, weiterführen. Das gute Einvernehmen mit dem Bund möchten wir ebenso weiter pflegen wie auch die Zusammenarbeit mit der restlichen Schweiz und den ausländischen Partnern.

Wir danken Ihnen im Voraus für die Berücksichtigung unserer Anliegen und grüssen Sie freundlich.

**Isaac Reber**

Präsident Verein Agglo Basel  
Regierungsrat Kanton Basel-Landschaft

**Esther Keller**

Vize-Präsidentin Agglo Basel  
Regierungsrätin Kanton Basel-Stadt

**Marion Dammann**

Landrätin des Landkreises Lörrach

**Jean-Marc Deichtmann**

Präsident Saint-Louis Agglomération (SLA)

**Stephan Attiger**

Regierungsrat Kanton Aargau

**Sandra Kolly**

Regierungsrätin Kanton Solothurn

Kopie:

- Schweizerische Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK)
- Schweizer Städteverband
- Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (Mitglied Agglo Basel)
- Région Grand Est (Mitglied Agglo Basel)
- Kanton Jura (Mitglied Agglo Basel)
- Regierungspräsidium Freiburg im Breisgau (Mitglied FG Strasse von Agglo Basel)
- Collectivité européenne d'Alsace (CeA), (Mitglied FG Strasse von Agglo Basel)



Rathaus, Marktplatz 9  
CH-4001 Basel

Tel: +41 61 267 85 62  
Fax: +41 61 267 85 72  
E-Mail: staatskanzlei@bs.ch  
www.regierungsrat.bs.ch

Eidgenössisches Departement für Umwelt,  
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga

Bundeshaus Nord  
CH-3003 Bern

### **Regierungsratsbeschluss vom 30.08.2022**

### **Vernehmlassung zum Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr: Stellungnahme des Kantons Basel-Stadt**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin, sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 10. Juni 2022 haben Sie uns die Vernehmlassungsunterlagen zum Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr zukommen lassen. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und nehmen diese Möglichkeit gerne wahr.

Wir schätzen es sehr, dass der Bund dem Agglomerationsprogramm Basel eine sehr hohe Wirksamkeit attestiert hat. Er würdigt damit die im Rahmen der 4. Generation erzielten Fortschritte unseres trinational abgestimmten Programms und unser unermüdliches Engagement für die Umsetzung der Massnahmen aus den Vorgängergenerationen.

Das beiliegende Dokument stellt die gemeinsame Stellungnahme der Agglomeration Basel dar, wie Sie von der trinationalen politischen Steuerung des Agglomerationsprogramms am 26. August 2022 einstimmig beschlossen wurde. Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt unterstützt diese Stellungnahme vollumfänglich.

Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt will insbesondere die Wichtigkeit der in dieser gemeinsamen Stellungnahme aufgeführten Forderungen in Zusammenhang mit dem Ausbau des Bahnknotens Basel betonen. Der Stossrichtungsentscheid aus der strategischen Planung für den Bahnknoten Basel ist von den Bahnknoten-Partnern, unter Federführung des Bundesamts für Verkehr BAV, einstimmig beschlossen worden. Er sieht mit dem «Herzstück» die unterirdische Verbindung der beiden Bahnhöfe Basel SBB und Basel Bad Bf. vor. Ein Verzicht auf den Ausbau der S-Bahn Basel würde die Möglichkeiten für eine umweltfreundliche Mobilität stark reduzieren und hätte gravierenden Einschränkungen der Verkehre von nationaler Bedeutung zur Folge. Die Ausführungen im Prüfbericht zum Agglomerationsprogramm Basel zur trinationalen S-Bahn Basel im längerfristigen Horizont sind deshalb auf den Schlussbericht der strategischen Planung für den Bahnknoten Basel («Fünfpunkteplan») abzustimmen. Damit einhergehend ist auch der Handlungsbedarf bei allen Mobilitätsdreh scheiben in Basel inklusive der Umpriorisierung der vor 2032 zu realisierenden Dreh scheiben an den S-Bahnhaltestellen Morgartenring und Solitude anzuerkennen. Es ist unumgänglich, dass der Bund Projekte wie beantragt mitfinanziert, die für eine

Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

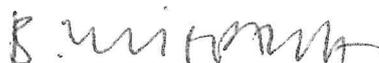
adäquate Erschliessung und Entwicklung der Agglomeration, für die innere Verdichtung, für die Stärkung des öffentlichen Verkehrs und für die optimale Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung von herausragender Bedeutung sind.

Wir danken Ihnen im Voraus für die angemessene Berücksichtigung unserer Forderungen.

Freundliche Grüsse  
Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Beat Jans  
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatschreiberin

**Beilage**

Stellungnahme der trinationalen Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel zur Vernehmlassungsvorlage des Bundesrats

**Kopie an**

Bundesamt für Raumentwicklung ARE (per Mail an [info@are.admin.ch](mailto:info@are.admin.ch))  
Geschäftsstelle Agglo Basel (per Mail an [info@agglobasel.org](mailto:info@agglobasel.org))



Stellungnahme der trinationalen Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel zur Vernehmlassungsvorlage des Bundesbeschlusses über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr (4. Generation)

Beschlossen von der Politischen Steuerung des Agglomerationsprogramms Basel am 26. August 2022



---

## Inhalt

Management Summary .....	3
1 Einleitung .....	5
2 Gesamtwürdigung der Vorlage .....	5
3 Beantwortung der Fragen .....	7
3.1 Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage.....	7
3.2 Programm Agglomerationsverkehr der vierten Generation .....	8
3.3 Weitere Bemerkungen .....	15
4 Schlusswort .....	16



## Management Summary

Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel bedankt sich für die Möglichkeit, zur Vernehmlassungsvorlage des Bundesbeschlusses über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr (4. Generation) inkl. des Prüfberichtes Basel der 4. Generation Stellung nehmen zu dürfen.

Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel ist mit dem vorliegenden Bericht des Bundesrats für die Vernehmlassung und der Grundlage hierfür, dem Prüfbericht des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE), grundsätzlich einverstanden und begrüsst insbesondere, dass der Bundesrat bei der Finanzierung der Massnahmen der 4. Generation des PAV auf die maximale Bundesbeteiligung setzt. Wir schätzen es sehr, dass der Bund dem Agglomerationsprogramm Basel der 4. Generation mit neun Wirkungspunkten eine sehr hohe Wirksamkeit attestiert hat. Die erzielten Fortschritte unseres trinational abgestimmten Programms und unser Engagement für die Umsetzung der Massnahmen aus den Vorgängergenerationen wurden damit gewürdigt. Wir bedanken uns im Namen der gesamten trinationalen Agglomeration Basel für den Beitragssatz von 40% und den vorgesehenen Bundesbeitrag für das Agglomerationsprogramm Basel.

Allerdings erachten wir es als problematisch, dass ausgerechnet für den prosperierenden Wirtschaftsraum «Bachgraben-Allschwil-Hégenheim» unsere in eine gesamtverkehrliche Betrachtung eingebetteten Verkehrsmassnahmen nicht im vorgesehenen Zeithorizont anerkannt werden. Wir müssen schnell umfassende Lösungen zur Verbesserung der Verkehrsanbindung finden und v.a. umsetzen. Für die Anbindung dieses dynamischen Gebiets ist die zeitnahe und koordinierte Realisierung sowohl des Tramprojekts Bachgraben (4Ö13), als auch des Zubringers Bachgrabens – Allschwil (4M1) inkl. Contournement Hésingue- Hégenheim (4M2) sowie der dazugehörige FLAMA u.a. auch auf französischer Seite (4M16, 4M17, 4M11.14) und der Velovorzugsroute Allschwil Bachgraben – Basel SBB (1. Etappe 4LV2) von zentraler Bedeutung.

In den Gesprächen zur Vernehmlassungsvorlage haben sich die Bundesbehörden bereit erklärt, im Hinblick auf die 5. Programmgeneration an den Lösungen der Erschliessung dieses zentralen Entwicklungsgebietes mitzuwirken und die Agglomeration Basel zu beraten. Wir laden die Bundesbehörden hiermit nochmals ausdrücklich ein, sich für diesen Raum zu engagieren und gemeinsam mit den Partnern der Agglomeration Basel die Planungen voranzubringen, damit spätestens mit der 5. Programmgeneration bauliche Massnahmen zur Verkehrserschliessung dieses Gebietes ab 2028 in die dringend notwendige Realisierung gehen können. Falls der Baustart einzelner Projekte bereits 2027 erfolgt, muss dies mittels Genehmigungen zu «vorzeitigen Baustarts» ermöglicht werden. Um unserer Absicht Nachdruck zu verleihen, wird die Agglomeration Basel das Gespräch mit der Departementsvorsteherin, Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga suchen.

Um die Koordination der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in der Agglomeration Basel sicherzustellen, beantragt die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel im Rahmen der Vernehmlassung Änderungen bei nachfolgenden Projekten:

Nr.	Projekt / Thema	Forderung / Antrag
4Ö13 4M1 4M2	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ BL/BS: Tram Bachgraben</li> <li>▪ BL: Zubringer Bachgraben – Allschwil (ZUBA)</li> <li>▪ SLA: Contournement Hésingue-Hégenheim</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Formulierungen im Prüfbericht gemäss den Forderungen aus dem Fachgespräch vom 09. August 2022 anpassen</li> <li>2) Verlässliche Aussagen des Bundes zu seinem Engagement für den Raum Bachgraben-Allschwil/Hégenheim im Prüfbericht aufnehmen</li> </ol>
4M11.14 4M16 4M17	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Hégenheim: mesures d'accompagnement du contournement Hésingue-Hégenheim</li> <li>▪ Hésingue: mesures d'accompagnement du contournement Hésingue-Hégenheim</li> <li>▪ Saint-Louis: mesures d'accompagnement du contournement Hésingue-Hégenheim sur la commune de Saint-Louis- Bourgfelden</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Formulierungen im Prüfbericht gemäss den Forderungen aus dem Fachgespräch vom 09. August 2022 anpassen</li> <li>2) Verlässliche Aussagen des Bundes zu seinem Engagement für den Raum Bachgraben-Allschwil/Hégenheim im Prüfbericht aufnehmen</li> <li>3) nicht programmrelevant (NPR) → C</li> </ol>
4LV10.20	Dornach: Langsamverkehrsunterführung Apfelsee	1) A LV-Pauschale → A Einzelprojekt



		2) Erhöhung Kosten auf Stand der abgeschlossenen Vorstudie
4LV10.4	BL: Radweg Buus – Maisprach	C → A
4MD4	Rheinfelden (DE): B&R und P&R an der S-Bahn Haltestelle Warmbach	B → A
4MD8	Rheinfelden (CH): Mobilitätsdrehscheibe Schiffacker	B → A
4LV5	Rheinfelden (D): Radweg Kraftwerk Rhyburg – Beuggen	A → B
4LV10.52	Ferrette: Création d’une liaison cyclable vers Bâle entre Ferrette et la piste cyclable à Bouxwiller	A → C
4LV10.19	Münchenstein: Neue Fussgängerbrücke mit Lift «Van Baerle-Neue Talstrasse»	nicht programmrelevant (NPR) → C
Formulierungen zur Trinationalen S-Bahn Basel bzw. Herzstück		Die Ausführungen im Prüfbericht zur trinationalen S-Bahn Basel im längerfristigen Horizont sind auf den Schlussbericht der strategischen Planung Knoten Basel («Fünfpunkteplan») abzustimmen.
Umgang mit allen ÖV-Drehscheiben		<p>1) Bei <u>allen</u> Projekten Handlungsbedarf anerkennen.</p> <p>2) Umpriorisieren von C → B:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 4MD6: BS: ÖV-Drehscheibe an der S-Bahn Haltestelle Solitude (Kurzfristige Massnahme)</li> <li>▪ 4MD11: AG: ÖV-Drehscheibe Bahnhof Kaiseraugst</li> <li>▪ 4MD13: BS: ÖV-Drehscheibe an S-Bahn Haltestelle Morgartenring</li> </ul>



# 1 Einleitung

Die vorliegende Stellungnahme wurde von den Gremien des Vereins Agglo Basel beschlossen (PST AP vom 26. August 2022). Aufgrund des sehr engen Zeitrahmens über die Pfingstferien (DE) und Sommerferien (CH, FR und DE) wurde sie von der Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel auf Basis der Vorgaben der Gremien des Vereins Agglo Basel erarbeitet und trinational abgestimmt sowie in diversen politischen Gremien der Mitglieder beschlossen.

Die unter dem Dach von Agglo Basel vereinten Mitglieder erachten das Agglomerationsprogramm als wertvolles Instrument zur grenzüberschreitenden Steuerung einer abgestimmten Siedlungs-, Verkehrs- und Landschaftsentwicklung. Das Programm ist hierfür eine wertvolle Triebfeder und löst eine grosse Dynamik aus. Nach über zehn Jahren intensiven Arbeitens hat sich die grenzüberschreitende Zusammenarbeitskultur grundlegend verstärkt. Abstimmung von Siedlungs-, Verkehrs- und Landschaftsentwicklung wird heute in unserer Agglomeration grossgeschrieben und gelebt. In den Gremien des Agglomerationsprogramms Basel besteht die tiefe Überzeugung, dass mit wissenschaftlich fundierten Analysen, gemeinsamen zukunftsorientierten Strategien und entschlossenem Umsetzen die räumliche Entwicklung grenzüberschreitend vorangebracht werden kann.

Im Folgenden gehen wir vertieft auf die Vorlage ein und legen unsere detaillierte Einschätzung dar. Die Stellungnahme orientiert sich ab Kapitel 3 am Fragebogen zur Vernehmlassung.

## 2 Gesamtwürdigung der Vorlage

Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel begrüsst die vorliegende Botschaft des Bundesrats für die Vernehmlassung und den Prüfbericht des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE) grundsätzlich und freut sich, dass die im Rahmen der 4. Programmgeneration erzielten Fortschritte vom Bund gewürdigt wurden. Im Prüfbericht wurde die komplexe Ausgangslage der trinationalen Agglomeration ausdrücklich hervorgehoben. Mit neun Wirkungspunkten wird dem Agglomerationsprogramm Basel der 4. Generation eine sehr hohe Wirksamkeit attestiert. Aufgrund des Umsetzungsstandes der Vorgängergenerationen wurde von einem Umsetzungsabzug abgesehen, womit unser Programm einen Beitragssatz von 40% erreicht.

Der Bund anerkennt, dass das Agglomerationsprogramm Basel 4. Generation auf den früheren Generationen aufbaut und diese kohärent weiterentwickelt. Speziell gewürdigt werden die vertiefte Zusammenarbeit auf der Ebene der neun Korridore, die gezielt eine Abstimmung von Siedlung und Verkehr verfolgen und damit wesentlich zur hohen konzeptionellen Qualität des Agglomerationsprogramms Basel beitragen. Zudem zeichnet sich das Agglomerationsprogramm durch seinen guten und leicht verständlichen Aufbau sowie die durchdachte Strukturierung aus. Der rote Faden ist vorhanden.

Gemäss Bundesprüfung gelingt die Abstimmung von Siedlung und Verkehr zu weiten Teilen gut. Gerade die grossen Schwerpunktgebiete im Agglomerationsraum sind eng mit den Verkehrsmassnahmen verknüpft. Auch ist das System des ÖV's über das gesamte Agglomerationsgebiet aus Sicht des Bundes mehrheitlich gut auf die Entwicklungsschwerpunkte abgestimmt. Zudem wird dem Agglomerationsprogramm Basel attestiert, dass es eine starke Wirkung auf das Gesamtverkehrssystem entfaltet. Hervorgehoben wird, dass eine flächendeckende Gesamtverkehrsstrategie mit klaren Zielen besteht.

Gemäss seiner Bewertung attestiert der Bund dem trinationalen Agglomerationsprogramm insgesamt eine hohe konzeptionelle Qualität. Die Wirksamkeit des Programms wird entsprechend positiv bewertet. Aus Sicht des Bundes gibt es allerdings bei einzelnen Wirksamkeitskriterien Verbesserungspotenzial – diese Einschätzung wird zu einem grossen Teil von der Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel geteilt. Die vom Bund im Prüfbericht genannten Optimierungsmöglichkeiten fanden so auch bereits Eingang in das Konzept zur Erarbeitung der 5. Generation, welches von der Politischen Steuerung des Vereins am 13. Dezember 2021 beschlossen wurde.

Die bundeseitig bestätigte Priorisierung zahlreicher Massnahmen im A-Horizont mit Baubeginn ab 2024, etwa der drei Tramprojekte «Tram Letten», «Tram Petersgraben» und «Tram 8 bis Läublinpark», unterstützen



den eingeschlagenen Weg der Agglomeration bei der ÖV-seitigen Strategie. Mit Investitionen zur Elektrifizierung diverser Buslinien in Basel-Stadt und Basel-Landschaft wird die Dekarbonisierung der Mobilität einen Schub erhalten, und mit dem Neu- und Ausbau der ÖV-Drehscheiben und Bushöfe zu Mobilitätsdrehscheiben in Basel, Bottmingen, Pratteln, Zwingen, Riehen und Schliengen wird die Vernetzung der Mobilitätsformen vorangetrieben. Auch mit den gezielten punktuellen strassenseitigen Weiterentwicklungen in Laufen, Arlesheim – Münchenstein, Aesch, Birsfelden und Saint-Louis wird das Verkehrssystem sinnvoll optimiert. Die Bereitschaft des Bundes zur Mitfinanzierung von zahlreichen Massnahmen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs wird der Umsetzung der Fuss- und Velostrategie einen deutlichen Schub geben. Vor allem von den diversen Velovorzugsrouten, u. a. für Pendler (auch mit E-Bikes) im Birstal, in Allschwil und im Wiesental, erhofft sich die trinationale Agglomeration Basel einen spürbaren Mehrwert.

Wir können jedoch nicht alle im Prüfbericht enthaltenen Einschätzungen des Bundes unterstützen. Wir achten es als problematisch, dass ausgerechnet für den prosperierenden Wirtschaftsraum «Bachgraben-Allschwil/Hégenheim» unsere umfassend ausgearbeiteten und untereinander koordinierten Lösungen nicht anerkannt werden. Der Siedlungsschwerpunkt Allschwil/Hégenheim hat sich in den letzten Jahren mit der Ansiedlung vieler Unternehmen, vor allem aus dem Bereich der Biologie-, Pharma- und Chemie-Branche ausserordentlich dynamisch entwickelt. Bereits heute sind dort rund 4'500 Arbeitsplätze angesiedelt. Auch in Zukunft soll die Ansiedlung weiterer Firmen aus der Life-Sciences-Branche erfolgen. Das Arbeitsplatzgebiet Bachgraben steht somit im Fokus der wirtschaftlichen Entwicklung der Gemeinde Allschwil, ist als Arbeitsplatzgebiet von kantonaler Bedeutung im kantonalen Richtplan vermerkt und ist eines der Schlüsselgebiete im Agglomerationsprogramm Basel. Insgesamt sollen in den Arealen im Bachgraben und im benachbarten Hégenheim weitere 4'000 – 7'500 Arbeitsplätze entstehen. Diese Entwicklung kommt nicht in ferner Zukunft, sondern ist bereits heute mit voller Intensität vor Ort zu besichtigen. Die Entwicklung findet jetzt statt und die Verkehrserschliessung hinkt schon heute hinterher.

Mit der wachsenden Anzahl Beschäftigter und Einwohner steigt jedoch auch die Verkehrsbelastung weiter an. Für den Erfolg des Siedlungsschwerpunkts Allschwil/Hégenheim, welcher durchaus auch von nationalem Interesse ist, müssen schnell Lösungen gefunden und v. a. umgesetzt werden. Aus Sicht der trinationalen Agglomeration Basel stehen die zeitnahe und koordinierte Realisierung sowohl des Tramprojekts Bachgraben (4Ö13) als auch des Zubringers Bachgrabens – Allschwil (4M1) inkl. Contournement Hésingue- Hégenheim (4M2) mit den dazugehörigen FLAMA u.a. auch auf französischer Seite (4M16, 4M17, 4M11.14) sowie der Velovorzugsroute Allschwil Bachgraben – Basel SBB (1. Etappe 4LV2) im Vordergrund. Mit diesem Massnahmenbündel wird die Erschliessung des Entwicklungsgebietes gewährleistet, Verlagerungspotenziale eröffnet und damit die Entlastung der Wohngebiete insbesondere in Allschwil, Hégenheim, Hésingue und West-Basel ermöglicht. Gemäss den Gesprächen zur Vernehmlassungsvorlage zeigen sich die Bundesbehörden bereit, im Hinblick auf die 5. Programmgeneration an den Lösungen der Erschliessung dieses zentralen Entwicklungsgebietes mitzuwirken und die Agglomeration Basel zu beraten. Wir begrüssen das sehr und laden die Bundesbehörden hiermit nochmals ausdrücklich ein, sich für diesen Raum zu engagieren und gemeinsam mit den Partnern der Agglomeration Basel den Prozess voranzubringen, damit spätestens mit der 5. Programmgeneration bauliche Massnahmen zur Verkehrserschliessung dieses Gebietes ab 2028 in die dringend notwendige Realisierung gehen können. Falls der Baustart einzelner Projekte bereits 2027 erfolgt, muss dies mittels Genehmigungen zu «vorzeitigen Baustarts» ermöglicht werden. Um unserer Absicht Nachdruck zu verleihen, wird die Agglomeration Basel das Gespräch mit der Departementsvorsteherin Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga suchen.

Ein wichtiger Pfeiler unserer agglomerationsweiten Strategie zur Umsetzung des Zukunftsbildes 2040 ist der Ausbau der Trinationalen S-Bahn Basel. Die Bundesbeschlüsse zum Bahnausbau schritt 2035 (FABI) haben die Zulaufstrecken bereits einen grossen Schritt nach vorne gebracht. Die Inwertsetzung der Siedlungsschwerpunktgebiete, die Schonung der wertvollen Landschaften und die Ermöglichung einer nachhaltigen und ressourcenschonenden Mobilität - und damit die Umsetzung des Zukunftsbildes - werden nur mit dem Herzstück für die trinationale S-Bahn Basel gelingen. In dieser Frage gibt es keinen «Plan B» für die trinationale Agglomeration Basel. Und dies ist nicht nur die Einschätzung der Standortkantone. Vielmehr kommt auch die strategische Planung für den Bahnknoten Basel «Fünfpunkteplan» zum gleichen Schluss (vgl. Schlussbericht



«Konfiguration Knoten Basel» vom 25. Mai 2022<sup>1</sup>). Der Bericht wurde vom Bundesamt für Verkehr (BAV), der SBB AG, dem Bundeseisenbahnvermögen (BEV), den Schweizerischen Rheinhäfen sowie den beiden Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft beschlossen. Darin wird beispielsweise festgehalten, dass «im Kernbereich die Linienführung mit Basel SBB Tiefbahnhof und unterirdischer Neubaustrecke über Basel Mitte nach St. Johann und Basel Bad Bf durch den Stossrichtungsentscheid der Bahnknotenpartner festgelegt ist» und dass «mit dem S-Bahn-Angebot auf der geplanten Neubaustrecke Herzstück einerseits das Tramnetz in der Kernstadt von Basel entlastet wird und andererseits Gebiete mit starker Nutzung und grossem Potenzial besser erschlossen werden können» (Seite 257). Auch wurde ausführlich und auf Grundlage von umfangreichen Untersuchungen belegt, dass mit der Tramnetzentwicklung allein nicht annähernd ein gleichwertiges ÖV-Angebot geschaffen werden kann (Seite 227).

Den zurückhaltenden Formulierungen im Prüfbericht zur Entwicklung der S-Bahn Basel kann daher nicht gefolgt werden. Die Zurückstufung diverser ÖV-Drehscheiben an geplanten S-Bahnhaltestellen steht im Widerspruch zu dieser gemeinsamen Planung. Ein Verzicht auf den Ausbau der S-Bahn Basel hätte eine Entwicklung mit weniger wirtschaftlicher Prosperität, begrenzten Möglichkeiten für eine umweltfreundliche Mobilität und erheblichem Mehrverkehr auf den Strassen, gravierenden Einschränkungen der Verkehre von nationaler Bedeutung (internationaler Personenfern- und Güterverkehr) und in letzter Konsequenz, eine verpasste Chance, einen wesentlichen Beitrag zu den Klimazielen der Schweiz beigetragen zu haben, zur Folge. Zudem ist die vom Bund gelobte Agglomerationsstrategie ohne S-Bahn-Ausbau schlicht nicht umsetzbar, was tiefgreifende Auswirkungen auf die grundlegende strategische Ausrichtung des Zukunftsbildes hätte. Wir bitten daher den Bund, die Erkenntnisse aus dem vom Bundesamt für Verkehr (BAV) geführten Prozess zum Knoten Basel in die Bewertung des Agglomerationsprogramms Basel der 4. Generation gebührend einfließen zu lassen. Der Ausbau der Trinationalen S-Bahn Basel mit Herzstück ist unbestritten und muss so rasch wie möglich umgesetzt werden. Die derzeit sich in der Vernehmlassung befindende «Perspektive BAHN 2050» des Bundesamts für Verkehr (BAV) zeigt den Weg zum Ausbau der S-Bahn-Angebote in den Agglomerationen v. a. auch grenzüberschreitend klar auf.

## 3 Beantwortung der Fragen

### 3.1 Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

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

Ja.

Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel begrüsst ausdrücklich den grossen Stellenwert des Instruments der Agglomerationsprogramme beim Bund und freut sich über die nun in der Vorlage zur 4. Generation gesamthaft vorgesehenen CHF 1,3 Mrd. Bundesbeiträge. Insbesondere wird begrüsst, dass der Bundesrat bei der Finanzierung der Massnahmen der 4. Generation des PAV auf die maximale Ausschöpfung des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) setzt (12%).

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

Ja.

Im Kapitel 1.3.2 des erläuternden Berichts weist der Bund auf das Verhältnis zwischen Raumkonzept Schweiz, Sachpläne des Bundes und STEP-Ausbauschritte hin. Das Programm Agglomerationsverkehr (PAV) ist mit den STEP-Programmen für die Nationalstrassen und die Eisenbahninfrastruktur abgestimmt. Während die beiden STEP-Programme eine längerfristige Perspektive mit umfangreichen Projekten enthalten, fokussiert das PAV

<sup>1</sup> [https://www.bav.admin.ch/dam/bav/de/dokumente/aktuell-startseite/berichte/schlussbericht-konfiguration-knoten-basel.pdf.download.pdf/220525%20Konfiguration%20Knoten%20Basel%20V1.0\\_def.pdf](https://www.bav.admin.ch/dam/bav/de/dokumente/aktuell-startseite/berichte/schlussbericht-konfiguration-knoten-basel.pdf.download.pdf/220525%20Konfiguration%20Knoten%20Basel%20V1.0_def.pdf)



auf einen kurz- bis mittelfristigen Realisierungshorizont. Während der Erarbeitung werden die gegenseitigen Abhängigkeiten berücksichtigt.

Den Trägerschaften der Agglomerationsprogramme werden jedoch bis dato keine fundierten und auf Bundesebene abgestützten Koordinationshinweise für die weitere Abstimmung der Agglomerationsprogramme mit den Bundesinstrumenten gegeben. Um eine ausreichende Koordination über alle Programme sicherzustellen, müssen zwingend auch die Trägerschaften der Agglomerationsprogramme in die gesamträumliche Abstimmung einbezogen werden.

#### Antrag:

- In die Koordination der Programme «STEP Schiene», «STEP Strasse» und «Agglomerationsverkehr» sind die Trägerschaften der Agglomerationsprogramme zwingend einzubeziehen. Die Trägerschaften sind mit den für eine ausreichende Abstimmung der Agglomerationsprogramme erforderlichen Koordinationshinweisen zu versorgen.
- Bereits beschlossene oder in den STEP-Planungen enthaltene Nationalstrassen- oder Eisenbahnprojekte können nicht ausschliesslich als einzige Voraussetzungen der aktuellen Bundesplanung gelten. Abgeschlossene und veröffentlichte Studien bzw. Berichte zu Langfristplanungen (z.B. «Konfiguration Knoten Basel») sind zur Koordination der verschiedenen Planungen mitzubersichtigen.

### 3.2 Programm Agglomerationsverkehr der vierten Generation

#### Haben Sie Bemerkungen zur dargelegten Ausgangslage?

Nein.

#### Sind Sie mit dem Vorgehen und den Ergebnissen der Prüfung der Agglomerationsprogramme des Programms Agglomerationsverkehr der vierten Generation einverstanden? Falls nein, wo sehen Sie Anpassungsbedarf?

Weitgehend ja, aber nicht vollständig einverstanden.

Im Kapitel 2.3.2.3 des erläuternden Berichts weist der Bund bei der Prüfung von Einzelmassnahmen auf die Abstimmung mit den nationalen, kantonalen und weiteren relevanten Planungen der Schweiz und des grenznahen Auslands hin. Dabei wird aus unserer Sicht zu stark auf bereits beschlossene oder in den STEP-Planungen enthaltene Nationalstrassen- oder Eisenbahnprojekte abgestützt. Langfristige Planungen ausserhalb dieser etablierten Instrumente finden zu wenig Berücksichtigung bei der Beurteilung des Handlungsbedarfs bzw. der Massnahme. Die geplante S-Bahn-Haltestelle Morgartenring wurde beispielsweise noch in keiner Bundesplanung beschlossen. Nichtsdestotrotz soll eine zeitnahe Realisierung im Zusammenhang mit dem 4-Meter-Korridor erfolgen. Die damit im Zusammenhang stehende ÖV-Drehscheibe weist gemäss Prüfbericht, in unserem Verständnis aufgrund der fehlenden Verankerung im STEP-Prozess, keinen Handlungsbedarf aus, obschon sie als eine der zeitnahen ÖV-Drehscheiben realisiert werden sollte.

#### Antrag:

- Die Abstimmung zwischen den Agglomerationsprogrammen, den nationalen STEP-Planungen und Grossprojekten ohne gesicherte Bundes-Finanzierung ist weiter zu intensivieren und zu verbessern.

Grundsätzlich ist die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel mit den Ergebnissen der Bundesprüfung der 4. Generation einverstanden. Im Hinblick auf Folgegenerationen sehen wir Anpassungsbedarf in drei Bereichen.

#### Zusammenfassung der Prüfergebnisse/Programmwirkung:

Im Kapitel 4.2 des erläuternden Berichts geht der Bund auf das Verfahren zur Ermittlung der Programmwirkung ein. Der Nutzen des Agglomerationsprogramms in Punkten wird dessen Kosten gegenübergestellt. Hin-



sichtlich der Wirkung wird die Verbesserung des Gesamtverkehrssystems, die Unterstützung einer Siedlungsentwicklung nach innen, die Verbesserung der Verkehrssicherheit und die Reduktion von Umweltauswirkungen sowie des Ressourcenverbrauchs beurteilt.

Die Gesamtwürdigung (knapp zwei Seiten im Prüfbericht) lässt keinen detaillierten Rückschluss auf den Zusammenhang zwischen der Programmbeurteilung und den einzelnen Wirkungskriterien zu. Vielmehr müssen die genannten Punkte mutmasslich den Kriterien zugeordnet werden, um allfällige Stärken und Schwächen eruieren zu können. Zu begrüssen ist, dass im Kapitel 7 der Prüfberichte gegenüber Vorgängergenerationen substanzielle Empfehlungen zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms genannt werden. Insgesamt fügen sich die aufgeführten Begründungen an den verschiedenen Stellen zu einem einheitlichen Prüfergebnis zusammen. Was wir gänzlich im Prüfbericht vermissen, ist die Beurteilung der Teilstrategien. Eine Rückmeldung zu diesen ist, wenn überhaupt, nur indirekt ableitbar. Für eine Fortsetzung der Teilstrategie (Überarbeitung nur im 8-Jahresrythmus) ist eine Einschätzung des Bundes jedoch unerlässlich.

#### Antrag:

- Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel beantragt für zukünftige Prüfberichte die Ergänzung eines Kapitels, evtl. analog AP3, zur «Beurteilung der Programmwirkung». Darin enthaltene Schwächen und Stärken zu den jeweiligen Wirkungspunkten helfen den Trägerschaften, ihre Agglomerationsprogramme zielgerichtet weiterzuentwickeln.
- Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel beantragt für zukünftige Prüfberichte, dass der Bund im Rahmen der Gesamtwürdigung auf die Teilstrategien eingeht, oder zumindest einzelne aus Sicht der Bundesbehörden lückenhafte Teilstrategien erwähnt.

#### **Langfristige Entwicklungen des ÖV-Systems:**

Der Prüfbericht geht in Kapitel 2.2 und Kapitel 7 auf die langfristige Entwicklung des ÖV-Systems ein und hält fest, dass sich das Agglomerationsprogramm Basel zu stark auf das noch nicht gesicherte «Herzstück» abstütze. Zudem gebe das Agglomerationsprogramm keine Aufschlüsse dazu, wie das ÖV-Angebot, insbesondere der Umgang mit den Durchmesserlinien, im Fall grösserer Verzögerungen des Herzstücks, langfristig aussehen soll. In Bezug auf das «Herzstück» soll für kommende Generationen zusätzlich vertieft aufgezeigt werden, wie die Agglomerationsmassnahmen mit noch nicht gesicherten, übergeordneten Massnahmen aufwärtskompatibel abgestimmt sind und gleichzeitig auch, dass das Agglomerationsprogramm mittel- bis langfristig ohne diese funktioniert.

An dieser Stelle möchten wir darauf hinweisen, dass die strategischen Planungen für den Bahnknoten Basel («Fünfpunkteplan») – durchgeführt unter der Federführung des Bundes – langfristig keine andere wirtschaftliche und genehmigungsfähige Möglichkeit zur Entwicklung des ÖV-Systems in Basel aufzeigen können als den Bau des «Herzstücks» (vgl. Schlussbericht «Konfiguration Knoten Basel, SBB, 25.05.2022). Untermauert wird diese Erkenntnis mit einer von den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft in Auftrag gegebene Studie zum «Tramnetzdesign ohne Herzstück der trinationalen S-Bahn Basel» (EBP, 5. Oktober 2021). Auch ein konsequenter Ausbau des untergeordneten ÖV-Netzes vermag nicht die Nachfrageentwicklung mit Horizont 2050 abzufangen. Es ist deshalb nicht nachvollziehbar, dass der Prüfbericht, wie schon in AP3, das Agglomerationsprogramm auffordert, Gegenentwicklungen zu einem etablierten und mit dem Bund eng abgestimmten Prozess aufzuzeigen. Eine solche Forderung ist zudem auch gegenüber der Öffentlichkeit nicht erklärbar.

#### Antrag:

- Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel beantragt, auf die Forderung nach dem Nachweis eines Agglomerationsprogramms ohne Herzstück zu verzichten. Der Bund soll bei der Beurteilung der Gesamtstrategie und der Agglomassnahmen den Planungsstatus der übergeordneten Massnahmen - hier konkret die strategische Planung für den Bahnknoten Basel («Fünfpunkteplan») – besser berücksichtigen.
- Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel beantragt, die Formulierung im Prüfbericht («...Für kommende Generationen könnte vertieft aufgezeigt werden, wie die Agglomerationsmassnahmen mit noch nicht gesicherten, übergeordneten Massnahmen aufwärtskompatibel abgestimmt sind und gleichzeitig auch, dass das Agglomerationsprogramm mittel- bis langfristig ohne diese funktioniert...») zu streichen.



### **Velomassnahmen im Teilraum Frankreich:**

Im Kapitel 2.2 des Prüfberichts geht der Bund auf die Ableitung der Massnahmen zur Förderung des Veloverkehrs ein. Dabei geht er auf die bedeutende Rolle des Fuss- und Veloverkehrs (FVV) im Rahmen von Betriebs- und Gestaltungskonzepten (BGK) ein und unterstreicht, dass das Bündel der Massnahmen zu einem sicheren, dichten, zusammenhängenden und attraktiven Netz für den Veloverkehr beitragen wird.

Speziell im französischen Teil der Agglomeration wird bemängelt, dass keine Vorzugsroute enthalten ist und dass angesichts der wenigen Massnahmen nicht klar wird, wann das gesamte Zielnetz realisiert werden kann. Diese Aussagen lehnen wir dezidiert ab. Es wurden in keinem anderen Teilraum, so viele Massnahmen im Bereich FVV eingereicht wie im französischen. Mehr als ein Drittel dieser Massnahmen liegt auf französischem Territorium. Ausserdem ist ein erster Teil einer Vorzugsroute in Rahmen vom 4LV10.48 «liaison cyclable le long des voies SNCF entre rue de Seville et la gare» in Saint-Louis in AP4 vorgesehen. Saint-Louis Agglomération verfügt über einen Schéma de pistes cyclables bis 2032, welche das Zielnetz des AP4 abdecken soll. Eine Vorzugsroute in Saint-Louis ist im Zielnetz vorgesehen.

#### **Antrag:**

- Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel beantragt, die Formulierungen im Prüfbericht zu den Velomassnahmen im Teilraum Frankreich zu streichen.

### **Haben Sie Bemerkungen zu den Erläuterungen der Bestimmungen des Bundesbeschlusses?**

Nein.

### **Haben Sie Bemerkungen zu den dargelegten Auswirkungen?**

Ja.

Im Kapitel 4.2 des erläuternden Berichts weist der Bund auf die langfristig gesicherte Finanzierung und die neu in der Richtlinie Programm Agglomerationsverkehr (RPAV) eingeführten Prozesse hin. Beides soll, im Zusammenspiel mit der Mitfinanzierung von Massnahmen gewisser Massnahmenkategorien über pauschale Bundesbeiträge in Zukunft, zu einem geringeren Ressourcenaufwand der Trägerschaften führen. Vor allem letzterer Aussage ist mit Vorsicht zu begegnen.

Die Einführung der Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen hat, zumindest im trinationalen Kontext, aber gemäss Erläuterungen an den Austauschplattformen mit Agglomerationen und Bundesbehörden auch bei den rein schweizerischen Agglomerationsprogrammen, zu einem erheblichen initialen Mehraufwand geführt. Das Agglomerationsprogramm Basel sieht den Bund in der Pflicht, die Trägerschaften bei ihren Bemühungen zu unterstützen, die administrativen Hürden im Rahmen der Umsetzung der Agglomerationsprojekte möglichst gering zu halten, damit der Ressourcenaufwand wie gewünscht verringert werden kann.

#### **Antrag:**

- Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel beantragt, dass die zuständigen Bundesbehörden bzgl. dem weiteren Abbau der administrativen Hürden im Rahmen der Umsetzung der Agglomerationsprojekte mit den Trägerschaften umgehend nach praktikablen Lösungen suchen. Insbesondere ist dabei auf die Belange der grenzüberschreitenden Programme einzugehen.

### **Haben Sie Bemerkungen zu den dargelegten rechtlichen Aspekten?**

Nein.



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

Die Bemerkungen der Trägerschaft des trinationalen Agglomerationsprogramms Basel zu einzelnen Massnahmen werden in zwei Kategorien aufgeführt:

- Anträge zur Umpriorisierung von Massnahmen
- Weitere Anträge zum Prüfbericht Basel der 4. Generation

### Anträge zur Umpriorisierung von Massnahmen:

#### Raum Bachgraben-Allschwil/Hégenheim

Für den Raum Bachgraben-Allschwil müssen schnell umfassende Lösungen zur Verbesserung der Verkehrsanbindung gefunden und v. a. umgesetzt werden. Aus Sicht der trinationalen Agglomeration Basel sind die zeitnahe und koordinierte Realisierung sowohl des Tramprojekts Bachgraben (4Ö13) als auch des Zubringers Bachgrabens – Allschwil (4M1) inkl. Contournement Hésingue- Hégenheim (4M2) mit den dazugehörigen FLAMA u. a. auch auf französischer Seite (4M16, 4M17, 4M11.14) und der Velovorzugsroute Allschwil Bachgraben – Basel SBB (1. Etappe 4LV2) von zentraler Bedeutung. Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel ist bereit, die vom Bund vorgenommene Priorisierung im C-Horizont zu akzeptieren und verlässt sich im Gegenzug auf das bei den Verhandlungen versprochene Engagement der Bundesbehörden für den Raum Bachgraben-Allschwil/Hégenheim. Gemäss den Gesprächen zur Vernehmlassungsvorlage sind die Bundesbehörden bereit, im Hinblick auf die 5. Programmgeneration an den Lösungen zur Erschliessung dieses zentralen Entwicklungsgebietes mitzuwirken und die Agglomeration Basel bzw. die verantwortlichen Projektträger hierbei zu beraten, wie das Gesamtsystem weiterzuentwickeln ist bzw. welche Zusammenhänge noch besser aufzuzeigen sind. Wir laden die Bundesbehörden hiermit nochmals ausdrücklich ein, sich für diesen Raum zu engagieren und die Partner der Agglomeration Basel in den Planungen zu unterstützen und zu beraten. Die Mitarbeit der Bundesbehörden ist auch bei den noch zu klärenden Fragen bzgl. der Landesgrenze entscheidend. Ziel ist es, dass spätestens mit der 5. Programmgeneration die baulichen Schlüsselmassnahmen (4Ö13, 4M1, 4M2 mit 4M11.14, 4M16, 4M17) zur Verkehrserschliessung dieses Gebietes ab 2028 als beitragsberechtigt anerkannt werden können und die dringend notwendige Realisierung gestartet werden kann.

#### 4M1: BL: Zubringer Bachgraben – Allschwil (ZUBA)

ARE-Code:	2701.4.036
Kosten:	CHF 345.0 Mio.
Projektträger:	Kanton Basel-Landschaft
Priorisierung bei Eingabe am 11. Juni 2021:	A
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 21. Juni 2022:	C

#### Anträge:

- 1) Wir beantragen dem Bund, die Formulierungen im Prüfbericht gemäss den Forderungen aus dem Fachgespräch vom 09. August 2022 anzupassen.
- 2) Wir fordern gemäss den Verhandlungsergebnissen vom Bund, verlässliche Aussagen zu seinem Engagement für den Raum Bachgraben-Allschwil/Hégenheim im Prüfbericht aufzunehmen.

#### 4M2: SLA: Contournement Hésingue-Hégenheim

ARE-Code:	2701.4.037
Kosten:	CHF 18.7 Mio.
Projektträger:	Saint-Louis Agglomération (SLA)
Priorisierung bei Eingabe am 11. Juni 2021:	A
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 21. Juni 2022:	C

#### Anträge:

- 1) Wir beantragen dem Bund, die Formulierungen im Prüfbericht gemäss den Forderungen aus dem Fachgespräch vom 09. August 2022 anzupassen.
- 2) Wir fordern gemäss den Verhandlungsergebnissen vom Bund, verlässliche Aussagen zu seinem Engagement für den Raum Bachgraben-Allschwil/Hégenheim im Prüfbericht aufzunehmen.



#### 4Ö13: BL/BS : Tram Bachgraben

ARE-Code:	2701.4.025
Kosten:	CHF 120.0 Mio.
Projektträger:	Kanton Basel-Stadt
Priorisierung bei Eingabe am 11. Juni 2021:	B
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 21. Juni 2022:	C

##### Anträge:

- 1) Wir beantragen dem Bund, die Formulierungen im Prüfbericht gemäss den Forderungen aus dem Fachgespräch vom 09. August 2022 anzupassen.
- 2) Wir fordern gemäss den Verhandlungsergebnissen vom Bund, verlässliche Aussagen zu seinem Engagement für den Raum Bachgraben-Allschwil/Hégenheim im Prüfbericht aufzunehmen.

#### 4M11.14 : Hégenheim: mesures d'accompagnement du Contournement Hésingue-Hégenheim

#### 4M16 : Hésingue: mesures d'accompagnement du Contournement Hésingue-Hégenheim

#### 4M17 : Saint-Louis: mesures d'accompagnement du Contournement Hésingue-Hégenheim sur la commune de Saint-Louis- Bourgfelden

ARE-Code:	2701.4.060 / 2701.4.074 / 2701.4.075
Kosten:	CHF 1,25 Mio. / CHF 2,30 Mio. / CHF 1,76 Mio. /
Projektträger:	Hégenheim / Hésingue / Saint-Louis
Priorisierung bei Eingabe am 11. Juni 2021:	A / B
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 21. Juni 2022:	Nicht programmrelevante Massnahmen (NPR)

##### Anträge:

- 1) Wir beantragen dem Bund, die Formulierungen im Prüfbericht gemäss den Forderungen aus dem Fachgespräch vom 09. August 2022 anzupassen.
- 2) Wir fordern gemäss den Verhandlungsergebnissen vom Bund, verlässliche Aussagen zu seinem Engagement für den Raum Bachgraben-Allschwil/Hégenheim im Prüfbericht aufzunehmen.
- 3) Verschiebung von nicht programmrelevant (NPR) → C

#### 4LV10.20: Dornach: Langsamverkehrsunterführung Apfelsee

Im Rahmen der Konkretisierung des Projektes durch die SBB (Vorstudie abgeschlossen) sind für die Langsamverkehrsunterführung deutlich höhere Kosten veranschlagt worden als noch zum Zeitpunkt der Einreichung. Das Projekt wird von der SBB zusammen mit der Haltestelle Dornach Apfelsee projektiert und auch die Ausführung wird im selben Projekt mitgedacht und veranschlagt. Die zu tief veranschlagten Kosten in AP4 gefährden die Realisierungsmöglichkeit des Projektes, da die selbst zu tragenden Kosten für die Gemeinde Dornach zum heutigen Zeitpunkt weit mehr als 60% betragen.

ARE-Code:	2701.4.111
Kosten:	CHF 4.83 Mio.
Projektträger:	Dornach
Priorisierung bei Eingabe am 11. Juni 2021:	A-Pauschal Paket LV (AP)
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 21. Juni 2022:	A-Pauschal Paket LV (AP)

##### Anträge:

- 1) Erhöhung der Kosten auf Mio. 15.9 CHF
- 2) A LV-Pauschale → A Einzelprojekt



#### 4LV10.4: BL: Radweg Buus – Maisprach

Die verschiedenen Konflikte (Wildruhezzone, Wald, schutzwürdigen Hecken, Gewässerraum des Buuser Bachs und Amphibienwanderungen) bzw. Lösungsmöglichkeiten wurden bereits umfassend untersucht. Die Linienführung und das Projekt sind in enger Abstimmung mit den kantonalen Naturschutz-Fachstellen so angepasst, dass die Konflikte minimiert werden und das Projekt aus Sicht Naturschutzfachstellen bewilligungsfähig ist.

ARE-Code:	2701.4.092
Kosten:	CHF 1.5 Mio.
Projektträger:	Kanton Basel-Landschaft
Priorisierung bei Eingabe am 11. Juni 2021:	A
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 21. Juni 2022:	C
<b>Antrag:</b>	C → A

#### 4MD4: Rheinfelden (DE): B&R und P&R an der S-Bahn Haltestelle Warmbach

Entgegen der Begründung im Prüfbericht, erfolgt die Realisierung der Hochrheinelektrifizierung und der damit verbundenen S-Bahn-Haltestelle Warmbach gemäss DB Netz nicht erst im Jahr 2030, sondern bereits in 2025/26. Das bedeutet, dass eine Förderung ab 2030 keine Option ist. Der Handlungsbedarf wird parallel zur Realisierung der Haltestelle gegeben sein, da aus Synergiegründen die Anlagen für B&R und P&R gleichzeitig erstellt werden.

ARE-Code:	2701.4.020
Kosten:	CHF 0.85 Mio.
Projektträger:	Rheinfelden (DE)
Priorisierung bei Eingabe am 11. Juni 2021:	A
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 21. Juni 2022:	B
<b>Antrag:</b>	B → A

#### 4MD8: Rheinfelden (CH): Mobilitätsdrehscheibe Schiffacker

Der Schwerpunkt dieser Massnahme liegt, wie in der Eingabe beschrieben, bei der Entlastung von Rheinfelden vom motorisierten Zielverkehr. Dies soll durch Umsteigen an diesem sehr gut erschlossenen Ort vom MIV auf ÖV und Velo erreicht werden. Ein kleinerer Anteil wird auch auf den Bus zum Bahnhof umsteigen. Am Bahnhof gibt es kaum Parkplätze und keinen Platz für eine richtige Drehscheibe.

ARE-Code:	2701.4.024
Kosten:	CHF 5.00 Mio.
Projektträger:	Rheinfelden (CH)
Priorisierung bei Eingabe am 11. Juni 2021:	A
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 21. Juni 2022:	B
<b>Antrag:</b>	B → A

#### 4LV5: Rheinfelden (D): Radweg Kraftwerk Rhyburg – Beuggen

Aufgrund der Planungsarbeiten für 4MD4 (P&R-B&R HAST Warmbach) und 4M11.6 (Aufwertung Rheinbrückstrasse) sind umfassende personelle und finanzielle Ressourcen der Kommune gebunden. Zudem bestehen immer noch personelle und finanzielle Engpässe aufgrund Covid19. Der voraussichtliche Baustart wurde aufgrund angepasster Planungen auf das Jahr 2028 verschoben.

ARE-Code:	2701.4.080
Kosten:	CHF 9.0 Mio.
Projektträger:	Rheinfelden (DE)
Priorisierung bei Eingabe am 11. Juni 2021:	A
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 21. Juni 2022:	A
<b>Antrag:</b>	A → B



#### 4LV10.52: Ferrette: Création d'une liaison cyclable vers Bâle entre Ferrette et la piste cyclable à Bouxwiller

Verzögerung aufgrund übergeordneter Planungen. Die Collectivité européenne d'Alsace (CeA) realisiert die Fortführung dieses Radwegs und hat ihr Teilprojekt auf nach 2028 verschoben. Die Gemeinde Ferrette hat die eigenen Planungen diesem neuen Baustart angepasst.

ARE-Code:	2701.4.146
Kosten:	CHF 0.1 Mio.
Projektträger:	Ferrette
Priorisierung bei Eingabe am 11. Juni 2021:	A
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 21. Juni 2022:	A
<b>Antrag:</b>	A → C

#### 4LV10.19: Münchenstein: Neue Fussgängerbrücke mit Lift «Van Baerle-Neue Talstrasse»

Aufgrund der negativen Volksabstimmung vom 13.6.2021 kann diese Massnahme nicht wie geplant realisiert werden. Der Handlungsbedarf in diesem Entwicklungsgebiet zur Überquerung der Bahnlinien für Fussgänger besteht weiterhin. In den nächsten Jahren soll eine neue Massnahme aufgegleist werden, welche den Bedürfnissen entspricht.

ARE-Code:	2701.4.110
Kosten:	CHF 3.26 Mio.
Projektträger:	Münchenstein
Priorisierung bei Eingabe am 11. Juni 2021:	A
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 21. Juni 2022:	NPR
<b>Antrag:</b>	NPR → C

### Weitere Anträge zum Prüfbericht Basel der 4. Generation

#### Formulierungen zur Trinationalen S-Bahn Basel bzw. Herzstück

Die Erkenntnisse aus der strategischen Planung für den Bahnknoten Basel («Fünfpunkteplan»; Im Auftrag des BAV's durch die SBB erstellt) sind im Prüfbericht zu berücksichtigen. Konkret betrifft dies alle ÜM-Projekte, die im Zusammenhang mit dem Vollausbau der trinationalen S-Bahn Basel stehen (Herzstück, Haltestellen Mitte und Klybeck, Vollausbau EAP sowie Fricktal). Hier muss klar zum Ausdruck kommen, dass gemäss strategischer Planung kein Weg am Herzstück vorbeiführt und nur die Frage der Realisierungsabfolge und damit des Zeithorizontes offen ist. Der Schlussbericht der strategischen Planung nennt einen frühestmöglichen Termin für die Inbetriebnahme im Zeitraum 2046-2048 (S. 264).

Folgende, nicht auf die strategische Planung abgestimmten Äusserungen sind im Prüfbericht beispielsweise enthalten:

- Seite 5 Prüfbericht: «Mit Blick auf die langfristige Entwicklung des ÖV-Systems stützt sich das Agglomerationsprogramm zu stark auf das noch nicht gesicherte Herzstück ab. Dabei bleibt offen, wie das ÖV-Angebot, insbesondere der Umgang mit den Durchmesserlinien, im Fall grösserer Verzögerungen des Herzstücks, langfristig aussehen soll».
- Seite 30 Prüfbericht: «Für kommende Generationen könnte vertieft aufgezeigt werden, wie die Agglomerationsmassnahmen mit noch nicht gesicherten, übergeordneten Massnahmen aufwärtskompatibel abgestimmt sind und gleichzeitig auch, dass das Agglomerationsprogramm mittel- bis langfristig ohne diese funktioniert».

Betroffene Projekte:	4Ü-Ö23: Herzstück Basel 4Ü-Ö24: S-Bahn Haltestelle Basel Mitte 4Ü-Ö25: S-Bahn Haltestelle Basel Klybeck 4Ü-Ö27: Vierspurausbau Basel St. Johann - St-Louis sowie Ausbau und Erweiterung HAST EAP 4Ü-Ö28: 3. Gleis Pratteln - Rheinfelden
<b>Antrag:</b>	Die Ausführungen im Prüfbericht zur trinationalen S-Bahn Basel im längerfristigen Horizont sind auf den Schlussbericht der strategischen Planung Knoten Basel («Fünfpunkteplan») abzustimmen.



**Handlungsbedarf bei allen ÖV-Drehscheiben anerkennen und einzelne Umpriorisierungen von C in B**

Handlungsbedarf bei folgenden Projekten nicht anerkannt:

- 4MD6: BS: ÖV-Drehscheibe an der S-Bahn Haltestelle Solitude (Kurzfristige Massnahme)
- 4MD9: SO: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Dornach Apfelsee
- 4MD11: AG: ÖV-Drehscheibe Bahnhof Kaiseraugst
- 4MD13: BS: ÖV-Drehscheibe an S-Bahn Haltestelle Morgartenring

Folgende Projekte werden den Baustart deutlich vor 2032 haben:

- 4MD6: BS: ÖV-Drehscheibe an der S-Bahn Haltestelle Solitude (Kurzfristige Massnahme)
- 4MD11: AG: ÖV-Drehscheibe Bahnhof Kaiseraugst
- 4MD13: BS: ÖV-Drehscheibe an S-Bahn Haltestelle Morgartenring

<b>Betroffene Projekte:</b>	4MD6: BS: ÖV-Drehscheibe an der S-Bahn Haltestelle Solitude 4MD9: SO: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Dornach Apfelsee 4MD11: AG: ÖV-Drehscheibe Bahnhof Kaiseraugst 4MD13: BS: ÖV-Drehscheibe an S-Bahn Haltestelle Morgartenring
<b>Antrag:</b>	Handlungsbedarf bei folgenden Projekten anerkennen: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 4MD6: BS: ÖV-Drehscheibe an der S-Bahn Haltestelle Solitude (Kurzfristige Massnahme)</li> <li>▪ 4MD9: SO: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Dornach Apfelsee</li> <li>▪ 4MD11: AG: ÖV-Drehscheibe Bahnhof Kaiseraugst</li> <li>▪ 4MD13: BS: ÖV-Drehscheibe an S-Bahn Haltestelle Morgartenring</li> </ul> Folgende Projekte werden den Baustart deutlich vor 2032 haben, wir beantragen deshalb eine Aufstufung von C → B: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 4MD6: BS: ÖV-Drehscheibe an der S-Bahn Haltestelle Solitude (Kurzfristige Massnahme)</li> <li>▪ 4MD11: AG: ÖV-Drehscheibe Bahnhof Kaiseraugst</li> <li>▪ 4MD13: BS: ÖV-Drehscheibe an S-Bahn Haltestelle Morgartenring</li> </ul>

**3.3 Weitere Bemerkungen**

**Haben Sie weitere Bemerkungen Sie zur Vernehmlassungsvorlage?**

Keine.



## 4 Schlusswort

Die Agglomeration Basel wird die Anstrengungen, die im Rahmen der 1., 2., 3. und 4. Generation des Agglomerationsprogramms Basel geleistet wurden, weiterführen. Das gute Einvernehmen mit dem Bund möchten wir ebenso weiter pflegen wie auch die Zusammenarbeit mit der restlichen Schweiz und den ausländischen Partnern.

Wir danken Ihnen im Voraus für die Berücksichtigung unserer Anliegen und grüssen Sie freundlich.

**Isaac Reber**

Präsident Verein Agglo Basel  
Regierungsrat Kanton Basel-Landschaft

**Esther Keller**

Vize-Präsidentin Agglo Basel  
Regierungsrätin Kanton Basel-Stadt

**Marion Dammann**

Landrätin des Landkreises Lörrach

**Jean-Marc Deichtmann**

Präsident Saint-Louis Agglomération (SLA)

**Stephan Attiger**

Regierungsrat Kanton Aargau

**Sandra Kolly**

Regierungsrätin Kanton Solothurn

Kopie:

- Schweizerische Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK)
- Schweizer Städteverband
- Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (Mitglied Agglo Basel)
- Région Grand Est (Mitglied Agglo Basel)
- Kanton Jura (Mitglied Agglo Basel)
- Regierungspräsidium Freiburg im Breisgau (Mitglied FG Strasse von Agglo Basel)
- Collectivité européenne d'Alsace (CeA), (Mitglied FG Strasse von Agglo Basel)



ETAT DE FRIBOURG  
STAAT FREIBURG

Conseil d'Etat CE  
Staatsrat SR

Chorherrengasse 17, 1701 Freiburg

T +41 26 305 10 40, F +41 26 305 10 48  
www.fr.ch/sr

Staatsrat  
Chorherrengasse 17, 1701 Freiburg

### PER E-MAIL

Eidgenössisches Departement für Umwelt,  
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK  
Bundeshaus Nord  
3003 Bern

*E-Mail:* [isabel.scherrer@are.admin.ch](mailto:isabel.scherrer@are.admin.ch)  
[info@are.admin.ch](mailto:info@are.admin.ch)

*Freiburg, den 5. September 2022*

2022-959

### **Vernehmlassung Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr**

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit der Stellungnahme im Rahmen der oben erwähnten Vernehmlassung.

Vorab möchten wir die Bedeutung des Programms Agglomerationsverkehr für die Kantone und betroffenen Gemeinden betonen. Dieses mächtigste Programm der Agglomerationspolitik des Bundes hat sich bestens etabliert und ist nicht mehr wegzudenken, um die Herausforderungen in den Agglomerationen bewältigen zu können. Es ist von grösster Bedeutung, dass der Bund auch in Zeiten von Post-Covid, weltweiten Verwerfungen und Unsicherheiten diese Verpflichtungskredite für die vierte Generation der Agglomerationsprogramme spricht.

Wir nehmen gerne Stellung gemäss dem Fragekatalog, der der Konsultation beigelegt wurde:

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

Der Staatsrat befürwortet und unterstützt das vorliegende Projekt. Bezüglich der Höhe des Verpflichtungskredits stellt der Staatsrat fest, dass die Beträge von Generation zu Generation tendenziell sinken. Auch wenn dieses Mal leicht weniger Agglomerationen ein Agglomerationsprogramm (AP) eingereicht haben, ist diese Tendenz mit einer gewissen Sorge zu betrachten und er vermisst auch eine ausführlichere Begründung für diese Tatsache. Zwar wird erwähnt, dass die Speisung des NAF längerfristig mit gewissen Unsicherheiten verbunden ist, gleichzeitig wird erwähnt, dass der Fonds bis 2027 gesichert ist. Der Staatsrat fragt sich deshalb, woher diese Zurückhaltung kommt. Diese Bundesgelder sind für die notwendigen Investitionen in den Agglomerationen von zentraler Bedeutung. Der Staatsrat unterstützt das Anliegen des Bundesrates, dass mit 12 % die obere Grenze der bisher vorgesehenen Gelder des NAF für die Agglomerationen vorgesehen wird. Allenfalls ist eine Erhöhung dieses Anteils für die Agglomerationen in Zukunft zu prüfen.

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

Grundsätzlich wurden die wichtigen Aspekte, insbesondere bei den Wirkungszielen des Programms erfasst. Bei der Festlegung der Pauschalbeiträge wird vorgeschlagen, Fixbeiträge inklusive MWST und Teuerung (basierend auf dem Preisstand von Oktober 2020) festzulegen. Die Teuerung ist seit 2020 stark angestiegen (aktuell je nach Bauprojekt um über 10 % seit den Kostenberechnungen aus dieser Periode) und der Trend bisher ungebrochen. Es ist somit zu befürchten, dass die Gelder für die Pauschalbeiträge kaufkraftbereinigt dementsprechend geringer ausfallen. Der Staatsrat schlägt vor, auch für diese Pauschalmassnahmen eine Indexierung vorzunehmen, wie das bei den Einzelmassnahmen vorgesehen ist oder zumindest die festgelegten Kosten pro Einheiten dieser Pauschalmassnahmen der antizipierten Teuerung anzupassen.

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

Die Ausgangslage wird umfassend und stringent wiedergegeben. Der Staatsrat möchte nochmals auf die Bedeutsamkeit dieses Programmes hinweisen und die Aussage unterstreichen, dass ein grosser Handlungsbedarf vorhanden ist und somit die Verpflichtungskredite für das AP4 freigegeben werden sollen. Die Anpeilung der 12 % für die Agglomerationen ist zu begrüssen.

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?

Dem Vorverfahren kann der Staatsrat grundsätzlich zustimmen. Er möchte aber folgende Bemerkungen deponieren:

Bisher war ein 50 % Beitrag des Bundes nur in der Theorie möglich, zum allerersten Mal wird einer Agglomeration überhaupt ein Beitrag über 40 % genehmigt. Dies könnte ein Anzeichen dafür sein, dass allenfalls die Beurteilungskriterien zu streng sind oder zu streng ausgelegt werden.

Die Umsetzungsfristen den AP wurden über die Generationen sehr stark gekürzt. Während sie in den ersten beiden Generationen eher zu lang waren (12 Jahre), sind sie mittlerweile mit fünf Jahren sehr ambitioniert. Selbst wenn Projekte optimal vorbereitet und weit vorangetrieben sind, sind Umsetzungsverzüge in der Praxis aufgrund der hohen Komplexität und teilweise starken und divergierenden Ansprüchen von verschiedenen Anspruchsgruppen oder technologischem Fortschritt nie von vorneherein auszuschliessen. Dies setzt die Massnahmenträger und Agglomerationen sehr stark unter Druck. Die Umsetzungsfristen der AP sollten somit wieder leicht verlängert werden. Ausserdem sollten systematische Ausnahmebedingungen für Verlängerungen bei Rechtsmittelverfahren eingeführt werden. Das Endziel bleibt für alle Ebenen dasselbe; eine Umsetzung dieser von allen Seiten als nützlich und sinnvoll eingestuften Massnahmen. Eine leichte Verzögerung dieser Umsetzung ist vertretbar.

Wie schon eingangs erwähnt, stellt der Staatsrat eine sinkende Tendenz von Bundesgeldern fest. Der Mittelbedarf in den Agglomerationen wird hingegen auch vom Bund anerkannt, somit sollten im Gegenteil, die Beiträge des Bundes tendenziell eher steigen.

Positiv herauszustreichen sind die neuen Mittel im Bereich der Pauschalbeiträge im Bereich Tram und Bushaltestellen. Insgesamt sind die Pauschalbeiträge ein wirksames und begrüssenswertes Mittel, um die Verwaltungsaufwände im Rahmen zu halten. Es ist stark zu begrüßen, dass die Pakte mit Pauschalbeiträgen deutlich zugenommen haben und so eine starke Reduktion des Verwaltungsaufwand auslösen.

Die Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen werden gleichwohl mitbewertet, aber es gibt keine Mitfinanzierung dieser. Eine Mitfinanzierung besonders im Bereich der Landschaftsmassnahmen sollte in Zukunft geprüft werden, besonders auch im Hinblick der diversen anderen Strategien des Bundes – Biodiversitätsstrategie, Bodenstrategie.

Zur Massnahmenbeurteilung bei den Agglomerationen des Kantons Freiburg verweisen wir auf den Punkt 8.

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

Wie bereits einleitend erläutert, ist aktuell generell die Teuerung eine grosse Herausforderung bei Infrastrukturprojekten. Die pauschal finanzierten Massnahmen somit inklusive Teuerung und MWST zu fixieren auf der Basis von Preisen von Oktober 2020, erscheint nicht angebracht. In der aktuellen Situation ist es schlichtweg falsch, dass im *kurzfristigen Realisierungshorizont* (notabene 2024-2028 gemäss AP4) keine namhafte Teuerung anfallt, momentan beträgt die Teuerung bei Bauprojekten 5 % pro Semester. Der Realisierungshorizont ist zudem der gleiche wie bei den Einzelmassnahmen. Der Staatsrat schlägt somit vor, dass diese Pauschalen wie die Einzelmassnahmen indiziert werden und so nachträglich die Teuerung ausgeglichen und berechnet werden kann.

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

Die Prognose des konkreten jährlichen Mittelbedarfs ist eine Herausforderung. Gerade bei komplexen Baustellen ist eine Abrechnung innerhalb der geforderten zwei Jahren nicht immer möglich. Es ist deshalb möglich, dass sich der berechnete Mittelbedarf noch weiter nach hinten verschieben wird. Ob somit effektiv Gelder wegen Nichteinhalten der Fristen zurück in den Fonds fliessen, ist unsicher. Die Agglomerationen unternehmen alles, um die Projekte in den vorgegebenen Fristen umzusetzen. Gerade wenn aber Projekte juristisch blockiert werden, ist mit einer Verlängerung von Fristen von gewissen Massnahmen zu rechnen (gemäss Art. 18 Ab. 2 PAVV). In diesem Zusammenhang ersucht der Staatsrat den Bund ausserdem den Wortlaut dieses Artikels «in begründeten Einzelfällen» grosszügig auszulegen. Wie bereits erläutert sind die Umsetzungsfristen von 5 Jahren sehr ambitioniert und in der Praxis trotz bester Vorbereitung nicht immer leicht umzusetzen. Eine Verlängerung dieser Umsetzungsfristen und systematische Ausnahmeregelungen bei Rechtsverfahren sind zu prüfen.

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

keine

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

Mobul:

2125.4.002, ER.A2 :Requalification multimodale des rues de la Léchère et de la Sionge  
Wie am fachlichen Austausch vom 11. August 2022 zwischen dem ARE und Mobul diskutiert, ist diese Massnahme nicht nur ausführungsbereit (Horizont A) sondern sehr zentral für die Agglomeration von Bulle. Der Handlungsbedarf ist kurzfristig klar erkenntlich und die Ziele der Massnahme entsprechen vollständig den Visionen und Vorgaben des PAV, insbesondere was die Aspekte der Sicherheit für den LV betreffen. Es wird neu vorgeschlagen die Massnahme in zwei Untermassnahmen aufzuteilen und diese in das Paket der Pauschalmassnahmen zu überführen. Wir bitten Sie dieser Anfrage Folge zu leisten.

Agglomeration Freiburg :

Die AP sind im Kanton Freiburg auch regionale Richtpläne und entfalten somit auch behördenverbindliche Wirkungen. Das AP der Agglomeration Freiburg hat eine Reihe von verbindlichen Strategien entwickelt, die von den Mitgliedergemeinden und auch vom Kanton angewendet werden, da das AP bereits 2021 vom Kanton genehmigt wurde und somit in Kraft ist. Aus diesem Grund hat die Agglomeration nicht für alle diese Strategien konkrete Massnahmen ausgearbeitet und dies wurde in der Evaluation an verschiedenen Stellen bemängelt. Möglicherweise hat die Agglomeration Freiburg dadurch Punkte verloren. Wir beantragen, dass diese verbindlichen Strategien nochmals genauer analysiert werden und geprüft wird, ob sich das auf die Gesamtevaluation des AP auswirkt.

2196.4.042, 4M.01.03, Verbindung Birch-Luggiwil. Antrag: Reklassifizierung der Massnahme von C in B.

Nach zweimaliger öffentlicher Auflage durch das ASTRA wurde das Projekt schlussendlich vom UVEK nicht genehmigt. Nach Diskussionen zwischen dem Kanton Freiburg und dem Bund wurde entschieden eine gemeinsame zusätzliche Studie zu lancieren zwecks Lösungsfindung. Die Resultate dieser Studie sollten Ende 2022 vorliegen, ein Ausführungsprojekt soll im Horizont A AP5 vorliegen. Im Rahmen dieser Gespräche wurde festgehalten, dass das zukünftige Projekt mittels des AP finanziert werden soll und deshalb ist es wichtig, diese Massnahme in den Horizont B aufzunehmen.

2196.4.027, 4M.08.02, Multimodale Plattform Bahnhof Düringen. Antrag: Reklassifizierung der Massnahme von C in B.

Die multimodalen Plattformen sind sehr wichtig für das globale Mobilitätskonzept der Agglomeration Freiburg. Der Kanton hat zusammen mit der Gemeinde eine Studie zur Weiterentwicklung des Bahnhofplatzes Düringen veranlasst, deren Resultate bereits im Juni der Bevölkerung präsentiert wurde. Ziel ist es für das AP5 konkrete Ausführungsprojekte im Horizont A zu entwickeln. Aus diesem Grund soll die Massnahme im Horizont B aufgeführt werden.

9. Haben Sie weitere Bemerkungen Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

keine

Mit freundlichen Grüßen

**Im Namen des Staatsrats:**

Olivier Curty, Präsident



Olivier Curty

Signature électronique qualifiée - Droit suisse

Danielle Gagnaux-Morel, Staatskanzlerin

Danielle Gagnaux-Morel

Signature électronique qualifiée - Droit suisse

*Das Original dieses Dokuments wird in elektronischer Form ausgestellt*

**Kopie**

—  
an die Direktion für Raumentwicklung, Infrastruktur, Mobilität und Umwelt, für sich und das Mobilitätsamt;  
an die Staatskanzlei.



Genève, le 7 septembre 2022

**Le Conseil d'Etat**

3691-2022

Département fédéral de  
l'environnement, des transports, de  
l'énergie et de la communication  
(DETEC)  
Madame Simonetta SOMMARUGA  
Conseillère fédérale  
Palais fédéral Nord  
3003 Berne

**Concerne : consultation fédérale sur les crédits d'engagement alloués à partir de 2024 pour les contributions aux mesures prises dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération**

Madame la Conseillère fédérale,

Nous faisons suite au projet d'arrêté fédéral mis en consultation portant sur les crédits d'engagement alloués à partir de 2024 pour les contributions aux mesures prises dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération suite à l'examen par l'Office fédéral du développement territorial des Projets d'agglomération de quatrième génération.

En premier lieu, nous tenons à vous faire part de notre grande satisfaction concernant les résultats provisoires du Projet d'agglomération pour le Grand Genève. Nous saluons en particulier le soutien apporté par la Confédération au développement vertueux de notre agglomération à travers le mécanisme du trafic d'agglomération. Nous soulignons en particulier l'appui apporté aux mesures accompagnant l'extension de la gare de Cornavin ainsi qu'à la réalisation de deux nouveaux trams transfrontaliers.

Nous comprenons la volonté, que nous partageons, du Conseil fédéral de voir se concrétiser les mesures des générations précédentes. Nous regrettons toutefois que cela se traduise par une réduction forfaitaire de 5% appliquée au taux de financement fédéral du Projet d'agglomération Grand Genève.

Toujours est-il que la concrétisation des mesures des Projets d'agglomération reste une priorité pour le canton de Genève et notre agglomération transfrontalière.

Pour le surplus, vous trouverez en annexe le questionnaire de la consultation.

Vous remerciant de la prise en compte de ces éléments dans la finalisation de l'arrêté fédéral, recevez, Madame la Conseillère fédérale, nos salutations les meilleures.

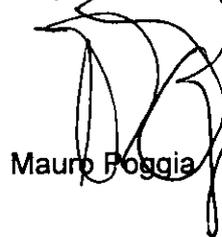
AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :



Michèle Biggioni

Le président :



Mauro Foggia

Annexe mentionnée



**Arrêté fédéral sur les crédits d'engagement alloués à partir de 2024 pour les contributions aux mesures prises dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération**

- 1- Approuvez-vous les grandes lignes du projet (en particulier le montant de la contribution à verser par la Confédération) ?**

Nous approuvons les grandes lignes du projet d'arrêté fédéral mis en consultation. L'ordre de grandeur du montant de la contribution à verser par la Confédération semble adéquat. Nous notons toutefois que le montant global de 1.3 milliard de francs prévus pour l'ensemble des agglomérations est en retrait par rapport au montant global prévu pour le Projet d'agglomération 3 (pour mémoire, 1.41 milliard de francs).

- 2- Des aspects ont-ils, d'après vous, été insuffisamment pris en considération ? Si oui, lesquels ?**

Nous considérons que les différents aspects nécessaires ont été pris en considération.

- 3- Avez-vous des remarques à formuler au sujet du contexte présenté dans le projet (chapitre 1 du rapport explicatif) ?**

Pas de remarque.

- 4- Approuvez-vous la procédure d'examen des projets d'agglomération de la quatrième génération du programme en faveur du trafic d'agglomération ainsi que les résultats de cet examen (chapitre 2 du rapport explicatif) ? Dans la négative, quels sont d'après vous les ajustements nécessaires ?**

La procédure d'examen est bien expliquée et claire.

Nous relevons en particulier les différentes explications portant sur les résultats comparés entre agglomérations.

S'agissant du taux de financement fédéral résultant de l'examen, nous regrettons, tout en comprenant le mécanisme, l'application d'une réduction forfaitaire de 5%.

- 5- Avez-vous des remarques à formuler au sujet des commentaires relatifs aux dispositions de l'arrêté fédéral (chapitre 3 du rapport explicatif) ?**

Pas de remarque.

- 6- Avez-vous des remarques à formuler au sujet des conséquences présentées dans le projet (chapitre 4 du rapport explicatif) ?**

Pas de remarque.

- 7- Avez-vous des remarques à formuler au sujet des aspects juridiques présentés dans le projet (chapitre 5 du rapport explicatif) ?**

Pas de remarque.

**8- Avez-vous des remarques à formuler au sujet des divers projets d'agglomération ou des mesures qu'ils contiennent ?**

Nous souhaitons en particulier relever notre grande satisfaction concernant les mesures retenues pour le Projet d'agglomération 4 du Grand Genève et les explications fournies par l'Office fédéral du développement territorial concernant l'évaluation de ces mesures.

**9- Souhaitez-vous formuler d'autres remarques à propos du projet mis en consultation ?**

Nous réitérons notre demande que le Groupement local de coopération transfrontalière Grand Genève soit formellement consulté dans le cadre des différentes consultations en lien avec le trafic d'agglomération en tant que collectivité régionale.

Madame Simonetta SOMMARUGA  
Conseillère fédérale  
Département fédéral de l'environnement,  
des transports, de l'énergie et de la  
communication  
Palais fédéral Nord  
3003 Berne

Genève, le 29 août 2022

**Objet : résultats provisoires du Projet d'agglomération de 4<sup>e</sup> génération (PA4) du Grand Genève**

Madame la Conseillère fédérale,

Nous faisons suite au projet d'arrêté fédéral mis en consultation portant sur les crédits d'engagement alloués à partir de 2024 pour les contributions aux mesures prises dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération après l'examen par l'Office fédéral du développement territorial des Projets d'agglomération de quatrième génération.

Le GLCT Grand Genève n'ayant pas été invité à se prononcer dans le cadre de cette consultation, nous vous faisons part, par la présente, de nos remarques sur les documents.

En premier lieu, nous tenons à souligner notre grande satisfaction concernant les résultats provisoires du Projet d'agglomération 4 Grand Genève. Nous saluons en particulier le soutien apporté par la Confédération au développement vertueux de notre agglomération transfrontalière à travers le mécanisme du trafic d'agglomération.

Nous soulignons en particulier l'appui à la réalisation de mesures structurantes pour notre agglomération : deux nouveaux trams transfrontaliers, jusqu'à Ferney-Voltaire d'une part et en prolongation de l'actuel tram d'Annemasse d'autre part, 3<sup>e</sup> étape de la requalification de la Route de Suisse, aménagements en lien avec l'extension de la gare de Cornavin.

Nous souhaitons également relever l'appui à plusieurs mesures en lien avec le Léman Express : notamment le bus à haut niveau de service gare d'Annemasse - Cranves-Sales – Bonne, l'interface multimodale en gare de Marignier et plusieurs mesures de mobilité douce en lien avec les gares sur une large partie du territoire de l'agglomération.

Nous comprenons et partageons l'objectif du Conseil fédéral de voir se concrétiser les mesures des générations précédentes. Toutefois, nous regrettons que cela se traduise par une réduction forfaitaire de 5% appliquée au taux de financement fédéral du Projet d'agglomération Grand Genève, par ailleurs très bien évalué.



Toujours est-il que la concrétisation des mesures des Projets d'agglomération, toute génération confondue, reste une priorité pour le Grand Genève. Certaines mesures pourraient d'ailleurs faire l'objet de demandes de réalisations anticipées, dans le cadre de cette quatrième génération.

Vous trouverez également en annexe de la présente le questionnaire de la consultation.

Vous remerciant par avance de la prise en considération de ces éléments, veuillez recevoir, Madame la Conseillère fédérale, nos salutations les meilleures.

Antonio HODGERS  
Président

Christian DUPESSEY  
Vice-Président

Christelle LUISIER BRODARD  
Vice-Présidente

**Annexe :**

- Questionnaire relatif à la consultation

**Groupement local de coopération transfrontalière Grand Genève**

Date : 29.08.2022

**Arrêté fédéral sur les crédits d'engagement alloués à partir de 2024 pour les contributions aux mesures prises dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération**

Questionnaire annexé au courrier du GLCT Grand Genève

**1- Approuvez-vous les grandes lignes du projet (en particulier le montant de la contribution à verser par la Confédération) ?**

Les grandes lignes du projet d'arrêté fédéral mis en consultation nous paraissent adéquates. L'ordre de grandeur du montant de la contribution à verser par la Confédération semble correspondre aux besoins des agglomérations. Nous notons toutefois que le montant global de 1.3 milliard de francs prévus pour l'ensemble des agglomérations est en retrait par rapport au montant global prévu pour le Projet d'agglomération 3 (pour mémoire, 1.41 milliard de francs).

**2- Des aspects ont-ils, d'après vous, été insuffisamment pris en considération ? Si oui, lesquels ?**

Les différents aspects nécessaires ont été pris en considération.

**3- Avez-vous des remarques à formuler au sujet du contexte présenté dans le projet (chapitre 1 du rapport explicatif) ?**

Pas de remarque.

**4- Approuvez-vous la procédure d'examen des projets d'agglomération de la quatrième génération du programme en faveur du trafic d'agglomération ainsi que les résultats de cet examen (chapitre 2 du rapport explicatif) ? Dans la négative, quels sont d'après vous les ajustements nécessaires ?**

La procédure d'examen est bien expliquée et claire.

Nous relevons en particulier les différentes explications portant sur les résultats comparés entre agglomérations.

S'agissant du taux de financement fédéral résultant de l'examen, nous regrettons, tout en comprenant le mécanisme, l'application d'une réduction forfaitaire de 5%.

**5- Avez-vous des remarques à formuler au sujet des commentaires relatifs aux dispositions de l'arrêté fédéral (chapitre 3 du rapport explicatif) ?**

Pas de remarque.

**6- Avez-vous des remarques à formuler au sujet des conséquences présentées dans le projet (chapitre 4 du rapport explicatif) ?**

Pas de remarque.

**7- Avez-vous des remarques à formuler au sujet des aspects juridiques présentés dans le projet (chapitre 5 du rapport explicatif) ?**

Pas de remarque.

**8- Avez-vous des remarques à formuler au sujet des divers projets d'agglomération ou des mesures qu'ils contiennent ?**

Nous souhaitons souligner notre grande satisfaction concernant les mesures retenues pour le Projet d'agglomération 4 du Grand Genève et les explications fournies par l'Office fédéral du développement territorial concernant l'évaluation de ces mesures. Nous rappelons que le soutien fédéral contribue grandement au développement vertueux de notre agglomération transfrontalière.

**9- Souhaitez-vous formuler d'autres remarques à propos du projet mis en consultation ?**

Nous souhaitons, en tant qu'autorité régionale, signataire de l'accord sur les prestations, être formellement consultés dans le cadre des différentes consultations en lien avec le trafic d'agglomération.

**Regierungsrat**  
Rathaus  
8750 Glarus

Bundesamt für Raumentwicklung

Glarus, 30. August 2022  
Unsere Ref: 2022-187

**Vernehmlassung i. S. Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr**

Hochgeachtete Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation gab uns in eingangs genannter Angelegenheit die Möglichkeit zur Stellungnahme. Dafür danken wir und teilen Ihnen mit, dass wir keine Einwände haben.

Genehmigen Sie, sehr geehrter Frau Bundesrätin, sehr geehrte Damen und Herren, den Ausdruck unserer vorzüglichen Hochachtung.

Freundliche Grüsse

**Für den Regierungsrat**



Benjamin Mühlemann  
Landammann



Hansjörg Dürst  
Ratsschreiber

E-Mail an (PDF- und Word-Version):  
- [info@are.admin.ch](mailto:info@are.admin.ch)



Sitzung vom

6. September 2022

Mitgeteilt den

7. September 2022

Protokoll Nr.

712/2022

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

Per E-Mail an:

[info@are.admin.ch](mailto:info@are.admin.ch)

## **Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr**

### **Vernehmlassung**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Mit Schreiben vom 10. Juni 2022 in erwähnter Sache laden Sie uns ein, zum Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr Stellung zu nehmen. Wir bedanken uns dafür und machen gerne, entsprechend dem zugestellten Fragebogen, wie folgt davon Gebrauch.

### **Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage**

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

Nach Artikel 17f des Bundesgesetzes über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel (MinVG; SR 725.116.2) können maximal zwölf Prozent der Mittel des Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAF) für das Programm Agglomerationsverkehr (PAV) verwendet werden. Der schweizweit von allen Trägerschaften angemeldete Bedarf übersteigt diese verfügbaren Bundesmittel um den

Faktor 1,7 (bei einer mittleren Bundesbeteiligung von 37 Prozent). Der Bundesrat spricht sich darum für die Maximalvariante von zwölf Prozent der Fondseinlagen für die Verwendung im Rahmen des PAV aus. Dies ist aus unserer Sicht begründet und wird unterstützt.

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

Die Vorlage ist aus unserer Sicht umfassend. Wir haben darum keine Ergänzungen anzubringen.

### **Programm Agglomerationsverkehr der vierten Generation**

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

Wir haben keine Bemerkungen.

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?*

Die Agglomerationen wurden vorgängig nicht über die Eröffnung der Vernehmlassung informiert. Dadurch war es nicht möglich, sich auf Medienanfragen vorzubereiten. Im Hinblick auf die nächste Generation bitten wir darum, den Termin der Vernehmlassung frühzeitig bekannt zu geben und die Vorlage den Ansprechpersonen in den Agglomerationen wenigstens einen Tag vorher vertraulich zuzustellen, damit sie sich vorbereiten und die politischen Vorgesetzten informieren können.

Parallel zum Bundesbeschluss erfolgen auch die Fachgespräche zu den derzeit noch vertraulichen Prüfberichten der einzelnen Agglomerationsprogramme (AP). Es wäre zweckmässiger gewesen, wenn zuerst die fachliche Bereinigung und erst danach die politische Vernehmlassung erfolgt wäre.

Im Kapitel 2 wird auch der Stand der Umsetzung der bisherigen APs beurteilt. Dies ist relevant, da der Bundesbeitrag an das aktuelle AP um fünf Prozentpunkte gekürzt wird, wenn sich die Umsetzung der Massnahmen aus dem vorletzten AP (d.h. dem AP der 2. Generation) zu sehr verzögert oder wenn Massnahmen zum Teil gar nicht

umgesetzt werden. Gemäss der vorliegenden Beurteilung wird unter anderem auch die Umsetzung des APs Chur als ungenügend eingestuft. Wir sind mit dieser Beurteilung nicht einverstanden.

Gemäss der massgebenden Richtlinie zum Programm Agglomerationsverkehr (RPAV) erfolgt die Umsetzungsbeurteilung quantitativ und qualitativ entlang von drei Kriterien (vgl. RPAV S. 64f). Im Erläuterungsbericht zum Prüfbericht des APs werden nur die quantitativen Bewertungsmethoden detailliert beschrieben. Die eigentliche quantitative und qualitative Beurteilung des Umsetzungsstandes ist aber nirgends zu finden und die Beurteilung ist darum nicht nachvollziehbar.

Hingegen sind die bisher ausbezahlten Beträge für die einzelnen Agglomerationen im erläuternden Bericht zum Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit aufgeführt. Dadurch wird ein schweizweiter Vergleich möglich. Für das Programm der 2. Generation wurden in der Agglomeration Chur rund 43 Prozent der zugesicherten Bundesbeiträge ausbezahlt. Dies ist deutlich mehr als in den übrigen Agglomerationen mit einem Agglomerationsprogramm der 4. Generation, in denen im Durchschnitt lediglich 20 Prozent ausbezahlt wurden. Dies zeigt, dass die Umsetzungsbeurteilung im schweizweiten Vergleich nicht plausibel ist.

Im Agglomerationsprogramm Chur der 2. Generation sind 70 Prozent der Massnahmen abgeschlossen oder in Bearbeitung. Die Umsetzung erfolgt zudem umfassend, d.h. in allen Massnahmenkategorien und nicht einseitig. Es gibt zwar einige Verzögerungen; bisher musste aber noch keine Massnahme zurückgezogen werden. Sowohl in Bezug auf den insgesamt ausbezahlten Bundesbeitrag als auch auf die Anzahl der umgesetzten Massnahmen ist das AP Chur gut auf Kurs.

**Antrag:** Der Abzug wegen ungenügender Umsetzung am AP Chur ist nicht gerechtfertigt und darum zu streichen.

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

Wir haben keine Bemerkungen.

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

Wir haben keine Bemerkungen.

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

Wir haben keine Bemerkungen.

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

Das Fachgespräch mit Vertreterinnen und Vertretern der Agglomeration Chur und dem Prüfteam des Bundesamts für Raumentwicklung hat am 25. August 2022 stattgefunden. Grundlage für dieses Gespräch ist nicht mehr der Bundesbeschluss, wie für die vorliegende Vernehmlassung, sondern der detailliertere Prüfbericht zum AP Chur. An diesem Gespräch wurden die Anträge zum AP Chur eingebracht und detailliert begründet. Im Folgenden beschränken wir uns auf grundlegende Bemerkungen und Anträge.

Nach der Prüfung sämtlicher Agglomerationsprogramme hat der Bund eine Obergrenze definiert ab der ein Programm als überdimensioniert gilt. Dabei wird die Einwohnerzahl und die Beschäftigtenzahl berücksichtigt. Für die Agglomeration Chur ergibt sich ein Schwellenwert von 188 Millionen Franken. Das Programm der Agglomeration Chur ist mit einem Betrag von 186,91 Millionen Franken knapp unter dieser Grenze. Die Prüfung der nachfolgend aufgeführten Massnahmen darf im Ergebnis nicht dazu führen, dass die Kosten des APs über die Schwelle von 188 Millionen Franken steigen und dass AP damit als "überdimensioniert" aus dem Bundesbeschluss fällt.

Wir haben zwar einige Kritikpunkte einzubringen, beim Gesamteindruck des Prüfberichts überwiegt insgesamt jedoch das Positive. Der Bericht ist stimmig und enthält

wenig fehlerhafte oder widersprüchliche Aussagen. Es ist gut ersichtlich, dass sorgfältig geprüft wurde. Die Agglomeration Chur hat viel in die Erarbeitung des AP investiert. Entsprechend begrüssen wir die seriöse Prüfung und den Bundesbeitrag.

**Antrag:** Wie bereits unter Frage 4 erläutert, beantragen wir die Streichung des Abzugs wegen ungenügender Umsetzung.

**Antrag:** Bei der Massnahme "GV4.9 Betriebs- und Gestaltungskonzept Kantonsstrasse, Zizers" wurden die Investitionskosten durch den Bund stark gekürzt. Dies erfolgte, weil die Kosten über die Anzahl Quadratmeter des Umsetzungsbereiches berechnet wurden und nicht, wie gemäss bisheriger Praxis, über die tatsächlich für die Massnahme berechneten Kosten. Die Anzahl Quadratmeter wurden dem Massnahmenblatt entnommen. Leider hat sich im Massnahmenblatt ein Fehler eingeschlichen, was zu tieferen Investitionskosten führte. Das korrekte Massnahmenblatt haben wir im Fachgespräch nachgereicht.

**Antrag:** Die Massnahme ist unter Verwendung der korrekten Zahlen erneut zu prüfen.

Die Massnahme "MIV4.2 Industriestrasse inkl. Knoten Freihofstrasse/Kantonsstrasse, Landquart" wurde vom A-Horizont in den B-Horizont abgestuft. Das würde bedeuten, dass sie im aktuellen AP keine Bundesbeiträge erhalten würde. Die Umsetzung dieser Massnahme hat für die Agglomeration Chur hohe Priorität. Dies unter anderem, weil diverse weitere Massnahmen in den Bereichen öffentlicher Verkehr, Fuss- und Veloverkehr und Siedlungsverträglichkeit in Abhängigkeit dazu stehen und so zu einem günstigen Kosten-Nutzen-Verhältnis führen. Zudem sind die flankierenden Massnahmen detailliert aufgezeigt. Das unter anderem in diesem Zusammenhang vom Bund geforderte Verkehrsmanagement wird als Massnahme über den Gesamttraum der Agglomeration Chur ab 2022 planerisch in Angriff genommen, d.h. allfällige Massnahmen mit Bezug zur Industriestrasse liegen im Jahr 2024 vor. Eine anschliessende Umsetzung der Massnahme Industriestrasse innerhalb des A-Horizonts ist aus Sicht der Agglomeration Chur gut begründet.

**Antrag:** Verschiebung der Massnahme vom B-Horizont in den A-Horizont.

Für die Berücksichtigung unserer Anträge und Anliegen danken wir Ihnen bestens.

Freundliche Grüsse



Namens der Regierung

Der Präsident:

A handwritten signature in black ink, appearing to read "M. Caduff".

Marcus Caduff

Der Kanzleidirektor:

A handwritten signature in black ink, appearing to read "D. Spadin".

Daniel Spadin



---

**Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement**

Bahnhofstrasse 15  
Postfach 3768  
6002 Luzern  
Telefon 041 228 51 55  
buwd@lu.ch  
www.lu.ch

Eidgenössisches Departement für Um-  
welt, Verkehr, Energie und Kommunika-  
tion UVEK

Per Mail an:  
info@are.admin.ch

Luzern, 6. September 2022

Protokoll-Nr.: 1009

**Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge  
an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr;  
Vernehmlassungsverfahren**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 10. Juni 2022 laden Sie die Kantonsregierungen ein, zum Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen für diese Möglichkeit und halten im Namen und Auftrag des Regierungsrates innert der eingeräumten Frist das Folgende fest.

**1 Fragenkatalog**

**Generelle Aspekte zur Vernehmlassung**

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

Ja, wir sind mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden, insbesondere ist der Absicht des Bundesrates zuzustimmen, bei der Finanzierung der Massnahmen der 4. Generation des Programms Agglomerationsverkehr auf die maximale Bundesbeteiligung zu setzen. Dies rechtfertigt sich gerade auch mit Blick auf den Umstand, dass die Umsetzung der Massnahmen aus den Programmen eins bis drei schweizweit nicht optimal vorangeht und die reservierten Bundesbeiträge zu wenig rasch beziehungsweise teilweise gar nicht ausgelöst werden können. Insofern ist dem insgesamt in Aussicht gestellten Bundesbeitrag von 1.3 Milliarden Franken ab dem Jahr 2024 zuzustimmen. Kantone und Gemeinden sind auf diese Beiträge angewiesen, um die Massnahmen mit dem besten Kosten-Nutzen-Verhältnis zeitnah umsetzen zu können.

Die vorgesehenen Beitragssätze des Bundes sowohl in Prozent wie auch absolut für das Agglomerationsprogramm Luzern und das Agglomerationsprogramm AareLand nehmen wir in diesem Kontext erfreut zur Kenntnis.

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

Nein.

### **Programm Agglomerationsverkehr der vierten Generation**

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

Gemäss den geltenden Richtlinien zum Programm Agglomerationsverkehr ([RPAV](#)) ist die Frist für den Baubeginn von A-Massnahmen der Agglomerationsprogramme der 4. Generation auf Anfang 2029 festgelegt (vgl. Abbildung 4 der RPAV). Im Kapitel 1.3.2 «Verhältnis zu Strategien des Bundesrats» des Erläuternden Berichts zur Vernehmlassung steht «Baubeginn der Massnahmen zwischen 2024 und 2027». Dieser Widerspruch sollte korrigiert werden.

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, das Beurteilungsvorgehen richtet sich nach der geltenden Verordnung über das Programm Agglomerationsverkehr ([PAVV](#)) und den geltenden Richtlinien zum Programm Agglomerationsverkehr ([RPAV](#)).

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

Nein.

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

Nein.

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

Nein.

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

Ja. Es besteht Anpassungsbedarf insbesondere bei der Priorisierung, aber auch bei einzelnen Investitionskosten sowie bei einer Etappierung und einem Verzicht von Massnahmen. Im Hinblick auf das Fachgespräch mit dem Bundesamt für Raumentwicklung ARE, das am 11. August 2022 stattfand, haben wir ein detailliertes Dokument mit konkreten Anträgen zum Anpassungsbedarf eingereicht, welches zu folgender Übersicht führt:

- Diverse Massnahmen- und Kostenverschiebungen in der A-Liste von 141.48 Millionen Franken (Vorschlag des Bundes vom Juni 2022) auf 133.22 Millionen Franken (Vorschlag der Trägerschaft Kanton Luzern vom August 2022) – dies entspricht einer Abnahme um 8.26 Millionen Franken.

- Diverse Massnahmen- und Kostenverschiebungen in der B-Liste von 113.45 Millionen Franken (Vorschlag des Bundes vom Juni 2022) auf 231.08 Millionen Franken (Vorschlag der Trägerschaft Kanton Luzern vom August 2022) – dies entspricht einer Erhöhung um 117.63 Millionen Franken.

Für die einzelnen konkreten Anträge inklusiv detaillierter Begründung verweisen wir auf die Aktennotiz «Agglomerationsprogramm Luzern Fachgespräche 4. Generation» inkl. Beilagen des Fachgesprächs vom 11. August 2022.

### Weitere Bemerkungen

9. Haben Sie weitere Bemerkungen Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Nein.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Ausführungen und Anträge bei der Weiterbearbeitung der Vorlage.

Freundliche Grüsse



Fabian Peter  
Regierungsrat

Beilage:

- Aktennotiz «Agglomerationsprogramm Luzern Fachgespräche 4. Generation» inkl. Beilagen des Fachgesprächs vom 11. August 2022

Kopie:

- Kanton Schwyz, Amt für Raumentwicklung, Postfach 1186, 6431 Schwyz
- Gemeindeverband LuzernPlus, Riedmattstrasse 14, 6031 Ebikon
- Verkehrsverbund Luzern, Seidenhofstrasse 2, Postfach 4306, 6002 Luzern
- Dienststelle Raum und Wirtschaft
- Dienststelle Verkehr und Infrastruktur



# Agglomerationsprogramm Luzern

## Fachgespräch 4. Generation – Aktennotiz

---

Datum:	11.08.2022
Delegation Agglomerationsprogramm:	Patrick Abegg, BUWD, Beat Hofstetter, vif, Milena Scherer, TBA Stadt Luzern, Mario Baumgartner, LuzernPlus, Mike Siegrist, rawi
Delegation Bund:	ARE: Isabel Scherrer, Benno Held, Regina Witter ASTRA: Heidi Meyer, Jörg Häberli
Entschuldigte:	Vertretungen BAFU und BAV

---

Aktenzeichen: ARE-223.1-04-49/4/3

### 1. Begrüssung und Einleitung

Das ARE begrüsst die Teilnehmenden und erläutert die Ziele des Fachgesprächs. Es soll sichergestellt werden, dass sämtliche relevanten Argumente in die Bundesprüfung einbezogen wurden und dass bei der Priorisierung der Massnahmen (Umpriorisierungen) alle wichtigen Zusammenhänge beachtet werden. Die Agglomeration hat die Gelegenheit, Nachfragen zu stellen, aus ihrer Sicht andere Einschätzungen darzulegen und die fachlichen Argumente mit Zusatzinformationen zu belegen. Neue Informationen, welche erst nach dem Einreichungstermin der Agglomerationsprogramme (15.06.2021) zur Verfügung standen, können wegen der Gleichbehandlung aller Agglomerationen im Prüfprozess nicht berücksichtigt werden.

Im Fachgespräch werden keine Entscheide gefällt. Aus der vorliegenden Aktennotiz ist ersichtlich, welche Anträge von der Agglomeration eingereicht werden. Die Prüfung der entsprechenden Anträge erfolgt in den kommenden Monaten.

Allfällige Anpassungen der Prüfberichte und des Bundesbeschlusses über die Freigabe der Mittel ab 2024 für das Programm Agglomerationsverkehr werden aufgrund der im Fachgespräch und bei den Stellungnahmen im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens eingebrachten Punkte geprüft. Die definitiven Prüfberichte werden nach der Verabschiedung der Botschaft durch den Bundesrat z. H. des Parlaments vorliegen. Bis dahin sind die Entwürfe Prüfberichte vertraulich zu behandeln.

Die Agglomeration hat dem ARE ihre Anträge und dazugehörigen Begründungen schriftlich ausgehändigt. Diese bilden die Grundlage für das Fachgespräch und die anschliessende Prüfung der Anträge durch den Bund.



## **2. Allgemeine Bemerkungen**

Es werden die allgemeinen Bemerkungen der Agglomeration zum Prüfprozess der Agglomerationsprogramme der 4. Generation und zum Entwurf des Prüfberichts gemäss Beilage besprochen.

## **3. Hinweise zur Priorisierung der Massnahmen**

Die Priorisierung der Massnahmen (Umpriorisierungen) werden auf Basis der Anträge, Begründungen und abgegebenen Unterlagen der Agglomerationen (vgl. Beilage) diskutiert. Für folgende Massnahmen werden bis Ende August noch Informationen nachgeliefert:

- GV-5.1-4A / Kriens, Umgestaltung Südallee, Arsenal-Nidfeldstrasse: Der Perimeter des nördlichen Teils, der in den B-Horizont verschoben werden soll, und die entsprechenden Anpassungen der Kosten im A- und B-Horizont sind noch zu präzisieren.
- ÖV-7.3-4A / Kriens, Arsenalstrasse, Nidfeldstrasse: Der Perimeter des nördlichen Teils, der in den B-Horizont verschoben werden soll, und die entsprechenden Anpassungen der Kosten im A- und B-Horizont sind noch zu präzisieren.

## **4. Hinweise zur Programmbeurteilung**

Die Programmbeurteilung wird auf Basis der Anträge, Begründungen und abgegebenen Unterlagen der Agglomerationen gemäss Beilage diskutiert.

## **5. Weiteres Vorgehen, Varia**

Das ARE kommuniziert wichtige Termine und Meilensteine betreffend das weitere Vorgehen im Prüfprozess 4. Generation, die Vorbereitung der Leistungsvereinbarungen und die Einreichung der Programme der 5. und 6. Generation (vgl. Präsentation ARE).

### Beilagen:

- Anträge der Agglomeration zu allgemeinen Bemerkungen, Massnahmenpriorisierung und Programmbeurteilung.
- Folienpräsentation des ARE

Thema Objet	Antrag Demande	Begründung Justification
<p>zu Baureife: Liste A - Massnahmen der A-Liste sind innerhalb der Vierjahresperiode 2024-2027 bau- und finanzreif. Liste B - Massnahmen der B-Liste werden die Bau- und Finanzreife erst später erreichen und/oder deren Kosten-Nutzen-Verhältnis muss noch optimiert werden</p>	<p>zur Kenntnisnahme ARE</p>	<p>Hinweis vif / Bezug zum Bauprogramm bezüglich Listenoptimierungen im AP 4G: Auszug Entwurf Botschaft Bauprogramm 2023-2026 für die Kantonsstrassen Kapitel 4.3: "Der Bund beteiligt sich gestützt auf das Infrastrukturfondsgesetz vom 6. Oktober 2006 (SR 725.13) gemäss den Agglomerationsprogrammen an den Massnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur in Städten und Agglomerationen. Für die Agglomerationsprogramme Luzern der 1., 2. und 3. Generation wurde aufgrund der Programmwirkung bisher ein Mitfinanzierungsanteil des Bundes von 35 Prozent zugesichert. Für das Agglomerationsprogramm der 4. Generation darf der gleiche Mitfinanzierungsanteil erwartet werden. Das Agglomerationsprogramm Luzern der 4. Generation wird zurzeit vom Bund geprüft. Der Prüfbericht des Bundes ist noch ausstehend. Aus dem Prüfbericht resultierende Anpassungen sind mit der Umsetzung des vorliegenden Bauprogramms zu berücksichtigen. Dies könnte zum Beispiel bedeuten, dass bei attestierter ungenügender Finanz- und Baureife sowie einem ungenügenden Kosten-Nutzenverhältnis im Agglomerationsprogramm der 4. Generation Vorhaben von der Liste A oder B in die Liste C verschoben würden und somit nicht in der Programmperiode Topf A des Bauprogramms bearbeitet werden müssten. Die entsprechende Vereinbarkeit mit dem Bauprogramm stellt das BUWD sicher. Die Zuordnung von einem solchen Vorhaben ist im Agglomerationsprogramm Luzern der 5. Generation neu zu beurteilen."</p>
<p>Kap 2.2 Gesamtwürdigung Abschnitt 2 Abstimmung Siedlung und Verkehr "Siedlung und Verkehr sind zum grossen Teil gut aufeinander abgestimmt. .... Allerdings erscheint die zeitliche Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklungen nicht gesichert, insbesondere dort, wo die Siedlungsentwicklungen in den Kerngemeinden im Zusammenhang mit den nationalen Massnahmen (Bypass/Stadtautobahn und Durchgangsbahnhof) betroffen sind. Der Fuss- und Veloverkehr (FVV) wird bei der verkehrlichen Erschliessung der Entwicklungsschwerpunkte teilweise vernachlässigt."</p>	<p>Antrag auf entsprechende Ergänzung / Präzisierung im Kapitel 2.2 und 7</p>	<p>Die Forschungsprojekte des Bundes haben die Schnittstellenproblematik im Kanton Luzern verdeutlicht. Überlagerung von Verkehrsmitteln, Zwecke, Netzhierarchien usw. führen zu Konflikten. Die Anschlüsse liegen auch im Siedlungsgebiet, wo kaum Massnahmen zur Verkehrsbewirtschaftung möglich sind. Gemäss Bauprogramm (aktuell und Entwurf) sind konkrete Massnahmen vorgesehen und ausserdem regionale VM-Konzepte/Massnahmen und über die ganze Agglomeration/Kanton. Mit der Studie Weiterentwicklung ESP Programm können die Massnahmen gezielter gesamthaft aber auch für die einzelnen Verkehrsmittel definiert werden.</p>
<p>Kap 2.2 Gesamtwürdigung Abschnitt 3 Verkehr</p>	<p>Einige Punkte wie beispielsweise Veloverleihsysteme / Cargoveloverleih sollten erwähnt bzw. positiver formuliert werden.</p>	<p>Die Stadt Luzern und verschiedene Agglomerationsgemeinden setzen auf das Veloverleihsystem Nextbike. Dieses ist für Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt Luzern sowie Mitarbeitende der Verwaltung kostenlos. Am 30.6.2022 hat das städtische Parlament die Finanzierung des Veloverleihsystems und der Velodienste für weitere 5 Jahre bestätigt: <a href="https://www.stadt Luzern.ch/projekte/zentraleprojekte/32630">https://www.stadt Luzern.ch/projekte/zentraleprojekte/32630</a> Somit besteht im Bereich Veloverleih ein bewährtes und breit akzeptiertes Angebot, dessen Nachfrage kontinuierlich steigt und von immer mehr Nachbargemeinden übernommen wird. Die Stadt Luzern und verschiedene Gemeinde übernehmen die Kosten für die Leihvelos für ihre Einwohner. <a href="https://www.nextbike.ch/de/standorte/">https://www.nextbike.ch/de/standorte/</a></p>
<p>Kap 2.2 Gesamtwürdigung Abschnitt 5 Verkehrssicherheit "Das AP wirkt positiv auf die Verkehrssicherheit der Agglomeration ein. .... Dennoch besteht bezüglich der Verkehrssicherheit noch Handlungsbedarf, z.B. im Rontal, in Dierikon und Küssnacht. Die subjektive Sicherheit wird zumindest auf Analyseebene behandelt, indem Fussgängerunterführungen als zu verbessernde Netzelemente identifiziert werden. Die entsprechenden Massnahmen in Luzern und Kriens sind noch zu präzisieren. In den übrigen Gemeinden wie Ebikon, Buchrain und Küssnacht sind entsprechende Massnahmen erst noch zu entwickeln."</p>	<p>Antrag auf entsprechende Ergänzung / Präzisierung im Kapitel 2.2</p>	<p>Verschiedene Massnahmen sind im GVK Rontal und im AP LU 4G definiert, z.B. Gleisweg und Hangweg.</p>

<p>Kap 7 Empfehlungen zur Weiterentwicklung des AP: "Im Verkehrsbereich ist der Umgang mit den nationalen Massnahmen Bypass/Stadtautobahn und Durchgangsbahnhof angesichts unsicherer Realisierungshorizonte stärker zu thematisieren. In kommenden Generationen des AP sollten Alternativen bzw. aufwärtskompatible Übergangslösungen für die nächsten 10 bis 15 Jahre entwickelt werden. Hier spielen auch die Überarbeitungen der Gesamtverkehrs-Massnahmen Luzern Schlossberg und Luzern Obergrundstrasse eine Rolle, deren Dimension und Ausgestaltung nach Wegfall der Spangen Nord und Süd zu überdenken sind."</p>	<p>zK und ggf Präzisierung / Ergänzung im Text</p>	<p>Bypass und DBL sind in der strategischen Planung des Kantons verankert. Hinweis: Mit den drei Studien «Bus 2040» (VVL), «Beschleunigung Bussystem» (VVL) und «Durchgehende Busspur Kriens –Ebikon» (vif) wird aktuell das Netzangebot im Zustand vor und mit DBL und Bypass definiert und auf die verkehrliche Wirkung untersucht. Konkret soll beispielsweise mit der Studie «Durchgehende Busspur Kriens-Ebikon» die Frage beantwortet werden, ob die flankierenden Massnahmen Bypass zugunsten des öV, z.B. Busspuren vom Schwanenplatz bis Pilatusplatz, auch ohne Spange realisiert werden können. Weitergehende Steuerungsmassnahmen hierfür werden auch definiert.</p>
<p>Kap 7 Empfehlungen zur Weiterentwicklung des AP: "Die Gestaltung der Seetalstrasse in Emmen ist mit Blick auf den multimodalen Strassenraum und die Siedlungsverträglichkeit weiter zu präzisieren. Dabei sollten gesamtverkehrliche Gesichtspunkte im Vordergrund stehen und aktuelle Verkehrsmengengerüste benutzt werden."</p>	<p>zK und ggf Präzisierung / Ergänzung im Text</p>	<p>Die verlangten Präzisierungen sind Bestandteil der nächsten Planungsschritte zusammen mit dem BGK.</p>
<p>Kap 7 Empfehlungen zur Weiterentwicklung des AP: "Die Erhöhung der Kapazität am Knoten K65/65c in Buchrain wird bereits in einer Vertiefungsstudie mit dem ASTRA überprüft. Das Projekt sollte aber auch den Gesamtzusammenhang im Einflussbereich der Nationalstrassenanschlüsse Buchrain und Gisikon-Root berücksichtigen."</p>	<p>zK und ggf Präzisierung / Ergänzung im Text</p>	<p>Der verlangte Gesamtzusammenhang ist genauso im Teilprojekt Planungsstudie Nationalstrasse vorgesehen; der Wirkungsumfang mit Modelluntersuchungen beinhaltet die beiden benachbarten A14-Anschlüsse sowie die Rontalachse und den Knoten/Raum Oberhofen.</p>
<p>Kap 7 Empfehlungen zur Weiterentwicklung des AP: "Um die Anteile des Velos am Modal-Split zu erhöhen, empfiehlt es sich, die geplanten Velobahnen zeitnah umzusetzen und ihre Ausweitung auf die angrenzenden Gebiete anzudenken."</p>	<p>zur Kenntnisnahme ARE</p>	<p>Das BUWD wurde vom Kantonsrat mittels parlamentarischen Vorstössen beauftragt das bestehende Radroutenkonzept zu überarbeiten mit Berücksichtigung der Entwicklungen (z.B. E-Bikes). Die Neuarbeitung des Radroutenkonzeptes wurde in der Dienststelle vif gestartet. Dafür wurden 2 zusätzliche Stellen geschaffen.</p>
<p>Kap 7 Empfehlungen zur Weiterentwicklung des AP: "Die quantitativen oder qualitativen Auswirkungen der Siedlungsentwicklung auf das Verkehrssystem sind künftig noch gezielter abzuschätzen. Zudem könnten die unzureichenden ÖV-Anbindungen einiger ESP sowie die hohen Parkplatzkontingente einiger VE angegangen werden. Insbesondere in den Fokusräumen der Agglomeration sind die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung gezielt aufeinander abzustimmen. Die verschiedenen Arealentwicklungen könnten noch stärker auf die Qualität des öffentlichen und Freiraums ausgerichtet werden."</p>	<p>zur Kenntnisnahme ARE</p>	<p>Im Bereich aller ESP im Agglomerationsraum (und auch ausserhalb) sind aktuelle Verkehrsgrundlagen (Modell, Verkehrsfluss-Simulationen, Verkehrsmanagement-Massnahmen (VM)) für die quantitative Beurteilung der Auswirkungen der Siedlungsentwicklung auf das Verkehrssystem vorhanden. VM-Massnahmen, Verträglichkeitsuntersuchungen und teilweise BGK sind für die qualitative Analyse vorhanden. Mit der Studie «Weiterentwicklung ESP-Programm» (rawi, Nov. 2021) ist eine Systematik für die Analyse, Monitoring&amp;Controlling, generelle Massnahmen der ESP vorhanden. Zwischen Gemeinden und Kanton werden aktuell Planungsvereinbarungen für die Entwicklung der ESP erarbeitet «Gesamtkonzept Siedlungs- und Verkehrsentwicklung ESP», diese werden laufen aktualisiert.</p>
<p>Kap 7 Empfehlungen zur Weiterentwicklung des AP: "Die zahlreichen BGK könnten auch dazu beitragen, die subjektive Sicherheit in der Agglomeration zu erhöhen, insbesondere für sensible Nutzergruppen wie Kinder und Ältere. Der identifizierte Handlungsbedarf in Ebikon, Buchrain und Küssnacht sollte bald angegangen werden."</p>	<p>zK und ggf Präzisierung / Ergänzung im Text</p>	<p>Mit dem GVK Rontal von 2018 ist der Handlungsbedarf objektiv/subjektiv für FVV untersucht worden. Im Masterplan der Gemeinde Ebikon von 2015 sind Massnahmen hierfür formuliert worden und im GVK eingeflossen. Die Bearbeitung der Vorhaben ist mit den Bauprogrammen sichergestellt und vorgesehen. Der Kantonsrat beschliesst Ende 2022 das neue Bauprogramm 2023-2026 für die Kantonsstrassen.</p>

ARE-Code Code ARE	Nr. AP N° PA	Massnahme Mesure	Änderungsantrag Prüfbericht Demande de modification du rapport d'examen	Begründung Justification
xxxx.4.yyy	Bsp1	Umgestaltung Busbahnhof	C->A	Die Massnahme hat ein gutes Nutzen-Kostenverhältnis. In Abstimmung mit den Bauarbeiten der SBB am Bahnhof muss der Bushof 2026/27 realisiert werden. Die vom Bund befürchteten Konflikte mit Umwelthanliegen werden mit flankierenden Massnahmen entschärft. Kanton und Gemeinde haben ihre jeweiligen Finanzierungsanteil
1061.4.002	GV-1.2-4A	K13/15: Emmen, Sprengiplatz - Sonnenplatz (inkl. Zufahrten K 13 bis Einmündung Weiherstrasse und Zufahrt K 15 bis Autobahnanschluss Emmen Nord (exkl))	B->A	Das ARE verschiebt die Massnahme von der A- in die B-Liste mit der Begründung der ungenügenden Bau- und Finanzreife sowie der erforderlichen Abstimmung mit der Massnahme ÖV-7.1-4A / 1061.4.024. Die Massnahme GV-1.2-4A ist im Entwurf des kantonalen Bauprogramms 2023-2026 für die Kantonsstrassen (der Kantonsrat beschliesst Ende dieses Jahres dieses Bauprogramm und bezeichnet die definitive Topfzuteilung) in 2 Teilprojekte aufgeteilt: Topf A, Plan Nr. 40 mit 8 Mio. Fr mit Baubeginn Ende 2026: Emmen, Sonnenplatz (inkl.) – Sprengiplatz (exkl.), Optimierung Gesamtverkehrssystem, Radverkehrsanlagen und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr Topf B, Plan Nr. 120 mit 16 Mio. Fr mit Baubeginn in der Bauprogrammperiode 2027-2030: Emmen, Sprengiplatz mit Zufahrten K 13 bis Einmündung Weiherstrasse und Zufahrt K 15 bis Autobahnanschluss Emmen Nord (exkl.), Optimierung Gesamtverkehrssystem, Radverkehrsanlagen und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr in Abstimmung mit Umbau Autobahnanschluss Emmen-Nord (z.B. 3/4-Anschluss, Federführung Astra) und Siedlungsentwicklung. In Übereinstimmung mit dem kantonalen Bauprogramm und um das erste Teilprojekt zeitlich nicht unnötig zu verzögern, wird seitens Kanton Luzern für dieses erste Teilprojekt von <b>8 Mio Fr.</b> eine Verschiebung wiederum in die A-Liste beantragt Ein Baubeginn dieses ersten Teilprojekts bis spätestens Ende 2028 (Frist gemäss RPAV) ist aus kantonomer Sicht möglich und wird vorgesehen. Die Verschiebung des zweiten Teilprojekts von 16 Mio Fr. in die B-Liste ist aus kantonomer Sicht vertretbar.
1061.4.007	GV-3.1-4A	Buchrain, Knoten K65/65c	C->B	Das ARE verschiebt die Massnahme von der A- in die C-Liste mit der Begründung des ungenügenden Planungsstandes und der ungenügenden Bau- und Finanzreife. Der Handlungsbedarf ist erkannt; die Massnahme ist mit den Studien des ASTRA abzustimmen. Die beiden Vorhaben GV-1.3-4A / 1061.4.007 mit <b>15 Mio. Fr</b> und öV-10-4A / 1061.4.036 mit 2 Mio Fr. sind im Entwurf des kantonalen Bauprogramm 2023-2026 für die Kantonsstrassen im Topf B (Beginn der Massnahmenrealisierung 2027 - 2030) enthalten. Der Kantonsrat beschliesst Ende dieses Jahres das entsprechende Bauprogramm und bezeichnet die definitive Topfzuteilung. Planungsstand: Für diese Vorhaben ist die Planung zusammen mit dem ASTRA gestartet. Nächste Phasen: bereinigen der vorhandenen Studien und Vorprojekt. Die beiden Projekte sind sehr wichtig und werden vordringlich vorangetrieben, ein Realisierungsbeginn zwischen 2027 und 2030 ist realistisch. Zudem hat der Kanton Luzern in seiner Stellungnahme an den Bund zum Ausbauschnitt der Nationalstrassen einen früheren Spurausbau auch im Bereich des Anschlusses Buchrain beantragt. Eine zeitliche Verschiebung ist für den Kanton Luzern zwar vertretbar, jedoch nicht von der A- bis in die C-Liste. Es wird seitens Kanton Luzern ein <u>Verschiebung der beiden Massnahmen GV-1.3-4A / 1061.4.007 und öV-10-4A / 1061.4.036 von der C- in die B-Liste beantragt</u>
1061.4.011	GV-3.5-4B	Inwil/Eschenbach/Ballwil/Hochdorf, Verkehrsmanagement zur Förderung ÖV	B->A	Das ARE hat die Eingabe als B-Massnahme mit <b>5 Mio Fr</b> akzeptiert und nicht abgeändert. Die Ergebnisse der ZMB's der Umfahrungen Eschenbach inkl. Inwil, Ballwil und Hochdorf werden mit einer Synthese zu den Umfahrungen im Seetal abschliessend beurteilt und festgelegt. Mögliche Lösungen sind auch die Varianten Null+. Verbesserungen für den Gesamtverkehr sollen aber bereits kurzfristig basierend und koordiniert auf den Varianten Null+ geplant und umgesetzt werden. Planungsstand: Konzept Verkehrsmanagementmassnahmen vorhanden. Aus diesem Grund ist das Vorhaben Inwil/Eschenbach/Ballwil/Hochdorf, Verkehrsmanagement zur Förderung ÖV im Entwurf zum neuen Bauprogramm 2023-2026 in den Topf A aufgenommen. Der Kantonsrat beschliesst Ende dieses Jahres das entsprechende Bauprogramm und bezeichnet die definitive Topfzuteilung. Die Zuordnung der Massnahme in der Liste B des AP LU 4G stimmt somit nicht mit dem Bauprogramm 2023-2026 für die Kantonsstrassen überein. Dementsprechend wird seitens Kanton Luzern eine <u>Verschiebung in die A-Liste beantragt.</u>
1061.4.015	GV-5.1-4A	Kriens, Umgestaltung Südallee, Arsenal-/Nidfeldstrasse	Anderes / Autre	Das ARE hat die Eingabe als A-Massnahme mit Kosten von <b>15.0 Mio Fr</b> akzeptiert und nicht abgeändert. Der nördliche Teil Arsenalstrasse soll im Sinne einer zweckmässigen Etappierung von der A-Liste in die B-Liste verschoben werden und somit auch die Hälfte der geschätzten Kosten, also <b>7.5 Mio Fr.</b> (von 15.0 Mio Fr). (vgl. auch Massnahme 1061.4.026 bzw GV-7.3-4A)

1061.4.019	GV-5.5-4B	Kriens, Zentrum (Optimierung Gesamtverkehr)	<b>C-&gt;B</b>	<p>Das ARE verschiebt die Massnahme mit <b>9.8 Mio Fr</b> von der B- in die C-Liste mit der Begründung des ungenügenden Planungsstandes; der Handlungsbedarf ist anerkannt, die Ausgestaltung ist zu präzisieren.</p> <p>Das Vorhaben ist im Entwurf des Bauprogramms 2023-2026 für die Kantonsstrassen im Topf B mit Realisierungsbeginn 2027 - 2030 enthalten. Der Kantonsrat beschliesst Ende dieses Jahres das entsprechende Bauprogramm und bezeichnet die definitive Topfzuteilung.</p> <p>Zurzeit ist eine Studie in Bearbeitung, deren Grundlagen mit dem Richtplan und dem Gesamtverkehrskonzept der Stadt Kriens bestimmt sind. Aufgrund des aktuellen Planungsstandes und den Grundlagen ist ein baureifes und finanziertes Vorhaben für einen Baubeginn zwischen 2027 und 2029 realistisch.</p> <p>Es handelt sich um eine zentrale Massnahme aus Sicht der Stadt Kriens, die gemäss Planungsstand und weiterem Vorgehen zwischen 2027 und 2030 baulich umgesetzt werden kann. Es wird deshalb seitens Kanton Luzerne eine Verschiebung wiederum in die B-Liste beantragt</p>
1061.4.020	GV-5.6-4B	Inwil, Ortsdurchfahrt	<b>C-&gt;B</b>	<p>Das ARE verschiebt die Massnahme mit <b>8 Mio Fr</b> von der B- in die C-Liste mit der Begründung des ungenügenden Planungsstandes sowie der unzureichenden Bau- und Finanzreife; der Handlungsbedarf ist nach Umsetzung der Sofortmassnahmen zu präzisieren.</p> <p>Das Vorhaben ist mit den Ergebnissen der ZMB Umfahrung Eschenbach inkl. Inwil und der Synthese der Umfahrungen im Seetal abzustimmen. Die Ergebnisse werden Mitte/Ende 2023 vorliegen. Aus diesem Grund wurde dieses Vorhaben im Entwurf zum neuen Bauprogramm 2023-2026 in den Topf B aufgenommen. Der Kantonsrat beschliesst Ende dieses Jahres das entsprechende Bauprogramm und bezeichnet die definitive Topfzuteilung.</p> <p>Bis vor Ende 2023 können keine Aktivitäten bzw weiteren Projektierungsschritte vorgenommen werden.</p> <p>In Übereinstimmung mit dem kantonalen Bauprogramm wird dem ARE beantragt, eine Verschiebung wiederum in die B-Liste zu prüfen und nach Möglichkeit vorzunehmen.</p>
1061.4.022	ÖV-6.1-4A	Luzern, Bahnhofplatz, Bushaltstellen Durchmesserperronanlage	<b>Anpassung Investionskosten / Adaptation des coûts d'investissement</b>	<p>Das ARE hat die Eingabe als A-Massnahme mit Kosten von <b>8 Mio Fr</b> akzeptiert und nicht abgeändert.</p> <p>Das Vorhaben kann am Bahnhofplatz insbesondere aus Sicherheitsgründen nicht wie vorgesehen umgesetzt werden, sondern es ist eine neue Lösung am Anfang der Pilatusstrasse vorzusehen. Diese dürfte <b>weniger als 3 Mio Fr.</b> kosten und soll im 2024 realisiert sowie im 2025 in Betrieb genommen werden.</p>
1061.4.023	ÖV-6.2-4B	Ausbau Multimodale Drehscheibe Waldibrücke	<b>C-&gt;B</b>	<p>Das ARE verschiebt die Massnahme mit <b>5 Mio Fr</b> von der B- in die C-Liste mit der Begründung des ungenügenden Kosten-Nutzen-Verhältnisses; der Standort und die Inhalte der Massnahme sind zu überprüfen. u.a. mit Blick auf die Rolle von P+R; das Umsteigepotenzial ist abzuschätzen.</p> <p>Das Vorhaben ist im Entwurf des Bauprogramms 2023-2026 für die Kantonsstrassen im Topf B enthalten. Der Kantonsrat beschliesst Ende dieses Jahres das entsprechende Bauprogramm und bezeichnet die definitive Topfzuteilung.</p> <p>Als nächster Planungsschritt wird eine Studie/BGK vorbereitet. Aufgrund des aktuellen Planungsstandes und den Grundlagen ist ein baureifes und finanziertes Vorhaben für einen Baubeginn zwischen 2027 und 2029 realistisch.</p> <p>Das Vorhaben ist im Bauprogramm 2023-2026 für die Kantonsstrassen im Topf B enthalten und der entsprechende Realisierungszeitraum ist realistisch. Eine zeitliche Verschiebung dieser wichtigen Massnahme v.a. des öffentlichen Verkehrs (multimodale Drehscheibe ausbauen) wäre ein sehr schlechtes politisches Zeichen. Es wird deshalb eine Verschiebung wiederum in die B-Liste beantragt</p>
1061.4.024	ÖV-7.1-4A	K15 Emmen, Anschluss Emmen Nord	<b>Anpassung Investionskosten / Adaptation des coûts d'investissement</b>	<p>Das ARE hat die Eingabe als A-Massnahme mit Kosten von <b>5.93 Mio Fr</b> akzeptiert und nicht abgeändert.</p> <p>Das Bauprojekt ist in Fertigstellung und wird diesen Herbst koordiniert mit dem Nationalstrassenprojekt Anschluss Emmen-Nord öffentlich aufgelegt. Die Kosten sind höher als beim Stand Vorprojekt. Die aktuellen Projektkosten liegen bei 13.6 Mio Fr.</p>
1061.4.026	ÖV-7.3-4A	Kriens, Arsenalstrasse/Nidfeldstrasse	<b>Anderes / Autre</b>	<p>Das ARE hat die Eingabe als A-Massnahme mit Kosten von <b>5.5 Mio Fr</b> akzeptiert und nicht abgeändert.</p> <p>Der nördliche Teil Arsenalstrasse soll im Sinne einer zweckmässigen Etappierung von der A-Liste in die B-Liste verschoben werden und somit auch die Hälfte der geschätzten Kosten, also <b>2.75 Mio Fr.</b> (von 5.5 Mio Fr) (vgl. auch Massnahme 1061.4.015 bzw GV-5.1-4A)</p>

1061.4.036	ÖV-10-4A	Buchrain, Knoten K65/65c	C->B	<p>Das ARE verschiebt die Massnahme von der A- in die C-Liste mit der Begründung des ungenügenden Planungsstandes und der ungenügenden Bau- und Finanzreife. Der Handlungsbedarf ist erkannt; die Massnahme ist mit der Konkretisierung der Massnahme GV-3.1-4A abzustimmen.</p> <p>Die beiden Vorhaben GV-1.3-4A / 1061.4.007 mit 15 Mio. Fr und ÖV-10-4A / 1061.4.036 mit 2 Mio Fr. sind im Entwurf des Bauprogramms 2023-2026 für die Kantonsstrassen im Topf B enthalten. Der Kantonsrat beschliesst Ende dieses Jahres das entsprechende Bauprogramm und bezeichnet die definitive Topfzuteilung. Planungsstand: Für diese Vorhaben ist die Planung zusammen mit dem ASTRA gestartet. Nächste Phasen: bereinigen der vorhandenen Studien und Vorprojekt. Die beiden Projekte sind sehr wichtig und werden vordringlich vorangetrieben, ein Realisierungsbeginn zwischen 2027 und 2030 ist realistisch. Zudem hat der Kanton Luzern in seiner Stellungnahme an den Bund zum Ausbauschritt der Nationalstrassen einen früheren Spurausbau auch im Bereich des Anschlusses Buchrain beantragt. Eine zeitliche Verschiebung ist für den Kanton Luzern zwar vertretbar, jedoch nicht von der A- bis in die C-Liste. Es wird seitens Kanton Luzern eine <u>Verschiebung der beiden Massnahmen GV-1.3-4A / 1061.4.007 und ÖV-10-4A / 1061.4.036 von der C- in die B-Liste beantragt</u></p>
1061.4.038	MIV-3-4B	Emmen, Massnahme zur Entlastung des Dorfes	C->B	<p>Das ARE verschiebt die Massnahme mit Kosten von 40 Mio Fr von der B- in die C-Liste mit der Begründung des ungenügenden Planungsstandes und Kosten-Nutzen-Verhältnis. Der Handlungsbedarf ist erkannt. Nach der ZMB von 08/2021 handelt es sich um ein BGK: die Bestvariante ist zu vertiefen und die Kosten sind zu präzisieren.</p> <p>Das Vorhaben ist im Entwurf des Bauprogramm 2023-2026 für die Kantonsstrassen im Topf B enthalten. Der Kantonsrat beschliesst Ende dieses Jahres das entsprechende Bauprogramm und bezeichnet die definitive Topfzuteilung. Planungsstand: ZMB Umfahrung Emmen abgeschlossen. Bestvariante BGK im bestehenden Strassenraum mit Verzicht auf eine Umfahrung. BGK wird Ende dieses Jahres gestartet.</p> <p>Aufgrund des aktuellen Planungsstandes und den Grundlagen ist ein baureifes und finanziertes Vorhaben für einen Baubeginn zwischen 2027 und 2029 realistisch. Das Vorhaben ist im Bauprogramm 2023-2026 für die Kantonsstrassen im Topf B enthalten und ein Baubeginn bis vor 2030 scheint möglich. In Übereinstimmung mit dem Bauprogramm wird dem ARE beantragt, eine <u>Verschiebung wiederum in die B-Liste zu prüfen und nach Möglichkeit vorzunehmen</u></p>
1061.4.043	FVV-2.2-4A	Luzern, Reduktion der Trennwirkung des Gleiskörpers für den FVV	Verzicht / Renoncement	<p>Das ARE hat die Eingabe als A-Massnahme mit Kosten von 7.6 Mio Fr akzeptiert und nicht abgeändert.</p> <p>Der Stadtrat Luzern verzichtet auf den Velotunnel, weil die Kompatibilität mit dem Durchgangsbahnhof DBL nicht sichergestellt ist. Eine alternative unterirdische Fuss- und Veloverbindung weiter südlich könnte ins AP LU 5G aufgenommen werden.</p>
1061.4.046	FVV-3.3-4A	Emmen/Eschenbach/Inwil, Waldbrücke – Knoten K 16/65 a – Oberhofen, Rad- und Gehweg	Anderes / Autre	<p>Das ARE hat die Eingabe als A-Massnahme mit Kosten von 3.01 Mio Fr akzeptiert und nicht abgeändert.</p> <p>Aus heutiger Sicht ist ein Baubeginn im 2027 nicht realistisch. Die Massnahme ist mit den Ergebnissen der ZMB Umfahrung Eschenbach und der Synthese zu den Umfahrungen im Seetal abzustimmen. Die Ergebnisse werden Mitte/Ende 2023 vorliegen. Aus diesem Grund wurde dieses Vorhaben im Entwurf zum neuen Bauprogramm 2023-2026 in den Topf B aufgenommen. Der Kantonsrat beschliesst Ende dieses Jahres das entsprechende Bauprogramm und bezeichnet die definitive Topfzuteilung. Dementsprechend wird seitens Kanton Luzern <u>beantragt, diese Massnahme von der A- in die B-Liste zu verschieben</u></p>
1061.4.081	FVV-3.38-4A	Luzern, Velo-Fussgängerbrücke Freigleis-Fruttstrasse	Anderes / Autre	<p>Das ARE hat die Eingabe als A-Massnahme mit Kosten von 4.8 Mio Fr akzeptiert und nicht abgeändert.</p> <p>Aufgrund der Arealplanung an der Fruttstrasse und den Planungen auf dem SBB-Areal (DBL) kann die Brücke nicht im geplanten Ausmass/Linienführung realisiert werden. Die Planungen können erst wieder aufgenommen werden, wenn die Rahmenbedingungen (u.a. DBL) geklärt sind. Dementsprechend wird seitens Kanton Luzern <u>beantragt, diese Massnahme von der A- in die B-Liste zu verschieben</u></p>
1061.4.091	FVV-3.48-4A	Horw, Neue Wegverbindung Hinterboden-Seeacherweg	C->A	<p>Das ARE verschiebt die Massnahme mit Kosten von 0.5 Mio Fr von der A- in die C-Liste mit der Begründung des Konflikts mit dem BLN Nr 1606, schwere Beeinträchtigung nicht ausgeschlossen; Anhörung ENHK nötig.</p> <p>Die vorgesehene nicht befestigte Wegverbindung (Naturmah max 1.5m), stellt aus Sicht der Projektträgerschaft keine bis sehr geringe Beeinträchtigung des BLN Nr. 1606 dar. Die Weg-Lage ist nur schematisch dargestellt. In erster Linie sollen bestehende Wege berücksichtigt und Weglücken naturnah geschlossen werden. Für den neuen Weg sind nur geringfügige Terrenausgleichmassnahmen notwendig.</p> <p>Der Weg fügt sich topographisch problemlos in die Landschaft ein und standorttypische Strukturelemente werden keine tangiert. Der Landschaftscharakter wird durch den Weg nicht verändert, die Lebensräume bleiben erhalten und auch weitere Schutzziele können garantiert werden. Eine rechtzeitige Anhörung der ENHK kann bei Bedarf aufgenommen werden. Dementsprechend wird eine <u>Verschiebung von der C-Liste wiederum in die A-Liste beantragt.</u></p>

1061.4.097	FVV-4.3-4B	Inwil, Inwil Dorf (exkl.) – Autobahnanschluss A 14 Gisikon (exkl.), Ausbau Rad- und Gehweg	<b>C-&gt;B</b>	<p>Das ARE verschiebt die Massnahme mit Kosten von <b>9 Mio Fr</b> von der B- in die C-Liste mit der Begründung des ungenügenden Planungsstandes; Handlungsbedarf anerkannt. Die Umsetzung ist mit der Massnahme FVV-6.1-4C zu koordinieren.</p> <p>Das Vorhaben ist im Entwurf des Bauprogramm 2023-2026 für die Kantonsstrassen im Topf B enthalten. Der Kantonsrat beschliesst Ende dieses Jahres das entsprechende Bauprogramm und bezeichnet die definitive Topfzuteilung.</p> <p>Ein baureifes und finanziertes Vorhaben für einen Baubeginn zwischen 2027 und 2029 ist realistisch.</p> <p>Es handelt sich um ein baureifes und finanziertes Vorhaben, ein Baubeginn zwischen 2027 und 2029 ist realistisch. In Übereinstimmung mit dem kantonalen Bauprogramm wird eine <u>Verschiebung</u> wiederum in die B-Liste beantragt</p>
1061.4.098	FVV-4.4- 4B	K4: Kriens/Malters, Hohrüti – Under Rängg, neue Brücke, Optimierung Linienführung, Erstellen Radverkehrsanlage	<b>C-&gt;B</b>	<p>Das ARE verschiebt die Massnahme mit Kosten von <b>25 Mio Fr</b> von der B- in die C-Liste mit der Begründung des ungenügenden Planungsstandes Kosten-Nutzen-Verhältnis. Handlungsbedarf anerkannt. Die Gesamtkosten (inkl. Sanierung Ränggloch) sind gemessen am Nutzen der Radverkehrsanlage zu hoch; die Anteile für den FVV sind separat auszuweisen. Es besteht ein möglicher Konflikt mit dem Wildtierkorridor LU-03 und IANB Nr LU271; Amphibienwanderungen in Konflikt mit VerkehrK die Situation für die Fauna ist zu untersuchen und es sind Sanierungsmassnahmen zu planen.</p> <p>Das Vorhaben ist im Entwurf des Bauprogramms 2023-2026 für die Kantonsstrassen im Topf A enthalten. Der Kantonsrat beschliesst Ende dieses Jahres das entsprechende Bauprogramm und bezeichnet die definitive Topfzuteilung.</p> <p>Planungsstand: Studie vorhanden, Projektauftrag für die nächste Phase Überprüfung Studie und Vorprojekt in Erarbeitung.</p> <p>Diese Vorhaben hat eine sehr hohe politische Wichtigkeit. Die vif wird das Vorhaben prioritär bearbeiten.</p> <p>Das Projekt wurde in der Volksabstimmung vom 25.9.2021 mit rund 81% Ja-Stimmen angenommen und es handelt sich um ein wichtige Massnahme für die Velo-Anbindung von Malters in die südliche Agglomeration Luzern. Das Vorhaben ist im Bauprogramm 2023-2026 für die Kantonsstrassen im Topf A enthalten. Ein Baustart vor Ende 2028 (Frist RPAV) ist möglich. Angesichts dieser möglichen Frist sowie der politischen Wichtigkeit wird eine <u>Verchiebung</u> wiederum in die B-Liste beantragt.</p>
1061.4.103	FVV-5.4-4B	Emmen, Rüeggisingerstrasse	<b>B-&gt;A</b>	<p>Das ARE hat die Eingabe als B-Massnahme mit Kosten von <b>1.23 Mio Fr</b> akzeptiert und nicht abgeändert</p> <p>Die Gemeinde Emmen möchte die Massnahme bereits im Zeithorizont 2024 - 2028 realisieren und <u>es wird deshalb beantragt, die Massnahmen in die A-Liste aufzunehmen</u>.</p>

WK CE	Antrag Demande	Begründung Justification
WK1 CE1		
WK2 CE2		
WK3 CE3		
WK4 CE4		
Umsetzungsbewertung Évaluation de la mise en œuvre		



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,  
Energie und Kommunikation UVEK  
**Bundesamt für Raumentwicklung ARE**  
Agglomerationsverkehr

# Fachgespräch zum Entwurf Prüfbericht 4. Generation

11. August 2022



# Traktanden

1. Begrüssung, kurze Vorstellung der Teilnehmer und Einführung/Rahmenbedingungen (ARE)
2. Anträge, Klärungen auf Ebene Massnahmen und Programm (Agglo)
3. Weiteres Vorgehen und Varia (ARE, alle)



# Einführung

## Ziel / Rahmenbedingungen heute

- Besseres gegenseitiges Verständnis
- Diskussion Entwurf Prüfbericht
- Fachliche und sachliche Zusatzargumente
- Gleichbehandlung: Informationen, die erst nach dem 15. Juni / 15. September 2021 zur Verfügung gestanden sind, können nicht berücksichtigt werden (Ausnahme: Fristgerecht nachgereichte Vorprojekte)
- Es werden heute keine Entscheide gefällt



# Einführung

## Prüfung 4. Generation – wichtige Punkte aus Sicht ARE

- 9-12% im NAF sind für den Agglomerationsverkehr reserviert (~1.3 Mia.)
- Die **Bundesbeurteilung** des Agglomerationsprogramms und der Massnahmen ist Ausdruck der **Wirkung**, inwieweit ein effizienteres Verkehrssystem und die Siedlungsentwicklung nach innen gefördert sowie dabei die Sicherheit erhöht und die Umwelt geschont werden
- Frist für den Baubeginn 4. Generation: **5 Jahre** (d.h. ~ Ende 2028); Planungsstand daher ein entscheidendes Kriterium
- Pauschalen (insb. FVV und BGK) wurden rege genutzt, Haltestellen nur wenig (neu in 4. Generation)
- Bei **ungenügender Umsetzungsbeurteilung der 2. Generation** wurden **5 Prozentpunkte vom Beitragssatz** für die 4. Generation abgezogen



# Diskussion

## Anträge/Hinweise von der Agglomeration

- Allgemeines
- Massnahmen
- Programm



# Weiteres Vorgehen

## 4. Generation

### Fachliche Prüfung:

- Aktennotiz
- Vernehmlassung bis 9. September 2022
- Auswertung Fachgespräche (und Vernehmlassung): Prüfung der Anträge
  - Fachliche Prüfung Ende 2022 abgeschlossen

### Prozess Botschaft:

- Voraussichtlich Februar/März 2023 Verabschiedung Botschaft durch den Bundesrat zuhanden des Parlaments
- Bundesbeschluss frühestens im Herbst 2023 zu erwarten



# Weiteres Vorgehen

## 5. und 6. Generation

### 5. Generation (Informationen siehe Austauschplattform)

- PAVV keine Anpassungen geplant (Ausnahme Perimeter)
- RPAV nur Präzisierungen, damit sie möglichst früh publiziert werden können
- Voraussichtliche Publikation Anfang 2023

### 6. Generation

- Aktuell Ausarbeitung Detailplanung
- Start Ende 2022
- Einsatz einer Arbeitsgruppe aus Bund, Kantonen, Agglomerationen und Städte



# LE CONSEIL D'ÉTAT

DE LA RÉPUBLIQUE ET  
CANTON DE NEUCHÂTEL

Par courriel : [info@are.admin.ch](mailto:info@are.admin.ch)  
Département fédéral de l'environnement, des  
transports, de l'énergie et de la  
communication (DETEC)  
À l'att. de Madame la conseillère fédérale  
Simonetta Sommaruga  
3000 Berne

## Arrêté fédéral sur les crédits d'engagement alloués à partir de 2024 pour les contributions aux mesures prises dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération : procédure de consultation

Madame la conseillère fédérale,

Nous accusons réception de la consultation susmentionnée et nous vous en remercions. Notre gouvernement a le plaisir de vous transmettre ci-après sa prise de position y relative.

Conformément aux directives transmises, notre prise de position est structurée sur la base de votre questionnaire.

### • Généralités relatives au projet mis en consultation

1. Approuvez-vous les grandes lignes du projet (en particulier le montant de la contribution à verser par la Confédération) ?

**Oui, avec certaines adaptations.** Le Conseil d'État partage l'analyse du Conseil fédéral s'agissant notamment des enjeux spécifiques affrontés par les agglomérations helvétiques en matière de paysage, d'urbanisation et mobilité. Il soutient la politique d'agglomération menée par la Confédération et, par conséquent, approuve globalement l'arrêté fédéral sur les crédits d'engagement alloués à partir de 2024 en faveur du trafic d'agglomération. Il considère toutefois que la pénalisation des agglomérations pour « mise en œuvre insuffisante » n'est pas pertinente. Dans la grande majorité des cas, les retards de réalisation n'incombent pas à l'agglomération, mais aux processus démocratiques constitutionnels et/ou à des délais d'études et de planification dont la maîtrise d'ouvrage n'appartient ni au Canton, ni à l'agglomération. Il estime que cette décision entre en totale contradiction avec les objectifs du PTA et les enjeux environnementaux et climatiques auxquels la Suisse se trouve actuellement confrontée.

**Dès lors, le Conseil d'État demande au Conseil fédéral de renoncer à la pénalisation pour « mise en œuvre insuffisante » et d'adapter l'arrêté fédéral et les contributions liées en conséquence.**

*2. Des aspects ont-ils, d'après vous, été insuffisamment pris en considération ? Si oui, lesquels ?*

**Oui.**

Nous émettons une première réserve s'agissant de l'évaluation des projets émanant des agglomérations de taille moyenne. Ces dernières ont vu leur évaluation chuter, de manière étonnante et incompréhensible, entre la 3<sup>ème</sup> et la 4<sup>ème</sup> génération. Cette situation nous interpelle et nous interroge sur la méthode d'évaluation et sur le niveau d'exigence posé aux agglomérations de cette taille. La dégradation de la notation du Projet d'agglomération RUN en est une illustration. Un important travail d'approfondissement a pourtant été réalisé en réponse directe aux remarques précédentes de la Confédération et des besoins d'actions exprimés par l'agglomération, conformément aux DPTA. Nous constatons également que le rapport d'évaluation fait état de la « faiblesse » de la vision d'ensemble et du volet stratégique alors que ceux-ci étaient jugés par la Confédération comme la principale « force » du projet lors de la génération précédente. L'argumentation fournie dans le rapport d'évaluation ne permet pas à ce stade de comprendre ces décalages et cette différence d'appréciation.

**Au vu de ce qui précède, le Conseil d'État sollicite une clarification concernant la méthode et le niveau d'exigence posé aux agglomérations de taille moyenne.**

À l'instar d'autres agglomérations helvétiques, les acteurs de l'agglomération RUN, Canton, villes et communes, s'engagent sans réserve dans la réalisation d'investissements conséquents dans le but de répondre aux enjeux d'agglomération, notamment à travers la concrétisation des mesures contractualisées avec la Confédération. Ces efforts répondent pleinement aux enjeux environnementaux et climatiques qui requièrent une action coordonnée forte des autorités des différents échelons institutionnels helvétiques. Dans ce contexte, notre gouvernement considère que la pénalisation des agglomérations pour « mise en œuvre insuffisante » va à l'encontre des intérêts partagés avec la Confédération. Il rappelle que la mise en œuvre des mesures du projet d'agglomération ne dépend pas exclusivement de la volonté politique des autorités, mais également de raisons hors maîtrise des autorités.

Parmi celles-ci figurent les retards dans la planification et la réalisation de mesures d'ordre supérieur qui empêchent le lancement de nombreuses mesures d'accompagnement contractualisés dans le cadre du PTA. Plusieurs dizaines de mesures du projet d'agglomération RUN sont concernées et restent dans l'attente des résultats découlant d'études préparatoires menées dans le cadre de la réalisation du RER neuchâtelois, dont la maîtrise d'ouvrage est de compétence fédérale. Notre agglomération se trouve dans une situation similaire s'agissant de l'évitement est de la Ville de La Chaux-de-Fonds (H18) dont les études en cours intègrent la planification et la réalisation de nombres de mesures du PTA. De manière identique, plusieurs mesures d'accompagnement planifiées dans le cadre du projet d'agglomération seront réalisées, de manière efficiente et cohérente, avec la planification globale du contournement de la Ville du Locle (H20), sous maîtrise d'ouvrage fédérale.

D'autres mesures, telle la mesure structurante « Giratoire Numa-Droz » (Neuchâtel), ont subi des blocages et retards liés à des processus démocratiques (oppositions, recours, référendum et votations de crédit devant la population). Notre Conseil considère comme inopportun de

pénaliser les agglomérations confrontées aux situations précitées qui peuvent difficilement être anticipées. Il rappelle que les processus précités font intrinsèquement partie du droit de l'aménagement du territoire et constituent par conséquent un droit constitutionnel.

**Aussi, le Conseil d'État s'oppose à la pénalisation des agglomérations pour « mise en œuvre insuffisante » et demande au Conseil fédéral de renoncer à cette mesure contraire aux intérêts partagés entre Confédération et Cantons.**

- **Quatrième génération du programme en faveur du trafic d'agglomération**

*3. Avez-vous des remarques à formuler au sujet du contexte présenté dans le projet (chapitre 1 du rapport explicatif) ?*

**Non, pas de remarques particulières.**

*4. Approuvez-vous la procédure d'examen des projets d'agglomération de la quatrième génération du programme en faveur du trafic d'agglomération ainsi que les résultats de cet examen (chapitre 2 du rapport explicatif) ? Dans la négative, quels sont d'après vous les ajustements nécessaires ?*

**Non, pas dans sa totalité.**

En référence au point 2 ci-dessus, le Conseil d'État demande les ajustements nécessaires suivants :

- **clarifier la méthode et le niveau d'exigence posé aux agglomérations de taille moyenne et expliquer les raisons de la diminution significative de leur notation entre la 3<sup>ème</sup> et la 4<sup>ème</sup> génération ; le cas échéant, procéder à une nouvelle évaluation s'agissant des projets des agglomérations de taille moyenne.**
- **renoncer à la pénalisation pour « mise en œuvre insuffisante » et d'adapter l'arrêté fédéral et les contributions liées en conséquence.**

*5. Avez-vous des remarques à formuler au sujet des commentaires relatifs aux dispositions de l'arrêté fédéral (chapitre 3 du rapport explicatif) ?*

**Oui.**

En conséquence directement des demandes formulées dans les points précédents, **le Conseil d'État demande au Conseil fédéral de renoncer à la pénalisation pour « mise en œuvre insuffisante » et d'adapter l'arrêté fédéral et les contributions liées en conséquence.**

*6. Avez-vous des remarques à formuler au sujet des conséquences présentées dans le projet (chapitre 4 du rapport explicatif) ?*

**Non.**

*7. Avez-vous des remarques à formuler au sujet des aspects juridiques présentés dans le projet (chapitre 5 du rapport explicatif) ?*

**Non.**

8. Avez-vous des remarques à formuler au sujet des divers projets d'agglomération ou des mesures qu'ils contiennent ?

**Oui.**

Conformément aux directives de l'ARE, le Conseil d'État et le Groupe de pilotage du Projet d'agglomération RUN ont transmis, par l'entremise de notre organisme régional, l'Association objectif:ne, une série de remarques concernant les contenus du rapport d'examen de la Confédération. Celles-ci sont accompagnées de demandes de re-priorisation dûment motivées concernant des mesures déclassées de manière non justifiée par la Confédération. Ces demandes ont été présentées par notre délégation à l'occasion de la séance du 18 août 2022 à Ittigen avec l'ARE.

**À ce propos, le Conseil d'État demande l'adaptation du rapport d'examen et le rétablissement des priorités fixées par l'agglomération RUN concernant certaines mesures pour lesquelles le reclassement est dûment motivé (voir annexe).**

#### **Autres remarques**

9. Souhaitez-vous formuler d'autres remarques à propos du projet mis en consultation ?

**Non, pas d'autres remarques particulières.**

En vous remerciant de nous avoir consulté, nous vous prions de croire, Madame la conseillère fédérale, à l'assurance de notre haute considération.

Neuchâtel, le 5 septembre 2022



Au nom du Conseil d'État :

*Le président,*  
L. KURTH

A blue ink signature of L. Kurth, consisting of several horizontal strokes.

*La chancelière,*  
S. DESPLAND

A blue ink signature of S. Despland, written in a cursive style.

Annexe mentionnée

ARE-Code Code ARE	Nr. AP N° PA	Massnahme Mesure	Änderungsantrag Prüfbericht Demande de modification du rapport d'examen	Begründung Justification
6458.4.021	H20.5 - H21.5	Investissements liés à la mise en place de nouvelles générations de trolleybus à batterie déperçables et pouvant circuler sans caténaire sur le Littoral neuchâtelois et La Chaux-de-Fonds, partie batteries tampon et atelier	C->A	La mesure est considérée par la Confédération comme ne relevant pas du projet d'agglomération. Si cela peut s'entendre pour la mesure 6458.4.020 / H20.4-H21.4 qui porte sur le renouvellement de lignes aériennes, la mesure 6458.4.021 / H20.5-H21.5 constitue, elle, un vrai changement de système favorisant une mobilité durable et propre. Les 3 nouvelles sous-stations en ville de CdF sont absolument nécessaires pour faire fonctionner le système de trolleybus à batterie. Il ne s'agit ici clairement pas d'entretien mais d'un développement du réseau de mobilité électrique TP (pour rappel, les trolleybus avaient été abandonnés suite au réaménagement de la place de la gare de La Chaux-de-Fonds). Élément non présent dans le dossier déposé en septembre 2021: TransN élabore actuellement avec Viteos la mise en oeuvre des 3 nouvelles sous-station à La Chaux-de-Fonds.
6458.4.054	I14.8	Requalification du carrefour des Chézards à Colombier avec valorisation des accès au Littoral (chemin de la Plaine)	C->A	La mesure est considérée par la Confédération comme ne relevant pas du projet d'agglomération, en raison du fait que la mesure est anticipée en 2023. Ceci n'est pas cohérent avec les informations reçues de la Confédération. Pour pallier au fait que l'année 2023 n'est pas couverte par le PA (PA3: 2019-2022 / PA4: 2024-2027), les mesures qui devront être mises en oeuvre en 2023 ont été indiquées comme "mesure anticipée" dans le dossier PA4, comme les services de l'ARE nous l'ont recommandé (mails / tél / plateforme d'échange). C'est le cas pour la mesure 6458.4.054 / I14.8 (voir fiche de mesure correspondante). De plus, les autres mesures anticipées en 2023 du dossier PA4 ne font l'objet d'aucune remarque de la Confédération. Élément non présent dans le dossier déposé en septembre 2021: Les deux communes concernées (Boudry et Milvignes) ont continué à travailler sur cette mesure suite au dépôt du projet PA RUN 4. Depuis, le projet d'ouvrage a été débuté, ce qui a permis de préciser et améliorer le projet, avec notamment une modification du tracé de la voie vélo. Le devis et l'avant-projet annexés (voir onglet Annexes n°3) ont été établis depuis le dépôt du PA RUN 4 en septembre 2021, venant ainsi compléter les éléments mis à disposition dans le cadre du dossier déposé, et montrer l'excellente dynamique d'avancement du projet.
6458.4.014	H13.2a	Réalisation d'un axe TP - MD structurant entre Fleur de Lys et halte de Marin-Epagnier, 1ère étape de l'extension vers le PDE Littoral Est	B->A	La raison invoquée par la Confédération est une absence de conception globale et un manque de coordination avec les mesures liées, notamment la halte de Marin ou encore la mesure de réalisation de l'interface (L23.1). Pourtant, les stratégies urbanisation, TP et MD du PA RUN 4 montrent toutes une ambition coordonnées d'améliorer la desserte TP et l'accessibilité MD du PDE Littoral Est. Ces principes sont d'ailleurs acquis depuis le PA3 et un schéma directeur a été établi. Ce dernier définit une vision d'ensemble du développement du PDE Littoral-Est à La Tène intégrant l'infrastructure TP-MD existante et sont à disposition dans le dossier PA4. Globalement, le PDE Littoral Est est le pôle cantonal qui a été le plus étudié et qui est le plus avancé du Canton. Dès lors, mettre en doute la maturation de la planification de ce pôle et la coordination au plan cantonal, régional et local n'est jugé pas acceptable. Par ailleurs, la restructuration des deux axes forts TP à la Tène et la prolongation de l'un des deux axes vers le nord de la gare et le PDE Littoral Est ont déjà fait l'objet de multiples études de conception, faisabilité, aménagement et exploitation TP (procédures d'opposition en cours de traitement). Il est à relever également que le fait de retenir la mesure L23.1 en A mais pas les mesures H13.2 est incohérent, car les deux projets sont liés (cela reviendrait à aménager l'interface de la halte RER pour desservir le PDE, mais pas l'axe de transports publics et mobilité douce qui y mène). A noter qu'il s'agit d'un seul projet coordonné et que le découpage en plusieurs mesures (H13.2a, H13.2b et L23.1) est imposé, puisqu'il s'agit de catégories de projet différentes selon les DPTA (H13.2a Valorisation / sécurité de l'espace routier -> type 3.2 / H13.2b Infrastructures bus -> type 7.2 / L23.1 Plateformes multimodales -> type 4). Sans cette exigence issue des DPTA une seule et unique mesure aurait été déposée. En définitive ce "paquet de mesures" H13.2a et b et L23.1 constitue un projet phare du projet d'agglomération PA RUN et indispensable au développement du plus important et plus abouti pôle de gare de l'agglomération (Marin-Epagnier, MEP pôle de gare réalisé depuis le dépôt du PA RUN 4 en septembre 2021), ainsi qu'au développement du pôle de développement économique le mieux localisé de l'agglomération (desservi par une gare, un axe fort bus et très bien connecté aux réseaux piétons et vélos). Cette infrastructure est déterminante pour assurer la coordination urbanisation-transports du futur PDE.
6458.4.015	H13.2b	Réalisation d'un axe TP - MD structurant entre la halte de Marin-Epagnier et le PDE Littoral Est, 2ème étape, y.c. route de desserte TIM depuis la route des Perveuls et aménagement du carrefour d'accès	B->A	A noter que ce "paquet de mesures" était déjà priorisé en B dans le PA3, et que toutes les études menées depuis lors justifient pleinement la priorisation en A dans le cadre du PA4. Politiquement, les mesures H13.2a et H13.2b sont d'importance primordiale et bénéficient d'un fort portage, y compris par le Conseil d'Etat. La commune de La Tène et plusieurs services cantonaux (NECO, SCAT, SCTR, SPCH, entre autres) sont impliqués dans l'élaboration de ce projet. Par le biais du fait qu'un plan d'affectation cantonal a été élaboré et mis à l'enquête, que la mesure concerne un pôle de développement économique cantonal crucial pour les capacités d'accueil du canton de nouvelles entreprises, que l'ambition de durabilité pour ce pôle est importante et partagée, ce dossier fait l'objet d'une certaine attention de la part de la population.

6458.4.098	L4	P+R Morteau (gare)	B->A	<p>La raison invoquée par la Confédération est une absence de conception globale. Pourtant, les stratégies TP, TIM, intermodalité et en particulier la nouvelle stratégie transfrontalière du PA RUN 4 montrent toutes une ambition coordonnée d'améliorer l'usage des TP vers la Suisse. Ces principes sont d'ailleurs acquis depuis plusieurs générations de PA, en particulier le principe de P+R à Morteau.</p> <p>Le parking P+R Gare projeté en parking silo répondra à l'accompagnement des actions menées en faveur du renforcement du pôle multimodal de la gare. En effet, les stationnements à proximité de la gare sont déjà presque tous occupés en journée. Depuis l'étude de 2017 (Transitec, mise à disposition dans le cadre de l'élaboration du PA4), cette tendance s'est renforcée en raison notamment de la hausse des carburants, du développement des trajets TP à la suite des travaux réalisés sur la ligne ferroviaire franco-suisse et enfin surtout à la suite des mesures suisses concernant l'introduction de zones bleues (Chaux-de-Fonds et Locle) et de tarification des stationnements P+R (Chaux de Fonds).</p> <p>Par ailleurs, une étude franco-suisse sur le périmètre AUD va être lancée cette année. L'étude doit en particulier être menée dans la perspective d'une multimodalité, soit du rabattement en mobilité douce et en transport individuel sur les pôles de gare. Elle ne concerne que le tronçon dit transfrontalier de la ligne ferroviaire des Horlogers. L'action de création devra être engagée sur la période de réalisation des mesures A afin de renforcer le pôle gare de Morteau et réduire le trafic automobile pendulaire entre nos deux pays.</p> <p>En définitive, cette mesure s'inscrit dans un concept global clair détaillé dans la nouvelle stratégie transfrontalière développée dans le cadre du PA RUN 4 (SCTR, Transitec, voir les plans dans le rapport PA RUN 4). Elle s'inscrit également dans un concept global visant le renforcement de l'ensemble des multimodalités sur le pôle de gare de Morteau avec le P+R, mais également le réaménagement de l'interface TP et la restructuration du réseau TP prévue à l'horizon du PA5 (voir besoin d'actions déclaré, la compétence en la matière n'ayant été déléguée par l'Etat français à la Communauté de communes du Val-de-Morteau que dès 2021) ou encore la stratégie globale de valorisation du centre de la commune comprenant l'amélioration des liaisons de rabattements MD vers la gare (étude Transitec 2017). Le P+R de Morteau fait ainsi figure de mesure phare pour influencer le report modal vers les TP, en particulier en direction de la Suisse et constitue sans nul doute le P+R le plus pertinent et efficace de l'agglomération, par sa localisation très en amont des dépalcements et au plus proche des lieux de résidence des travailleurs frontaliers. Son effet sur le territoire suisse est ainsi jugé important.</p>
6458.4.105	L14.1	Restructuration et valorisation de l'interface terminus du Littoral	B->A	<p>Les coûts proposés pour ce projet intègrent bien la différence faite entre les travaux de mise aux normes des quais du tram pris en charge par la LHand et les travaux éligibles pour le PA. Le coût de 1.5mio CHF ne comprend donc que les travaux éligibles, à savoir les mesures d'accompagnement de mobilité de l'interface et de ses accès, et donc aucun travaux éligibles par la LHand ne sont intégrés. Cette mesure est par ailleurs d'importance primordiale pour le centre de Boudry, l'organisation de sa mobilité et l'attractivité des transports publics, et elle nécessite d'être coordonnée dans le temps avec les travaux LHand et donc d'être réalisée à l'horizon A.</p>
6458.4.049	I14.3	Requalification du bourg, extension de la zone à régime spécial sur la RC 5 et valorisation de l'espace public	C->A	<p>L'agglomération souhaite la repriorisation en A de cette mesure. En effet, l'état de planification 2 est rempli (voir fiche et documents disponible : étude de scénario et estimation des coûts). De plus, les études de projets suivent leurs courts et avancent même rapidement : un projet de réaménagement réalisé par les bureaux Transitec et Paysageion est notamment en cours pour une partie du périmètre, dans le cadre du projet de salle polyvalente. Par ailleurs, bien que le projet porte sur une traversée de localité avec un trafic relativement faible (selon les critères et benchmark ARE), la dimension de ce projet dépasse largement cet aspect, puisque le projet permet d'améliorer toute l'accessibilité au centre et à la gare pour les modes doux, et donc une amélioration substantielle de la sécurité et de la qualité de l'espace public au centre du bourg de Bevaix. L'évitement du trafic de transit, l'amélioration de la qualité de vie dans le centre, la redistribution des priorités en faveur de la MD, la réduction des vitesses de circulation sont autant de mesures décrites qui permettent de justifier la pertinence de cette mesure, au sens de la valorisation et sécurisation des MD et de l'accès aux transports publics.</p> <p>Elément non présent dans le dossier déposé en septembre 2021: A noter enfin que des travaux pour une infrastructure communale importante (double salle de gym) vont être lancés en 2023, avec un impact important, nécessitant d'assurer la qualité des espaces publics et l'accessibilité sécurisée à cette infrastructure pour tous les usagers de la Grande Béroche (commune fusionnée).</p>
6458.4.134	M13.6	Aménagement d'une piste cyclable entre St-Blaise et Cornaux	C->A	<p>La mesure est repoussée en C en raison d'un conflit avec l'IBN NE58 et un site de migration des amphibiens en conflit avec la circulation (n°220). Pourtant, un préavis favorable de l'OFEV a été obtenu dans le cadre du dossier (préavis du Service de l'aménagement du territoire du 28 janvier 2022), les mesures intégrées au projet répondent bien aux besoins liés à la zone de protection et la piste cyclopedestre répond à un besoin et aux stratégies sectorielles du PA et du Plan directeur cantonal de mobilité cyclable. Le projet tient correctement compte des besoins des amphibiens, puisque les mesures prévues correspondent aux normes en vigueur et aux connaissances actuelles en matière de migration de la faune. Ceci permet d'assurer le passage des batraciens lors de leurs migrations. De plus, le projet tient compte de tous les passages nécessaires aux amphibiens et prévoit même un assainissement des crapoducs existants.</p>
6458.4.169	M21.5	Aménagement de l'accessibilité piétonne et cycle à la halte de La Chaux-de-Fonds Les Forges	C->A	<p>La remarque de la Confédération est que la mesure est potentiellement en conflit avec l'IBN NE13 et que le tracé au sud des rails est exclu. Nous pouvons confirmer que le tracé proposé pour cette mesure se trouve au nord des rails, sans contact avec l'IBN NE13, et donc que cette mesure peut-être priorisée en A. La plan des mesures et le projet de quartier illustré dans la fiche montre d'ailleurs bien un cheminement au nord des voies.</p> <p>En effet, la mesure déposée dans le PA4 traite de l'accessibilité piétonne et cycle à la halte des Forges par le Nord soit jusqu'à la RC 1320. Elle constitue un maillon du chemin des Rencontres et une liaison de rabattement essentiel pour le nouveau plan de quartier de la Scierie qui accueillera un pôle administratif cantonal d'envergure d'ici 2025. Ce quartier stratégiques étant en cours de planification, il est essentiel de pouvoir remonter la mesure en A. De plus, cette mesure constitue un maillon essentiel de l'accessibilité MD de la nouvelle halte RER des Forges qu'il s'agit de rapidement réaliser, puisque la halte à déjà été mise en service en décembre 2022.</p>
6458.4.008	H11.1	Infrastructures pour le réseau d'axe structurant TP pour la desserte du pôle de développement économique cantonal Crêt-du-Locle, secteur Tourbillon - Alisiers	C->B	<p>La raison invoquée par la Confédération est un manque de coordination entre les mesures liées (interface TP - infrastructure TP - infrastructure MD). Pourtant, les stratégies urbanisation, TP et MD du PA RUN 4 montrent toutes une ambition coordonnée d'améliorer la desserte TP et l'accessibilité MD du PDE Crêt-du-Locle. Ces principes sont d'ailleurs acquis depuis le PA3 et encore avant le plan directeur sectoriel PDE (à disposition dans le dossier PA 3 et 4).</p> <p>La prolongation de l'axe fort vers la halte RER et à travers le PDE Crêt-du-Locle a déjà fait l'objet d'une étude de conception et faisabilité TP, et fait ainsi l'objet d'un état de planification avancé, avec un avant-projet disponible (voir illustration dans la fiche de mesure) et un état de planification 3.</p>

6458.4.104	L11.1	Création d'une interface bus-train à la halte du Crêt-du-Locele, en lien avec la prolongation de la desserte TP du pôle de développement économique cantonal	C->B	A noter qu'il s'agit pour la prolongation de la ligne et l'interface TP d'un seul et unique projet coordonné et que le découpage en plusieurs mesures (H11.1 et L11.1) est imposé, puisqu'il s'agit de catégories de projet différentes selon les DPTA (H11.1 Infrastructures bus -> type 7.2 / L11.1 Plateformes multimodales -> type 4). Sans cette exigence issue des DPTA une seule et unique mesure aurait été déposée. La mesure de mobilité douce M21.4 prévoit elle une liaison offrant de nouvelles continuités vers la gare, en particulier pour répondre à l'absence de liaison entre la halte RER du Crêt du Locele et les usines existantes à l'Est du PDE. En définitive ce "paquet de mesures" H11.1 et L11.1 constitue un projet phare du projet d'agglomération PA RUN et indispensable au renforcement du pôle de développement économique le plus important des montagnes neuchâteloises (desservi par une gare, un axe fort bus et bien connecté aux réseaux piétons et vélos grâce à sa situation en fond de vallée). Cette mesure est notamment particulièrement importante pour améliorer et desservir aussi par le bus l'extrémité Ouest du site (Cartier, etc.). Enfin, ce "paquet de mesures" était déjà priorisé en B dans le PA3 par l'Agglomération et la Confédération avait retenu cette priorisation B. Il paraît dès lors incompréhensible aujourd'hui de justifier un retour à une priorité C pour un projet d'importance cantonale dont l'utilité est avérée (très forte densité d'emplois existant non-desservis par le bus) et pour lequel toutes les études menées jusqu'à présent justifient pleinement la priorisation en B dans le cadre du PA4.
6458.4.168	M21.4	Création de continuités MD et amélioration des accès TP dans le pôle de développement économique d'intérêt cantonal du Crêt-du-Locele, étape 1	C->B	
6458.4.102	L10.4a	Restructuration et valorisation de l'interface bus de la place Pury	C->B	Les mesures L10.4a et L10.4b sont repoussées en C par la Confédération, avec comme justification que les projets ne sont pas assez coordonnés entre eux et qu'il n'y a pas de concept global. Bien que la remarque sur la conception globale soit globalement correcte, ces mesures reposent sur une analyse partagée de tous les acteurs et sont conformes au besoin d'action déclaré dans le PA4 (voir chapitre 12.2 du rapport principal PA RUN 4). En effet, le besoin d'action indique en matière de TP pour le Littoral neuchâtelois à l'horizon du PA5 : <i>"En lien avec les enjeux à long terme liés à la prolongation du Littoral vers la Maladière, et notamment son passage dans le goulet des places Pury – Armes – Numa-Droz et sa redondance avec les axes structurants TP, il s'agit de questionner la structure actuelle du réseau TP urbain de la Ville Littoral dans son ensemble, ainsi que le rôle et la localisation des arrêts dans l'interface principale du réseau en ville de Neuchâtel (places Pury – Numa-Droz)."</i> Pour ces raisons, aujourd'hui, l'ensemble des acteurs (Canton, TransN, Ville de Neuchâtel) sont unanimes sur l'urgence de restructurer l'organisation des TP dans le centre-ville et c'est la raison pour laquelle le PA4 annonce à la fois de futures études TP et des mesures en priorité B. D'ailleurs la Ville de Neuchâtel établit actuellement la révision du PAL et son Plan directeur des mobilités, dont un volet spécifique porte sur le système de mobilité du centre-ville élargi. Sur cette base un concept de réaménagement global de l'interface principale des TP sera établi dès 2023. Ces études vont apporter une vision d'ensemble et une plus forte coordination pour ces projets à forte valeur symbolique et politique, en plus de leur importance pour l'organisation de la mobilité future du centre-ville de Neuchâtel. A noter enfin qu'une étude préliminaire sur la prolongation du Littoral en Ville de Neuchâtel, incluant les conséquences sur la structure du réseau de bus actuel, va prochainement être lancée par le service cantonal des transports (SCTR), dont le cahier des charges est annexé au présent document (voir notamment p.8-10, points 7.2.1 et 7.3).
6458.4.103	L10.4b	Restructuration et valorisation de l'interface bus de la place Numa-Droz, y.c. limitation des mouvements TIM au carrefour, priorisation des TP et des traversées des piétons, et sécurisation des vélos	C->B	C'est en raison de ces études et travaux encore en cours que les mesures ont été déposées en priorité B et non en A. Il est primordial pour l'agglomération que ces mesures puissent être reconnues pour leur pertinence par la Confédération, en vue d'une intégration en priorité A lors de la prochaine génération de PA. Politiquement, ces mesures sont importantes, car définies comme prioritaires et emblématiques par la Ville de Neuchâtel. Ayant fusionné en 2021, Neuchâtel est devenue la 3ème ville de Suisse romande (45'000 habitants) et ce projet au cœur du centre-ville bénéficie d'un portage politique particulier.
/	I21.4a	Réaménagement de l'avenue Léopold-Robert, entre la place de l'Hôtel-de-Ville et l'avenue des Armes-Réunies, en faveur des TP et MD (mesures d'accompagnement anticipées liées à la mise en service de la H20, axes routiers avec potentiel d'influence faible)	C->A	La mesure n'a pas de numéro ARE car absente du rapport d'examen. Par téléphone, l'ARE nous a expliqué que cette mesure aurait déjà été mise en œuvre dans le cadre du PA1, sans qu'une précision nous soit donnée sur la mesure PA1 qui serait concernée. Toutefois, il est très clair pour nous et la Ville de La Chaux-de-Fonds que la mesure I21.4a déposée en PA RUN 4 ne porte pas sur le même périmètre, ni ne concerne un projet de même ampleur. Au contraire, la mesure déposée porte sur un autre projet, certes avec des recoupements spatiaux. En PA RUN 1, dans le cadre de la mesure I0.5a / 6458.033 il y avait eu un réaménagement du boulevard Leopold-Robert entre la Grande-Fontaine et la rue du Casino avec une réduction à deux voies de circulation dans chaque sens. La mesure déposée dans le PA RUN 4 prévoit une requalification complète du boulevard Leopold-Robert dans sa partie Est et en particulier l'axe Nord sur son extrémité est, avec une réduction supplémentaire des voies de circulation au profit de la mobilité douce (réduction de 2 à 1 voie dans le sens Ouest -> Est). Ce projet vise notamment à limiter le trafic Ouest -> Est, sécuriser les traversées piétonnes, supprimer une partie du stationnement, réaménager l'espace public jusqu'à la berme centrale, etc. Ainsi, la mesure I21.4a est tout au plus à considérer comme un complément à la mesure du PA1, mais est en réalité une nouvelle mesure sur un périmètre précis et avec un objectif nouveau cohérent avec les ambitions de piétonisation du centre-ville. En effet, la mesure I21.4a du PA4 est cruciale pour préparer les importantes transformations à venir dans le centre-ville de La Chaux-de-Fonds en faveur de la mobilité cyclable et piétonne qui sont planifiées, à savoir l'amorce du "centre-ville piéton" : Espace – place du Marché – Carmagnole – Hôtel-de-Ville ». Par ailleurs, cette mesure et ces transformations sont coordonnées et en pleine cohérence avec les projets routiers d'ordre supérieur, en tant que mesures d'accompagnement du contournement H18 (voir PDPM H18) et aussi comme mesure anticipées du projet H20 (axe avec potentiel d'influence faible). Enfin, cette mesure d'accompagnement à la H18 peut se réaliser sans la réalisation de la N20 (à cet horizon, lors de sa mise en service, des mesures de trafic supplémentaires seront prises, notamment la réalisation d'une zone piétonne sur ces mêmes secteurs). Cette planification figure dans le plan quadriennal voté par le Conseil général en février 2022 avec une réalisation prévue entre 2024 et 2025 (2 ans de travaux).

Thema Objet	Antrag Demande	Begründung Justification
<p>Appréciation générale - le fil conducteur entre les différents modules, en particulier entre le besoin d'action, les stratégies sectorielles et les mesures, peine à être identifiable. Par ailleurs, les enjeux sont différenciés par thématique, ce qui rend assez difficile la compréhension de la cohérence des interventions au niveau territorial.</p>	<p>Il est demandé que cette remarque soit nuancée et que la cohérence et le fil conducteur entre vision, stratégie et mesures soit remise en avant. La formulation suivante est demandée: "Le fil conducteur et la structure du PA RUN 4 sont en cohérence avec ceux du PA RUN 3. Le besoin d'action est échelonné à travers les différentes futures générations de PA et le besoin d'action défini pour le PA RUN 4 est décliné en stratégies sectorielles et mesures."</p>	<p>La critique est en partie difficilement compréhensible, car les approfondissements des stratégies sectorielles découlent de manière directe du besoin d'actions identifiés au chapitre 3 et son annexe 12.2. Ce même besoin d'actions s'inscrit par ailleurs en parfaite cohérence avec les lacunes mises en avant dans le cadre du rapport d'examen PA RUN 3. De manière générale, cette remarque est surtout difficile à comprendre, car le volet stratégique et la vision d'ensemble, grande force du PA RUN 3, deviennent la "faiblesse" du PA RUN 4, alors que le projet est fondamentalement le même, et fortement amélioré dans plusieurs stratégies sectorielles clés. Au sujet du traitement thématique des différentes stratégies, la remarque est également peu compréhensible, puisque les DPTA exigent un traitement thématique selon les CE 1 à 4 et de manière générale dans l'ensemble de ses exigences. A noter qu'à plusieurs reprises, l'évaluation des mesures fait état d'un manque de conception globale pour un secteur donné. L'absence de plan de synthèse par secteur ne signifie pas l'absence de coordination. Le dossier PA RUN est déjà très exhaustif en matière de cartographie, et les éléments par secteur constituent des éléments d'échelles locales, qui sont d'ailleurs traités dans les documents de la planification locales. La remarque est d'autant plus incompréhensible que les fiches d'urbanisation proposent pour chaque site stratégique un plan de sythèse urbanisation - transports, détaillant les principaux principes de mobilité multimodale TP - MD - TIM - stationnement.</p>
<p>Appréciation générale - la fragmentation des très nombreuses mesures de petite ampleur ne contribue pas à donner une vue d'ensemble claire et il est ainsi difficile de relier les mesures proposées à un besoin d'action.</p>	<p>Il est demandé que cette remarque soit nuancée. Le complément suivant est demandé: "Toutefois, le maintien de la structure des mesures du PA RUN 3 permet de garantir la continuité avec les acteurs locaux. Entre autres, les plans des stratégies sectorielles et les plans des mesures, ainsi que les explications dans les fiches de mesure, permettent de montrer leur cohérence avec le besoin d'action."</p>	<p>Bien que la remarque puisse être compréhensible, les DPTA n'indiquent pas de règles en matière de structure / regroupement des mesures. Cette structure des mesures PA RUN est hérité depuis plusieurs générations, et celle-ci a été maintenue dans le but de garantir la continuité avec les acteurs locaux (ex. une commune souhaite reprioriser une mesure B de 3ème génération en A dans la 4ème se réfert au numéro de mesure connu). Bien que l'idée d'une refonte complète de la liste des mesures aie été abordée en début de PA4, celle-ci n'a pas été jugée proportionnée au vu des très nombreuse tâches identifiées dans le besoin d'actions.</p>
<p>Appréciation générale - Coordination planifications nationales - La coordination entre les transports et l'urbanisation souffre cependant du manque de concrétisation du développement urbain à court et moyen termes</p>	<p>Il est demandé à ce que ce jugement soit modifié comme suit: "La coordination entre transports et urbanisation est cohérente, elle est garantie au niveau de la planification laquelle permet par ailleurs la mobilisation foncière au sens de l'art. 15a LAT. La concrétisation se réalise au gré de l'évolution démographique du canton."</p>	<p>Il n'est à notre sens pas honnête de juger la qualité de la planification du PA sur un élément externe, que l'Agglomération ne maîtrise pas. En effet, le faible le développement urbain, notamment dans les pôles de gares, est fortement lié à la croissance démographique limitée de ces dernières années dans le Canton (peu de demande, pas de grandes pressions immobilières comme dans d'autre grands centres urbains suisse, etc.), il n'est pas compréhensible, ni correct de juger le travail de planification de l'Agglomération sur un facteur externe (conjoncture, etc.). Par ailleurs, un travail très important a été réalisé pour accélérer le développement de ces pôles de gare, avec la réalisation d'une étude cantonale qui a permis de préciser les enjeux pour chaque pôle, définir une stratégie de mise en oeuvre avec calendrier, type de procédure, etc. Ce travail qui s'est traduit dans de nouvelles fiches de mesures détaillées (une par pôle, contre une fiche générique en PA3) devra déployer ces effets dans les années avenir, et il n'est à notre avis pas correct de sanctionner l'Agglomération à ce stade, alors que tous les moyens disponibles sont mis en oeuvre. Pour rappel, le processus de planification se déroule comme suit : 1) établissement du plan directeur cantonal (le PDC a été approuvé seulement en 2019) avec identification des pôles, possibilités pour les communes de mobiliser le foncier par un droit d'emption (15a LAT) dans les pôles (le droit d'emption est une atteinte à la propriété foncière, il doit être d'utilité publique, proportionné, ne pas vider de son sens le droit fondamental, puis reposer sur une base légale formelle (la décision du parlement de chaque commune) ; 2) révision des plans d'aménagement des communes, puis établissement des plans de quartier ou plans spéciaux dans les pôles de gare.</p>

<p>Appréciation générale - TP - Sur les autres territoires de l'agglomération, de nombreux points relatifs à l'offre restent cependant encore ouverts</p>	<p>Il est demandé de corriger ce passage et au contraire inscrire la formulation suivante: "le PA RUN a répondu aux objectifs qu'il s'est fixé dans le besoin d'actions, à savoir réaliser une nouvelle conception sur Le Locle, voire que les approfondissements sur les autres territoires restent à faire dans de prochaines générations."</p>	<p>Les nouvelles DPTA et l'identification du besoin d'actions visent notamment à prendre en compte que toutes les études ne peuvent pas être refaites, complétées et financées à chaque génération de PA (limite des ressources financières et humaines). L'Agglomération a réalisé des choix clairs sur les thématiques à traiter (gestion des TIM, vélo et piétons dans les centres urbains concentrant le plus de déplacements, intermodalité et P+R, TP au Locle, etc.) comme décrit dans le chapitre besoin d'actions (voir chapitre 3 et 12. du rapport principal).</p> <p>Ce besoin d'action précise clairement les raisons pour lesquelles seul le concept TP du Locle a été développé dans le PA4. En effet, sur les autres territoires, soit l'urgence d'actions n'était pas avérée, soit les conditions cadres n'étaient pas réunies pour approfondir la stratégie : en France voisine la compétence TP n'est revenue à la Communauté de communes du Val-de-Morteau (CCVM) qu'à partir de 2021 (impossible d'agir avant car la compétence était à la Région, la nouvelle loi LOM maintenant a depuis modifié ceci), à La Chaux-de-Fonds le réseau est très performant et ne souffre d'aucunes lacunes majeures, hormis sur la partie sud de la ville, partie du réseau ayant justement fait l'objet d'une nouvelle conception suite aux différentes études menées (MEP, concept TP de fusion de lignes, Transitec) et dont les éléments ont justement été intégrés au PA (principes TP adaptés et nouvelles série de mesures liée à la restructuration). A noter aussi que l'offre en soirée a été prolongée sur les réseaux de CdF et NE en 2021.</p> <p>Le plan directeur cantonal des transports, partie bus, sera mis à jour dès 2022-2023, notamment en lien avec les grandes mesures annoncées en B sur les interfaces Pury et Numa-Droz, et donc logiquement cette restructuration a été prévue au PA5 dans le besoin d'action. Sur l'Ouest du littoral, réseau n'ayant pas de lacunes majeures et faute d'une urgence avérée et de moyens disponibles pour développer l'offre dans ce secteur, une inscription dans le besoin d'actions pour le PA5 a été retenue.</p> <p>Enfin, il faut relever qu'une restructuration du réseau TP cantonal et d'agglomération est prévue dans le cadre de l'actualisation du plan directeur TP, partie bus, et de la mise en oeuvre de la nouvelle liaison RER La Chaux-de-Fonds - Neuchâtel, et que les études pour accompagner ce changement majeur de l'offre TP dans le Canton sont en cours, comme par exemple dans le Val-de-Ruz. Cette actualisation du PDC TP, partie bus, traite la restructuration du réseau bus sur deux horizons: avant et après la Ligne Directe ("Avant", il concerne les réseaux de Neuchâtel, La Chaux-de-Fonds et du Locle, puis "Après l'implantation de la Ligne Directe" au Val-de-Travers). A noter que malgré l'absence de nouvelles stratégies / restructuration du réseau TP sur certaines parties du territoire, de très nombreuses mesures visant à accroître l'efficacité et l'attractivité du réseau TP sur ces territoires ont été prévues et déposées au PA4 (Neuchâtel, Peseux, St-Blaise, La Chaux-de-Fonds, etc.).</p>
<p>Appréciation générale - Analyse spécifique des conditions de progression des TP manque</p>	<p>Il est demandé que cette remarque soit supprimée.</p>	<p>Même si le constat général est correct et qu'une analyse systémique n'est pas présentée dans le rapport PA4, cette analyse a été faite par et avec les acteurs du territoire.</p> <p>De cette dernière analyse et des différentes récentes études menées sur le territoire par les différents acteurs (ex. MEP TP à La Chaux-de-Fonds entre PA 3 et 4, ou étude citec sur le réseau TP Est du Littoral, etc.) émergent justement les principales mesures de priorisation en faveur des TP dans l'Agglomération : requalification et priorisation des TP sur les principaux axes de Neuchâtel (H10 et RC5) ou encore la série de mesures liée à la nouvelle ligne fusionnée à la Chaux-de-Fonds. Ainsi à chaque points noir de progression TP sur le réseau urbain sont proposés des mesures de priorisation des TP, soit des mesures intégrées de requalification routière, soit encore des mesures de gestion des TIM.</p>
<p>Appréciation générale - attractivité des TP (p.ex. concernant le confort du matériel roulant et des arrêts) n'a pas été abordée</p>	<p>Il est demandé que cette remarque soit supprimée.</p>	<p>Même si le constat général est correct et qu'une analyse systémique n'est pas présentée dans le rapport PA4, cette analyse a été faite par et avec les acteurs du territoire. En effet le confort du matériel roulant est jugé bon par les usagers, comme en atteste les résultats de transN au projet de qualité "QMS" de l'OFT, disponibles sur <a href="https://www.bav.admin.ch/bav/fr/home/themes-generaux/trv/systeme-de-mesure-de-la-qualite.html">https://www.bav.admin.ch/bav/fr/home/themes-generaux/trv/systeme-de-mesure-de-la-qualite.html</a></p> <p>De cette analyse et des différentes études menées sur le territoire par les différents acteurs émergent justement quelques mesures de réaménagement d'arrêts TP et de leurs accès MD.</p> <p>Néanmoins, la remarque et le niveau de détail demandé qui en suit sont jugés inappropriés lorsqu'on traite d'une agglomération si grande et avec de si nombreux arrêts de bus son territoire. De plus, cette compétence est communale (PAL et aménagements courants) et n'a pas lieu d'être traitée dans un PA d'agglomération de taille moyenne à grande.</p> <p>A noter que dans le cadre de l'actualisation du Plan directeur TP, partie bus, un diagnostic du réseau actuel est attendu y compris les points noirs. Le mandat est en cours et les premiers résultats attendus pour la fin de l'année 2022. De plus, le matériel roulant sera renouvelé ces prochaines années en particulier par l'achat de 30 nouveaux trolleybus à batterie (voir fiches mesures e-TP).</p>

<p>Appréciation générale - Cependant, les impacts des mesures envisagées en termes de charge de trafic ne sont pas quantifiés. Par ailleurs, si les principes de la politique de stationnement vont dans le bon sens, leur mise en oeuvre n'est pas encore concrétisée à l'échelle de l'agglomération. Les mesures influençant la demande restent très générales et le PA n'apporte que peu de détails quant à leur réalisation.</p>	<p>Il est demandé que cette remarque soit fortement nuancée, notamment au sujet du stationnement ou de très importantes étapes ont été franchies. De même en matière de TIM, une première conception de gestion des TIM a été élaborée et des mesures sont prévues dès l'horizon A. Ce sont des avancées "énormes" pour des agglomérations de la taille de celle du RUN et il est demandé de prendre en compte le contexte local dans l'évaluation et l'appréciation générale.</p> <p>La formulation suivante est demandée: "Compte tenu de l'échelle de l'agglomération RUN (taille moyenne), le concept de gestion des TIM élaboré et le fait que des mesures y relatives soient prévues dès l'horizon A sont à saluer. Ce sont des avancées importantes qui marquent une étape importante dans la gestion du trafic de l'agglomération."</p>	<p>Même si le constat que les mesures proposées influençant la demande en TIM restent encore très générale au niveau du PA4 est globalement correct, il est nécessaire de relever les efforts très importants consenti par l'Agglomération :</p> <p>1) Le constat est jugé comme très sévère, car si en effet les stratégies et mesures étaient lacunaires en PA3 en matière de gestion des TIM et de stationnement, de très important progrès et avancées ont été réalisées depuis et en particulier dans le cadre du PA4 :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- étude de gestion des TIM sur l'ensemble de la COMUL, et dans les villes de La Chaux-de-Fonds et du Locle, avec comme nouveaux produits : hiérarchie du réseau routier, concept de gestion et d'exploitation des TIM, mesures de gestion des TIM et de contrôle d'accès</li> <li>- concrétisation de plusieurs plans de stationnement à La Chaux-de-Fonds (mis en oeuvre) et au Locle (déclaré dans le PA, et depuis mis en oeuvre), mais également dans plusieurs communes du Littoral</li> </ul> <p>2) Par ailleurs, l'argument que le degré de détail des mesures reste de l'ordre du principe, même s'il est globalement correct, n'est pas jugé pertinent, car les mesures de moins de 5 mio., tant en priorité A que B, ne doivent pas faire l'objet d'un avant-projet selon les DPTA. Enfin, nous demandons à l'ARE de mieux prendre en compte le contexte dans son évaluation, car si des mesures de gestions des TIM coercitives peuvent être mise en place dans les grands centres urbains suisses, les mêmes règlent ne peuvent pas s'appliquer aux agglomérations et centre-villes de tailles moyenne. Nous demandons que la Confédération tienne compte de l'avancée significative effectuée depuis le PA3 (il y a 4 ans, personne dans l'agglomération ne savait ce qu'était un contrôle d'accès, aujourd'hui plusieurs mesures en priorités A et B figure au PA). De mêmes, nous demandons à la Confédération de faire preuve de patience, car les principes de gestion des TIM se sont mis en place sur plusieurs décennies dans les grands centres urbains suisses et il n'est pas réaliste pour une agglomération telle que celle du RUN de mettre en place en 4 ans tout un système de gestion des TIM. Ainsi, il est demandé que les importantes étapes franchies soient reconnues et appréciées.</p>
<p>Appréciation générale - La priorisation des mesures MD n'est pas explicitée et leur « effet réseau » n'est pas identifiable, ce d'autant plus que les mesures de plus grande envergure telles les franchissements (rail, autoroute) ne sont prévues qu'à long terme.</p>	<p>Il est demandé que cette remarque soit fortement supprimée, car l'effet réseau est tout à fait identifiable en comparant les cartes d'analyse du réseau (rapport COMUL MD par ex.), les cartes de stratégies et celles des mesures. Le report de certaines mesures de franchissement est principalement dû à des raisons de ressources et de pragmatisme (incapacité par exemple pour de petites communes d'investir fortement sur un axe bus et une gare, en plus encore d'un franchissement MD, des choix ont du être faits et les mesures les plus efficaces et touchant le plus grand nombre ont été priorisées).</p>	<p>Même si le rapport ne détaille pas les mécanismes de priorisation des mesures, cette priorisation a été faite selon les critères DPTA. La priorisation des mesures a été réalisée dans le cadre des séances techniques, politiques et des ateliers de travail avec les groupes locaux.</p> <p>La stratégie propose un réseau cyclable, basé sur une analyse des discontinuités (rapport séparé COMUL MD, détaillant l'état de planification de chaque tronçon du réseau, document non remis/intégré au PA, mais disponible en annexe), dont les continuités sont inébranlables au réseau proposé et aux itinéraires identifiés, en particulier ceux du PDCMC.</p> <p>Enfin, la priorisation des mesures s'est voulue "pragmatique" et adaptée aux ressources à disposition dans les communes. Raison pour laquelle plusieurs ouvrages de franchissement MD très coûteux ont été dépriorisés (ex. La Tène, pas les moyens de financer l'axe TP structurant et encore un nouveau franchissement des voies). A noter que plusieurs franchissements importants du réseau MD figure dans les PA1 et 2, qui avaient mis l'accent sur cette thématique et que depuis, les nouveaux besoins urgents sont rares.</p>
<p>Appréciation générale - Le projet ne propose pas de standards d'aménagement ni ne traite de la thématique du stationnement vélos</p>	<p>Il est demandé que cette remarques soit supprimée, car des standards d'aménagement existent à la fois dans le PDCMC et dans l'étude MD COMUL.</p> <p>La thématique du stationnement vélo est traitée, cependant suite aux très nombreuses mesures prises dans les PA de premières générations (dont certaines restent à mettre en oeuvre), aucune nouvelle mesure importante d'échelle d'agglomération n'a été identifiée.</p>	<p>Des standards d'aménagement existent dans le PDCMC et des éléments supplémentaires ont été développés dans les études d'approfondissements MD réalisées préalablement au PA4, en particulier pour le Littoral neuchâtelois. Il n'a pas été jugé nécessaire de reproduire exhaustivement ces éléments techniques dans le cadre du rapport PA, qui est un outil de planification stratégique avant tout. L'étude COMUL MD est disponible en annexe.</p> <p>Enfin, la problématique du stationnement vélo, bien que très importante et représentant un facteur déterminant du choix modal, ne fait en effet pas l'objet d'une stratégie à proprement parler ou de mesures dans le PA4, car cette thématique a été très largement traitée dans les PA de premières générations, avec notamment l'amélioration systématique du stationnement dans les gares et haltes du réseau RER. Aucun besoin de stationnement particulier et d'importance d'agglomération n'a dès lors été détecté (pas de besoin de nouvelles stations-vélos, etc.). Les normes VSS sont appliquées pour les aménagements vélos. De plus, la question du déneigement est un autre point pour les aménagements des pistes et bandes cyclables. Il n'y a dès lors pas de coupe type.</p> <p>Par ailleurs, il est jugé que la planification du stationnement "général" sur l'espace public est de la compétence de la commune et pas de l'Agglomération. En effet, il n'est pas jugé nécessaire de chercher systématiquement un cofinancement pour des mesures de très faibles coûts et de compétences locales. Il est également important de noter, au vu de la taille de l'agglomération RUN, qu'il n'est pas jugé réaliste d'exiger une planification aussi détaillée du stationnement des vélos (hors grandes infrastructures de type stations-vélos) ; nous remarquons que la majorité des grandes agglomérations ne proposent pas de mesures dans ce domaine.</p>

<p>Appréciation générale - Le reste du développement s'effectue dans les réserves des zones à bâtir existantes et par une densification diffuse. Cependant, le projet n'explique pas les leviers à disposition des autorités afin de mobiliser ces réserves.</p>	<p>Il est demandé que cette remarque soit supprimée ou, alternativement, fortement nuancée en mentionnant la formulation suivante: "Des efforts considérables ont été faits dans le PA et dans le Plan directeur cantonal pour que les nouveaux développements soient très majoritairement concentrés dans les pôles, mais pas uniquement dans ceux-ci puisque la densification est aussi prévue le long des axes forts TP ou encore dans les centralités. Ces éléments avaient été reconnus et plébiscités en PA3, et le PA4 propose exactement le même territoire d'urbanisation."</p>	<p>Le développement urbain de l'agglomération RUN est extrêmement compact, avec un renouvellement / densification des secteurs les mieux desservis en TP, en particulier les pôles de gares (1er pilier), mais ensuite aussi le long des axes forts TP (2ème pilier) ou encore la densification des terrains libres les mieux localisés (3ème pilier). La densification diffuse ne représente qu'une petite partie de l'ensemble des potentiels et celle-ci peut et doit aussi se réaliser dans les secteurs les mieux desservis.</p> <p>Enfin, il semble nécessaire de rappeler le bilan des hectares dézonés dans d'autres régions du Canton et l'effort très important de densification réalisé sur le territoire de l'agglomération (alors que les valeurs de densité cibles définies par la Confédération à travers la directive sur les zones à bâtir (DZB) auraient dans les fait permis près du double de surface en extension, chose que l'agglomération a refusé de faire dans le cadre du PA3 et PDCn, en réalisant un projet ambitieux en matière d'urbanisation, sur lequel s'appuie également le PA RUN 4).</p> <p>La densification diffuse n'est pas spécialement localisée et chiffrée mais il est clair qu'elle interviendra puisque l'ensemble des communes de l'agglomération est en train de réviser à la hausse les indices de densité dans les différentes zones et que de nombreuses zones d'habitation seront converties en zone mixte (révision des PAL fin 2023 - début 2024).</p>
<p>Appréciation générale - Manque de concrétisation des mesures d'urbanisation. L'agglomération n'apporte que peu de détails sur ses tâches et tout particulièrement sur les différentes étapes nécessaires afin de garantir un développement vers l'intérieur à court et moyen termes.</p>	<p>Il est demandé que cette remarque soit supprimée ou, alternativement, fortement nuancée, en mentionnant la formulation suivante: "Un travail très important a été réalisé depuis le PA3 avec l'étude stratégique des pôles de gare et la rédaction de nouvelles fiches propre pour chaque pôle (au lieu d'une fiche générique par domaine en PA3)."</p>	<p>Grâce à l'étude d'approfondissement stratégique sur les pôles de gare piloté par le SCAT une avancée importante en matière de mise en œuvre des pôles de gare a pu être réalisée depuis le PA3. En effet, cette étude a eu pour ambition de "passer à la mise en œuvre" et de clarifier les derniers éléments de projets, préciser les objectifs pour chaque pôle et surtout définir les outils et instruments pour mettre en œuvre leur réalisation. Ainsi ces fiches définissent nouvellement de manière précise pour chaque pôle :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Etat de la planification (2021) et les étapes de la mise en œuvre</li> <li>- Instances responsables</li> </ul> <p>Les premiers fruits de cette stratégie ont déjà pu être constatés avec la réalisation en 2021-2022 d'un MEP sur le pôle de gare de la Tène, qui a pu préciser le développement de ce secteur stratégique, tant au niveau de l'urbanisation que des mesures de transports. Enfin, il est reproché à l'agglomération de pas présenter de mesures B en matière d'urbanisation. Pourtant, il est connu de tous que le "projet urbain" est un processus long, qui par opposition aux mesures de transports, ne peut être défini précisément dans le temps. Dans ce contexte, l'agglomération a choisi de proposer des mesures permanente de priorité A. L'agglomération serait intéressée à ce que la Confédération précise ces attentes en matière de priorisation des mesures urbanisation dans les prochaines DPTA, car il est irréaliste de prioriser les mesures d'urbanisation dans les mêmes horizons que les mesures de transports.</p>
<p>Appréciation générale - le projet ne définit ni ne quantifie l'impact du développement sur les infrastructures de transport</p>	<p>Il est demandé que cette remarque soit supprimée.</p>	<p>Les vérifications des impacts sur les réseaux de transports sont effectuées dans le cadre des PAL. Cette compétence n'est pas de l'Agglomération et ces vérifications ont bien été réalisées par les autorités locales ou sont actuellement encore en cours dans le cadre de la révision des PAL.</p> <p>De manière plus générale, la densification vers l'intérieur avec de l'habitat ne doit pas nécessairement être vérifiée, car il est aujourd'hui reconnu que les comportements modaux en milieu urbain dense s'adaptent à l'offre et que de nouvelles pratiques plus vertueuses se mettent en place, de même qu'un nouvel état d'équilibre des flux sur les réseaux de transports, en particulier sur le réseau des TIM. Bloquer la densification de l'habitat dans les centres pour des raisons de trafic et donc repousser ces développements en périphérie serait d'autant plus contreproductif.</p> <p>Pour les PDE, les vérifications ont été réalisées. Par exemple des études trafic ont été réalisées dans le cadre du Schéma directeur du PDE Littoral Est, notamment sur le besoin d'extension de la ligne 101, les cadences, la localisation des arrêts, etc. de même que les effets sur la fréquentation de la ligne. Les études ont également porté sur la capacité du réseau routier et des giratoires et bretelles autoroutières d'absorber le volume complémentaire du trafic. Le rapport 47 OAT est mis à disposition.</p>

<p>Appréciation générale - De surcroît, des zones à bâtir non construites disposent d'une desserte TP insuffisantes, entre autres celles avec des surfaces conséquentes (en particulier en AUD – Agglomération urbaine du Doubs). La coordination entre les transports et l'urbanisation demeure donc incertaine.</p>	<p>Il est demandé que cette remarque soit supprimée (ou tout au plus explicitement limitée au territoire français).</p>	<p>Même si le constat peut-être partagé pour certaines zones d'urbanisation sur France et en particulier à Villers-le-lac, la remarque est globalement jugée irrecevable. En effet, les autorités suisses, l'Agglomération ou le Canton, de même que la Confédération, n'ont pas les moyens juridiques et les outils pour imposer aux territoires français d'appliquer des règles d'aménagement de type suisse. Il n'est par conséquent légalement pas possible de contrôler l'urbanisation sur le sol français pour l'Agglomération.</p> <p>Cela dit, nous estimons que la remarque reste très sévère, car s'il est vrai que le territoire d'urbanisation sur Villers-le-Lac est largement surdimensionné, ce qui s'explique "simplement" par le fait que la révision du plan local d'urbanisme (PLU) n'a pas encore été réalisée pour cette commune (au contraire de toutes les autres communes farnçaises), vous pouvez constater que de très importants efforts ont été réalisés sur les communes qui ont révisé leur PLU. Les zones à bâtir sont fortement réduites et mieux localisées. La réalisation d'un PLU intercommunal à l'échelle de la CCVM va par ailleurs démarrer en 2022, comprenant le territoire de Villers-le-Lac. Cette problématique sera ainsi traitée d'ici au prochain PA.</p> <p>D'autre part le Schéma de Cohérence Territorial (SCOT) à l'échelle du Pays Horloger fixe des quotas d'urbanisation très limités. Ces chiffres s'imposeront aux communautés de communes dont la CCVM et par le fait à la commune de Villers le Lac.</p> <p>Il est à noter que le PLU intercommunal de la CCVM ambitionne de prendre en compte les déplacements car c'est une condition indispensable à l'atteinte des objectifs d'une mobilité plus durable à l'échelle du territoire. C'est une politique volontariste du territoire car cet aspect ne s'impose pas aux collectivités françaises à l'heure actuelle.</p>
<p>Appréciation générale - Finalement, la thématique des installations à forte fréquentation (IFF) est traitée de façon incomplète : certains centres commerciaux sont mal desservis par les TP et la MD, mais aucune mesure spécifique corrective n'est proposée à l'exception de Marin-Centre/Manor à La Tène.</p>	<p>Il est demandé que cette remarque soit supprimée, car il n'y a aucun centre commercial mal localisé et/ou mal desservi sur le territoire de l'Agglomération.</p>	<p>La thématique des IFF est traitée par une fiche de mesure (A9), basée sur le PDCn, de même qu'un volet complémentaire dans la stratégie d'urbanisation précise de manière volontariste les vocation des pôles de développement (chapitre 6.4.3). Cette stratégie vise notamment à limiter l'implantation de certains IFF dans des secteurs bien précis et limité de l'agglomération.</p> <p>Par ailleurs, il faut noter qu'aujourd'hui aucun nouveau centres commerciaux ne sont prévus sur le territoire de l'agglomération et que la situation est totalement maîtrisée par les outils en place.</p> <p>Enfin, la remarque sur les centres commerciaux mal desservis est irrecevable et incompréhensible, car tous les centres commerciaux de l'agglomération bénéficie d'une desserte TP ferroviaire ou TP avec une fréquence de 10'. Tous ces centres commerciaux sont de plus localisée dans des centres ou des secteurs startigiques bien dessrvs en TP et MD.</p>
<p>Appréciation générale - Le PA a un effet plutôt modéré sur l'accroissement de la sécurité routière / Seul un point noir sera traité</p>	<p>Il est demandé que cette remarque soit supprimée ou, alternativement, fortement nuancée, en mentionnant la formulation suivante: "Les dizaines de mesures de requalification de l'espace-rue et de MD prévues visent essentiellement à sécuriser les déplacements à pied, à vélos et l'accès aux transports publics, et donc rendre ces modes plus attractifs en vue d'un report modal."</p>	<p>Tout d'abord l'analyse des points noirs a été réalisée et comme annoncé (déjà en PA3), tous les points noirs OFROU sont systématiquement traités, soit par des mesures PA, soit par des actions rapides du service des ponts et chaussées (SPCH). La remarque n'est donc ni compréhensible, ni justifiée.</p> <p>Ensuite, le projet propose une stratégie de sécurité (chapitre 7.6), et bien que celle-ci est majoritairement traitée de manière transversale, cela ne signifie pas que la sécurité n'est pas traitée de manière minutieuse. Au contraire, le très important nombre de mesures visant à la requalification ou à l'apaisement des rues des centres villes et des centralités, ou encore les très nombreuses mesures de mobilité douce montrent que l'enjeu de la sécurité est pris très au sérieux. Ainsi, les principaux axes avec des problèmes relatifs de sécurité de l'Agglomération comme la H10 à Peseux ou encore la RC5 à St-Blaise, à Bevaix, à Colombier, etc. sont tous traités par des mesures visant à une amélioration des conditions de déplacements des MD et la pacification de la voirie. A cela s'ajoute encore les stratégies de piétonnisation ambitieuse des centres de La Chaux-de-Fonds ou du Locle.</p> <p>Enfin, aucune mesure de mise en zone 30 n'a été déposée dans le cadre du PA4, car ce type de mesures est considéré d'échelle local et de compétence communale. D'ailleurs la Confédération a dernièrement refusé le cofinancement de certaines de ces mesures, raison pour laquelle leur développement est poursuivi par les autorités locales, sans détailler chacune d'elle dans le PA. A noter à ce titre que l'étude COMUL TIM propose une stratégie ambitieuse de réduction des vitesses sur son territoire, avec à terme la mise à 30 km/h de la quasi-totalité de son réseau routier (hors exception sur certains des principaux axes cantonaux).</p>
<p>Appréciation générale - Un certain nombre de points faibles pour les piétons sont identifiés mais uniquement pour La Chaux-de-Fonds. Les solutions pour y remédier ne sont pas claires.</p>	<p>Il est demandé que cette remarque soit supprimée.</p>	<p>Ces points noirs sont traités par les mesures PA3 M11.1a et PA4 M11.1b, qui traitent en 2 étapes de la mise aux normes des passages pour piétons sur les routes à 2 voies (2x 55 passages pour piétons). De manière générale, voir la réponse ci-dessus, les points noirs sont systématiquement traités.</p>

<p>Appréciation générale - Le PA ne propose pas, par exemple de mesure supplémentaire pour encourager le covoiturage.</p>	<p>Il est demandé que cette remarque soit fortement nuancée, car le covoiturage est déjà instauré et opérationnel.</p>	<p>Le covoiturage est institué et organisé depuis de nombreuses années au sein du dispositif Covoiturage Arc Jurassien, comme indiqué dans le rapport principal PA4 (<a href="https://covoiturage-arcjurassien.com/">https://covoiturage-arcjurassien.com/</a>). De nombreuses mesures ont été développées et/ou sont en cours, un réseau de 90 aires de covoiturage ayant été déployé, ainsi que des outils de gestion du covoiturage à l'usage des entreprises et des covoitureurs. Ceci est intégré à la stratégie transfrontalière également présentée dans le dossier PA4 (voir chapitre 7.5). Les mesures de P+R, notamment la mesure L4 à Morteau demandée en priorité A, est également en cohérence avec les objectifs de développement du covoiturage.</p>
<p>Appréciation générale - Finalement, les mesures paysagères manquent d'une part de détails et d'autre part d'étapes de planification claires afin de garantir un effet lors de leur mise en oeuvre.</p>	<p>Il est demandé que cette remarque soit nuancée. La formulation suivante est demandée: "Les limites paysagères sont reprises dans le plan directeur cantonal et seront donc inscrites dans les PAL en cours de révision, devenant par conséquent liantes pour les tiers. Elles seront également inscrites dans les planifications de détail attendues, par exemple à Cernier en lien avec le projet de ligne directe prévu pour 2035."</p>	<p>La protection du paysage est garantie par la définition du territoire d'urbanisation et ses limites, qui sont clairement définies grâce au concept paysage - urbanisation développé dans le cadre du PA3 et reconduit en PA4. . Les limites paysagères, qui ont été définies par les travaux du PA3, sont reprises dans le plan directeur cantonal 2018 comme un élément liant pour les autorités et formalisées à travers la révision des plans d'aménagement locaux (horizon fin 2023), partant à ce stade deviendront liantes également pour les tiers. Certaines limites seront encore détaillées (matérialité) au stade des planifications de détail attendues, comme à Cernier (Val-de-Ruz) en lien avec le projet de Ligne directe prévu pour 2035. Dans ce contexte, il nous semble que la garantie d'un effet lors de la mise en oeuvre est clairement posée.</p>
<p>Recommandation - le projet d'agglomération doit contenir des mesures d'urbanisation à l'horizon A et B. Des mesures d'urbanisation à l'horizon B permettent d'assurer une meilleure coordination entre transports et urbanisation. De surcroît, les tâches permanentes devraient avoir un plan d'action concret (selon les horizons de réalisation A, B voire C) avec les étapes de planification futures, par exemple des informations sur les compétences et les délais.</p>	<p>Il est demandé que cette remarque soit fortement nuancée, en mentionnant que "Les mesures d'urbanisation A "permanentes" couvrent l'horizon B.</p>	<p>Les mesures d'urbanisation ont quasiment toutes été classées en mesures "permanentes" A, mais celles-ci couvrent et s'étendent aussi sur l'horizon B. La remarque que l'horizon B n'est pas traité est donc jugée irrecevable. Il est demandé à la Confédération une certaine compréhension, car il est impossible pour une agglomération (telle que l'agglomération RUN, mais d'ailleurs il en va a priori de même pour d'autres agglomérations, cette problématique n'étant pas propre à notre territoire) de définir à 4 ans près la réalisation de telles mesures. Les projets d'urbanisation sont d'une telle complexité et influencés par tant de facteurs externes non-maîtrisables qu'il ne semble pas réaliste d'exiger une planification plus précise, raison pour laquelle quasi l'ensemble des mesures ont été classées en processus permanents. De plus, certains processus s'apparentent effectivement à des processus permanents au moins autant qu'à des mesures concernant des projets précis (A1 Obligations des autorités de planification, A3 Densification vers l'intérieur du milieu bâti, A8 Développement économique hors pôles, A10 Qualité urbaine et architecturale, etc.) Concernant les pôles de gare, comme indiqué ci-dessus, une étude d'approfondissement stratégique sur les pôles de gare piloté par le SCAT a permis une avancée importante en matière de mise en oeuvre des pôles de gare par rapport au PA3. Cette étude a eu pour ambition de "passer à la mise en oeuvre" et de clarifier les derniers éléments de projets, préciser les objectifs pour chaque pôle et surtout définir les outils et instruments pour mettre en oeuvre leur réalisation. Ainsi ces fiches définissent nouvellement de manière précise pour chaque pôle : - Etat de la planification (2021) et les étapes de la mise en oeuvre - Instances responsables Les premiers fruits de cette stratégie ont déjà pu être constatés avec la réalisation en 2021-2022 d'un MEP sur le pôle de gare de la Tène, qui a pu préciser le développement de ce secteur stratégique, tant au niveau de l'urbanisation que des mesures de transports. Une planification plus détaillée des pôles de gare se trouve donc dans ces fiches et permettent de répondre, au moins en partie, à la demande concernant les horizons de réalisation des mesures d'urbanisation.</p>
<p>Recommandation - Une réduction de la part modale du TIM, à savoir de 75 % à 57 % d'ici 2040 semble ambitieuse au regard de l'évolution constatée ces dernières années. Des mesures plus fortes influençant la demande et le choix modal ainsi que la concrétisation d'une gestion ambitieuse du stationnement devraient être mises en place afin d'espérer atteindre ces objectifs..</p>	<p>Il est demandé que cette remarque soit nuancée en mentionnant la formulation suivante: "Les mesures de nouvelles infrastructures ferroviaires, notamment la ligne directe Neuchâtel-La Chaux-de-Fonds, le nouveau Règlement d'exécution de la loi sur les constructions qui définit des règles concernant le dimensionnement sur le stationnement privé, la tarification des P+R, la restructuration du réseau TP, la mise en oeuvre du PDCMC (plan directeur cantonal des mobilités cyclables) et les nouvelles haltes TP (Forges, Perreux, Malakoff) permettront toutefois d'influer sur la demande et le choix modal."</p>	<p>Le SCTR a mandaté le bureau RAPP. En ce qui concerne les mesures nécessaires pour le doublement de la part modale TP en agglomération, il ressort: - nouvelles infrastructures ferroviaires (LD) ainsi qu'une nouvelle politique stationnement sur le fonds privé et public et des restrictions du TIM aux centres urbains. Le canton mène actuellement des études pour le nouveau Rel.Constr., la tarification des P+R, la restructuration du réseau TP (bus) via l'actualisation du PDC TP et pour la mise en oeuvre de la ligne directe, des nouvelles haltes (Malakoff, Perreux) et pour le prolongement du Littorail. Le canton est donc bien conscient que seules des mesures d'infrastructure ne suffisent pas mais qu'une gestion plus stricte du stationnement et des circulations en agglomération est nécessaire.</p>
<p>Recommandation - La valeur cible concernant la densité des zones d'habitation, mixtes et centrales, passant de 101 à 105 habitants et emplois par hectare d'ici à 2040, est en dessous de l'évolution des dernières années, ce qui témoigne des défis que représente le développement vers l'intérieur pour l'agglomération. Pour la 5e génération, des progrès notables devraient être réalisés afin de se rapprocher des objectifs définis.</p>	<p>Il est demandé que cette remarque soit fortement nuancée, en mentionnant la formulation suivante: "Toutefois, les densités observées dans l'agglomération RUN sont relativement élevées en comparaison avec d'autres agglomérations de même taille. Les valeurs proposées pourraient être dépassées si la croissance démographique retrouvée récemment se confirme. Le nombre de projets denses réalisés et en cours sur le Littoral confirment cette tendance."</p>	<p>Comme indiqué dans le rapport (p.212 et 213), les densités observées dans l'agglomération RUN sont relativement élevées en comparaison avec d'autres agglomérations de même taille. Le développement vers l'intérieur présuppose sur une densification quantitative mais aussi qualitative. Avec 114 HE/ha, l'agglomération La Chaux-de-Fonds-Le Locle est la plus dense de Suisse, comme le montre le rapport MOCA établi par la Confédération en 2018, une valeur largement supérieure aux valeurs constatées dans les autres agglomérations de même taille (petites et moyennes). Elle est suivie de près par Genève qui obtient 112 HE/ha (grande agglomération), ou encore par Zoug qui obtient 107.5 (agglomération moyenne à grande). La densité pour toutes les agglomérations, toutes catégories confondues, est de 83.5 HE/ha. Il est clairement indiqué à la dernière ligne en page 213, que ces valeurs pourraient être dépassées si le canton retrouve le chemin de la croissance comme espéré. Le nombre de projets denses réalisés et en cours sur le Littoral nous laisse croire que ce 1,1% de densité supplémentaire sera aisément dépassé.</p>

## Liste des annexes fournies par l'Agglomération RUN

n°	Document	Concerne
1	Approfondissement COMUL TIM	Evaluation du rapport d'examen
2	Approfondissement COMUL MD	Evaluation du rapport d'examen
3	Devis + AvProjet carrefour Chézards	Mesure I14.8
4	Courriel OFEV au SFFN – préavis positif	Mesure M13.6
5	Demande de crédit pour révision PAL Ville de Neuchâtel	Mesures L10.4
6	Cahier des charges étude Littorail	Mesures L10.4
7	Projet Av. Leopold-Robert en Ville de La Chaux-de-Fonds	Mesure I21.4a
8	Cahier des charges étude ligne des horlogers	Mesure L4
9	Planification du PDE La Tène (rapport 47OAT)	Mesures H13.2
10	Traversée Bevaix: étude Transitec 2021	Mesure I14.3
11	Etude de la desserte TP du Crêt-du-Loche	Mesures L11.1, H11.1 et M21.4
12	Présentation PPT de l'entretien technique du 18.08.2022	Tout le dossier



KANTON  
NIDWALDEN

LANDAMMANN UND  
REGIERUNGSRAT

Dorfplatz 2, Postfach 1246, 6371 Stans  
Telefon 041 618 79 02, [www.nw.ch](http://www.nw.ch)

CH-6371 Stans, Dorfplatz 2, Postfach 1246, STK

**PER E-MAIL**

Eidgenössisches Departement für Umwelt,  
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK  
Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga  
Bundeshaus Nord  
3003 Bern

Telefon 041 618 79 02  
[staatskanzlei@nw.ch](mailto:staatskanzlei@nw.ch)  
Stans, 23. August 2022

**Vernehmlassung zum Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für  
Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr.  
Stellungnahme**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) hat am 10. Juni 2022 das Vernehmlassungsverfahren zum Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr eröffnet. Die Anhörung läuft bis am 9. September 2022. Wir danken Ihnen für diese Möglichkeit zur Stellungnahme und lassen uns wie folgt vernehmen.

Der betreffende Bundesbeschluss bezieht sich auf die vierte Generation des Programms Agglomerationsverkehr. Mit Beschluss Nr. 300 vom 8. Juni 2020 hat der Regierungsrat Nidwalden auf die Teilnahme an der vierten Generation des Agglomerationsprogramms verzichtet und stattdessen die Vorbereitungen zur Teilnahme an der fünften Generation beschlossen. Der Regierungsrat verzichtet deshalb auf die Beantwortung des Fragenkatalogs, welcher der Anhörung beiliegt.

Der Regierungsrat begrüsst die vorgesehene Anhebung der Verpflichtungskredite auf total rund 1.3 Mia. Franken. Im Übrigen ergeben sich aus Sicht des Kantons Nidwalden keine Einwände oder Bemerkungen hinsichtlich dem Entwurf des Bundesbeschlusses über die Verpflichtungskredite ab 2024.

Freundliche Grüsse  
NAMENS DES REGIERUNGSRATES

Joe Christen  
Landammann



lic. iur. Armin Eberli  
Landschreiber

Geht an:  
- [info@are.admin.ch](mailto:info@are.admin.ch)



CH-6060 Sarnen, BRD

**Per E-Mail**

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

[info@are.admin.ch](mailto:info@are.admin.ch)

Sarnen, 23. Juni 2022

**Vernehmlassung: Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr; Stellungnahme**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

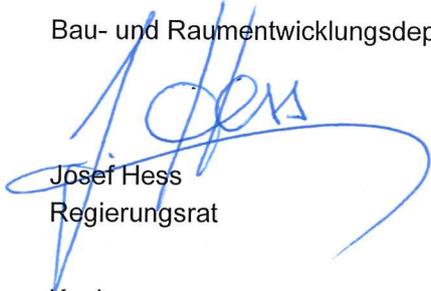
Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) hat die Kantonsregierungen mit Schreiben vom 10. Juni 2022 eingeladen, zum Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen für die Möglichkeit.

Der Kanton Obwalden ist an keinem Agglomerationsprogramm beteiligt und von der Vorlage nicht direkt betroffen. Deshalb verzichten wir auf eine Stellungnahme.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme.

Freundliche Grüsse

Bau- und Raumentwicklungsdepartement



Josef Hess  
Regierungsrat

Kopie an:

- per E-Mail an [info@are.admin.ch](mailto:info@are.admin.ch) (jeweils PDF- und Word-Version)
- Zirkulationsmappe Regierungsrat
- Staatskanzlei
- Bau- und Raumentwicklungsdepartement
- Hoch- und Tiefbauamt
- Amt für Raumentwicklung und Verkehr



Regierung des Kantons St.Gallen, Regierungsgebäude, 9001 St.Gallen

Eidgenössisches Departement für Umwelt,  
Verkehr, Energie und Kommunikation  
Bundeshaus Nord  
3003 Bern

Regierung des Kantons St.Gallen  
Regierungsgebäude  
9001 St.Gallen  
T +41 58 229 74 44  
info.sk@sg.ch

St.Gallen, 9. September 2022

## **Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr; Vernehmlassungsantwort**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Mit Schreiben vom 10. Juni 2022 haben Sie die Kantonsregierungen eingeladen, zum Entwurf eines Bundesbeschlusses über die Verpflichtungskredite ab 2024 für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr gemäss beigelegtem Fragenkatalog Stellung zu nehmen.

Vorab halten wir fest, dass der Kanton St.Gallen die Stellungnahme der Bau-, Planungs- und Umweltdirektorenkonferenz (BPUK) zur Vorlage vollumfänglich unterstützt. Darüber hinaus äussern wir uns wie folgt:

### **Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage**

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

Wir sind mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden. Aufgrund der räumlichen Konzentration der Bevölkerung und der Beschäftigten sind die Agglomerationen von grosser Bedeutung. Das Verkehrsaufkommen innerhalb dieser spezifischen Räume ist sowohl auf dem Strassen- als auch auf dem Schienennetz deutlich höher als ausserhalb. Die Abstimmung von Siedlung und Verkehr sowie funktionierende Verkehrsinfrastrukturen sind dabei zentral.

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

Aus Sicht des Kantons St.Gallen fehlen keine Aspekte, die nicht bereits in der Stellungnahme der BPUK aufgeführt sind. Der Kanton St.Gallen ist von folgenden Punkten besonders betroffen:



- Bemessungsmethodik bei Strasseninfrastrukturen hinsichtlich des Kosten-Nutzen-Verhältnisses;
- die besondere Situation der grenzüberschreitenden Agglomerationen.

### **Programm Agglomerationsverkehr der vierten Generation**

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

Nein.

#### **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?**

##### **Vorgehen**

Wir sind mit dem Prüfverfahren grundsätzlich einverstanden und schätzen die sehr gute Qualität der in der kurzen Zeit geleisteten Arbeit. Wir möchten jedoch auf einige Aspekte hinweisen:

##### *Zeitliche Koordination von fachtechnischer Prüfung und politischem Entscheidungsprozess:*

Die Ergebnisse der fachtechnischen Prüfung des Bundes wurden den Trägerschaften erst drei Wochen nach Start der Vernehmlassung der Botschaft zur Freigabe der Mittel für den Agglomerationsverkehr zur Verfügung gestellt. Seitens des Bundes vorgenommene Anpassungen von Prioritäten konnten so gegenüber Politik und Öffentlichkeit über längere Zeit nicht kommentiert oder begründet werden.

Es ist eine langjährige Forderung, dass zuerst das Ergebnis der fachlichen Prüfung mit den Trägerschaften zu besprechen ist und erst danach die Vernehmlassung beginnen sollte.

Ausserdem müssen die Agglomerationen während eines engen Zeitfensters Prüf- und Fachberichte in verschiedenen politischen und fachlichen Gremien diskutieren und binnen 20-tägiger Frist Rückmeldungen übermitteln. Die Zeitfenster fielen zudem grösstenteils in Urlaubszeiten. Die Koordination in den Trägerschaften sowie die notwendigen Diskussionen in den Vereinsorganen werden damit sehr erschwert.

Antrag: Es sind grosszügigere und auf die politischen Prozesse in den Trägerschaften abgestimmte, realistische Zeitfenster für die Beantwortung von Fachfragen sowie die Vorbereitung von Fach- und Prüfungsgesprächen vorzusehen. Zuerst ist die fachliche Prüfung des Bundes mit den Trägerschaften zu besprechen und erst danach die Vernehmlassung zu beginnen.



## **Ergebnisse**

### *Struktur Prüfbericht:*

Die Einzelheiten der Beurteilung der von den Agglomerationen eingereichten Massnahmen sind erstens im Prüfbericht des Bundes in unterschiedlichen Kapiteln und Anhängen untergebracht und müssen durch die Agglomerationen nochmals selbst in den Gesamtkontext gestellt werden. Weiter ist für die Detailbeurteilung neben dem Erläuterungsbericht zur Vernehmlassung auch der Erläuterungsbericht zur Prüfung herbeizuziehen. Die Nachvollziehbarkeit der Bundesentscheide für die Agglomerationen ist zu vereinfachen.

Antrag: Der Prüfbericht ist bezüglich Massnahmen übersichtlicher zu strukturieren und / oder den Agglomerationen ist eine übersichtliche Massnahmenliste mit der Beurteilung der Massnahmen (allenfalls auf Basis der Massnahmenliste, die dem Bund obligatorisch eingereicht werden muss) abzugeben.

### *Detaillierungsgrad des Prüfberichtes:*

Der provisorische Prüfbericht zur 4. Generation der Agglomerationsprogramme ist deutlich weniger detailliert als die Prüfberichte der Vorgängergenerationen. So war beispielsweise die explizite Aufführung von Stärken und Schwächen je Wirkungskriterium vorheriger Prüfberichte sehr hilfreich, um einerseits die Einschätzung der Programmwirkung nachvollziehen zu können und andererseits auch die Programme in den Folgegenerationen gezielt zu verbessern. Die Programmwürdigung ist in der 4. Generation eher knapp ausgefallen.

Antrag: Für die gewichtigen Entscheide betreffend die Beurteilung der Agglomerationsprogramme durch den Bund sind nachvollziehbare Begründungen auszuweisen.

### *Grenzüberschreitende Agglomerationen:*

Grenzüberschreitende Agglomerationen sehen sich mit einem erhöhten Aufwand konfrontiert, alle beteiligten Behörden sowie unterschiedliche gesetzliche Grundlagen und Planungsinstrumente aufeinander abzustimmen. Weiter besteht ein erhöhtes politisches Risiko (Beispiel: Die an der Volksabstimmung gescheiterte S-Bahn Liechtenstein). Diese Tatsache wird während des Prüfprozesses durch den Bund zwar mitberücksichtigt, in der abschliessenden Beurteilung der Programme unserer Meinung nach jedoch nicht entsprechend gewürdigt. So bleibt es für grenzüberschreitende Agglomerationen unmöglich, ein hohes Kosten-Nutzen-Verhältnis zu erzielen, da weite Teile des BFS-Perimeters im Ausland liegen. Auch wenn weite Perimeter im Ausland liegen, ist der Gesamtnutzen für den Schweizer-Perimeter hoch.

Antrag: Der besonderen Situation der grenzüberschreitenden Agglomerationen ist in der Prüfung durch den Bund vermehrt Rechnung zu tragen.

### *Konzeptkürzungen:*

Bei der Beurteilung von Massnahmenpaketen mit Pauschalfinanzierungen (Fuss-Velo Verkehr [FVV], Verkehrsmanagement [VM], Betriebs- und Gestaltungskonzepte [BGK]) sind Konzeptkürzungen vorgenommen worden. Diese sind für uns nicht nachvollziehbar.



Antrag: Im Prüfbericht ist eine Begründung für die Konzeptkürzungen von Massnahmen mit Pauschalbeiträgen aufzuführen. Die Konzeptkürzungen FVV, VM und BGK sind entsprechend zu überprüfen.

*Mitfinanzierung von Massnahmen der Kategorie Kapazität Strasse:*

Die Prüfung der Agglomerationsprogramme der 4. Generation zeigt auf, dass die Mitfinanzierung durch den Bund insbesondere von Massnahmen der Kategorie «Kapazität Strasse» schwer zu erreichen ist. Eine Begründung dazu ist im Erläuterungsbericht nicht zu finden. Teilweise sind jedoch neue Strassen notwendig, um genügend Raum zu schaffen für den öffentlichen Verkehr, den Fuss- und Veloverkehr und auch für gestalterische Aspekte. Deshalb soll in den künftigen Berichten des Bundes erläutert werden, weshalb Kapazitätsausbauten Strasse nur mit Zurückhaltung von Bundesbeiträgen profitieren.

Antrag: Der Bund soll fundiert begründen, weshalb Kapazitätsausbauten Strasse nur mit Zurückhaltung von Bundesbeiträgen profitieren.

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

Keine Bemerkungen.

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

Keine Bemerkungen.

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

Keine Bemerkungen.

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

*Umsetzungsbeurteilung und Beitragssatz AP 4. Generation St.Gallen-Bodensee:*

Der Umsetzungsstand der Siedlungsmassnahmen im Besonderen sowie jener der Massnahmen der 2. Generation generell wurden seitens des Bundes als ungenügend beurteilt. Daraus erfolgt eine Kürzung des Beitragssatzes um fünf Prozentpunkte auf 35 Prozent. Die als ungenügend beurteilte Umsetzung der Siedlungsmassnahmen der 2. Generation, die zu einem Abzug beim Mitfinanzierungsgrad und damit einer Verringerung des Bundesbeitrages von mehreren Millionen Franken führen, ist für uns nicht nachvollziehbar. Für diese doch einschneidende Beurteilung fehlt eine Begründung, die den Entscheid begreifbar machen würde.

Antrag: Die Kürzung des Beitragssatzes um 5 Prozentpunkte des Agglomerationsprogramms 4. Generation St.Gallen-Bodensee ist zu überprüfen bzw. konkret zu begründen.



Bei der Prüfung der Agglomerationsprogramme durch den Bund sind zum Teil wichtige Zusammenhänge zwischen einzelnen Massnahmen, Massnahmenpaketen und übergeordneten Massnahmen verloren gegangen, weshalb in den einzelnen Agglomerationsprogrammen verschiedene Änderungen erforderlich sind. Hervorzuheben sind insbesondere:

- *Agglomeration Obersee*: Prüfung und gegebenenfalls Anpassung der Investitionskosten der Massnahme 3336.4.015 / SV4.10 BGK / Ortskernaufwertung Schmerikon und damit des Bundesbeitrags gemäss den korrekten Massnahmenunterlagen.
- *Agglomeration St.Gallen-Bodensee*: Die Veloschnellroute in Teufen Lustmühle–Kantongrenze SG (3203.4.024 / 5.1.2) ist in Priorität A einzustufen.
- *Agglomeration Rheintal*: Änderung Priorisierung von C auf A für die Massnahme 3231.4.119 / 3255.MIV\_M010, Rebstein, BGK Staatsstrasse, Abschnitt Rebbergstrasse bis Schachenweg 3,00 Mio. Franken (NR. TBA B22.2.001.078).
- *Agglomeration Wil*: Die Massnahme 3425.4.001 / ZEW 1.1 Netzergänzung Nord ist im A-Horizont im Agglomerationsprogramm der 4. Generation aufzunehmen.

Die detaillierten Ausführungen zu den einzelnen Agglomerationsprogrammen, an denen der Kanton St.Gallen beteiligt ist, sind im Anhang zu dieser Stellungnahme zusammengestellt.

#### **Weitere Bemerkungen**

#### **9. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?**

Keine, die nicht bereits in der Stellungnahme der BPUK aufgeführt sind.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen im Rahmen der weiteren Bearbeitung der Vorlage.

Im Namen der Regierung

Fredy Fässler  
Präsident

Dr. Benedikt van Spyk  
Staatssekretär



#### **Beilage**

Anhang zur Vernehmlassungsantwort «Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr»: Bemerkungen zu den einzelnen Agglomerationsprogrammen



**Zustellung auch per E-Mail (pdf- und Word-Version) an:**  
[info@are.admin.ch](mailto:info@are.admin.ch)



**Anhang zur Vernehmlassungsantwort «Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr»: Bemerkungen zu den einzelnen Agglomerationsprogrammen**

Die Regierung des Kantons St.Gallen weist im Zusammenhang mit der genannten Vorlage im Einzelnen auf folgende Punkte hin:

Folgende fachlichen Dokumentationen, die unsere nachfolgenden Anträge unterstützen, wurden dem ARE im Nachgang der Fachgespräche vom 16. August 2022 eingereicht:

- Anträge für Fachgespräch Agglomerationsprogramm Obersee 4. Generation
- Anträge für Fachgespräch Agglomerationsprogramm Rheintal 4. Generation
- Anträge für Fachgespräch Agglomerationsprogramm St.Gallen-Bodensee 4. Generation
- Anträge für Fachgespräch Agglomerationsprogramm Wil 4. Generation

**1. Agglomerationsprogramm Obersee**

- Antrag: Die Agglo Obersee beantragt, dass sie in den zukünftigen Programmgenerationen über Änderungen in der Vorgehensweise vorgängig informiert wird. Dies gilt insbesondere, wenn es sich um Änderungen handelt, die eine grosse Wirkung haben, wie dies vorliegend der Fall ist. Zudem ist in der nächsten Programmgeneration sicherzustellen, dass der Entwurf des Prüfberichts den Agglomerationen vor Start der Vernehmlassung vorliegt.

Begründung:

Mit dem erläuternden Bericht für die Vernehmlassung, welcher am 10. Juni veröffentlicht wurde, wurde die Öffentlichkeit mitinformiert, welche Agglomerationen mit welchem Beitragssatz rechnen dürfen und welche Massnahmen voraussichtlich mitfinanziert werden. Dies entsprach nicht dem Vorgehen in den letzten Programmgenerationen. Die Agglo Obersee war über die Vernehmlassung nicht informiert, wurde von diesen Detailinformationen überrascht und musste innert kurzer Zeit auf Anfragen aus der Öffentlichkeit und von Mitgliedsgemeinden reagieren. Genaue Informationen zur Beurteilung von einzelnen Massnahmen konnte sie jedoch nicht geben, da diese erst später im Rahmen des Entwurfs des Prüfberichts folgten. Die Agglo Obersee bedauert, nicht vorgängig über diesen Schritt informiert worden zu sein.

- Antrag: Die Agglo Obersee beantragt, dass der Bund fundiert begründet, weshalb Kapazitätsausbauten der Kategorie Strasse nur mit Zurückhaltung von Bundesbeiträgen profitieren.

Begründung:

Die Agglo Obersee stellt fest, dass es insbesondere Massnahmen der Kategorie «Kapazität Strasse» schwer haben, vom Bund mitfinanziert zu werden. Eine Begründung dazu ist im Erläuterungsbericht nicht zu finden. Teilweise sind jedoch neue Strassen notwendig,



um genügend Raum zu schaffen für den öffentlichen Verkehr, den Fuss- und Veloverkehr und auch für gestalterische Aspekte.

- **Antrag:** Die Agglo Obersee beantragt, dass beispielsweise in den Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr, detaillierter aufgezeigt wird, was es braucht, um pro Wirkungskriterium eine bestimmte Anzahl Punkte zu erreichen.

**Begründung:**

Die Agglo Obersee stellt fest, dass die Wirkungspunkte der Agglomerationsprogramme in den seltensten Fällen über sieben Punkte betragen. In der aktuellen Programmgeneration haben dies lediglich drei Generationen geschafft, keine erreichte mehr als neun Punkte. Aus Sicht der Agglo Obersee ist unklar, wie die Punkte zu den einzelnen Wirkungskriterien vergeben werden.

#### ***Stellungnahme zu den Massnahmen der vierten Generation***

- **Antrag:** Prüfung und gegebenenfalls. Anpassung der Investitionskosten der Massnahme 3336.4.015 / SV4.10 BGK/Ortskernaufwertung Schmerikon und damit des Bundesbeitrags gemäss den korrekten Massnahmenunterlagen.

**Begründung:**

Gemäss Vernehmlassungsunterlagen wurden bei dieser Massnahme die anrechenbaren Investitionskosten stark reduziert. Nach Konsultation des Erläuterungsberichts zum Prüfbericht durch die Trägerschaft der Agglo Obersee wurde festgestellt, dass die Kosten über die Anzahl Quadratmeter Umsetzungsbereich (berechnet über die anrechenbaren Kosten von maximal 510 Franken pro Quadratmeter) berechnet wurden. Der Umsetzungsbereich ist im Massnahmenblatt mit 8'500 m<sup>2</sup> angegeben. Leider ist diese Zahl nicht korrekt und entspricht nicht dem tatsächlichen Umsetzungspereimeter der Massnahme. Die korrekte Quadratmeter-Zahl liegt bei 19'517. Die Massnahmenkosten und damit der Bundesbeitrag sollen unter diesem Aspekt erneut geprüft und entsprechend korrigiert werden.

- **Antrag:** Der Absatz zu den Massnahmenclustern ist in dem Sinne anzupassen, dass die Aussage zur räumlichen Fokussierung weggelassen wird.

**Begründung:**

Gemäss Prüfbericht fokussiert das Aggloprogramm bei der Abstimmung von Siedlung und Verkehr auf die drei Massnahmen-Cluster. Diese Fokussierung sei wenig überzeugend. Aus Sicht der Agglomeration Obersee schliesst diese Fokussierung andere Massnahmen jedoch nicht aus. Die im Agglomerationsprogramm ausgewiesenen Cluster entsprechen lediglich einer zusammenfassenden Beschreibung der Massnahmen, welche räumlich nahe beieinanderliegen. So sollen die Massnahmenzusammenhänge der 4. Generation für den Leser optimiert werden. In einer nächsten Generation können andere Massnahmencluster entstehen. Auf diesen Umstand wurde bereits im Rahmen der Fragenbeantwortung hingewiesen.



- Antrag: Die Aussage «Mit diesen Massnahmen verbessert sich jedoch die Attraktivität für den motorisierten Individualverkehr (MIV)» ist zu streichen.

**Begründung:**

Mit den zahlreichen Betriebs- und Gestaltungskonzepten sowie Ortskernaufwertungen wird der Fokus auf eine siedlungsorientierte Weiterentwicklung der Strassenräume – mit mehrheitlicher Planung der Strassenräume von Fassade zu Fassade – gelegt. Dabei wird a) der Fuss- und Veloverkehr gestärkt, b) die Aufenthaltsqualität in den Ortszentren optimiert und c) dem motorisierten Individualverkehr durch gestalterische Aspekte eine klare Abgrenzung gegenüber Strecken ausserhalb der Siedlungsgebiete signalisiert, was zu langsameren Tempi und erhöhter Aufmerksamkeit führt. Die Aussage im Prüfbericht ist deshalb aus Sicht der Agglomeration nicht korrekt.

- Antrag: Die Aussage, dass auch in der vorliegenden vierten Generation keine konkreten Massnahmen zur aktiven Lenkung und Steuerung des MIV vorhanden seien, ist zu streichen.

**Begründung:**

Gemäss Prüfbericht enthält das AP – abgesehen von der Erarbeitung eines Konzepts zum Parkraummanagement – keine konkreten Massnahmen zur aktiven Lenkung und Steuerung des MIV:

- Mit dem Teilprojekt «Teilstrategie (MIV) Strassen» – die ausgewiesene Basis für das AP4G – wurde ein Fokus auf die kantonsübergreifende Verkehrslenkung und siedlungsverträgliche Verkehrsabwicklung gelegt (Gruner AG, 2020). Die darin gewonnenen Erkenntnisse sind direkt in die 4. Generation eingeflossen. Eine bereits reife konkrete Umsetzungsmassnahme in Rapperswil-Jona (SV4.2 Parkleitsystem Rapperswil-Jona und Verkehrsregime Altstadt) ist im A-Horizont enthalten.
- Via Handlungsbedarf als Schamier für kommende Generationen wurde festgehalten: «In Abstimmung mit der verkehrlichen Entwicklung ist das Verkehrsmanagement konzeptionell weiterzuentwickeln und weitere wichtige Knoten für die Verkehrslenkung zu bestimmen». Somit wird ein Schwerpunkt auf diese Thematik für kommende Generationen gesetzt. Dies ist laut RPAV möglich und sollte keine Auswirkungen auf die Bewertung haben.
- Zudem enthält das Agglomerationsprogramm 4. Generation auch eine Massnahme «Mobilitätsmanagement», welche ebenfalls eine Lenkungsmassnahme darstellt.

- Antrag: Die Aussage, «allerdings bleibt noch offen, ob die bestehenden Freiräume grundeigentümergebunden gesichert ...» ist zu entfernen.

**Begründung:**

Gemäss Prüfbericht bleibt im Agglomerationsprogramm offen, ob die bestehenden Freiräume grundeigentümergebunden gesichert werden können. Im entsprechenden Massnahmenblatt ist als weiterer Planungsschritt festgehalten, dass die Sicherung via den Massnahmenträger «Gemeinde» in den anstehenden Revisionen von Richt- und Nutzungsplanungen erfolgen wird und dabei den Mitwirkungsprozess der Bevölkerung wie



auch den Genehmigungsprozess durchlaufen wird. Eine grundeigentümergebundene Sicherung der Freiräume via Agglomerationsprogramm ist nicht möglich, da der Verein Agglomeration Obersee keine Planungshoheit besitzt und somit weder behörden- noch grundeigentümergebundene Vorgaben machen kann.

- Antrag: Die Empfehlung, dass die Agglomeration Obersee «verbindliche Vorgaben für kommunale Ortsplanungsrevisionen beinhalten» ist zu streichen.

Begründung:

Der Bund schlägt vor, dass das AP verbindliche Massnahmen für kommunale Ortsplanungsrevisionen beinhalten könnte. Die Agglomeration Obersee ist jedoch ein Verein und verfügt über keine Planungshoheit. Das Agglomerationsprogramm kann zwar die Inhalte eines regionalen Planungsinstruments enthalten, für die Gemeinden verbindliche Massnahmen können jedoch in den Kantonen St.Gallen und Schwyz nur via kantonale Richtlinien respektive über kantonale und regionale Richtlinien im Kanton Zürich behördenverbindlich verankert werden.

- Antrag: Die Formulierung «Dichteerhöhung -> Umsetzung mit konkreten Massnahmen» ist zu präzisieren und die Aussage zu «Teilschritte für Dauermassnahmen» ist zu streichen.

Begründung:

Für die Dichteerhöhung sind nicht nur strategische Stossrichtungen, sondern mit den Massnahmen zu den ESP wie auch zu den Verdichtungsgebieten konkrete Massnahmen definiert worden. Die Empfehlung ist nicht klar und entsprechend zu präzisieren. Gemäss Prüfbericht sollen auch für Dauermassnahmen im Siedlungs- und Landschaftsbereich Teilschritte gemäss Umsetzungshorizont des Agglomerationsprogramms definiert werden. Dies ist in den Massnahmenblättern unter den weiteren Planungsschritten mit Angabe der Zeitplanung je Teilmassnahme bereits der Fall.

- Antrag: In der nächsten Generation sind beim Benchmark Aufwertung Strassenraum beim Kriterium 2 Betroffenheit a) die zukünftigen Nutzerzahlen für in 15 Jahren als Basis zu nehmen (Angaben der Agglomerationen) und b) neben den Einwohnern und Beschäftigten auch weitere, in einem Ortskern vorhandene Nutzer (bspw. von öffentlichen Einrichtungen wie Schulen) einzubeziehen.

Begründung (anhand Beispiel):

Die Massnahme BGK/Ortskernaufwertung Wangen ist beim Benchmark am Kriterium «Betroffenheit» mit klein eingestuft worden, d.h. weist im Perimeter zu wenige Einwohner/-innen und Beschäftigte auf. Dabei wurde nicht beachtet, dass a) in diesem Perimeter noch unbebaute Bauzonen sowie Verdichtungspotenziale vorhanden sind und b) sich im Perimeter die Schule von Wangen, die Kirche und die Gemeindeverwaltung befinden, alles wichtige Funktionen für ein lebendiges Ortszentrum. Insbesondere die täglichen Schülerzahlen sind in das Kriterium «Betroffenheit» mit einzubeziehen.



- Antrag: Bei den Massnahmen mit abgeänderten Prioritäten durch den Bund ist bei der Begründung bezüglich «Handlungsbedarf» zu klären, was dies bei Massnahmen ohne den Hinweis «Handlungsbedarf anerkannt» bedeutet (evtl. mit «Handlungsbedarf nicht anerkannt» benennen).

Begründung:

In den Erläuterungen zu den abgeänderten Massnahmen steht teilweise «Handlungsbedarf anerkannt», teilweise steht dies nicht. Wie ist dies genau zu verstehen? Ist entsprechend für die anderen Massnahmen der Handlungsbedarf nicht anerkannt und somit eine erneute Eingabe im Rahmen einer nächsten Generation nicht sinnvoll respektive der Handlungsbedarf besser herzuleiten?

## 2. *Agglomerationsprogramm Rheintal*

- Antrag: Anerkennung zu wenig berücksichtigter Aspekte.

Begründung:

Zwingende Vorgabe für das Einreichen eines Agglomerationsprogrammes Rheintal war der Einbezug des Vorarlberger Rheintals als Teil des funktionalen Raumes. Aus Sicht der Agglo Rheintal fanden diese Vorgaben in der Programmprüfung durch das ARE zu wenig Beachtung. Insbesondere im Raum Vorarlberger Rheintal wurden die Bereiche multimodale Verkehrsdrehscheiben / Bahnhaltstellen, Parkplatzbewirtschaftung, Verkehrsberuhigung, Freiräume / Landschaft, u.E. zu wenig gewürdigt (siehe Anträge). Die Vorgabe, den funktionalen Raum zu betrachten, haben wir eingehalten. Es wurde jedoch zu wenig berücksichtigt, dass es sich im Fall der Agglo Rheintal um einen polyzentrischen Raum handelt und der Schwerpunkt in Bezug auf Bevölkerung und Arbeitsstätten auf Vorarlberger Seite liegt. Im Gegensatz zu allen anderen grenzüberschreitenden Agglomerationen weist unser funktionaler Raum keine Kernstadt auf Schweizer Boden auf.

Bei Landesgrenzen überschreitenden Agglomerationsprogrammen gelten gemäss RPAV zwar grundsätzlich dieselben Anforderungen wie für alle anderen Agglomerationsprogramme. Der Bund beachtet aber bei der Beurteilung die spezifischen Herausforderungen der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit. Wir vermissen im Prüfbericht den Hinweis, welche spezifischen Herausforderungen bei der Beurteilung wie berücksichtigt wurden. Dies wäre für uns im Sinne der Transparenz und Lernmöglichkeit für die kommenden Generationen sehr hilfreich.

- Antrag: Zur Weiterentwicklung der Richtlinie AP5G beantragen wir die Änderung der Berechnungsgrundlage des Kostenrichtwertes (z.B. separater Kostenrichtwert für Pauschalmassnahmen). Wenn eine Änderung beim Kostenrichtwert nicht umsetzbar ist, wäre z.B. eine Anerkennung – im Sinne des funktionalen Raums – bei den Wirksamkeitspunkten denkbar. Dann haben grenzüberschreitende Agglomerationen trotz schlechtem Kosten-Nutzen-Verhältnis über eine höhere Punktezahl die Möglichkeit, entsprechende Fördersätze zu erhalten.



**Begründung:**

Die Informationen des Bundes zum Thema Perimetererweiterung auf Seite 19 des Berichts widersprechen dem aktuellen BeSA-Perimeter. Der statistische Perimeter zur Abgrenzung der Agglomerationen erfasst den funktional zusammenhängenden Raum – im Rheintal bis inkl. Bregenz, Dornbirn etc. Im Kostenrichtwert für die Massnahmen werden hingegen nur die Schweizer Gemeinden berücksichtigt. Dies ist vor dem Hintergrund der funktionalen Abgrenzung fachlich und logisch nicht schlüssig. Zudem gibt es bereits eine klare Aussage, dass Einzelmassnahmen einen Mehrwert auf der Schweizer Seite haben müssen. In Bezug auf die Pauschalmassnahmen trifft das nach unserem Verständnis in dieser Form nicht zu, denn gerade diese sollten einen Anreiz für die grenzüberschreitenden Agglomerationen schaffen.

Der statistische Perimeter zur Abgrenzung der Agglomerationen erfasst den funktional zusammenhängenden (grenzüberschreitenden) Raum. Im Kostenrichtwert für die Massnahmen werden hingegen nur die Schweizer Gemeinden berücksichtigt, was das Kosten-Nutzen-Verhältnis verschlechtert und den erhöhten Aufwand in der grenzüberschreitenden Agglomeration nicht berücksichtigt.

- Antrag: Im Bericht Kapitel 2.2 Gesamtwürdigung Seite 5 Intermodalität ergänzen, dass bereits zahlreiche Projekte umgesetzt wurden und insbesondere in Vorarlberg Verbesserungen auf Basis eines übergeordneten laufenden Massnahmenprogramm (Rheintal-Walgau Konzept I + II, vmobil Mobilitätsknoten, etc ...) erfolgt.

**Begründung:**

Multimodale Drehscheiben an den Bahnhaltstellen sind bereits ausgebaut (Altach, Lustenau, Hohenems, Feldkirch, (Rankweil) oder in der Planung fortgeschritten (Götzis), unabhängig vom AP4. Es wurden in Vorarlberg keine Massnahmen eingereicht, da diese unabhängig vom AP laufen. Mit dem Bushof in St. Margrethen wurde auch in der Schweiz eine wichtige Massnahme bereits umgesetzt.

- Antrag: Im Bericht Kapitel 2.2 Gesamtwürdigung Seite 6 Parkierung ergänzen, dass in Vorarlberg in den letzten Jahren die Stellplatz-Bewirtschaftung des öffentlichen Strassenraums eingeführt wurde.

**Begründung:**

Vorarlberger Gemeinden haben im öffentlichen Strassenraum bereits Massnahmen (Parkraumbewirtschaftung) umgesetzt, in Lustenau regional mit den Plan B Gemeinden in Vorarlberg abgestimmt. Im Prüfbericht wurde dies zu wenig gewürdigt.

Aber: Keine regionale Harmonisierung der Parkraumbewirtschaftung in den Agglomerationsgemeinden.

- Antrag: Im Bericht auf Seite 6 bezüglich öffentlicher Freiräume im Siedlungsgebiet den Hinweis ergänzen, dass bereits konkrete Massnahmen umgesetzt wurden.

**Begründung:**

Vorleistungen werden im Prüfbericht nicht gewürdigt (Höchst, Lustenau, Hohenems, Feldkirch). Massnahmen: Zentrumsgestaltung Altach und Tisis werden nicht gewürdigt.



- Antrag: Im Bericht Kapitel 2.2 Gesamtwürdigung Seite 6 Verkehrsberuhigung ergänzen, dass bereits ein grosser Teil der Quartiere in T30-Zonen liegt.

**Begründung:**

Vorleistungen, welche im Prüfbericht nicht gewürdigt werden (Verkehrsberuhigung und Temporeduktionen in zahlreichen Vorarlberger Gemeinden, in den Schweizer Gemeinden werden die noch ausstehenden Quartiere sukzessive in T30 Zonen umgewandelt).

- Antrag: Präzisierung der Aussagen im Kapitel 2.2 Gesamtwürdigung Reduktion Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch.

**Begründung:**

Schadstoffbelastungen werden durch Veränderungen im Fahrzeugkollektiv und durch höheren Anteil im Radverkehr / ÖV reduziert, das gilt für Luftschadstoffe, nicht für CO<sub>2</sub>. Wirkungen und Benchmarks sind im Prüfbericht nicht dargelegt.

- Antrag: Kapitel 2.2 Gesamtwürdigung weitere landschaftlich Massnahmen: L 10 amKumma, L 11 Alter Rhein und RHESI aufführen.

**Begründung:**

Maßnahme L 10 amKumma, L 11 Alter Rhein und vor allem RHESI beinhalten erste konkrete Umsetzungsschritte und Massnahmen, die weiterentwickelt werden.

***Stellungnahme zu den Massnahmen der vierten Generation***

- Antrag: Priorisierung von C auf A für die Massnahme 3231.4.002 / 3234.LV\_M002.RF Langsamverkehrsbrücke Widnau – Diepoldsau.

**Begründung:**

Die Massnahme hat ein gutes Nutzen-Kosten-Verhältnis und hohes Potenzial (über 1000 Radfahrer/Werktag). Die Netzergänzung «Ausbau der Querung des alten Rheins, Am Rohr» (ARE-Code 3231.4.021) ist in der LV A-Liste im Prüfbericht enthalten. Die LV-Brücke bietet eine hohe Sicherheit für den Langsamverkehr, welcher heute nur die beiden, vom MIV stark befahren Bestandsbrücken Wiesenrain, Widnau und Schrägseilbrücke, Diepoldsau nutzen kann. Die vom Bund bemängelte unklare Funktion und konzeptionelle Einbettung ist mit den geplanten Netzergänzungen klar gegeben. Es werden Arbeitsplatzgebiete mit einer sicheren und kurzen Verbindung erschlossen, welche neue Nutzergruppen, welche derzeit das Rad kaum verwenden, zu deutlich mehr Fahrten bewegen wird. Der befürchtete Konflikt mit Umwelthanliegen (Ufervegetation und Wald) wurde in Gesprächen mit den kantonalen Stellen besprochen. Das Vorhaben wird als ausführbar eingestuft.



- Antrag: Priorisierung von B auf A für die Massnahme 3231.4.036 / KM558 Spange Heitere Radverkehrsinfrastruktur.

**Begründung:**

Die Spange Heitere ist im Straßen- und Wegekonzept Teilgebiet Heitere verankert (Besch&Partner, April 2016). Im Rahmen des Straßen- und Wegekonzeptes wurde eine Umweltprüfung durchgeführt, die zu dem Ergebnis gekommen ist, dass keine erheblich negativen Umweltauswirkungen von der Umsetzung zu erwarten sind (Stadtland, 27.06.2015). Die Umlegung Heitere zur Neugestaltung und Erschließung der Grundstücksstruktur ist abgeschlossen und rechtskräftig (Bescheid der Vorarlberger Landesregierung, ZI Villa-50.030.55-8//309 vom 20.12.2018). Die Änderung des Flächenwidmungsplanes zur Festlegung der Verkehrsflächen ist rechtskräftig (Kundmachung 26.04.2022). Die Spange Heitere ist Bestandteil des Radroutenkonzeptes der Marktgemeinde Lustenau (Landesradroute Alltag geplant) und die Netzwirkung im Radverkehr ist groß. Eine Landesradroute Alltag hat den Anspruch an einen hohen Ausbaustandard, hohe Sicherheitsqualität und Komfort. Die Spange Heitere bildet einen Lückenschluss im Vorarlberger Radroutennetz und bindet ein wachsendes Betriebsgebiet an die Radinfrastruktur an. Die Spange Heitere soll im A-Horizont zwischen 2024 und 2028 umgesetzt werden.

- Antrag: Verzicht auf Massnahme 3231.4.043 / KM054 Querungssituation Lindenstrasse/Neugasse.

**Begründung:**

Bei der detaillierten Prüfung im Zusammenhang mit dem Hochwasserschutzprojekt Rheintaler Binnenkanal hat der Gemeinderat Widnau beschlossen, auf die Velounterführung bei der Neugasse zu verzichten (Kosten-Nutzen-Verhältnis / kleiner DTV Neugasse).

- Antrag: Anpassung der Investitionskosten der Massnahme 3231.4.152 / 3238.\_VM\_M125 Ochsen Widnau.

**Begründung:**

Bei der Eingabe sind die Investitionskosten von Fr. 30'154 als Drittkosten ausgewiesen. Diese Kosten sind auf Kanton und Gemeinde aufzuteilen, womit diese beitragsberechtigt sind. Wir vermuten hier einen Fehler bei der Eingabe.

- Antrag: Die Massnahme 3231.4.119 / 3255.MIV\_M010; im Rahmen des BGK in Rebs- tein ist im A-Horizont zu realisieren.

**Begründung:**

Der Baustart gemäss Terminprogramm für die Massnahme 3231.4.119 liegt im Jahr 2027 und somit im Horizont der 4. Generation A. Die weiteren Etappen werden anschliessend in den Horizonten der 5. Generation bzw. eventuell der 6. Generation realisiert. Der Projektstand der Massnahme 3231.4.119 lässt eine Verschiebung in den B-Horizont nicht zu.



- Antrag: Umpriorisierung der Massnahme 3231.4.052 / 3231.LV\_M151.RF LV-Bahnquerung zwischen Weedstrasse und Hirschenweg von B auf C-Horizont.

**Begründung:**

Die Unterführung schliesst eine Lücke im überkommunalen LV-Netz. Die Planungen sind allerdings noch nicht weit fortgeschritten, sodass Unsicherheiten betreffend den möglichen Realisierungszeitraum bestehen. Das Vorhaben wird weiter konkretisiert und eine Aufnahme im AP5G geprüft.

- Antrag: Umpriorisierung der Massnahme 3231.4.048 / 3251.LV\_M133.R Bahndamm Südwest, Richtung Oberriet von B auf C-Horizont.

**Begründung:**

Die Massnahme ist eine Weiterführung der Massnahme KM204, eine Realisierung ist daher noch immer vorgesehen und erwünscht. Allerdings soll die Umsetzung im Rahmen der Gebietsentwicklung erfolgen. Der Umsetzungshorizont für diese Gebietsentwicklung ist noch unklar und könnte sich evtl. hinauszögern. Die Situation wird im Rahmen des AP5G neu beurteilt werden.

### **3. Agglomerationsprogramm St.Gallen-Bodensee**

- Antrag: Ein möglicher Ansatz zur Optimierung des Umgangs mit Fragen der Machbarkeit von Massnahmen wäre, dass das BAFU bei Massnahmen, bei denen ein Nachweis der Machbarkeit nicht zu den Anforderungen gehört, im Prüfbericht einen Hinweis macht zu Themen, die aus Sicht BAFU die Machbarkeit der Massnahmen tangieren könnten und im Laufe der Projektierung vertieft werden müssen.

Im Prüfbericht wird die Massnahme 5.1.2 (Investitionskosten 10 Mio. Franken) vom A in den C-Horizont verschoben mit der Begründung, dass ein Konflikt mit einem Wildtierkorridor bestehe. Dieser Umgang scheint uns nicht stufengerecht. Potenzielle Konflikte mit anderen Sachthemen gehören zum Aspekt der Machbarkeit einer Massnahme. Gemäss Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr (RPAV) ist der Nachweis der Machbarkeit für Massnahmen über 10 Mio. Franken vorgeschrieben (Planungsstand 2). Für Massnahmen von 10 Mio. Franken oder weniger entspricht ein Machbarkeitsnachweis nicht den Anforderungen und ist auch nicht zeitkritisch, ein A-Horizont ist also nicht grundsätzlich in Frage gestellt.

- Antrag: Die Umsetzungsbeurteilung ist zu überprüfen und auf einen 5 %-Abzug auf den Beitragssatz aufgrund vermeintlich ungenügender Umsetzung ist zu verzichten.

**Begründung:**

Die Prüfung durch den Bund der Agglomerationsprogramme der 4. Generation kommt zum Schluss, dass die Agglomeration St.Gallen-Bodensee die vereinbarten Massnahmen aus der 2. Generation ungenügend umsetzt. Besonders die Umsetzung der Siedlungs-



massnahmen der 2. Generation wird bemängelt, weil ein Grossteil dieser Siedlungsmassnahmen in den Umsetzungshorizont der 3. Generation verschoben wurde. Der Kanton St.Gallen fordert beim Bund eine ausführlichere Begründung dieser Einschätzung ein, die eine Kürzung des Beitragssatzes um 5 Prozentpunkte zur Folge hat.

Die als ungenügend beurteilte Umsetzung der Siedlungsmassnahmen der 2. Generation, die zu einem Abzug beim Mitfinanzierungsgrad und damit einer Verringerung des Bundesbeitrages von mehreren Mio. Franken führt, bleibt nicht nachvollziehbar.

Das Prüfungsgespräch war hilfreich, um die Perspektive des Prüfteams und die Kritikpunkte an unserer Berichtstruktur, speziell an der Dokumentation zum Stand Umsetzung, zu verstehen. Das Prüfteam kann nur die vorhandenen Informationen verwerten, resp. hat in unserem Fall festgestellt, dass Informationen fehlen und daraus geschlossen, dass die Massnahmen nicht, oder stark verzögert umgesetzt worden sind.

Die Trägerschaft der Agglomeration St.Gallen-Bodensee war bei der Erarbeitung der 3. und 4. Generation der Meinung, dass die Siedlungsmassnahmen der 2. Generation zwar von den kantonalen und kommunalen Behörden umgesetzt werden, dass dazu aber nicht die Agglomerationsmassnahmen, sondern die gesetzlichen Grundlagen (Baugesetze und -reglemente) massgebend sind. Für die 3. Generation haben wir daher für die Bearbeitung der Landschaftsaspekte im Aggloprogramm mit der Erstellung eines Zukunftsbildes und der Erarbeitung von konkreten Projekten einen neuen Ansatz gewählt, der uns wirkungsvoller erschien. Im Umsetzungsbericht sind wir nur auf diese inhaltliche Weiterentwicklung eingegangen. Der Dokumentation der eigentlichen Umsetzung der Massnahmen der 2. Generation, die durchaus realisiert werden, haben wir aus oben ausgeführten Überlegungen keine Relevanz mehr beigemessen. Es wären, wie wir jetzt verstehen, aber genau diese Informationen gewesen, anhand denen das Prüfteam die Umsetzung der Programme bemisst.

Insofern wurde verständlich, dass aus Sicht Bund Informationen zum Stand Umsetzung der Siedlungsmassnahmen AP2G fehlen und dass aufgrund der fehlenden Informationen die gefällte Bewertung zustande gekommen ist.

Es muss hier aber zwischen der Dokumentation der Umsetzung und der Umsetzungsbeurteilung unterschieden werden. Im Austausch mit dem Prüfteam wurde uns bewusst, dass wir die Dokumentation der Umsetzung verbessern und die Berichtsstruktur für die 5. Generation überarbeiten müssen. Wir sind aber nach wie vor der Ansicht, dass die Umsetzungsbeurteilung des Bundes, wonach die Siedlungsmassnahmen der 2. Generation stark verzögert sind, nicht richtig ist, sondern sich das negative Urteil auf unsere ungenügende Umsetzungsdokumentation im Bericht 4. Generation beziehen müsste.

Es ist zu bedauern, dass die selbstverschuldete mangelhafte Dokumentation zu dieser Einschätzung führte. Trotzdem ist eine gewisse Nachsicht zu erhoffen. Ein 5 %-Abzug wegen ungenügender Dokumentation von Massnahmen erscheint uns in diesem Falle als unverhältnismässig.

- Antrag: Die Wirkung bez. Innenentwicklung dieser grössten Einzelmassnahme in der 4. Generation ist im Prüfbericht zu würdigen und eine höhere Punktebewertung in Bezug auf das WK2 zu überprüfen.



**Begründung:**

WK2: Mit der Massnahme '6.5 Verschiebung Bahnhof Bruggen und Zugang neuer Bahnhof' wird ein wesentlicher Impuls für die Innenentwicklung gesetzt. Diese grösste Einzelmassnahme des Programms der 4. Generation verbessert die Erschliessung und Erreichbarkeit eines der wichtigsten Entwicklungsgebiete des Agglomerationskerns (Haggen – Lerchenfeld) und aktiviert so bedeutende Innenentwicklungspotenziale. Diese Wirkung stellt die Hauptmotivation für die Massnahme dar, wird aber im Prüfbericht nicht gewürdigt.

**Stellungnahme zu den Massnahmen der vierten Generation**

- Antrag: Die Massnahme 3203.4.024 (5.1.2) Teufen, Veloschnellroute Lustmühle – Kantonsgrenze SG ist der A-Liste zuzuweisen.

**Begründung:**

Gemäss Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr (RPAV) ist der Nachweis der Machbarkeit für Massnahmen über 10 Mio. Franken vorgeschrieben (Planungsstand 2). Für Massnahmen von 10 Mio. Franken oder weniger entspricht ein Machbarkeitsnachweis nicht den Anforderungen und ist auch nicht zeitkritisch, ein A-Horizont ist also nicht grundsätzlich in Frage gestellt. Entsprechende Abklärungen waren daher zum Zeitpunkt der Einreichung der 4. Generation noch nicht getätigt. Mittlerweile zeigt ein Gutachten, dass die Konflikte des Infrastrukturvorhabens mit dem Wildtierkorridor gelöst werden können, resp. mit den vorgeschlagenen Optimierungsvorschlägen die Situation für die Wildtierquerung gegenüber heute sogar verbessert werden kann (Gutachten s. Beilage).

- Antrag: Wir beantragen, eine Begründung für die Konzeptkürzungen von Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen im Prüfbericht aufzuführen.

**Begründung:**

In den Tabellen im Anhang 1 wird für die Massnahmenkategorien Langsamverkehr sowie Aufwertung und Sicherheit des Strassenraumes je ein Abzug von 5 % als 'Konzeptkürzung' aufgeführt. Diese Beurteilung ist nicht begründet, resp. nicht nachvollziehbar. Eine Begründung würde Hinweise für die Erarbeitung der nächsten Generation geben.

**4. Agglomerationsprogramm Wil**

- Antrag: Umformulierung 3. Absatz auf Seite 5 des Entwurfs des Prüfberichts bezüglich des MIV-Reduktionsziels bzw. fehlender Push-Massnahmen:

*alt: ...Unklar bleibt dagegen, wie das MIV-Reduktionsziel in der Gesamtagglomeration erreicht werden kann. Insbesondere lenkungsstarke, verbindliche Push-Massnahmen fehlen im Agglomerationsprogramm.*



*neu:* In der Gesamtagglomeration soll mit Pull-Massnahmen zur Verbesserung des ÖV- & FVV-Angebots sowie Massnahmen zur Siedlungsentwicklung nach innen das MIV-Reduktionsziel erreicht werden. Lenkungsstarke, verbindliche Push-Massnahmen sind keine enthalten. Es wird bezweifelt, dass damit die gesteckten Zielwerte im Modalsplit erreicht werden können.

**Begründung:**

Zur Erreichung des MIV-Reduktionsziel sind folgende Massnahmen umgesetzt oder werden noch folgen:

- ÖV-Angebot (Liniennetz und -angebot) wurde gegenüber AP3 deutlich verbessert (Abb. 45/46 Bericht Seite 82).
- Im AP4 sind mit der Massnahme ÖV 4.4 weitere Verbesserungen geplant wie 1/4-Takt im urbanen Raum, Verdichtungen zu HVZ => Verlagerungspotential zum ÖV wird erst nach Umsetzung messbar / erkennbar und in Kombination mit der Fahrplanstabilität (Zentrum Wil) wirksam.
- AP4-Massnahmen im Zentrum Wil bewirken insbesondere Attraktivitätssteigerung für Fuss-Velo / Fahrplanstabilität ÖV / regionale Verkehrsdrehscheibe ermöglicht eine Verlagerung.
- AP2/AP3 viele Massnahmen zur Netzlückenschliessung FVV umgesetzt, in Arbeit und Planung / im AP4 neue Massnahme LV5.2 «Vorrangrouten».
- Die Agglomeration erachtet es als wichtig und richtig, in einem ersten Schritt das Konzept zu erarbeiten und so eine regionale Grundlage zu schaffen.
- ÖV-Infrastruktur: Velo-Abstellanlagen an ÖV-Haltestellen/öffentlichen Gebäuden wurden untersucht (Schwachstellenanalyse). Insbesondere in Simach (mit Agglogeldern) und in Uzwil (in Eigenleistung) wurden neue VAA an Bahnhaltstellen realisiert. In Jonschwil und in Kirchberg wurden neue Anlagen an zentralen Bushaltstellen erstellt. Im Rahmen von Projekten des AP2G sind neue Anlagen an ÖV-Haltestellen in Zuzwil und Münchwilen geplant. Die Gemeinde Fischingen (Regionsgemeinde ausserhalb BeSA-Permieter) ist Pilotgemeinde des Konzepts Kombinierte Mobilität des Kantons Thurgau zum Thema VAA an Bushaltstellen. Zudem sind in Massnahmen des AP4G neue VAA inherente Bestandteile des Projekts: BGK Dorf Oberbüren (VAA beim Bushof), Multimodale Drehscheibe Bahnhof Wil (2 Anlagen im Rahmen des AP2G, 1 Station im AP4G, A-Horizont und eine Anlage im AP4G, B-Horizont).
- Parkierung/Parkraumpolitik: Im Rahmen eines Gesamtkonzeptes (MIV 5.5) wird ein etappenweises Vorgehen gewählt. Mit der Bewirtschaftung der Parkplätze konnten erste Erfolge in einzelnen Gemeinden umgesetzt und erzielt werden (Bericht Seite 88/89).
- In der Agglomeration Wil ist eine Siedlungsentwicklung nur an gut erschlossenen Standorten möglich. Diese Vorgabe fliesst in die OPR ein (zwingende Vorgaben durch Kant. Richtplan).
- In Wil West, welche die grösste Entwicklung in der Agglomeration ist, wird mit dem sehr guten ÖV-/FVV-Angebot sowie dem Parkraummanagement wesentlich auf den Modalsplit eingewirkt (direkte Steuerung möglich).

➔ **Antrag:** Umformulierung 3. Absatz auf Seite 5 des Entwurfs des Prüfberichts bezüglich des Parkraummanagements bzw. fehlende Lenkungswirkung:



*alt:* Leider fehlen zur Umsetzung wirkungsvolle Massnahmen und eine angemessene Priorität der Aufgabe, so bleibt eine Lenkungswirkung fraglich.

*neu:* In weiten Teilen der Agglomeration bestehen Regelungen für den ruhenden Verkehr. Mit dem Agglomerationsprogramm 4G werden Grundsätze für ein regionales Parkraummanagement festgelegt, um unerwünschten Verlagerungseffekten gegenzuhalten. Die Umsetzung der Massnahme sieht die Konkretisierung zur Umsetzung vor.

Begründung:

- Wie im AP-Bericht (Kap. 3.8.3, Seite 88) aufgeführt, wurden erste Massnahmen zur PP-Bewirtschaftung umgesetzt: Verschiedene Gemeinden verfügen zudem bereits über ein Parkraumreglement oder Vorgaben im kommunalen Baureglement. Auch in Wil West wird mit geplanten Massnahmen wie Mobilitäts- und Parkraummanagement steuernd Einfluss auf die Mobilität genommen.
- Die Agglomeration verfügt über keine gesetzliche Handhabung und kann nur mit Empfehlungen/Sensibilisierung/Information etc. Einfluss auf das Verhalten nehmen. Mit dem sich in Arbeit befindenden Parkraummanagement und der Massnahme MIV 5.5 werden Grundlagen für die Gemeinden erarbeitet und ein koordiniertes sowie abgestimmtes Vorgehen injiziert.

→ Antrag: Umformulierung 3. Absatz auf Seite 5 des Entwurfs des Prüfberichts bezüglich des Bahnhofparkings:

*alt:* Die Erweiterung des Bahnhofparkings in Wil widerspricht den strategischen Grundsätzen sowie dem konkreten Ziel eines Abbaus der MIV-Fahrten in das Zentrum von Wil.

*neu:* Mit der Erweiterung des Bahnhofparkings erfolgt eine Konzentration und Reorganisation des ruhenden Verkehrs in Bahnhofsumfeld in den Untergrund. Da die Erweiterung im Umfang der oberirdisch reduzierten Parkplätze erfolgt, wird die Chance einer Reduktion verpasst, das Parkraumangebot im Zentrum zu reduzieren und so das Ziel die MIV-Fahrten in das Zentrum von Wil zu reduzieren.

Begründung:

- Beim Bahnhofparking in Wil erfolgt keine «eigentliche» Erweiterung, sondern eine Verlagerung des ruhenden Verkehrs unter die Stadtebene. Die heute oberirdischen PP (inkl. Sharing-Angebote) werden neu unterirdisch zur Verfügung gestellt. Dadurch kann die Stadtebene von den PP befreit werden und für die Verbesserung der Infrastruktur ÖV/Velo/Fussverkehr/Klima sowie des öffentlichen Raumes freigespielt werden.
- Zur gesamtheitlichen Betrachtung und aus Transparenzgründen zur multimodalen Drehscheibe Bahnhof Wil wurde die Massnahme MD 1.1b Erweiterung Bahnhofparking im Massnahmenband AP4 aufgenommen.
- Hinzu kommt, dass die Potenzialstudie Park&Ride für den Standort Bahnhof Wil empfiehlt, das Angebot so zu belassen, aber die SBB-PP im Preisniveau an diejenigen der WIPA anzupassen. Gemäss aktueller Planung der Erweiterung wird das Angebot an P+R Parkplätzen gegenüber der Ist-Situation leicht reduziert.



- Antrag: Umformulierung 3. Absatz auf Seite 5 und 6 des Entwurfs des Prüfberichts bezüglich wirkungsstarker Angebotsmassnahmen ÖV/Taktverdichtung etc.:

*alt*: Das System des öffentlichen Verkehrs wird mit dem weiteren Ausbau des Bahnhofs Wil leicht verbessert. Wirkungsstarke Angebotsmassnahmen sind für den öffentlichen Verkehr allerdings nicht vorgesehen. Im vorliegenden Agglomerationsprogramm fehlen insbesondere eine stete Verbesserung des lokalen ÖV bis zur Inbetriebnahme der Taktverdichtung auf der Strecke Wil – St.Gallen und somit eine merkliche Optimierung des Feinverteilernetzes.

*neu*: Das System des öffentlichen Verkehrs wird mit dem weiteren Ausbau des Bahnhofs Wil markant verbessert. Wirkungsstarke Angebotsmassnahmen sind für den öffentlichen Verkehr allerdings in diesem AP nicht vorgesehen. Im vorliegenden Agglomerationsprogramm wird die stete Verbesserung des lokalen ÖV bis zur Inbetriebnahme der Taktverdichtung auf der Strecke Wil – St.Gallen und somit eine merkliche Optimierung des Feinverteilernetzes konzeptionell aufbereitet und laufend aufwärtskompatibel umgesetzt.

**Begründung:**

- Die Konzeption des Bahnhofplatzes mit Bushof (17 Bushaltekanten sowie zwei Ersatzkanten) führt zu einer markanten Verbesserung des Systems (insb. Betrieb) ÖV am Standort Wil.
- ÖV-Angebot (Liniennetz und -angebot) wurde deutlich verbessert (vgl. AP-Bericht Seite 82, Abb. 45/46).
- Im AP4 sind mit der Massnahme ÖV 4.4 ÖV-Strategie Grossraum Fürstenland – unter Berücksichtigung der Bevölkerungsentwicklung und Abstimmung der Bahnentwicklungen – weitere Verbesserungen geplant wie 1/4-Takt im urbanen Raum, Verdichtungen zu HVZ, Prüfung neuer Linien zur Behebung von negativen Auswirkungen der Entwicklungen des Schienenverkehrs.
- Mit den aktuellen Schwerpunkten des Agglomerationsprogramms Wil, dem ESP Wil West und der multimodalen Drehscheibe Bahnhof Wil sowie der Zentrumsentwicklung Wil werden sehr viele Massnahmen zugunsten der Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs in Schwerpunktgebieten realisiert (Angebotsverbesserung durch Taktverdichtungen/Priorisierungsmassnahmen/Verkehrsmanagement für Verbesserung Fahrplanstabilität/Neue Linien für Verbesserung Zugang zum ÖV (insbesondere Feinverteilung), neue Veloabstellanlagen an ÖV-Haltestellen etc.).

- Antrag: Umformulierung 2. Absatz auf Seite 6 des Entwurfs des Prüfberichts bezüglich FVV Standards in BGK:

*alt*: ...Zu bemängeln ist aber, dass bei verschiedenen Betriebs- und Gestaltungskonzepten (BGK) auf den entlastenden Achsen noch nicht klar ist, wie der Verkehr konkret beruhigt und der Komfort und die Sicherheit für den FVV erhöht werden sollen. Weiter werden verschiedene zentrale Strassenabschnitte und Knoten, zum Beispiel die Tonhallenstrasse, erst langfristig angegangen.

*neu*: ...Zu bemängeln ist aber, dass bei verschiedenen Betriebs- und Gestaltungskonzepten (BGK) auf den entlastenden Achsen noch nicht klar ist, wie der Verkehr konkret beruhigt und der Komfort und die Sicherheit für den FVV erhöht werden sollen. Damit die Betriebs- und Gestaltungskonzepte ihren Beitrag zur Verkehrsberuhigung und Steigerung



*des Komforts und der Sicherheit des FVVs leisten, wurden in Teilstrategien Grundsätze definiert. Weiter werden zentrale Strassenabschnitte und Knoten, zum Beispiel die Tonhallenstrasse, etappiert angegangen.*

Begründung:

- Für die Umgestaltungen der Haupt-/Bronschhoferstrasse, Glämischstrasse und Hubstrasse sowie auch bei den Zentrumsaufwertungen im A-Horizont liegen die Betriebs- und Gestaltungskonzepte vor, resp. werden aufwändige Mitwirkungsprozesse zur Konkretisierung geführt (BGK Ortsdurchfahrt Eschlikon). Zu allen Projekten haben bereits Mitwirkungsveranstaltungen stattgefunden.
  - Aus Sicht Agglomeration macht es weniger Sinn, Standards über die Teilstrategien hinaus zu definieren. In den Teilstrategien sind z.B. Priorisierung Fuss-Velo, Verkehrssicherheit usw. festgehalten und dienen als Bewertungskriterien in der Variantenbildung der BGK.
  - Hinzu kommt, dass im gebautem Raum gültige Normen und Standards und örtliche Rahmenbedingungen berücksichtigt werden müssen, um das Optimum zu erreichen.
  - Die Betrachtung einzelner zentralen Achsen, losgelöst vom System ergibt u.E. keinen Sinn. Die Tonhallenstrasse steht in direkter Abhängigkeit mit den Entwicklungen auf der St.Gallerstrasse und den Diskussionen um eine Netzergänzung Ost. Aus betrieblichen Gründen aber insb. hinsichtlich der Ressourcen ist eine etappierte Bearbeitung sinnvoll, welche im Bericht ausführlich aufgezeigt und mittels C-Massnahmen bekräftigt werden.
- **Antrag:** Umformulierung 3. Absatz auf Seite 6 des Entwurfs des Prüfberichts bezüglich mässige Wirkung der Siedlungsmassnahmen / Massnahmen Innenentwicklung sowie Bevölkerungsentwicklung:

*alt: ...das Agglomerationsprogramm Wil entwickelt im Bereich Siedlung eine mässige Wirkung.*

*neu: Die Wirkung des Agglomerationsprogramms Wil im Bereich Siedlung zeigt sich erst mittel- bis langfristig, da viele der Ortsplanungsrevisionen noch nicht abgeschlossen sind.*

Begründung:

- In den kantonalen Richtplänen sind die Vorgaben für ein Innenentwicklungskonzept gegeben (Musskriterium). Die Gemeinden haben dies in den Ortsplanungsrevisionen zu berücksichtigen. Von den 23 Gemeinden der Regio Wil haben fünf Gemeinden ihren kommunalen Richtplan erarbeitet, resp. überarbeitet, bei weiteren fünf ist der Prozess im Gang. Drei Gemeinden sind noch ausstehend (vgl. Übersicht AP-Bericht Seite 62). Die Regio Wil stellt sicher, dass die Vorgaben des Agglomerationsprogramms entsprechend berücksichtigt werden, z.B. Aufzonungen an geeigneten Lagen, ÖV-Erschliessung, Siedlungsbegrenzung, allg. Mobilitätsaspekte. Insbesondere Begehren im Bereich Arbeitsnutzung werden in der Regel abgelehnt und die Gemeinden dazu angehalten, diese zu streichen.
- Basierend auf statistischen Auswertungen zeigt sich, dass die Kapazitäten gemäss den kantonalen Richtplanungen rund 80 % des Bedarfs bis 2040 abdecken können. Es ist davon auszugehen, dass durch die Massnahmen S 2.2 und S 3.2 der gesamte Bedarf für das erwartete Bevölkerungswachstum bis 2040 abgedeckt werden kann:



Abschätzungen ergeben, dass mit der Massnahme S 2.2 Innenentwicklung in Wohn- und Mischzonen die Abdeckung des Bedarfs auf rund 90 % erhöht wird. Durch die Massangaben S 3.2 ESP in Wohn- und Mischzonen kann nochmals rund 1/3 an Kapazität zusätzlich erreicht werden. Was zum Schluss führt, dass a) bis 2040 kein weiterer Bedarf an Einzonungen im Bereich der Wohn- und Mischzonen besteht und b) aufgrund der zusätzlichen Kapazitäten durch die ESP-Entwicklungen auch ein geringfügiger zusätzlicher Bedarf abgedeckt werden kann.

- Antrag: Kenntnisnahme 5. Absatz auf Seite 8 des Entwurfs des Prüfberichts bezüglich Massnahmen mit C-Priorität

Begründung:

Die Agglomeration Wil hat im Massnahmenband zur Transparenz auch Massnahmen im C-Horizont aufgeführt. Diese Massnahmen sind Bestandteil der Zentrumsentwicklung/Verkehrsentlastung der Stadt Wil und den flankierenden Massnahmen Wil West. Deren Umsetzung und Wirkung erfolgt etappenweise über verschiedene Programmgenerationen. Für die Agglomeration Wil ist es von grosser Bedeutung, dass eine gesamtheitliche Betrachtung der Schwerpunktgebiete (Wil West, Stadt Wil, Uzwil) erfolgt und bei der Gesamtbeurteilung in geeigneter Art und Weise berücksichtigt wird.

- Antrag: Berücksichtigung bei der Programmbeurteilung 1. Absatz auf Seite 15 des Entwurfs des Prüfberichts bezüglich des Kosten-Nutzen-Verhältnisses

Begründung:

Mit der multimodalen Drehscheibe Bahnhof Wil und der Netzergänzung Nord werden grundlegende und massgebende Veränderungen – insbesondere zur Optimierung der Umweltaspekte – vorgenommen, welche entsprechend hohe Investitionskosten bedingen. Bei der Programmbeurteilung werden die Gesamtkosten ins Verhältnis zur Grösse der Agglomeration gesetzt. Ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis ist somit schwer zu erreichen. Eine kritische Überprüfung des Beurteilungsmechanismus hinsichtlich der 5. Generation wäre aus Sicht der kleineren und mittleren Agglomerationen zu begrüssen.

- Antrag: Erhöhung der WK1 auf 2 Nutzenpunkte

Begründung:

Die Massnahmen haben sich insgesamt nur geringfügig gegenüber AP3 geändert. Die zeitliche Umsetzung wurde auf die Ressourcen neu abgestimmt, die ZEW sind weiterhin zur Umsetzung vorgesehen (wie auch schon im AP3 sind nun auch im AP4 einige der ZEW in der Priorität C vorgesehen). Neben der Überarbeitung und Weiterentwicklung diverser Massnahmen, wurden Massnahmen in neuen wichtigen Themenbereichen ergänzt (bspw. Vorrangrouten Velo, Kombinierte Mobilität, Ausbau regionales Velonetz, etc.). Die markanten Abzüge in der Wirkungsbeurteilung sind daher nicht nachvollziehbar. Die Massnahmen beim Bahnhof Wil (Multimodale Verkehrsdrehscheibe) sind zentrale Elemente zugunsten einer ÖV-Optimierung, LV-Zugänglichkeit und allgemeinen Attraktivitätssteigerung (Bahnhofplatz). Die oberirdischen Parkplätze werden neu in die Tiefgarage



verlegt. Mit der Netzergänzung Nord, bei welcher eine optimale Einbettung in die Landschaft erfolgt und mit der Verlängerung des Tunnels das Landschaftsbild geschützt wird, kann – wie im Entwurf des Prüfberichtes mehrmals erwähnt – erst eine Verkehrsentlastung in der Stadt Wil erreicht werden. Ohne diese Entlastung des Zentrums vom Verkehr sind insbesondere die Massnahmen im Bahnhofsumfeld, die Stabilisierung der ÖV-Anschlüsse, die Schliessung von Netzlücken im Fuss- und Veloverkehr, die Schaffung von qualitätsvollen öffentlichen Räumen, nicht möglich. Ergänzt mit Massnahmen im Bereich Parkplatzmanagement, Verkehrsmanagement und allgemeinen flankierenden Massnahmen wird sichergestellt, dass es im Gesamtkontext kein MIV-Ausbau wird, sondern die gewonnenen Flächen für eine Neuorganisation der Flächen (Flächeneffizienz) zur Verfügung stehen.

→ Antrag: Erhöhung der WK2 auf 2 Nutzenpunkte

Begründung:

Die Massnahmen haben sich insgesamt nur geringfügig gegenüber AP3 geändert. Die zeitliche Umsetzung wurde auf die Ressourcen neu abgestimmt, die ZEW sind weiterhin zur Umsetzung vorgesehen (wie auch schon im AP3 sind nun auch im AP4 einige der ZEW in der Priorität C vorgesehen). Daueraufgaben wurden weiterentwickelt, den neuen Umständen angepasst und konkretisiert sowie Massnahmen in neuen wichtigen Themenbereichen ergänzt (bspw. Aufwertung Ortskerne, Entwicklung ländlicher Gemeinden, Aufwertung Regionalzentren, Freiraumplanung, etc.). Die markanten Abzüge in der Wirkungsbeurteilung sind daher nicht nachvollziehbar. Die Siedlungsentwicklung ist in den kantonalen sowie kommunalen Richtplänen verankert und muss zwingend im OPR angegangen bzw. umgesetzt werden. (Von den 23 Gemeinden der Regio Wil haben fünf Gemeinden ihren kommunalen Richtplan erarbeitet, resp. überarbeitet, bei weiteren fünf ist der Prozess im Gang. Drei Gemeinden sind noch ausstehend (vgl. Übersicht AP-Bericht Seite 62)). Es ist davon auszugehen, dass durch die Massnahmen S 2.2 Innenentwicklung in Wohn- und Mischzonen und S 3.2 Siedlungsentwicklung ESP Wohn- und Mischnutzung AP4 der gesamte Bedarf für das erwartete Bevölkerungswachstum bis 2040 abgedeckt werden kann: Abschätzungen ergeben, dass mit der Massnahme S 2.2 Innenentwicklung in Wohn- und Mischzonen die Abdeckung des Bedarfs auf rund 90 % erhöht wird. Durch die Massnahme S 3.2 ESP in Wohn- und Mischzonen kann nochmals rund 1/3 an Kapazität zusätzlich erreicht werden. Was zum Schluss führt, dass a) bis 2040 kein weiterer Bedarf an Einzonungen im Bereich der Wohn- und Mischzonen besteht und b) aufgrund der zusätzlichen Kapazitäten durch die ESP-Entwicklungen auch ein geringfügiger zusätzlicher Bedarf abgedeckt werden kann. Die Massnahme S 4.1 «Arbeitsplatzgebiete» des Agglomerationsprogramms Wil 3. Generation (AP3G) beschreibt die Möglichkeiten zur Einzonung von Arbeitszonen. Diese sieht vor, dass Erweiterungen für bestehende Betriebe bzw. bestehende Arbeitsplatzgebiete unter gewissen Voraussetzungen bedingt möglich ist. Grundsätzlich sind die wirtschaftlichen Entwicklungen im ESP Wil West zu konzentrieren.

→ Antrag: Erhöhung der WK4 auf 2 Nutzenpunkte

Begründung:



Bei der Weiterentwicklung und Konkretisierung grosser Massnahmen (insb. Netzergänzung Nord, Bahnhofplatz) wurde grosses Gewicht auf die Umweltaspekte gelegt, z.B. Temporegime, Überdachung, Flächeneffizienz. Die Massnahmen im Siedlungsbereich verringern den Flächenbedarf für Wohnen und Arbeiten und verlagern im Zusammenspiel mit den Landschaftsmassnahmen die Freizeitmobilität in den Bereich FVV und sichern Qualitäten hinsichtlich Klimaentwicklungen und Biodiversität. Zudem wird bei Projekten ein Fokus auf Synergienutzungen gelegt (z.B. Posttunnel, UF Hubstrasse, LV-Brücke Gillhof-ARA Henau), was die Umwelt und Ressourcen schont. Insgesamt hat sich das AP Wil ggü. dem AP2 und AP3 stark verbessert.

### ***Stellungnahme zu den Massnahmen der vierten Generation***

- **Antrag:** Die Massnahme 3425.4.036 / LV 1.6 (74.33 RF) Unterführung Hubstrasse Strassenbau (Wil) ist vom Status «nicht programmrelevanten Massnahme» in das Paket Langsamverkehr A-Liste (LV A-Liste 3425.4.036 LV 1.6) des Agglomerationsprogramms der 4. Generation aufzunehmen und mit pauschalen Bundesbeiträgen mitzufinanzieren.

#### **Begründung:**

Die Massnahme 74.33.R ist nicht Teil der Leistungsvereinbarung AP 3. Generation, ARE Code 3425.3P.053, (Beilage 3 Liste 2017.06.13\_Pauschalen\_LV\_Wil Final) / siehe auch nachfolgende Erläuterung. Die Beantwortung im Fragenkatalog des Bundes (17.12.21) zur Massnahme LV 1.7/74.73.RF (Pos. 32) ist nicht korrekt (Missverständnis unsererseits). Korrekt wäre gewesen: Die Massnahme LV 1.7/74.73.RF ist nicht Teil des ARE Code 3425.3P.053. Der Verweis AP3G, A-Priorität/ARE Code 3425.3P.053 (Vergleiche Massnahmenband S. 186) auf dem Massnahmenblatt LV 1.7 ist irreleitend und bezieht sich nicht auf die beantragte Massnahme. Seitens Agglomeration sollte damit aufgezeigt werden, dass es sich hier um eine thematische Weiterführung der Massnahmen LV 2.1 AP 2G/ARE Code 3425.2.063 Reparatur/Aufwertung Längsverbindungen für den LV und LV 1.5 AP3G/ARE Code 425.3P.053 Schlüsselmassnahmen LV handelt.

- **Antrag:** Die Massnahme 3425.4.001 / ZEW 1.1 Netzergänzung Nord ist im A-Horizont im Agglomerationsprogramm der 4. Generation aufzunehmen. In jedem Fall wird eine angepasste Würdigung/Begründung beantragt. In der Würdigung/Begründung ist die Einbettung des Teilprojekts Netzergänzung Nord in das Gesamtprojekt Wil West mit dem neuen Autobahnanschluss, der Dreibrunnenallee und den damit zusammenhängenden flankierenden Massnahmen zu würdigen. Auf die Aussagen zum Kosten-Nutzen-Verhältnis ist zu verzichten, da der Nutzen des Teilprojekts Netzergänzung Nord nicht alleinstehend ohne Mitbetrachtung der weiteren, bereits im A-Horizont der Vorgängerversionen enthaltenen Massnahmen (Autobahnanschluss Wil West, Dreibrunnenallee, teilw. Flankierende Massnahmen), bewertet werden kann.

#### **Begründung:**

Die Netzergänzung Nord (NEN) ist ein Projektbestandteil des gesamten Entwicklungsprojekts Wil West. Aufgrund der unterschiedlichen Verfahren zwischen Vorhaben der Nationalstrasse, der Frauenfeld-Wil Bahn, der Strassenprojekte im Kanton Thurgau, Kanton



St.Gallen und der Stadt Wil wurden die Terminpläne so gut wie möglich aufeinander abgestimmt und werden laufend aktualisiert. Damit das Gesamtkonzept für Wil West funktioniert, sind die aufeinander abgestimmten Teilprojekte gemäss vorgesehenem Zeitplan umzusetzen. Das bedeutet gemäss heutigem Kenntnisstand für die NEN einen Baustart im 2028 und rechtfertigt die Aufnahme der NEN in den A-Horizont der Agglomerationsprogramme 4. Generation. Eine Verzögerung der NEN hätte zusätzlich Einfluss auf die Terminprogramme abhängiger Teilprojekte wie z.B. die Umgestaltung der Haupt-, Bronschhoferstrasse (ZEW 1.15), welche ebenfalls die Gesamtwirkung von Wil West beeinträchtigen würden.

- **Antrag:** Die Massnahme 3425.4.012 / ZEW 1.15 Haupt-/Bronschhoferstrasse, Umgestaltung, ist mit A-Horizont im Agglomerationsprogramm der 4. Generation aufzunehmen.

Begründung:

Die Massnahme ZEW 1.15 ist Bestandteil der flankierenden Massnahmen für die Netzergänzung Nord (ZEW 1.1) sowie den neuen Autobahnanschluss Wil West. Auf der Haupt-/Bronschhoferstrasse soll für den motorisierten Individualverkehr (MIV) der Durchfahrtswiderstand erhöht werden, um so den Hauptverkehr über die Netzergänzung Nord (ZEW 1.1) zu leiten. Mit der Entlastung der Strasse soll der Strassenabschnitt aufgewertet werden. Das Konzept sieht vor, gezielt den Veloverkehr für den Alltags- und Freizeitverkehr zu fördern, die Vernetzung und Sicherheit für den Fussverkehr sowohl längs als auch quer zur Fahrbahn zu steigern und die Betriebsstabilität des öffentlichen Verkehrs zu gewährleisten. Mit der Neuorganisation des Strassenraums werden zudem die Wohnqualität und die Verkehrssicherheit wesentlich verbessert.

- **Antrag:** Die Massnahme 3425.4.042 / LV 1.6 (90.69.R F) LV-Brücke Gillhof-ARA Henau, Felsegg (Uzwil) ist mit A-Horizont im Agglomerationsprogramm der 4. Generation aufzunehmen

Begründung:

Die geplante LV-Brücke ergänzt das Querungsangebot für den Fuss- und Veloverkehr über die Thur. Mit der Weiterentwicklung des Projektes Neubau ARA wurde die Lage der LV-Brücke Gillhof-ARA optimiert. Damit konnte u.a. auch den Konflikt mit dem Auen-schutzgebiet Nr. 16 aufgelöst und den Widerspruch mit der Massnahme 'LV 1.6 (90.67.RF) Erschliessung und ökologische Aufwertung Naherholung Felsegg, Henau' geklärt werden (Beilage 4). Die Brücke ist so ausgestaltet, dass sie die Leitungen der sich in Planung befindenden regionalen Abwasserreinigungsanlage (ARA) mitführt. Der Baustart der regionalen ARA ist im Jahr 2025, die Inbetriebnahme im Jahr 2029. Da die Brücke die Zuleitungen der ARA übernimmt, muss die Brücke im A-Horizont des AP 4. Generation realisiert werden.

- **Antrag:** Die Massnahme LV 1.6 (90.55 F) PU Nord (Uzwil) ist vom Status «nicht programmrelevanten Massnahme» mit B-Horizont im Agglomerationsprogramm der 4. Generation aufzunehmen.



**Begründung:**

Die vertiefte Weiterbearbeitung der Massnahme hat gezeigt, dass die Sachlage wesentlich komplexer ist als zum Zeitpunkt der Eingabe in die 3. Generation angenommen. Parallel zur Konkretisierung der PU-Nord wurde auch das Gebiet in Bahnhofnähe weiterentwickelt und dabei die verschiedenen Planungselemente aufeinander abgestimmt (Beilage 5). Daraus hat sich ergeben, dass eine Umsetzung erst im A-Horizont der AP 5. Generation (also B-Horizont AP 4. Generation) sinnvoll und auch realistisch ist. Hinweis: Seitens Agglomeration Wil wurde – aufgrund mündlich erhaltenen Auskünften – auf die Abstandnahme dieser Massnahme verzichtet, da diese in einem Pauschalpaket enthalten ist.

T +41 52 632 71 11  
F +41 52 632 72 00  
staatskanzlei@sh.ch

Regierungsrat

Bundesamt für Raumentwicklung  
ARE  
3003 Bern

*per E-Mail an [info@are.admin.ch](mailto:info@are.admin.ch)*

Schaffhausen, 6. September 2022

**Vernehmlassung über den Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr (PAV);  
Stellungnahme**

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 10. Juni 2022 haben Sie uns eingeladen, zum oben genannten Geschäft Stellung zu nehmen. Dafür danken wir Ihnen bestens. Gerne möchten wir Ihren Fragenkatalog wie folgt beantworten:

**Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage**

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

Teilweise; die Agglomeration schneidet hinsichtlich Beitragssatz und Förderbeiträge (auch gemessen pro Kopf der Wohn-/Präsenzbevölkerung) im Verhältnis zu anderen mittel-kleinen Agglomerationen zwar gut ab. Die durch den Bund erfolgte Umpriorisierung einiger grösserer Massnahmen sehen wir allerdings kritisch, weshalb wir im Rahmen des Fachgesprächs einige Änderungsanträge eingereicht haben. Die in allen Agglomerationen notwendigen Umpriorisierungen und Streichungen zeigen, dass ein hoher Bedarf besteht, die Verkehrsinfrastruktur in den Agglomerationen weiterzuentwickeln und im Kontext der übergeordneten Zielsetzungen der Raumentwicklung anzupassen (vgl. Ausführungen zum Finanzbedarf bei Frage 3).

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

Verkehrsdrehscheiben im ländlichen Raum/Regionalzentren: Im Programm Agglomerationsverkehr (PAV) betont der Bund wiederholt die Bedeutung von Verkehrsdrehscheiben im ländlichen Raum, die den dortigen Verkehr in Richtung der Agglomerationskerne bündeln sollen. Wir stimmen dieser Bedeutung voll zu. Häufig befinden sich die Drehscheiben aber in kleinen Gemeinden mit nur begrenztem finanziellen Spielraum. Diese kleinen Gemeinden können die Aufwertung dieser intermodalen Knoten (i.d.R. Bahnhöfe) finanziell alleine kaum stemmen. Darüber hinaus stellt sich für die ländlichen Gemeinden die Frage, wo der Nutzen der Aufwertung für den lokalen Verkehr liegt. Hier bedarf es u.E. nach im Rahmen des PAV ein höheres Mass an Flexibilität, auch ausserhalb des BeSA-Perimeters entsprechende Massnahmen zu fördern.

Wir beantragen die stärkere Förderung von intermodalen Knoten, die für die Bündelung der ländlichen Verkehre in Richtung Agglomerationskern von Bedeutung sind, auch wenn sie nicht im BeSA-Perimeter liegen.

Im PAV werden die Agglomerationen angehalten, grenzüberschreitend zu planen und zu kooperieren. Gleichzeitig werden aber organisatorische Rahmenbedingungen, die einer Verbesserung der regionalen Kooperation und somit der Angebotsentwicklung im Wege stehen, vom Bund nicht entsprechend berücksichtigt. So tragen die räumlichen Zuschnitte der Verkehrsverbände bzw. deren Tarif- und Angebotsgestaltung nicht überall zu einer zielorientierten Verkehrs- und Raumplanung bei. Insbesondere die nördlichen Gemeinden im Zürcher Weinland werden hier vom Zürcher Verkehrsverbund angebots- und tarifseitig erheblich benachteiligt. Hier sehen wir Art. 15 Tarifpflicht des Personenbeförderungsgesetzes (PBG) verletzt, der für alle Kundinnen und Kunden in vergleichbarer Lage vergleichbare Bedingungen einfordert. Die Einwohnerinnen und Einwohner der nördlichen Zürcher Gemeinden sind in ihrer Wahl verschiedener Angebote unverhältnismässig beeinträchtigt. ÖV-Tarife, welche die tatsächlichen funktionalräumlichen Gegebenheiten widerspiegeln, tragen auch dazu bei, dass flexible Mobilität nicht an Tarifgrenzen mit extremen Preissprüngen endet.

Wir beantragen, dass der Bund beiträgt, diese tarifliche Benachteiligung zu beheben.

### **Programm Agglomerationsverkehr der vierten Generation**

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

Problemlage und Anlass des Finanzbegehrens, Bedeutung des zu finanzierenden Vorhabens: Für die Massnahmen zur Verbesserung des Agglomerationsverkehrs sind nach Artikel 17f. des

Bundesgesetzes vom 22. März 1985 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel (MinVG) neun bis zwölf Prozent der Mittel des NAF vorgesehen. Wie der erläuternde Bericht zu Recht feststellt, haben die Trägerschaften «eine grosse Anzahl von vordringlich zu realisierenden Massnahmen eingereicht». Die Umpriorisierung und Streichung von Massnahmen mit dem alleinigen Ziel, den Schwellenwert von zwölf Prozent einzuhalten, könnten langfristig die Akzeptanz des Programms Agglomerationsverkehr bei den Trägerschaften, Kantonen und Gemeinden gefährden.

Wir beantragen, zukünftig von der Möglichkeit Gebrauch zu machen, einen höheren Betrag zur Verfügung zu stellen, sofern die Prüfung der Agglomerationsmassnahmen ergibt, dass der finanzielle Umfang dringlicher Massnahmen, die den Förderbedingungen des Bundes entsprechen, den oberen Schwellenwert von zwölf Prozent übersteigt.

#### **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)?**

Der Vergleich der Programme der einzelnen Agglomerationen ist die logische Konsequenz, wenn der vorhandene Spielraum bei den Beitragssätzen ausgeschöpft und ein Anreiz für ein möglichst wirksames Massnahmenpaket geboten werden soll. Letztlich bietet der «Wettbewerb um Fördergelder» für jede Agglomeration eine Gelegenheit, ein gutes und durchdachtes Agglomerationsprogramm zu entwickeln und zu sehen, wo man sich im Vergleich mit anderen Agglomerationen befindet. Dass nicht alle Agglomerationen in diesem Wettbewerb die gleiche Ausgangssituation haben, ist unumstritten.

Im Hinblick auf diese Ausgangssituation scheint uns die Prüfung der Programmwirkung bzw. die zugrunde gelegten Bewertungsmechanismen mit «Wirkungspunkten» in den vier Wirkungsbereichen jedoch noch nicht ausgereift. Agglomerationen mit einer guten Ausgangssituation, sprich einem bereits schon heute effizienten Gesamtverkehrssystem (gute ÖV-Erschliessung, funktionierende intermodale Knoten, hoher Verkehrssicherheit etc.) werden aufgrund des tendenziell geringeren Wirkungspotenzials von Massnahmen schlechter bewertet, weil diese ein tendenziell schlechteres Nutzen-Kosten-Verhältnis aufweisen. Wenn allerdings vor dem Hintergrund der gewünschten Programmkontinuität nur noch wenige, eher kostengünstige Massnahmen mit geringem Beitragssatz vom Bund im jeweiligen A-Horizont gefördert werden, könnte sich für die Trägerschaften die Frage nach Aufwand und Ertrag für die Erstellung des Agglomerationsprogramms stellen. Das nicht erwünschte Auslassen von Programm-Generationen wäre die Folge.

Wir beantragen, dass zukünftig die spezifische Ausgangssituation einer Agglomeration bei der Bewertung der Wirkungskriterien stärker berücksichtigt wird.

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

Nein.

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

Bei der Förderung sogenannter «flächeneffizienter Verkehrsmittel» wird häufig nicht thematisiert, dass diese nur dann platzsparend sind, wenn sie auf bestehenden Infrastrukturen verkehren. Nichts ist weniger flächeneffizient, als eine separate Busspur, auf der nur wenige Busse verkehren, oder ein separater Radweg, auf dem kaum ein Velo fährt. Eine kompromisslose Forderung nach räumlicher Trennung von Verkehrsmitteln, die mit einem Ausbau einhergeht, läuft dem eigentlichen Ziel eines effizienten Gesamtverkehrssystems daher oftmals zuwider. Dabei wird zudem noch übersehen, dass der städtische Raum - zwischen den Fassaden - knapp ist. Soll der Gewinn zusätzlicher Flächen nicht zu Lasten des MIV gehen (was schon im Bereich des ruhenden Verkehrs politisch schwer umsetzbar ist), müsste öffentlicher Raum geopfert werden. In Städten, denen es an verfügbarer Platzreserve mangelt (so Schaffhausen), können flächeneffiziente Verkehrsmittel - über entsprechende Betriebs- und Gestaltungskonzepte - oftmals nur im Mischverkehr gestärkt werden.

Wir beantragen, dass in der Prüfung der Agglomerationsprogramme berücksichtigt wird, dass grundsätzliche Konzepte für die Förderung sog. «flächeneffizienter Verkehrsmittel» nicht gleichermassen auf alle Agglomerationen übertragbar sind.

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

Nein.

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

Wir verweisen auf die Anträge zum AP4G, die im Rahmen des Fachgesprächs zwischen Bund und Agglomeration zum Prüfbericht eingereicht wurden, und bitten um entsprechende Berücksichtigung.

**Weitere Bemerkungen**

**9. Haben Sie weitere Bemerkungen Sie zur Vernehmlassungsvorlage?**

Nein.



Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin:

*C. Stamm Hurter*

*Dr. Cornelia Stamm Hurter*

Der Staatsschreiber:

*Bilger*

*Dr. Stefan Bilger*

Bundesamt für Raum-  
entwicklung ARE  
3003 Bern

30. August 2022

**Vernehmlassung zum Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr**

Sehr geehrte Frau Direktorin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Brief vom 10. Juni 2022 hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) den Kanton Solothurn eingeladen, zum Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen des Agglomerationsverkehrs Stellung zu nehmen. Wir nehmen die Gelegenheit wahr und äussern uns zum Prüfprozess und den vorliegenden Dokumenten.

Der Prüfprozess des Bundes war eine anspruchsvolle und umfangreiche Aufgabe. Wir danken dem Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) für die Zusammenarbeit und die geleistete Arbeit. Den Dialog zwischen Bund und Agglomerationen schätzen wir sehr und begrüssen den Einbezug der Agglomerationen bei der Weiterentwicklung der Programme.

Der Kanton Solothurn ist an vier Agglomerationsprogrammen beteiligt: AareLand, Basel, Grenchen und Solothurn. Die betroffenen Regionalplanungsorganisationen und Gemeinden wurden in die Erarbeitung der Stellungnahme einbezogen. Die Stellungnahme ist damit breit abgestützt. Die Rückmeldungen sind in die vorliegende Stellungnahme bzw. in die Stellungnahme der vier Agglomerationen eingeflossen (Anhänge 1 bis 4). Die Anträge zu den Agglomerationsprogrammen AareLand, Basel und Grenchen sind mit der jeweiligen Trägerschaft bzw. den betroffenen Kantonen und Ländern abgestimmt.

Unsere Stellungnahme orientiert sich am Fragebogen zur Vernehmlassung und ist wie folgt gegliedert:

- A. Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage (Fragen 1 bis 2)
- B. Programm Agglomerationsverkehr der vierten Generation (Fragen 3 bis 7)
- C. Stellungnahme zu den Agglomerationsprogrammen (Frage 8)
  - Beilage 1: Agglomerationsprogramm AareLand
  - Beilage 2: Agglomerationsprogramm Basel
  - Beilage 3: Agglomerationsprogramm Grenchen

- Beilage 4: Agglomerationsprogramm Solothurn  
D. Weitere Bemerkungen (Frage 9).

#### **A. Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage**

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

Ja.

Der Kanton Solothurn begrüsst das Programm Agglomerationsverkehr sehr. Die Wirkung begründet sich nicht nur mit der Höhe des Bundesbeitrags, welchen wir aber sehr begrüssen, sondern ebenso in der geförderten vertikalen und horizontalen Zusammenarbeit der Gemeinden, Regionen und Kantone im funktionalen Raum. Dies hat umfassende positive Effekte für die Abstimmung von Siedlung und Verkehr zur Folge.

##### **Frage 2 - Gibt es Aspekte, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?**

Nein.

#### **B. Programm Agglomerationsverkehr der vierten Generation**

##### **Frage 3 - Haben Sie Bemerkungen zur dargelegten Ausgangslage (Kapitel 1 des erläuternden Berichts)?**

Nein.

##### **Frage 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.

Wir danken zusätzlich, dass der Bund den Agglomerationen im abschliessenden Kapitel 7 des Prüfberichts konkrete Rückmeldungen zu den vom Bund erwarteten Entwicklungen für die kommende fünfte Generation mitgibt. Diese sind gut nachvollziehbar und helfen sehr bei der Einordnung der Resultate.

Wir bedauern hingegen, dass der Bund es unterlässt, detailliertere Bewertungsergebnisse der einzelnen Massnahmen mitzuteilen. Bei speziellen Quervergleichen werden zwecks Nachvollziehbarkeit quantitative Zwischenergebnisse dargelegt, eine systematische Darlegung der erreichten Nutzen-Kosten-Bewertungen der einzelnen Massnahmen wird aber nicht gegeben. Für die Nachvollziehbarkeit der Prüfungsergebnisse und für die Weiterentwicklung der Massnahmen im B- und C-Horizont wäre dies aber eine wertvolle Hilfe.

##### **Frage 5 - Haben Sie Bemerkungen zu den Erläuterungen der Bestimmungen des Bundesbeschlusses (Kapitel 3 des erläuternden Berichts)?**

Nein.

##### **Frage 6 - Haben Sie Bemerkungen zu den dargelegten Auswirkungen (Kapitel 4 des erläuternden Berichts)?**

Nein.

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

Nein.

**C. Stellungnahme zu den Agglomerationsprogrammen**

**Frage 8 - Haben Sie Bemerkungen zu einzelnen Agglomerationsprogrammen bzw. zu einzelnen Massnahmen?**

**Stellungnahme zum Agglomerationsprogramm AareLand**

Wir unterstützen die von der Agglomeration AareLand erstellte Stellungnahme, die als Anhang 1 integraler Bestandteil dieser Vernehmlassungsantwort ist.

Der Beitragssatz an die Massnahmen in der Agglomeration AareLand beträgt 35%. Dieser Satz basiert auf 5 Wirkungspunkten und Investitionskosten, die insgesamt als mittelhoch eingestuft werden. Für das Agglomerationsprogramm AareLand stellt der Bund Beiträge in der Höhe von 24.54 Mio. Franken für A-Massnahmen (Umsetzungshorizont 2024-2028) in Aussicht.

Massnahme Str405 Oensingen, Entlastung Oensingen inkl. flankierende Massnahmen mit Aufwertung der Ortsdurchfahrt:

Die Massnahme wurde erfreulicherweise wie beantragt im Horizont B aufgenommen. Die Trägerschaft beabsichtigt, dieses Projekt konsequent weiterzuentwickeln und mit der 5. Generation 2025 mit der Priorität A einzureichen. Aufgrund der im Erläuterungsbericht beschriebenen Bewertungsmethodik bleibt unklar, wie die Massnahme 2025 eine Einstufung in der Priorität A und damit effektiv auch eine Mitfinanzierung erreichen kann.

**Antrag:**

Wir bitten den Bund um eine Handlungsempfehlung, auf was wir besonders achten müssen, damit diese Massnahme bei der Prüfung der 5. Generation auch wirklich in der Priorität A eingestuft werden kann.

**Stellungnahme zum Agglomerationsprogramm Basel**

Wir unterstützen die von der Trägerschaft der trinationalen Agglomeration Basel erstellte Stellungnahme, die als Anhang 2 integraler Bestandteil dieser Vernehmlassungsantwort ist.

Der Beitragssatz an die Massnahmen in der Agglomeration Basel beträgt 40%. Dieser Satz basiert auf 9 Wirkungspunkten und Investitionskosten, die insgesamt als mittelhoch eingestuft werden. Dem Agglomerationsprogramm Basel der 4. Generation wird damit eine sehr hohe Wirksamkeit attestiert. Für das Agglomerationsprogramm Basel stellt der Bund Beiträge in der Höhe von 225.84 Mio. Franken für A-Massnahmen (Umsetzungshorizont 2024-2028) in Aussicht.

Massnahme 4LV10.20 Gemeinde Dornach, Langsamverkehrsunterführung Dornach Apfelsee:

Im Rahmen der Konkretisierung des Projekts durch die SBB (Vorstudie abgeschlossen) sind für die Langsamverkehrsunterführung deutlich höhere Kosten veranschlagt worden, als zum Zeitpunkt der Einreichung des Agglomerationsprogramms. Die berechneten Kosten betragen nun 15.9 Mio. Franken anstelle der ursprünglich 4.83 Mio. Franken. Das Projekt wird von der SBB zusammen mit der Haltestelle Dornach Apfelsee projektiert und auch die Ausführung wird im selben Projekt geplant. Die zu tief veranschlagten Kosten in AP4 gefährden die Realisierungsmöglichkeit des Projekts, da die selbst zu tragenden Kosten für die Gemeinde Dornach zum heutigen Zeitpunkt weit mehr als 60% betragen. Das Projekt ist insbesondere eine grundlegende Voraussetzung für die Vernetzung der östlich der Bahnlinie gelegenen Ortsteile von Dornach mit dem interkantonal bedeutenden Entwicklungsgebiet Wydenneck.

**Antrag:**

Erhöhung der Kosten für die Langsamverkehrsunterführung Dornach-Apfelsee auf 15.9 Mio. Franken und Berücksichtigung als Einzelmassnahme im A-Horizont.

**Massnahme 4MD9 Gemeinde Dornach, ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Dornach Apfelsee:**

Aufgrund des seiner Meinung nach ungenügenden Planungsstands anerkennt der Bund den Handlungsbedarf bei mehreren ÖV-Drehscheiben nicht, darunter diejenige am Bahnhof Dornach Apfelsee.

Multimodale Drehscheiben sind die wichtigsten Vernetzungspunkte zwischen S-Bahn, Tram und Bus innerhalb des ÖV-Systems und verfügen zugleich über ein qualitativ hochstehendes Angebot zur Vernetzung mit den übrigen Verkehrsmitteln (z. B. Fuss-/Veloverkehr, MIV, Taxi, CarSharing). Sie sind nicht nur Verkehrsknotenpunkte, sondern haben in aller Regel auch ein bedeutendes Siedlungsentwicklungspotenzial für Verdichtung oder Transformation. Die Drehscheiben sind somit nicht rein betrieblich zu verstehen, sondern haben eine grosse Bedeutung zur besseren Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung.

Es ist richtig, dass für die multimodale Drehscheibe Dornach Apfelsee derzeit noch kein konkretes Projekt vorliegt. Mit der schrittweisen Entwicklung des benachbarten Umstrukturierungsgebiets Widen und der Planung der SBB-Haltestelle bietet sich dort jedoch ein grosses Potenzial für eine multimodale Drehscheibe. Die Konkretisierung erfolgt gemeinsam mit den umliegenden Projekten und wird kontinuierlich aufeinander abgestimmt.

**Antrag:**

Handlungsbedarf der ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Dornach Apfelsee anerkennen.

**Stellungnahme zum Agglomerationsprogramm Grenchen**

Wir unterstützen die vom Aggloverein Grenchen erstellte Stellungnahme, die als Anhang 3 integraler Bestandteil dieser Vernehmlassungsantwort ist.

Der Beitragssatz an die Massnahmen in der Agglomeration Grenchen beträgt 35%. Dieser Satz basiert auf 4 Wirkungspunkten und den Investitionskosten der Massnahmen, die gemäss der Beurteilung des Bundes als mittelhoch eingeschätzt werden. Für das Agglomerationsprogramm Grenchen stellt der Bund Beiträge in der Höhe von 4.88 Mio. Franken für A-Massnahmen (Umsetzungshorizont 2024-2028) in Aussicht.

Die Agglomeration Grenchen hat für die 4. Generation erstmals ein Agglomerationsprogramm erarbeitet. Wir sind sehr erfreut, dass der Bund das Engagement der Agglomeration und die Bedeutung der eingereichten A-Massnahmen anerkennt und diese mitfinanziert. Die Agglomeration Grenchen hat bei der Erarbeitung des ersten Agglomerationsprogramms bewusst nur wenige, umsetzungsreife A-Massnahmen eingereicht. Zugleich treibt die Agglomeration die Erarbeitung von Konzeptgrundlagen konsequent voran, damit weitere sinnvolle Massnahmen identifiziert und in den folgenden Planungshorizonten umgesetzt werden können.

**Massnahme KM-Mu.1 Stadt Grenchen, Aufwertung Bahnhof Süd, Etappe 1: Nordseite, Bahnhofplatz:**

Die Massnahme ist in der Projektierung weit fortgeschritten und weist aufgrund des schlechten baulichen Zustands des Bahnhofplatzes und der Bahnhofstrasse eine hohe Dringlichkeit auf. Mit den Bauarbeiten kann und soll daher bereits vor dem Abschluss der Leistungsvereinbarung zwischen der Agglomeration und dem Bund begonnen werden. Wir sind daher auf eine rechtzeitige Zustimmung zum eingereichten Gesuch für einen vorzeitigen Baubeginn angewiesen, ohne dass dies zu einer Reduktion des Beitragssatzes bzw. zum Verlust des Beitrags führt.

**Antrag:**

Genehmigung des eingereichten Gesuchs um vorzeitigen Baubeginn für die Massnahme KM-Mu.1.

**Stellungnahme zum Agglomerationsprogramm Solothurn**

Wir unterstützen die von der Trägerschaft der Agglomeration Solothurn erstellte Stellungnahme, die als Anhang 4 integraler Bestandteil dieser Vernehmlassungsantwort ist.

Der Beitragssatz an die Massnahmen in der Agglomeration Solothurn beträgt 40%. Dieser Satz basiert auf 8 Wirkungspunkten und Investitionskosten, die insgesamt als mittelhoch eingestuft werden. Dem Agglomerationsprogramm Solothurn der 4. Generation wird damit eine sehr hohe Wirksamkeit attestiert. Für das Agglomerationsprogramm Solothurn stellt der Bund Beiträge in der Höhe von 26.49 Mio. Franken für A-Massnahmen (Umsetzungshorizont 2024-2028) in Aussicht.

**Massnahme V-KM 401 Multimodale Drehscheibe Solothurn Hauptbahnhof / RBS:**

Der Bund sieht vor, diese Massnahme aufzuteilen und den Teil PU West in die Priorität B zurückzustufen. Die Trägerschaft betrachtet die Massnahme «Multimodale Drehscheibe Solothurn Hauptbahnhof / RBS» als die Schlüsselmassnahme des gesamten Agglomerationsprogramms der vierten Generation. Die Trägerschaft ist überzeugt, dass die PU West dabei eine sehr hohe Wirkung im Sinne des PAV erreicht und daher auch mit der Priorität A berücksichtigt werden soll. Weiter ist die Trägerschaft überzeugt, dass eine Etappierung der Massnahme «Multimodale Drehscheibe Solothurn Hauptbahnhof / RBS» mit verzögerter Realisierung der PU West erhebliche Mehrkosten und planerische Risiken zur Folge hätte, die nicht im Sinne des Bundes sind. Die PU West ist ein unverzichtbarer Teil dieses Generationenprojekts, welches bezüglich der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs in der Kantonshauptstadt einen Quantensprung ermöglichen wird.

**Antrag:**

Die Massnahme V-KM 401 Multimodale Drehscheibe Solothurn Hauptbahnhof / RBS ist nicht aufzuteilen und als Ganzes mit 55.15 Mio. Franken im A-Horizont aufzunehmen.

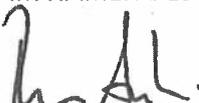
**D. Weitere Bemerkungen (Frage 9)****Frage 9 --Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?**

In der Tabelle S. 42 enthält die Angabe «Paket LV B-Liste» zum AP Grenchen zwei Zeilen mit unterschiedlichen Kosten und Beitragssätzen. Die untere Zeile gehört nicht zum AP Grenchen. In der Abbildung A3-1 (S. 54) und in der Tabelle Anhang 4 (S. 55) fehlt die Agglomeration Grenchen.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und die Berücksichtigung unserer Anträge.

Mit freundlichen Grüssen

IM NAMEN DES REGIERUNGSRATES

  
Dr. Remo Ankli  
Landammann

  
Andreas Eng  
Staatsschreiber

**Beilagen**

**Anhang 1: Stellungnahme der Agglomeration AareLand**

**Anhang 2: Stellungnahme der Agglomeration Basel**

**Anhang 3: Stellungnahme der Agglomeration Grenchen**

**Anhang 4: Stellungnahme der Agglomeration Solothurn**

**DEPARTEMENT  
BAU, VERKEHR UND UMWELT**  
Abteilung Verkehr

Entfelderstrasse 22, 5001 Aarau  
062 835 33 30  
verkehr.aargau@ag.ch  
www.ag.ch/bvu

**BAU- UND JUSTIZDEPARTEMENT**  
Amt für Raumplanung

Werkhofstrasse 59, 4509 Solothurn  
032 627 25 61  
arp@bd.so.ch  
www.bd.so.ch

11.08.2022

**Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr; Stellungnahme der Agglomeration Aare-Land**

Die Kantone Aargau und Solothurn bedanken sich für die Gelegenheit zur Stellungnahme über den Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr. Der Dialog und die Zusammenarbeit zwischen Bund und Agglomerationen werden positiv angesehen.

Die Kantone Aargau und Solothurn nehmen für das Agglomerationsprogramm AareLand gemeinsam Stellung zur Frage 8.

**Frage 8: Haben Sie Bemerkungen zu einzelnen Agglomerationsprogrammen bzw. zu einzelnen Massnahmen?**

Die Kantone Aargau und Solothurn nehmen für das Agglomerationsprogramm AareLand den Entwurf des Bundesbeschlusses über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr und den dazugehörigen Erläuterungsbericht wohlwollend zur Kenntnis, insbesondere die Attestierung der guten Wirkung des Agglomerationsprogramms AareLand, die hohe Wirkung der eingebrachten Massnahmen und den Mitfinanzierungsgrad von 35 %. Bei einzelnen Massnahmen wird eine Überprüfung der Priorisierung gewünscht. Es handelt sich dabei um folgende Massnahmen:

**VERAS**

**a) Massnahme 2581.4.006, Suhr, VERAS**

**Antrag**

Teilumpriorisierung von B → A

**Begründung und Vorschlag**

Aufteilung des Projekts VERAS in zwei Abschnitte entsprechend ihrer Dringlichkeit, ihrer verkehrlichen Wirkung, der Entlastungswirkung des Siedlungsraums (Zentrum von Suhr, Helgefild-Quartier) sowie der bau- und verkehrstechnischen Umsetzbarkeit der Abschnitte.

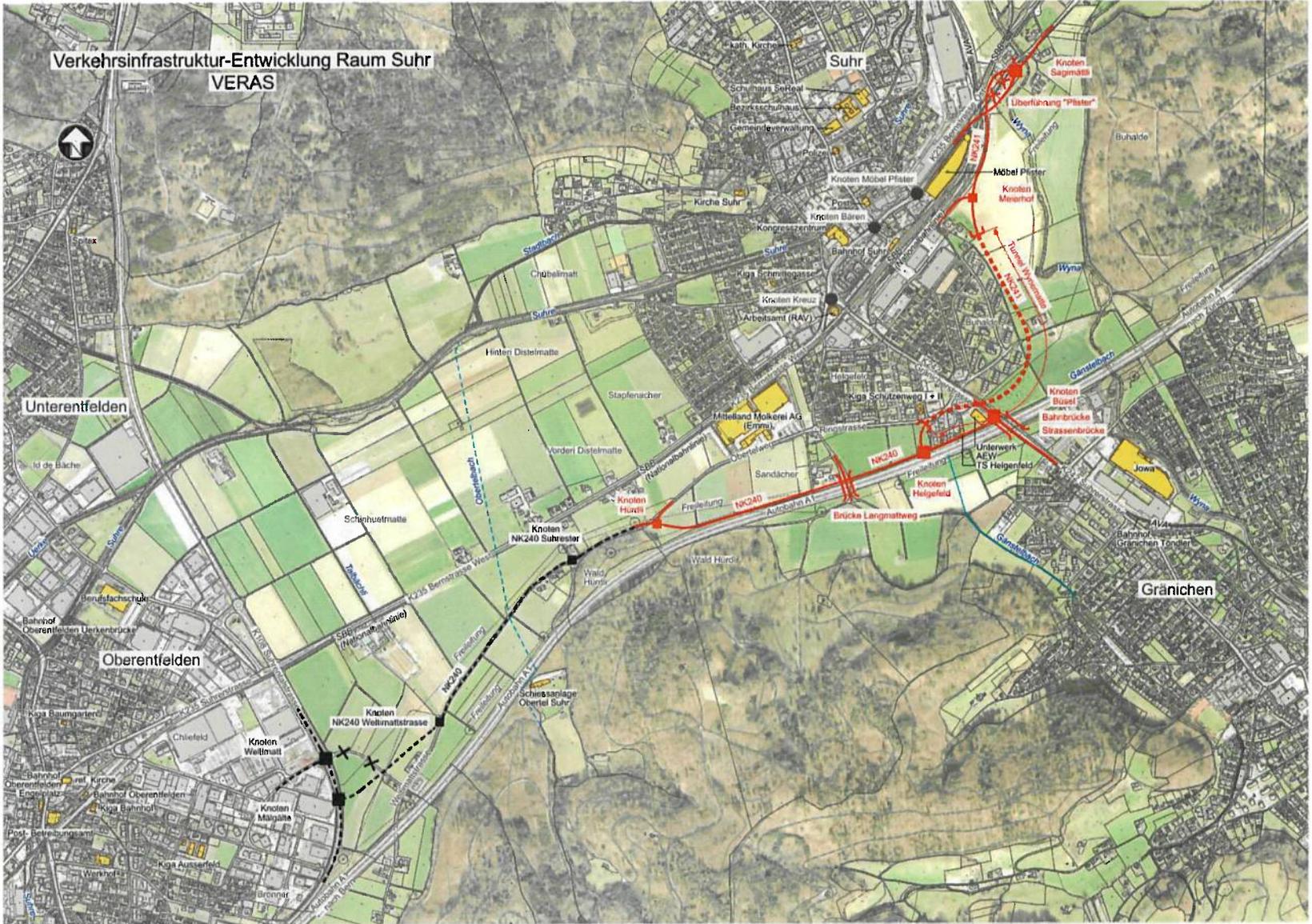


Abbildung 1: Übersicht VERAS

#### **a.a) Abschnitt Ostumfahrung**

(Abbildung 1: Darstellung rot; Knoten Sagemätteli, Überführung SBB Pfister, Knoten Meierhof, Tunnel Wynematte, Knoten Helgefild, Knoten Büsel Bahn- und Strassenbrücke A1, NK 240, Brücke Langmattweg, Knoten Hürdli, Verbindung Bernstrasse Ost-Gränicherstrasse inkl. Brücke über A1 und Anbindung an Weltimattstrasse im Bereich Hürdli)

#### **Unterantrag**

Umriorisierung von B → A

#### **Begründung und Vorschlag**

Mit dieser Massnahme können das Zentrum von Suhr entlang der bestehenden Kantonsstrassen K235 (Bernstrasse Ost und West bis Kreisel Kreuz) sowie die K242 (Gränicherstrasse) wirkungsvoll entlastet werden. Zudem trägt die Massnahme zur Förderung der Quartierentwicklung Helgefild im Bereich der heutigen Gemeindestrasse (Ringstrasse – Obertelweg) bei. Die durch den geplanten Kapazitätsausbau auf der SBB-Linie Zofingen–Lenzburg verursachten zusätzlichen Schliesszeiten am Bahnübergang werden mit der Überquerung der SBB-Linie durch das Brückenbauwerk aufgefangen. Dies dient neben dem MIV auch dem Veloverkehr auf der Kantonalen Radroute Suhr–Hunzenswil.

Der Ausführungszeitraum der Baumassnahmen der Ostumfahrung ist gemäss der aktuellen Planung 2026–2031.

Die Investitionskosten betragen 178,1 Millionen Franken.

#### **a.b) Abschnitt Südumfahrung**

(Abbildung 1: Darstellung schwarz gestrichelt; Knoten Hürdli bis Anbindung an Suhrentalstrasse)

#### **Unterantrag**

Umriorisierung von B → C

#### **Begründung und Vorschlag**

Die Massnahme beinhaltet insbesondere eine Umgestaltung der Anschlusssituation der heutigen Gemeindestrasse an die Suhrentalstrasse K108 sowie einen, dem prognostizierten höheren Verkehrsaufkommen angemessenen Ausbaustandard der heutigen Gemeindestrasse. Gemäss Richtplanbeschluss des Kantons Aargau wird diese Gemeindestrasse mit dem Beschluss des Verpflichtungskredits für die Bauausführung von VERAS zur Kantonsstrasse. Die Anschlusslösung an die Suhrentalstrasse soll auch in Zusammenhang mit der Flankierenden Massnahme "2581.4.024, Oberentfelden, Unterführung Suhrentalstrasse / Anschluss Industriestrasse (Velo)" nochmals gründlich geklärt werden und die Massnahme soll gemäss Vorschlag des provisorischen Prüfberichts im C-Horizont verbleiben.

Die ursprünglichen Investitionskosten für VERAS von 207 Millionen Franken verringern sich dadurch um 28,9 Millionen Franken auf 178,1 Millionen Franken.

#### **VERAS FlaMa**

#### **b) Massnahme 2581.4.032, Suhr, Einmündung Schmittegasse (FlaMa VERAS)**

#### **Antrag**

Umriorisierung von B → A

#### **Begründung und Vorschlag**

Die Massnahme ist als flankierende Massnahme zu VERAS Abschnitt Ostumfahrung umzusetzen. Sie zielt auf die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Förderung des Veloverkehrs.

Die Investitionskosten betragen 0,01 Millionen Franken.

**c) Massnahme 2581.4.033, Suhr / Gränichen / Oberentfelden, Veloabstellplätze (FlaMa VERAS)**

**Antrag**

Umpriorisierung von B → A

**Begründung und Vorschlag**

Die Massnahme ist unabhängig vom Projekt VERAS. Sie zielt auf die Förderung des Veloverkehrs durch bessere Umsteigeinfrastrukturen zwischen den Verkehrsträgern (Mobilitätsdrehscheibe) und sollte baldmöglichst umgesetzt werden.

Die Investitionskosten betragen 0,2 Millionen Franken.

**d) Massnahme 2581.4.017, Suhr, Suhr, Einengung Alte Gasse (FlaMa VERAS)**

**Antrag**

Umpriorisierung von C → A

**Begründung und Vorschlag**

Die Massnahme kann unabhängig vom Projekt VERAS als flankierende Massnahme umgesetzt werden und zielt auf die Förderung des Veloverkehrs und die Erhöhung der Verkehrssicherheit der Velofahrenden.

Die Investitionskosten betragen 0,01 Millionen Franken.

**e) Massnahme 2581.4.018, Gränichen, BGK Nordstrasse (FlaMa VERAS)**

**Antrag**

Umpriorisierung von C → A

**Begründung und Vorschlag**

Massnahme sollte als flankierende Massnahme zu VERAS möglichst rasch umgesetzt werden. Sie zielt auf die Förderung des Veloverkehrs und die Erhöhung der Verkehrssicherheit der Velofahrenden. Die Massnahme ist in Koordination mit VERAS Abschnitt Ostumfahrung umzusetzen.

Die Investitionskosten betragen 0,15 Millionen Franken.

**f) Massnahme 2581.4.021, Oberentfelden, Quartier Kirchfeld / Aussenfeld (BGK)**

**Antrag**

Umpriorisierung von C → B

**Begründung und Vorschlag**

Die Massnahme ist koordiniert im Anschluss an Veras Etappe 1 umzusetzen.

Die Investitionskosten betragen 0,2 Millionen Franken.

**g) Massnahme 2581.4.036, Suhr, Veloführung Unterführung Möbel Pfister**

**Antrag**

Umpriorisierung von C → B

**Begründung und Vorschlag**

Die heutigen Rampenneigungen sowie die verfügbaren Verkehrsflächen (Breite der bestehenden Unterführung) entsprechen nicht den Anforderungen aus dem BehiG und denen einer kantonalen Veloroute. Das Verkehrsvolumen wird zudem in den kommenden Jahren aufgrund der Entwicklung der Schülerzahlen sowie der Zusammenarbeit von Gränichen und Suhr im Schulbetrieb weiter zunehmen. Diese Massnahme steht in engem Zusammenhang mit der Notwendigkeit von SBB und Aargau Verkehr AG (AVA) für die Umsetzung des BehiG bis Ende 2023 (Zugang zu den Perrons und Anpassung Perronkante Bahnhof Suhr). Das BAV erwartet von SBB und AVA die Umsetzung der BehiG-Massnahme, hat ihnen jedoch signalisiert, dass bei einer Verschiebung des Umsetzungszeitpunkts aufgrund eines gemeinsamen Projekts ein Entgegenkommen möglich ist.

Die Gemeinde Suhr, SBB, AVA und BVU erarbeiten aktuell gemeinsam ein solches Projekt. Im Rahmen dieses Projekts werden auch flankierende Massnahmen als Teil von VERAS auf der Bernstrasse Ost Gegenstand der Betrachtungen sein.

Mit Blick auf die Dringlichkeit der Umsetzung des BehiG sowie der Umsetzung von flankierenden Massnahmen zu VERAS ist diese Massnahme daher in die Priorität B zu setzen.

Die Investitionskosten betragen 17,0 Millionen Franken.

**h) Massnahme 2581.4.040, Suhr, Veloführung Querung Helgenfeldweg / Bernstrasse (FlaMa VERAS)**

**Antrag**

Umpriorisierung von C → B

**Begründung und Vorschlag**

Die Massnahme steht in verkehrlichem Zusammenhang mit VERAS, Priorisierung Veloverkehr und Reduktion Durchfluss auf Kantonsstrasse im Innerortsbereich, parallel mit Umsetzung von VM-Massnahme zur Durchflusssteuerung. Sie muss mit der Realisierung der neuen Brücke über die SBB umgesetzt werden.

Die Investitionskosten betragen 1,0 Millionen Franken.

**i) Massnahme 2581.4.041, Suhr / Buchs, Veloführung Suhr Wynecenter / Wynefeld (FlaMa VERAS)**

**Antrag**

Umpriorisierung von C → B

**Begründung und Vorschlag**

Massnahme zielt auf die Förderung des Veloverkehrs und die Erhöhung der Verkehrssicherheit der Velofahrenden und sollte daher in Prio. B umgesetzt werden. Massnahme ist im Anschluss an Veras Etappe 1 umzusetzen.

Die Investitionskosten betragen 0,01 Millionen Franken.

**j) Massnahme 2581.4.042, Gränichen, Veloführung Querverbindung West (FlaMa VERAS)**

**Antrag**

Umpriorisierung von C → B

**Begründung und Vorschlag**

Massnahme ist im Anschluss an Veras Etappe 1 umzusetzen.

Die Investitionskosten betragen 0,65 Millionen Franken.

**AARAU, FUSS- UND VELOVERBINDUNG AARENAU – TELLI**

**k) Massnahme 2581.4.023, Aarau, Fuss- und Veloverkehrsverbindung Aarenau – Telli**

**Antrag**

Umpriorisierung von C → A

**Begründung und Vorschlag**

Bewertung erfolgte nach Planungsstand 2 (wie im Massnahmenblatt angekreuzt), notwendig ist jedoch bis 10 Mio. nur Planungsstand 1, welcher erfüllt ist.

Die Investitionskosten betragen 10 Millionen Franken.

**ENTLASTUNG OENSINGEN**

**l) Massnahme 2581.4.019, Oensingen, Entlastung Oensingen inkl. flankierende Massnahmen mit Aufwertung der Ortsdurchfahrt**

**Antrag**

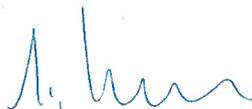
Wir bitten den Bund um eine Handlungsempfehlung, auf was wir besonders achten müssen, damit diese Massnahme bei der Prüfung der 5. Generation auch wirklich in der Priorität A eingestuft werden kann.

**Begründung und Vorschlag**

Der Antrag ist methodisch bedingt. Der Bund kombiniert bei der Beurteilung verschiedene Methoden, wobei für Oensingen wie beantragt eine Einstufung im Horizont B resultiert. Die Trägerschaft beabsichtigt diese Massnahme weiterzuentwickeln und in der 5. Generation im A-Horizont einzureichen, womit auch ein entsprechendes Prüfungsergebnis angestrebt wird. Sie bittet den Bund daher um entsprechende Hinweise für die weitere Planung.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anträge.

Freundliche Grüsse



Carlo Degelo  
Leiter Abteilung Verkehr



Sacha Peter  
Chef Amt für Raumplanung



Stellungnahme der trinationalen Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel zur Vernehmlassungsvorlage des Bundesbeschlusses über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr (4. Generation)

Beschlossen von der Politischen Steuerung des Agglomerationsprogramms Basel am 26. August 2022



---

## Inhalt

Management Summary .....	3
1 Einleitung .....	5
2 Gesamtwürdigung der Vorlage .....	5
3 Beantwortung der Fragen .....	7
3.1 Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage .....	7
3.2 Programm Agglomerationsverkehr der vierten Generation .....	8
3.3 Weitere Bemerkungen .....	15
4 Schlusswort .....	16



## Management Summary

Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel bedankt sich für die Möglichkeit, zur Vernehmlassungsvorlage des Bundesbeschlusses über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr (4. Generation) inkl. des Prüfberichtes Basel der 4. Generation Stellung nehmen zu dürfen.

Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel ist mit dem vorliegenden Bericht des Bundesrats für die Vernehmlassung und der Grundlage hierfür, dem Prüfbericht des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE), grundsätzlich einverstanden und begrüsst insbesondere, dass der Bundesrat bei der Finanzierung der Massnahmen der 4. Generation des PAV auf die maximale Bundesbeteiligung setzt. Wir schätzen es sehr, dass der Bund dem Agglomerationsprogramm Basel der 4. Generation mit neun Wirkungspunkten eine sehr hohe Wirksamkeit attestiert hat. Die erzielten Fortschritte unseres trinational abgestimmten Programms und unser Engagement für die Umsetzung der Massnahmen aus den Vorgängergenerationen wurden damit gewürdigt. Wir bedanken uns im Namen der gesamten trinationalen Agglomeration Basel für den Beitragssatz von 40% und den vorgesehenen Bundesbeitrag für das Agglomerationsprogramm Basel.

Allerdings erachten wir es als problematisch, dass ausgerechnet für den prosperierenden Wirtschaftsraum «Bachgraben-Allschwil-Hégenheim» unsere in eine gesamtverkehrliche Betrachtung eingebetteten Verkehrsmassnahmen nicht im vorgesehenen Zeithorizont anerkannt werden. Wir müssen schnell umfassende Lösungen zur Verbesserung der Verkehrsanbindung finden und v.a. umsetzen. Für die Anbindung dieses dynamischen Gebiets ist die zeitnahe und koordinierte Realisierung sowohl des Tramprojekts Bachgraben (4Ö13), als auch des Zubringers Bachgraben – Allschwil (4M1) inkl. Contournement Hésingue- Hégenheim (4M2) sowie der dazugehörige FLAMA u.a. auch auf französischer Seite (4M16, 4M17, 4M11.14) und der Velovorzugsroute Allschwil Bachgraben – Basel SBB (1. Etappe 4LV2) von zentraler Bedeutung.

In den Gesprächen zur Vernehmlassungsvorlage haben sich die Bundesbehörden bereit erklärt, im Hinblick auf die 5. Programmgeneration an den Lösungen der Erschliessung dieses zentralen Entwicklungsgebietes mitzuwirken und die Agglomeration Basel zu beraten. Wir laden die Bundesbehörden hiermit nochmals ausdrücklich ein, sich für diesen Raum zu engagieren und gemeinsam mit den Partnern der Agglomeration Basel die Planungen voranzubringen, damit spätestens mit der 5. Programmgeneration bauliche Massnahmen zur Verkehrserschliessung dieses Gebietes ab 2028 in die dringend notwendige Realisierung gehen können. Falls der Baustart einzelner Projekte bereits 2027 erfolgt, muss dies mittels Genehmigungen zu «vorzeitigen Baustarts» ermöglicht werden. Um unserer Absicht Nachdruck zu verleihen, wird die Agglomeration Basel das Gespräch mit der Departementsvorsteherin, Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga suchen.

Um die Koordination der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in der Agglomeration Basel sicherzustellen, beantragt die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel im Rahmen der Vernehmlassung Änderungen bei nachfolgenden Projekten:

Nr.	Projekt / Thema	Forderung / Antrag
4Ö13 4M1 4M2	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ BL/BS: Tram Bachgraben</li> <li>▪ BL: Zubringer Bachgraben – Allschwil (ZUBA)</li> <li>▪ SLA: Contournement Hésingue-Hégenheim</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Formulierungen im Prüfbericht gemäss den Forderungen aus dem Fachgespräch vom 09. August 2022 anpassen</li> <li>2) Verlässliche Aussagen des Bundes zu seinem Engagement für den Raum Bachgraben-Allschwil/Hégenheim im Prüfbericht aufnehmen</li> </ol>
4M11.14 4M16 4M17	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Hégenheim: mesures d’accompagnement du contournement Hésingue-Hégenheim</li> <li>▪ Hésingue: mesures d’accompagnement du contournement Hésingue-Hégenheim</li> <li>▪ Saint-Louis: mesures d’accompagnement du contournement Hésingue-Hégenheim sur la commune de Saint-Louis- Bourgfelden</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Formulierungen im Prüfbericht gemäss den Forderungen aus dem Fachgespräch vom 09. August 2022 anpassen</li> <li>2) Verlässliche Aussagen des Bundes zu seinem Engagement für den Raum Bachgraben-Allschwil/Hégenheim im Prüfbericht aufnehmen</li> <li>3) nicht programmrelevant (NPR) → C</li> </ol>
4LV10.20	Dornach: Langsamverkehrsunterführung Apfelsee	1) A LV-Pauschale → A Einzelprojekt



		2) Erhöhung Kosten auf Stand der abgeschlossenen Vorstudie
4LV10.4	BL: Radweg Buus – Maisprach	C → A
4MD4	Rheinfelden (DE): B&R und P&R an der S-Bahn Haltestelle Warmbach	B → A
4MD8	Rheinfelden (CH): Mobilitätsdrehscheibe Schiffacker	B → A
4LV5	Rheinfelden (D): Radweg Kraftwerk Rhyburg – Beuggen	A → B
4LV10.52	Ferrette: Création d’une liaison cyclable vers Bâle entre Ferrette et la piste cyclable à Bouxwiller	A → C
4LV10.19	Münchenstein: Neue Fussgängerbrücke mit Lift «Van Baerle-Neue Talstrasse»	nicht programmrelevant (NPR) → C
Formulierungen zur Trinationalen S-Bahn Basel bzw. Herzstück		Die Ausführungen im Prüfbericht zur trinationalen S-Bahn Basel im längerfristigen Horizont sind auf den Schlussbericht der strategischen Planung Knoten Basel («Fünfpunkteplan») abzustimmen.
Umgang mit allen ÖV-Drehscheiben		<p>1) Bei <u>allen</u> Projekten Handlungsbedarf anerkennen.</p> <p>2) Umpriorisieren von C → B:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 4MD6: BS: ÖV-Drehscheibe an der S-Bahn Haltestelle Solitude (Kurzfristige Massnahme)</li> <li>▪ 4MD11: AG: ÖV-Drehscheibe Bahnhof Kaiseraugst</li> <li>▪ 4MD13: BS: ÖV-Drehscheibe an S-Bahn Haltestelle Morgartenring</li> </ul>



# 1 Einleitung

Die vorliegende Stellungnahme wurde von den Gremien des Vereins Agglo Basel beschlossen (PST AP vom 26. August 2022). Aufgrund des sehr engen Zeitrahmens über die Pfingstferien (DE) und Sommerferien (CH, FR und DE) wurde sie von der Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel auf Basis der Vorgaben der Gremien des Vereins Agglo Basel erarbeitet und trinational abgestimmt sowie in diversen politischen Gremien der Mitglieder beschlossen.

Die unter dem Dach von Agglo Basel vereinten Mitglieder erachten das Agglomerationsprogramm als wertvolles Instrument zur grenzüberschreitenden Steuerung einer abgestimmten Siedlungs-, Verkehrs- und Landschaftsentwicklung. Das Programm ist hierfür eine wertvolle Triebfeder und löst eine grosse Dynamik aus. Nach über zehn Jahren intensiven Arbeitens hat sich die grenzüberschreitende Zusammenarbeitskultur grundlegend verstärkt. Abstimmung von Siedlungs-, Verkehrs- und Landschaftsentwicklung wird heute in unserer Agglomeration grossgeschrieben und gelebt. In den Gremien des Agglomerationsprogramms Basel besteht die tiefe Überzeugung, dass mit wissenschaftlich fundierten Analysen, gemeinsamen zukunftsorientierten Strategien und entschlossenem Umsetzen die räumliche Entwicklung grenzüberschreitend vorangebracht werden kann.

Im Folgenden gehen wir vertieft auf die Vorlage ein und legen unsere detaillierte Einschätzung dar. Die Stellungnahme orientiert sich ab Kapitel 3 am Fragebogen zur Vernehmlassung.

## 2 Gesamtwürdigung der Vorlage

Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel begrüsst die vorliegende Botschaft des Bundesrats für die Vernehmlassung und den Prüfbericht des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE) grundsätzlich und freut sich, dass die im Rahmen der 4. Programmgeneration erzielten Fortschritte vom Bund gewürdigt wurden. Im Prüfbericht wurde die komplexe Ausgangslage der trinationalen Agglomeration ausdrücklich hervorgehoben. Mit neun Wirkungspunkten wird dem Agglomerationsprogramm Basel der 4. Generation eine sehr hohe Wirksamkeit attestiert. Aufgrund des Umsetzungsstandes der Vorgängergenerationen wurde von einem Umsetzungsabzug abgesehen, womit unser Programm einen Beitragssatz von 40% erreicht.

Der Bund anerkennt, dass das Agglomerationsprogramm Basel 4. Generation auf den früheren Generationen aufbaut und diese kohärent weiterentwickelt. Speziell gewürdigt werden die vertiefte Zusammenarbeit auf der Ebene der neun Korridore, die gezielt eine Abstimmung von Siedlung und Verkehr verfolgen und damit wesentlich zur hohen konzeptionellen Qualität des Agglomerationsprogramms Basel beitragen. Zudem zeichnet sich das Agglomerationsprogramm durch seinen guten und leicht verständlichen Aufbau sowie die durchdachte Strukturierung aus. Der rote Faden ist vorhanden.

Gemäss Bundesprüfung gelingt die Abstimmung von Siedlung und Verkehr zu weiten Teilen gut. Gerade die grossen Schwerpunktgebiete im Agglomerationsraum sind eng mit den Verkehrsmassnahmen verknüpft. Auch ist das System des ÖV's über das gesamte Agglomerationsgebiet aus Sicht des Bundes mehrheitlich gut auf die Entwicklungsschwerpunkte abgestimmt. Zudem wird dem Agglomerationsprogramm Basel attestiert, dass es eine starke Wirkung auf das Gesamtverkehrssystem entfaltet. Hervorgehoben wird, dass eine flächendeckende Gesamtverkehrsstrategie mit klaren Zielen besteht.

Gemäss seiner Bewertung attestiert der Bund dem trinationalen Agglomerationsprogramm insgesamt eine hohe konzeptionelle Qualität. Die Wirksamkeit des Programms wird entsprechend positiv bewertet. Aus Sicht des Bundes gibt es allerdings bei einzelnen Wirksamkeitskriterien Verbesserungspotenzial – diese Einschätzung wird zu einem grossen Teil von der Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel geteilt. Die vom Bund im Prüfbericht genannten Optimierungsmöglichkeiten fanden so auch bereits Eingang in das Konzept zur Erarbeitung der 5. Generation, welches von der Politischen Steuerung des Vereins am 13. Dezember 2021 beschlossen wurde.

Die bundesseitig bestätigte Priorisierung zahlreicher Massnahmen im A-Horizont mit Baubeginn ab 2024, etwa der drei Tramprojekte «Tram Letten», «Tram Petersgraben» und «Tram 8 bis Läublinpark», unterstützen



den eingeschlagenen Weg der Agglomeration bei der ÖV-seitigen Strategie. Mit Investitionen zur Elektrifizierung diverser Buslinien in Basel-Stadt und Basel-Landschaft wird die Dekarbonisierung der Mobilität einen Schub erhalten, und mit dem Neu- und Ausbau der ÖV-Drehscheiben und Bushöfe zu Mobilitätsdrehscheiben in Basel, Bottmingen, Pratteln, Zwingen, Riehen und Schliengen wird die Vernetzung der Mobilitätsformen vorangetrieben. Auch mit den gezielten punktuellen strassenseitigen Weiterentwicklungen in Laufen, Arlesheim – Münchenstein, Aesch, Birsfelden und Saint-Louis wird das Verkehrssystem sinnvoll optimiert. Die Bereitschaft des Bundes zur Mitfinanzierung von zahlreichen Massnahmen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs wird der Umsetzung der Fuss- und Velostrategie einen deutlichen Schub geben. Vor allem von den diversen Velovorzugsrouten, u. a. für Pendler (auch mit E-Bikes) im Birstal, in Allschwil und im Wiesental, erhofft sich die trinationale Agglomeration Basel einen spürbaren Mehrwert.

Wir können jedoch nicht alle im Prüfbericht enthaltenen Einschätzungen des Bundes unterstützen. Wir achten es als problematisch, dass ausgerechnet für den prosperierenden Wirtschaftsraum «Bachgraben-Allschwil/Hégenheim» unsere umfassend ausgearbeiteten und untereinander koordinierten Lösungen nicht anerkannt werden. Der Siedlungsschwerpunkt Allschwil/Hégenheim hat sich in den letzten Jahren mit der Ansiedlung vieler Unternehmen, vor allem aus dem Bereich der Biologie-, Pharma- und Chemie-Branche ausserordentlich dynamisch entwickelt. Bereits heute sind dort rund 4'500 Arbeitsplätze angesiedelt. Auch in Zukunft soll die Ansiedlung weiterer Firmen aus der Life-Sciences-Branche erfolgen. Das Arbeitsplatzgebiet Bachgraben steht somit im Fokus der wirtschaftlichen Entwicklung der Gemeinde Allschwil, ist als Arbeitsplatzgebiet von kantonaler Bedeutung im kantonalen Richtplan vermerkt und ist eines der Schlüsselgebiete im Agglomerationsprogramm Basel. Insgesamt sollen in den Arealen im Bachgraben und im benachbarten Hégenheim weitere 4'000 – 7'500 Arbeitsplätze entstehen. Diese Entwicklung kommt nicht in ferner Zukunft, sondern ist bereits heute mit voller Intensität vor Ort zu besichtigen. Die Entwicklung findet jetzt statt und die Verkehrserschliessung hinkt schon heute hinterher.

Mit der wachsenden Anzahl Beschäftigter und Einwohner steigt jedoch auch die Verkehrsbelastung weiter an. Für den Erfolg des Siedlungsschwerpunkts Allschwil/Hégenheim, welcher durchaus auch von nationalem Interesse ist, müssen schnell Lösungen gefunden und v. a. umgesetzt werden. Aus Sicht der trinationalen Agglomeration Basel stehen die zeitnahe und koordinierte Realisierung sowohl des Tramprojekts Bachgraben (4Ö13) als auch des Zubringers Bachgrabens – Allschwil (4M1) inkl. Contournement Hésingue- Hégenheim (4M2) mit den dazugehörigen FLAMA u.a. auch auf französischer Seite (4M16, 4M17, 4M11.14) sowie der Velovorzugsroute Allschwil Bachgraben – Basel SBB (1. Etappe 4LV2) im Vordergrund. Mit diesem Massnahmenbündel wird die Erschliessung des Entwicklungsgebietes gewährleistet, Verlagerungspotenziale eröffnet und damit die Entlastung der Wohngebiete insbesondere in Allschwil, Hégenheim, Hésingue und West-Basel ermöglicht. Gemäss den Gesprächen zur Vernehmlassungsvorlage zeigen sich die Bundesbehörden bereit, im Hinblick auf die 5. Programmgeneration an den Lösungen der Erschliessung dieses zentralen Entwicklungsgebietes mitzuwirken und die Agglomeration Basel zu beraten. Wir begrüssen das sehr und laden die Bundesbehörden hiermit nochmals ausdrücklich ein, sich für diesen Raum zu engagieren und gemeinsam mit den Partnern der Agglomeration Basel den Prozess voranzubringen, damit spätestens mit der 5. Programmgeneration bauliche Massnahmen zur Verkehrserschliessung dieses Gebietes ab 2028 in die dringend notwendige Realisierung gehen können. Falls der Baustart einzelner Projekte bereits 2027 erfolgt, muss dies mittels Genehmigungen zu «vorzeitigen Baustarts» ermöglicht werden. Um unserer Absicht Nachdruck zu verleihen, wird die Agglomeration Basel das Gespräch mit der Departementsvorsteherin Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga suchen.

Ein wichtiger Pfeiler unserer agglomerationsweiten Strategie zur Umsetzung des Zukunftsbildes 2040 ist der Ausbau der Trinationalen S-Bahn Basel. Die Bundesbeschlüsse zum Bahnausbau schritt 2035 (FABI) haben die Zulaufstrecken bereits einen grossen Schritt nach vorne gebracht. Die Inwertsetzung der Siedlungsschwerpunktgebiete, die Schonung der wertvollen Landschaften und die Ermöglichung einer nachhaltigen und ressourcenschonenden Mobilität - und damit die Umsetzung des Zukunftsbildes - werden nur mit dem Herzstück für die trinationale S-Bahn Basel gelingen. In dieser Frage gibt es keinen «Plan B» für die trinationale Agglomeration Basel. Und dies ist nicht nur die Einschätzung der Standortkantone. Vielmehr kommt auch die strategische Planung für den Bahnknoten Basel «Fünfpunkteplan» zum gleichen Schluss (vgl. Schlussbericht



---

«Konfiguration Knoten Basel» vom 25. Mai 2022<sup>1</sup>). Der Bericht wurde vom Bundesamt für Verkehr (BAV), der SBB AG, dem Bundeseisenbahnvermögen (BEV), den Schweizerischen Rheinhäfen sowie den beiden Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft beschlossen. Darin wird beispielsweise festgehalten, dass «im Kernbereich die Linienführung mit Basel SBB Tiefbahnhof und unterirdischer Neubaustrecke über Basel Mitte nach St. Johann und Basel Bad Bf durch den Stossrichtungsentscheid der Bahnknotenpartner festgelegt ist» und dass «mit dem S-Bahn-Angebot auf der geplanten Neubaustrecke Herzstück einerseits das Tramnetz in der Kernstadt von Basel entlastet wird und andererseits Gebiete mit starker Nutzung und grossem Potenzial besser erschlossen werden können» (Seite 257). Auch wurde ausführlich und auf Grundlage von umfangreichen Untersuchungen belegt, dass mit der Tramnetzentwicklung allein nicht annähernd ein gleichwertiges ÖV-Angebot geschaffen werden kann (Seite 227).

Den zurückhaltenden Formulierungen im Prüfbericht zur Entwicklung der S-Bahn Basel kann daher nicht gefolgt werden. Die Zurückstufung diverser ÖV-Drehscheiben an geplanten S-Bahnhaltestellen steht im Widerspruch zu dieser gemeinsamen Planung. Ein Verzicht auf den Ausbau der S-Bahn Basel hätte eine Entwicklung mit weniger wirtschaftlicher Prosperität, begrenzten Möglichkeiten für eine umweltfreundliche Mobilität und erheblichem Mehrverkehr auf den Strassen, gravierenden Einschränkungen der Verkehre von nationaler Bedeutung (internationaler Personenfern- und Güterverkehr) und in letzter Konsequenz, eine verpasste Chance, einen wesentlichen Beitrag zu den Klimazielen der Schweiz beigetragen zu haben, zur Folge. Zudem ist die vom Bund gelobte Agglomerationsstrategie ohne S-Bahn-Ausbau schlicht nicht umsetzbar, was tiefgreifende Auswirkungen auf die grundlegende strategische Ausrichtung des Zukunftsbildes hätte. Wir bitten daher den Bund, die Erkenntnisse aus dem vom Bundesamt für Verkehr (BAV) geführten Prozess zum Knoten Basel in die Bewertung des Agglomerationsprogramms Basel der 4. Generation gebührend einfließen zu lassen. Der Ausbau der Trinationalen S-Bahn Basel mit Herzstück ist unbestritten und muss so rasch wie möglich umgesetzt werden. Die derzeit sich in der Vernehmlassung befindende «Perspektive BAHN 2050» des Bundesamts für Verkehr (BAV) zeigt den Weg zum Ausbau der S-Bahn-Angebote in den Agglomerationen v. a. auch grenzüberschreitend klar auf.

## 3 Beantwortung der Fragen

### 3.1 Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

---

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

Ja.

Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel begrüsst ausdrücklich den grossen Stellenwert des Instruments der Agglomerationsprogramme beim Bund und freut sich über die nun in der Vorlage zur 4. Generation gesamthaft vorgesehenen CHF 1,3 Mrd. Bundesbeiträge. Insbesondere wird begrüsst, dass der Bundesrat bei der Finanzierung der Massnahmen der 4. Generation des PAV auf die maximale Ausschöpfung des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) setzt (12%).

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

Ja.

Im Kapitel 1.3.2 des erläuternden Berichts weist der Bund auf das Verhältnis zwischen Raumkonzept Schweiz, Sachpläne des Bundes und STEP-Ausbauschritte hin. Das Programm Agglomerationsverkehr (PAV) ist mit den STEP-Programmen für die Nationalstrassen und die Eisenbahninfrastruktur abgestimmt. Während die beiden STEP-Programme eine längerfristige Perspektive mit umfangreichen Projekten enthalten, fokussiert das PAV

---

<sup>1</sup> [https://www.bav.admin.ch/dam/bav/de/dokumente/aktuell-startseite/berichte/schlussbericht-konfiguration-knoten-basel.pdf.download.pdf/220525%20Konfiguration%20Knoten%20Basel%20V1.0\\_def.pdf](https://www.bav.admin.ch/dam/bav/de/dokumente/aktuell-startseite/berichte/schlussbericht-konfiguration-knoten-basel.pdf.download.pdf/220525%20Konfiguration%20Knoten%20Basel%20V1.0_def.pdf)



auf einen kurz- bis mittelfristigen Realisierungshorizont. Während der Erarbeitung werden die gegenseitigen Abhängigkeiten berücksichtigt.

Den Trägerschaften der Agglomerationsprogramme werden jedoch bis dato keine fundierten und auf Bundesebene abgestützten Koordinationshinweise für die weitere Abstimmung der Agglomerationsprogramme mit den Bundesinstrumenten gegeben. Um eine ausreichende Koordination über alle Programme sicherzustellen, müssen zwingend auch die Trägerschaften der Agglomerationsprogramme in die gesamträumliche Abstimmung einbezogen werden.

#### Antrag:

- In die Koordination der Programme «STEP Schiene», «STEP Strasse» und «Agglomerationsverkehr» sind die Trägerschaften der Agglomerationsprogramme zwingend einzubeziehen. Die Trägerschaften sind mit den für eine ausreichende Abstimmung der Agglomerationsprogramme erforderlichen Koordinationshinweisen zu versorgen.
- Bereits beschlossene oder in den STEP-Planungen enthaltene Nationalstrassen- oder Eisenbahnprojekte können nicht ausschliesslich als einzige Voraussetzungen der aktuellen Bundesplanung gelten. Abgeschlossene und veröffentlichte Studien bzw. Berichte zu Langfristplanungen (z.B. «Konfiguration Knoten Basel») sind zur Koordination der verschiedenen Planungen mitzubehalten.

### 3.2 Programm Agglomerationsverkehr der vierten Generation

#### Haben Sie Bemerkungen zur dargelegten Ausgangslage?

Nein.

#### Sind Sie mit dem Vorgehen und den Ergebnissen der Prüfung der Agglomerationsprogramme des Programms Agglomerationsverkehr der vierten Generation einverstanden? Falls nein, wo sehen Sie Anpassungsbedarf?

Weitgehend ja, aber nicht vollständig einverstanden.

Im Kapitel 2.3.2.3 des erläuternden Berichts weist der Bund bei der Prüfung von Einzelmassnahmen auf die Abstimmung mit den nationalen, kantonalen und weiteren relevanten Planungen der Schweiz und des grenznahen Auslands hin. Dabei wird aus unserer Sicht zu stark auf bereits beschlossene oder in den STEP-Planungen enthaltene Nationalstrassen- oder Eisenbahnprojekte abgestützt. Langfristige Planungen ausserhalb dieser etablierten Instrumente finden zu wenig Berücksichtigung bei der Beurteilung des Handlungsbedarfs bzw. der Massnahme. Die geplante S-Bahn-Haltestelle Morgartenring wurde beispielsweise noch in keiner Bundesplanung beschlossen. Nichtsdestotrotz soll eine zeitnahe Realisierung im Zusammenhang mit dem 4-Meter-Korridor erfolgen. Die damit im Zusammenhang stehende ÖV-Drehscheibe weist gemäss Prüfbericht, in unserem Verständnis aufgrund der fehlenden Verankerung im STEP-Prozess, keinen Handlungsbedarf aus, obschon sie als eine der zeitnahen ÖV-Drehscheiben realisiert werden sollte.

#### Antrag:

- Die Abstimmung zwischen den Agglomerationsprogrammen, den nationalen STEP-Planungen und Grossprojekten ohne gesicherte Bundes-Finanzierung ist weiter zu intensivieren und zu verbessern.

Grundsätzlich ist die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel mit den Ergebnissen der Bundesprüfung der 4. Generation einverstanden. Im Hinblick auf Folgegenerationen sehen wir Anpassungsbedarf in drei Bereichen.

#### Zusammenfassung der Prüfergebnisse/Programmwirkung:

Im Kapitel 4.2 des erläuternden Berichts geht der Bund auf das Verfahren zur Ermittlung der Programmwirkung ein. Der Nutzen des Agglomerationsprogramms in Punkten wird dessen Kosten gegenübergestellt. Hin-



sichtlich der Wirkung wird die Verbesserung des Gesamtverkehrssystems, die Unterstützung einer Siedlungsentwicklung nach innen, die Verbesserung der Verkehrssicherheit und die Reduktion von Umweltauswirkungen sowie des Ressourcenverbrauchs beurteilt.

Die Gesamtwürdigung (knapp zwei Seiten im Prüfbericht) lässt keinen detaillierten Rückschluss auf den Zusammenhang zwischen der Programmbeurteilung und den einzelnen Wirkungskriterien zu. Vielmehr müssen die genannten Punkte mutmasslich den Kriterien zugeordnet werden, um allfällige Stärken und Schwächen eruieren zu können. Zu begrüssen ist, dass im Kapitel 7 der Prüfberichte gegenüber Vorgängergenerationen substanzielle Empfehlungen zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms genannt werden. Insgesamt fügen sich die aufgeführten Begründungen an den verschiedenen Stellen zu einem einheitlichen Prüfergebnis zusammen. Was wir gänzlich im Prüfbericht vermissen, ist die Beurteilung der Teilstrategien. Eine Rückmeldung zu diesen ist, wenn überhaupt, nur indirekt ableitbar. Für eine Fortsetzung der Teilstrategie (Überarbeitung nur im 8-Jahresrythmus) ist eine Einschätzung des Bundes jedoch unerlässlich.

#### Antrag:

- Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel beantragt für zukünftige Prüfberichte die Ergänzung eines Kapitels, evtl. analog AP3, zur «Beurteilung der Programmwirkung». Darin enthaltene Schwächen und Stärken zu den jeweiligen Wirkungspunkten helfen den Trägerschaften, ihre Agglomerationsprogramme zielgerichtet weiterzuentwickeln.
- Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel beantragt für zukünftige Prüfberichte, dass der Bund im Rahmen der Gesamtwürdigung auf die Teilstrategien eingeht, oder zumindest einzelne aus Sicht der Bundesbehörden lückenhafte Teilstrategien erwähnt.

#### **Langfristige Entwicklungen des ÖV-Systems:**

Der Prüfbericht geht in Kapitel 2.2 und Kapitel 7 auf die langfristige Entwicklung des ÖV-Systems ein und hält fest, dass sich das Agglomerationsprogramm Basel zu stark auf das noch nicht gesicherte «Herzstück» abstütze. Zudem gebe das Agglomerationsprogramm keine Aufschlüsse dazu, wie das ÖV-Angebot, insbesondere der Umgang mit den Durchmesserlinien, im Fall grösserer Verzögerungen des Herzstücks, langfristig aussehen soll. In Bezug auf das «Herzstück» soll für kommende Generationen zusätzlich vertieft aufgezeigt werden, wie die Agglomerationsmassnahmen mit noch nicht gesicherten, übergeordneten Massnahmen aufwärtskompatibel abgestimmt sind und gleichzeitig auch, dass das Agglomerationsprogramm mittel- bis langfristig ohne diese funktioniert.

An dieser Stelle möchten wir darauf hinweisen, dass die strategischen Planungen für den Bahnknoten Basel («Fünfpunkteplan») – durchgeführt unter der Federführung des Bundes – langfristig keine andere wirtschaftliche und genehmigungsfähige Möglichkeit zur Entwicklung des ÖV-Systems in Basel aufzeigen können als den Bau des «Herzstücks» (vgl. Schlussbericht «Konfiguration Knoten Basel, SBB, 25.05.2022»). Untermauert wird diese Erkenntnis mit einer von den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft in Auftrag gegebene Studie zum «Tramnetzdesign ohne Herzstück der trinationalen S-Bahn Basel» (EBP, 5. Oktober 2021). Auch ein konsequenter Ausbau des untergeordneten ÖV-Netzes vermag nicht die Nachfrageentwicklung mit Horizont 2050 abzufangen. Es ist deshalb nicht nachvollziehbar, dass der Prüfbericht, wie schon in AP3, das Agglomerationsprogramm auffordert, Gegenentwicklungen zu einem etablierten und mit dem Bund eng abgestimmten Prozess aufzuzeigen. Eine solche Forderung ist zudem auch gegenüber der Öffentlichkeit nicht erklärbar.

#### Antrag:

- Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel beantragt, auf die Forderung nach dem Nachweis eines Agglomerationsprogramms ohne Herzstück zu verzichten. Der Bund soll bei der Beurteilung der Gesamtstrategie und der Agglomassnahmen den Planungsstatus der übergeordneten Massnahmen - hier konkret die strategische Planung für den Bahnknoten Basel («Fünfpunkteplan») – besser berücksichtigen.
- Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel beantragt, die Formulierung im Prüfbericht («...Für kommende Generationen könnte vertieft aufgezeigt werden, wie die Agglomerationsmassnahmen mit noch nicht gesicherten, übergeordneten Massnahmen aufwärtskompatibel abgestimmt sind und gleichzeitig auch, dass das Agglomerationsprogramm mittel- bis langfristig ohne diese funktioniert...») zu streichen.



### **Velomassnahmen im Teilraum Frankreich:**

Im Kapitel 2.2 des Prüfberichts geht der Bund auf die Ableitung der Massnahmen zur Förderung des Veloverkehrs ein. Dabei geht er auf die bedeutende Rolle des Fuss- und Veloverkehrs (FVV) im Rahmen von Betriebs- und Gestaltungskonzepten (BGK) ein und unterstreicht, dass das Bündel der Massnahmen zu einem sicheren, dichten, zusammenhängenden und attraktiven Netz für den Veloverkehr beitragen wird.

Speziell im französischen Teil der Agglomeration wird bemängelt, dass keine Vorzugsroute enthalten ist und dass angesichts der wenigen Massnahmen nicht klar wird, wann das gesamte Zielnetz realisiert werden kann. Diese Aussagen lehnen wir dezidiert ab. Es wurden in keinem anderen Teilraum, so viele Massnahmen im Bereich FVV eingereicht wie im französischen. Mehr als ein Drittel dieser Massnahmen liegt auf französischem Territorium. Ausserdem ist ein erster Teil einer Vorzugsroute in Rahmen vom 4LV10.48 «liaison cyclable le long des voies SNCF entre rue de Seville et la gare» in Saint-Louis in AP4 vorgesehen. Saint-Louis Agglomération verfügt über einen Schéma de pistes cyclables bis 2032, welche das Zielnetz des AP4 abdecken soll. Eine Vorzugsroute in Saint-Louis ist im Zielnetz vorgesehen.

#### **Antrag:**

- Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel beantragt, die Formulierungen im Prüfbericht zu den Velomassnahmen im Teilraum Frankreich zu streichen.

### **Haben Sie Bemerkungen zu den Erläuterungen der Bestimmungen des Bundesbeschlusses?**

Nein.

### **Haben Sie Bemerkungen zu den dargelegten Auswirkungen?**

Ja.

Im Kapitel 4.2 des erläuternden Berichts weist der Bund auf die langfristig gesicherte Finanzierung und die neu in der Richtlinie Programm Agglomerationsverkehr (RPAV) eingeführten Prozesse hin. Beides soll, im Zusammenspiel mit der Mitfinanzierung von Massnahmen gewisser Massnahmenkategorien über pauschale Bundesbeiträge in Zukunft, zu einem geringeren Ressourcenaufwand der Trägerschaften führen. Vor allem letzterer Aussage ist mit Vorsicht zu begegnen.

Die Einführung der Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen hat, zumindest im trinationalen Kontext, aber gemäss Erläuterungen an den Austauschplattformen mit Agglomerationen und Bundesbehörden auch bei den rein schweizerischen Agglomerationsprogrammen, zu einem erheblichen initialen Mehraufwand geführt. Das Agglomerationsprogramm Basel sieht den Bund in der Pflicht, die Trägerschaften bei ihren Bemühungen zu unterstützen, die administrativen Hürden im Rahmen der Umsetzung der Agglomerationsprojekte möglichst gering zu halten, damit der Ressourcenaufwand wie gewünscht verringert werden kann.

#### **Antrag:**

- Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel beantragt, dass die zuständigen Bundesbehörden bzgl. dem weiteren Abbau der administrativen Hürden im Rahmen der Umsetzung der Agglomerationsprojekte mit den Trägerschaften umgehend nach praktikablen Lösungen suchen. Insbesondere ist dabei auf die Belange der grenzüberschreitenden Programme einzugehen.

### **Haben Sie Bemerkungen zu den dargelegten rechtlichen Aspekten?**

Nein.



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

Die Bemerkungen der Trägerschaft des trinationalen Agglomerationsprogramms Basel zu einzelnen Massnahmen werden in zwei Kategorien aufgeführt:

- Anträge zur Umpriorisierung von Massnahmen
- Weitere Anträge zum Prüfbericht Basel der 4. Generation

### Anträge zur Umpriorisierung von Massnahmen:

#### Raum Bachgraben-Allschwil/Hégenheim

Für den Raum Bachgraben-Allschwil müssen schnell umfassende Lösungen zur Verbesserung der Verkehrsanbindung gefunden und v. a. umgesetzt werden. Aus Sicht der trinationalen Agglomeration Basel sind die zeitnahe und koordinierte Realisierung sowohl des Tramprojekts Bachgraben (4Ö13) als auch des Zubringers Bachgrabens – Allschwil (4M1) inkl. Contournement Hésingue- Hégenheim (4M2) mit den dazugehörigen FLAMA u. a. auch auf französischer Seite (4M16, 4M17, 4M11.14) und der Velovorzugsroute Allschwil Bachgraben – Basel SBB (1. Etappe 4LV2) von zentraler Bedeutung. Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel ist bereit, die vom Bund vorgenommene Priorisierung im C-Horizont zu akzeptieren und verlässt sich im Gegenzug auf das bei den Verhandlungen versprochene Engagement der Bundesbehörden für den Raum Bachgraben-Allschwil/Hégenheim. Gemäss den Gesprächen zur Vernehmlassungsvorlage sind die Bundesbehörden bereit, im Hinblick auf die 5. Programmgeneration an den Lösungen zur Erschliessung dieses zentralen Entwicklungsgebietes mitzuwirken und die Agglomeration Basel bzw. die verantwortlichen Projektträger hierbei zu beraten, wie das Gesamtsystem weiterzuentwickeln ist bzw. welche Zusammenhänge noch besser aufzuzeigen sind. Wir laden die Bundesbehörden hiermit nochmals ausdrücklich ein, sich für diesen Raum zu engagieren und die Partner der Agglomeration Basel in den Planungen zu unterstützen und zu beraten. Die Mitarbeit der Bundesbehörden ist auch bei den noch zu klärenden Fragen bzgl. der Landesgrenze entscheidend. Ziel ist es, dass spätestens mit der 5. Programmgeneration die baulichen Schlüsselmassnahmen (4Ö13, 4M1, 4M2 mit 4M11.14, 4M16, 4M17) zur Verkehrserschliessung dieses Gebietes ab 2028 als beitragsberechtigt anerkannt werden können und die dringend notwendige Realisierung gestartet werden kann.

#### 4M1: BL: Zubringer Bachgraben – Allschwil (ZUBA)

ARE-Code:	2701.4.036
Kosten:	CHF 345.0 Mio.
Projektträger:	Kanton Basel-Landschaft
Priorisierung bei Eingabe am 11. Juni 2021:	A
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 21. Juni 2022:	C

#### Anträge:

- 1) Wir beantragen dem Bund, die Formulierungen im Prüfbericht gemäss den Forderungen aus dem Fachgespräch vom 09. August 2022 anzupassen.
- 2) Wir fordern gemäss den Verhandlungsergebnissen vom Bund, verlässliche Aussagen zu seinem Engagement für den Raum Bachgraben-Allschwil/Hégenheim im Prüfbericht aufzunehmen.

#### 4M2: SLA: Contournement Hésingue-Hégenheim

ARE-Code:	2701.4.037
Kosten:	CHF 18.7 Mio.
Projektträger:	Saint-Louis Agglomération (SLA)
Priorisierung bei Eingabe am 11. Juni 2021:	A
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 21. Juni 2022:	C

#### Anträge:

- 1) Wir beantragen dem Bund, die Formulierungen im Prüfbericht gemäss den Forderungen aus dem Fachgespräch vom 09. August 2022 anzupassen.
- 2) Wir fordern gemäss den Verhandlungsergebnissen vom Bund, verlässliche Aussagen zu seinem Engagement für den Raum Bachgraben-Allschwil/Hégenheim im Prüfbericht aufzunehmen.



#### 4Ö13: BL/BS : Tram Bachgraben

ARE-Code:	2701.4.025
Kosten:	CHF 120.0 Mio.
Projektträger:	Kanton Basel-Stadt
Priorisierung bei Eingabe am 11. Juni 2021:	B
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 21. Juni 2022:	C

##### Anträge:

- 1) Wir beantragen dem Bund, die Formulierungen im Prüfbericht gemäss den Forderungen aus dem Fachgespräch vom 09. August 2022 anzupassen.
- 2) Wir fordern gemäss den Verhandlungsergebnissen vom Bund, verlässliche Aussagen zu seinem Engagement für den Raum Bachgraben-Allschwil/Hégenheim im Prüfbericht aufzunehmen.

#### 4M11.14 : Hégenheim: mesures d'accompagnement du Contournement Hésingue-Hégenheim

#### 4M16 : Hésingue: mesures d'accompagnement du Contournement Hésingue-Hégenheim

#### 4M17 : Saint-Louis: mesures d'accompagnement du Contournement Hésingue-Hégenheim sur la commune de Saint-Louis- Bourgfelden

ARE-Code:	2701.4.060 / 2701.4.074 / 2701.4.075
Kosten:	CHF 1,25 Mio. / CHF 2,30 Mio. / CHF 1,76 Mio. /
Projektträger:	Hégenheim / Hésingue / Saint-Louis
Priorisierung bei Eingabe am 11. Juni 2021:	A / B
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 21. Juni 2022:	Nicht programmrelevante Massnahmen (NPR)

##### Anträge:

- 1) Wir beantragen dem Bund, die Formulierungen im Prüfbericht gemäss den Forderungen aus dem Fachgespräch vom 09. August 2022 anzupassen.
- 2) Wir fordern gemäss den Verhandlungsergebnissen vom Bund, verlässliche Aussagen zu seinem Engagement für den Raum Bachgraben-Allschwil/Hégenheim im Prüfbericht aufzunehmen.
- 3) Verschiebung von nicht programmrelevant (NPR) → C

#### 4LV10.20: Dornach: Langsamverkehrsunterführung Apfelsee

Im Rahmen der Konkretisierung des Projektes durch die SBB (Vorstudie abgeschlossen) sind für die Langsamverkehrsunterführung deutlich höhere Kosten veranschlagt worden als noch zum Zeitpunkt der Einreichung. Das Projekt wird von der SBB zusammen mit der Haltestelle Dornach Apfelsee projektiert und auch die Ausführung wird im selben Projekt mitgedacht und veranschlagt. Die zu tief veranschlagten Kosten in AP4 gefährden die Realisierungsmöglichkeit des Projektes, da die selbst zu tragenden Kosten für die Gemeinde Dornach zum heutigen Zeitpunkt weit mehr als 60% betragen.

ARE-Code:	2701.4.111
Kosten:	CHF 4.83 Mio.
Projektträger:	Dornach
Priorisierung bei Eingabe am 11. Juni 2021:	A-Pauschal Paket LV (AP)
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 21. Juni 2022:	A-Pauschal Paket LV (AP)

##### Anträge:

- 1) Erhöhung der Kosten auf Mio. 15.9 CHF
- 2) A LV-Pauschale → A Einzelprojekt



#### 4LV10.4: BL: Radweg Buus – Maisprach

Die verschiedenen Konflikte (Wildruhezzone, Wald, schutzwürdigen Hecken, Gewässerraum des Buuser Bachs und Amphibienwanderungen) bzw. Lösungsmöglichkeiten wurden bereits umfassend untersucht. Die Linienführung und das Projekt sind in enger Abstimmung mit den kantonalen Naturschutz-Fachstellen so angepasst, dass die Konflikte minimiert werden und das Projekt aus Sicht Naturschutzfachstellen bewilligungsfähig ist.

ARE-Code:	2701.4.092
Kosten:	CHF 1.5 Mio.
Projektträger:	Kanton Basel-Landschaft
Priorisierung bei Eingabe am 11. Juni 2021:	A
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 21. Juni 2022:	C
<b>Antrag:</b>	C → A

#### 4MD4: Rheinfelden (DE): B&R und P&R an der S-Bahn Haltestelle Warmbach

Entgegen der Begründung im Prüfbericht, erfolgt die Realisierung der Hochrheinelektrifizierung und der damit verbundenen S-Bahn-Haltestelle Warmbach gemäss DB Netz nicht erst im Jahr 2030, sondern bereits in 2025/26. Das bedeutet, dass eine Förderung ab 2030 keine Option ist. Der Handlungsbedarf wird parallel zur Realisierung der Haltestelle gegeben sein, da aus Synergiegründen die Anlagen für B&R und P&R gleichzeitig erstellt werden.

ARE-Code:	2701.4.020
Kosten:	CHF 0.85 Mio.
Projektträger:	Rheinfelden (DE)
Priorisierung bei Eingabe am 11. Juni 2021:	A
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 21. Juni 2022:	B
<b>Antrag:</b>	B → A

#### 4MD8: Rheinfelden (CH): Mobilitätsdrehscheibe Schiffacker

Der Schwerpunkt dieser Massnahme liegt, wie in der Eingabe beschrieben, bei der Entlastung von Rheinfelden vom motorisierten Zielverkehr. Dies soll durch Umsteigen an diesem sehr gut erschlossenen Ort vom MIV auf ÖV und Velo erreicht werden. Ein kleinerer Anteil wird auch auf den Bus zum Bahnhof umsteigen. Am Bahnhof gibt es kaum Parkplätze und keinen Platz für eine richtige Drehscheibe.

ARE-Code:	2701.4.024
Kosten:	CHF 5.00 Mio.
Projektträger:	Rheinfelden (CH)
Priorisierung bei Eingabe am 11. Juni 2021:	A
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 21. Juni 2022:	B
<b>Antrag:</b>	B → A

#### 4LV5: Rheinfelden (D): Radweg Kraftwerk Rhyburg – Beuggen

Aufgrund der Planungsarbeiten für 4MD4 (P&R-B&R HAST Warmbach) und 4M11.6 (Aufwertung Rheinbrückstrasse) sind umfassende personelle und finanzielle Ressourcen der Kommune gebunden. Zudem bestehen immer noch personelle und finanzielle Engpässe aufgrund Covid19. Der voraussichtliche Baustart wurde aufgrund angepasster Planungen auf das Jahr 2028 verschoben.

ARE-Code:	2701.4.080
Kosten:	CHF 9.0 Mio.
Projektträger:	Rheinfelden (DE)
Priorisierung bei Eingabe am 11. Juni 2021:	A
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 21. Juni 2022:	A
<b>Antrag:</b>	A → B



**4LV10.52: Ferrette: Création d'une liaison cyclable vers Bâle entre Ferrette et la piste cyclable à Bouxwiller**

Verzögerung aufgrund übergeordneter Planungen. Die Collectivité européenne d'Alsace (CeA) realisiert die Fortführung dieses Radwegs und hat ihr Teilprojekt auf nach 2028 verschoben. Die Gemeinde Ferrette hat die eigenen Planungen diesem neuen Baustart angepasst.

ARE-Code:	2701.4.146
Kosten:	CHF 0.1 Mio.
Projektträger:	Ferrette
Priorisierung bei Eingabe am 11. Juni 2021:	A
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 21. Juni 2022:	A
<b>Antrag:</b>	A → C

**4LV10.19: Münchenstein: Neue Fussgängerbrücke mit Lift «Van Baerle-Neue Talstrasse»**

Aufgrund der negativen Volksabstimmung vom 13.6.2021 kann diese Massnahme nicht wie geplant realisiert werden. Der Handlungsbedarf in diesem Entwicklungsgebiet zur Überquerung der Bahnlinien für Fussgänger besteht weiterhin. In den nächsten Jahren soll eine neue Massnahme aufgegleist werden, welche den Bedürfnissen entspricht.

ARE-Code:	2701.4.110
Kosten:	CHF 3.26 Mio.
Projektträger:	Münchenstein
Priorisierung bei Eingabe am 11. Juni 2021:	A
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 21. Juni 2022:	NPR
<b>Antrag:</b>	NPR → C

**Weitere Anträge zum Prüfbericht Basel der 4. Generation**

**Formulierungen zur Trinationalen S-Bahn Basel bzw. Herzstück**

Die Erkenntnisse aus der strategischen Planung für den Bahnknoten Basel («Fünfpunkteplan»; Im Auftrag des BAV's durch die SBB erstellt) sind im Prüfbericht zu berücksichtigen. Konkret betrifft dies alle ÜM-Projekte, die im Zusammenhang mit dem Vollausbau der trinationalen S-Bahn Basel stehen (Herzstück, Haltestellen Mitte und Klybeck, Vollausbau EAP sowie Fricktal). Hier muss klar zum Ausdruck kommen, dass gemäss strategischer Planung kein Weg am Herzstück vorbeiführt und nur die Frage der Realisierungsabfolge und damit des Zeithorizontes offen ist. Der Schlussbericht der strategischen Planung nennt einen frühestmöglichen Termin für die Inbetriebnahme im Zeitraum 2046-2048 (S. 264).

Folgende, nicht auf die strategische Planung abgestimmten Äusserungen sind im Prüfbericht beispielsweise enthalten:

- Seite 5 Prüfbericht: «Mit Blick auf die langfristige Entwicklung des ÖV-Systems stützt sich das Agglomerationsprogramm zu stark auf das noch nicht gesicherte Herzstück ab. Dabei bleibt offen, wie das ÖV-Angebot, insbesondere der Umgang mit den Durchmesserlinien, im Fall grösserer Verzögerungen des Herzstücks, langfristig aussehen soll».
- Seite 30 Prüfbericht: «Für kommende Generationen könnte vertieft aufgezeigt werden, wie die Agglomerationsmassnahmen mit noch nicht gesicherten, übergeordneten Massnahmen aufwärtskompatibel abgestimmt sind und gleichzeitig auch, dass das Agglomerationsprogramm mittel- bis langfristig ohne diese funktioniert».

Betroffene Projekte:	4Ü-Ö23: Herzstück Basel 4Ü-Ö24: S-Bahn Haltestelle Basel Mitte 4Ü-Ö25: S-Bahn Haltestelle Basel Klybeck 4Ü-Ö27: Vierspurausbau Basel St. Johann - St-Louis sowie Ausbau und Erweiterung HAST EAP 4Ü-Ö28: 3. Gleis Pratteln - Rheinfelden
----------------------	--

**Antrag:** Die Ausführungen im Prüfbericht zur trinationalen S-Bahn Basel im längerfristigen Horizont sind auf den Schlussbericht der strategischen Planung Knoten Basel («Fünfpunkteplan») abzustimmen.



**Handlungsbedarf bei allen ÖV-Drehscheiben anerkennen und einzelne Umpriorisierungen von C in B**

Handlungsbedarf bei folgenden Projekten nicht anerkannt:

- 4MD6: BS: ÖV-Drehscheibe an der S-Bahn Haltestelle Solitude (Kurzfristige Massnahme)
- 4MD9: SO: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Dornach Apfelsee
- 4MD11: AG: ÖV-Drehscheibe Bahnhof Kaiseraugst
- 4MD13: BS: ÖV-Drehscheibe an S-Bahn Haltestelle Morgartenring

Folgende Projekte werden den Baustart deutlich vor 2032 haben:

- 4MD6: BS: ÖV-Drehscheibe an der S-Bahn Haltestelle Solitude (Kurzfristige Massnahme)
- 4MD11: AG: ÖV-Drehscheibe Bahnhof Kaiseraugst
- 4MD13: BS: ÖV-Drehscheibe an S-Bahn Haltestelle Morgartenring

<b>Betroffene Projekte:</b>	4MD6: BS: ÖV-Drehscheibe an der S-Bahn Haltestelle Solitude 4MD9: SO: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Dornach Apfelsee 4MD11: AG: ÖV-Drehscheibe Bahnhof Kaiseraugst 4MD13: BS: ÖV-Drehscheibe an S-Bahn Haltestelle Morgartenring
<b>Antrag:</b>	Handlungsbedarf bei folgenden Projekten anerkennen: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 4MD6: BS: ÖV-Drehscheibe an der S-Bahn Haltestelle Solitude (Kurzfristige Massnahme)</li> <li>▪ 4MD9: SO: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Dornach Apfelsee</li> <li>▪ 4MD11: AG: ÖV-Drehscheibe Bahnhof Kaiseraugst</li> <li>▪ 4MD13: BS: ÖV-Drehscheibe an S-Bahn Haltestelle Morgartenring</li> </ul> Folgende Projekte werden den Baustart deutlich vor 2032 haben, wir beantragen deshalb eine Aufstufung von C → B: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 4MD6: BS: ÖV-Drehscheibe an der S-Bahn Haltestelle Solitude (Kurzfristige Massnahme)</li> <li>▪ 4MD11: AG: ÖV-Drehscheibe Bahnhof Kaiseraugst</li> <li>▪ 4MD13: BS: ÖV-Drehscheibe an S-Bahn Haltestelle Morgartenring</li> </ul>

**3.3 Weitere Bemerkungen**

**Haben Sie weitere Bemerkungen Sie zur Vernehmlassungsvorlage?**

Keine.



## 4 Schlusswort

Die Agglomeration Basel wird die Anstrengungen, die im Rahmen der 1., 2., 3. und 4. Generation des Agglomerationsprogramms Basel geleistet wurden, weiterführen. Das gute Einvernehmen mit dem Bund möchten wir ebenso weiter pflegen wie auch die Zusammenarbeit mit der restlichen Schweiz und den ausländischen Partnern.

Wir danken Ihnen im Voraus für die Berücksichtigung unserer Anliegen und grüssen Sie freundlich.

**Isaac Reber**

Präsident Verein Agglo Basel  
Regierungsrat Kanton Basel-Landschaft

**Esther Keller**

Vize-Präsidentin Agglo Basel  
Regierungsrätin Kanton Basel-Stadt

**Marion Dammann**

Landrätin des Landkreises Lörrach

**Jean-Marc Deichtmann**

Präsident Saint-Louis Agglomération (SLA)

**Stephan Attiger**

Regierungsrat Kanton Aargau

**Sandra Kolly**

Regierungsrätin Kanton Solothurn

Kopie:

- Schweizerische Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK)
- Schweizer Städteverband
- Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (Mitglied Agglo Basel)
- Région Grand Est (Mitglied Agglo Basel)
- Kanton Jura (Mitglied Agglo Basel)
- Regierungspräsidium Freiburg im Breisgau (Mitglied FG Strasse von Agglo Basel)
- Collectivité européenne d'Alsace (CeA), (Mitglied FG Strasse von Agglo Basel)

## Agglomerationsprogramm Grenchen, 4. Generation

### Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr: Stellungnahme der Agglomeration Grenchen

Die Agglomeration Grenchen erarbeitete für die 4. Generation erstmals ein Agglomerationsprogramm. Das Agglomerationsprogramm Grenchen der 4. Generation wurde dem Bund Anfang Juni 2021 zur Prüfung eingereicht. Die fachliche und technische Prüfung der eingereichten Programme durch das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) ist abgeschlossen. Der Bund hat am 10. Juni 2022 das Vernehmlassungsverfahren zum Bundesbeschluss eröffnet und die Frist für eine Stellungnahme bis zum 09. September 2022 festgesetzt.

Die Kantone Solothurn und Bern nehmen gemeinsam mit dem Aggloverein Grenchen dazu Stellung. Dabei wird insbesondere die Bewertung des Agglomerationsprogramms Grenchen berücksichtigt.

Die Prüfung und Beurteilung des Agglomerationsprogramms Grenchen der 4. Generation wird von den Kantonen Solothurn und Bern sowie dem Aggloverein positiv zur Kenntnis genommen. Die Empfehlungen zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms werden dankend entgegengenommen.

#### **Wirksamkeitsbeurteilung AP Grenchen**

Der Beitragssatz an die Massnahmen in der Agglomeration Grenchen beträgt 35%. Dieser Satz basiert auf 4 Nutzenpunkten und den Investitionskosten der Massnahmen, die gemäss der Beurteilung des Bundes insgesamt nur eine limitierte Wirkung erzielen. Für das Agglomerationsprogramm Grenchen stellt der Bund Beiträge in der Höhe von 4.88 Mio. Franken für A-Massnahmen in Aussicht. Wir sind sehr erfreut, dass der Bund die Bedeutung der eingereichten A-Massnahmen für die Agglomeration anerkennt und diese mitfinanziert.

Entscheidend für die Beurteilung des Agglomerationsprogramms sind die Wirkungen der A- und B-Massnahmen hinsichtlich besserer Qualität des Verkehrssystems, der Siedlungsentwicklung nach innen, der Reduktion von Umweltbelastungen und des Ressourcenverbrauchs sowie erhöhter Verkehrssicherheit. Die Agglomeration Grenchen hat bei der Erarbeitung des ersten Agglomerationsprogramms bewusst nur wenige, umsetzungsreife A-Massnahmen eingereicht. Die eingereichten A-Massnahmen sollen in den verlangten Fristen umsetzbar sein, was mit der überschaubaren Anzahl A-Massnahmen gegeben ist.

Neben der Planung und Umsetzung von ersten konkreten Massnahmen, war ein wichtiges Ziel die Zusammenarbeit in der Agglomeration, über die Gemeinde- und Kantons Grenzen hinweg, zu etablieren. So konnte mit dem Agglomerationsprogramm der Grundstein für eine koordinierte Arbeit gelegt werden. Die Agglomeration Grenchen treibt die Erarbeitung von Konzeptgrundlagen konsequent voran, damit weitere sinnvolle Massnahmen identifiziert und in den folgenden Planungshorizonten umgesetzt werden können. Diese Arbeiten werden nun auf der Basis der etablierten Zusammenarbeit durch den Aggloverein in Angriff genommen.

#### **Beurteilung der Wirkung auf die Verkehrssicherheit**

Bei der Beurteilung der Wirkung auf die Erhöhung der Verkehrssicherheit des Agglomerationsprogramms sollte die Verhältnismässigkeit bei kleinen Agglomerationen angemessen be-

rücksichtigt werden. Die Agglomeration Grenchen weist bereits heute eine gute Verkehrssicherheit auf, womit ein eher geringer Handlungsbedarf in diesem Bereich besteht. Daher sieht das Agglomerationsprogramm keine allein auf die Verkehrssicherheit wirkenden Massnahmen vor. Die weitere Erhöhung der Verkehrssicherheit ist integraler Bestandteil verschiedener Massnahmen; insbesondere von Betriebs- und Gestaltungskonzepten. Auf die Verkehrssicherheit haben auch Massnahmen im Bereich Verkehrsmanagement positive Auswirkungen, welche in die Beurteilung einzubeziehen sind. Trotz der leicht positiven Wirkung auf die Erhöhung der Verkehrssicherheit, welche dem Agglomerationsprogramm zugeschrieben wird, wird dem Wirkungskriterium nur ein Nutzen von 1 Punkt zugestanden. Uns würde in diesem Zusammenhang ein differenziertes Anforderungsprofil proportional zur Grösse der Agglomeration interessieren.

### **Angepasste Massnahmen**

Aufgrund der teilweise noch lückenhaften Gesamtkonzeptionen für die Agglomeration sowie noch ausstehenden Vorarbeiten, ist die abgeänderte Priorität (C- statt B-Horizont) bei der Massnahme in der Stadt Grenchen, Multimodale Drehscheibe Bahnhof Grenchen Süd, Unterführung Ost grundsätzlich nachvollziehbar. Die Agglomeration ist jedoch bemüht, die Planung der Massnahme mit der benötigten Priorität voranzutreiben, so dass sie entsprechend dem Planungsfortschritt im folgenden Agglomerationsprogramm erneut eingereicht werden kann.

Die Kürzung bei den Pauschalbeträgen von 5% bzw. 10% ist, aus den genannten Gründen, ebenfalls nachvollziehbar und wird akzeptiert.

Die gemäss dem Prüfbericht mitfinanzierte Massnahme in der Stadt Grenchen, Multimodale Drehscheibe Bahnhof Grenchen Süd – Aufwertung Bahnhofplatz, Etappe 1: Nordseite ist in der Projektierung weit fortgeschritten und weist aufgrund des schlechten baulichen Zustands des Bahnhofplatzes und der Bahnhofstrasse eine hohe Dringlichkeit auf. Mit den Bauarbeiten kann und soll daher bereits vor dem Abschluss der Leistungsvereinbarung zwischen der Agglomeration und dem Bund begonnen werden. Wir sind daher auf eine rechtzeitige Zustimmung zum eingereichten Gesuch für einen vorzeitigen Baubeginn angewiesen, welche nicht zu einer Reduktion des Beitragssatzes bzw. zum Verlust des Beitrags führt.

### **Allgemeines zum Prüfprozess**

Die Agglomerationsprogramme sind in einem sehr umfassenden und fundierten Prüfprozess beurteilt worden. Die Grundsätze der Prüfungsmethodik und die Bewertungen der Wirksamkeitskriterien sind im Erläuterungsbericht ausführlich beschrieben, weitgehend verständlich und grösstenteils nachvollziehbar dargestellt. Wie die Beurteilung des Nutzens der Massnahmen erfolgt, wird jedoch wenig erläutert und ist daher nur teilweise nachvollziehbar.

Schlecht nachzuvollziehen ist auch die Berechnung der Beträge für pauschale Massnahmen. Die Darstellung der Berechnung pro Massnahme und Massnahmenpaket mit den jeweils effektiven hinzugezogenen Kosten, resultierenden Schwellenwerten/Benchmarks, Abzügen usw. im jeweiligen Prüfbericht der Agglomeration würde zu einer höheren Nachvollziehbarkeit führen.

## Stellungnahme der Agglomeration Solothurn

Vernehmlassung zum Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für

Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr

### Inhalt

---

1. Allgemeine Würdigung	2
2. Massnahme Bahnhof Solothurn Süd	3
2.1 Ausgangslage	3
2.2 Wirkungen der Langsamverkehrsunterführung (PU West)	3
2.3 Risiken einer verzögerten Realisierung der PU West	5
2.4 Antrag	7

---

## 1. Allgemeine Würdigung

Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Solothurn bedankt sich für die Gelegenheit zur Stellungnahme über den Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr. Der Dialog und die Zusammenarbeit mit dem Bund wird sehr geschätzt.

Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Solothurn nimmt den Entwurf des Bundesbeschlusses über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr und den dazugehörigen Erläuterungsbericht erfreut zur Kenntnis. Sie ist insbesondere sehr erfreut über das gute Ergebnis des Agglomerationsprogramms Solothurn und dem resultierenden Beitragssatz von 40%. Für die Trägerschaft ist dies eine wichtige Anerkennung für die geleistete Arbeit und zugleich auch eine Verpflichtung für die weitere Abstimmung von Siedlung und Verkehr.

Die Trägerschaft äusserst sich mit dieser Stellungnahme insbesondere zur Frage 8 des Bundes *«Haben Sie Bemerkungen zu einzelnen Agglomerationsprogrammen bzw. zu einzelnen Massnahmen?»*

Die Trägerschaft konzentriert sich mit der vorliegenden Stellungnahme ausschliesslich auf die Massnahme «V-KM 401 Multimodale Drehscheibe Solothurn Hauptbahnhof / RBS» (ARE-Code 4601.4.001). Hier beantragt die Trägerschaft eine Überprüfung der Priorisierung des Bundes. Die Erläuterungen dazu werden nachfolgend dargelegt.

---

## 2. Massnahme Bahnhof Solothurn Süd

### 2.1 Ausgangslage

---

Der Bund sieht vor die Massnahme «V-KM 401 Multimodale Drehscheibe Solothurn Hauptbahnhof / RBS» (ARE-Code 2601.4.001) in zwei Projekte aufzuteilen und den Teil PU West in die Priorität B zurückzustufen:

- Verkehrsdrehscheibe Hauptbahnhof Süd – RBS: Priorität A (vgl. Erläuternder Bericht, Tabelle A1-11, Seite 45)
- Langsamverkehrsunterführung Hauptbahnhof Süd – RBS: Priorität B (vgl. Erläuternder Bericht, Tabelle A1-12, Seite 46)

Die Trägerschaft betrachtet die Massnahme «Multimodale Drehscheibe Solothurn Hauptbahnhof / RBS» als die Schlüsselmasnahme des gesamten Agglomerationsprogramms der vierten Generation. Die Trägerschaft ist überzeugt, dass die Langsamverkehrsunterführung dabei eine sehr hohe Wirkung im Sinne des PAV erreicht und daher auch mit der Priorität A berücksichtigt werden soll. Weiter ist die Trägerschaft überzeugt, dass eine Etappierung der Massnahme «Multimodale Drehscheibe Solothurn Hauptbahnhof / RBS» mit verzögerter Realisierung der PU West erhebliche Mehrkosten und planerische Risiken zur Folge hätte, die nicht im Sinne des Bundes sind. Die Argumente dafür legt die Trägerschaft nachfolgend dar. Die PU West ist ein unverzichtbarer Teil dieses Generationenprojekts, welches bezüglich der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs in der Kantonshauptstadt einen Quantensprung ermöglichen wird.

### 2.2 Wirkungen der Langsamverkehrsunterführung (PU West)

---

Die PU West bedeutet eine wesentliche Verbesserung der Erschliessung der multimodalen Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Solothurn

- Mit der PU West wird der Zugang zum neuen Bahnhof RBS für alle Reisenden (Fuss- und Veloverkehr) mit Quelle oder Ziel nordwestlich des Bahnhofs (hier liegt auch das Stadtzentrum) sowie auch für viele Umsteigende zwischen Bus und Zug deutlich kürzer. Damit kommt ein grosser Teil der Anwohnenden und Arbeitsplätze faktisch in den Genuss einer besseren ÖV-Erschliessungsgüte. Müsste die entsprechende Zeitersparnis von deutlich über einer Minute auf der Bahnstrecke bei den Fahrzeiten der Züge erreicht werden, so wäre dies nur mit sehr viel höheren finanziellen Aufwendungen realisierbar.
- Die neue PU West stellt eine wesentliche Entlastung der bestehenden Personenunterführung dar. Diese erreicht aufgrund der schlechten Abstimmung der einzelnen Anlageelemente schon heute zeitweise

---

<sup>1</sup> Die «Langsamverkehrsunterführung» entspricht exakt dem Projektteil PU West  
repla espaceSOLOTHURN Stellungnahme der Agglomeration Solothurn

ihre Kapazitätsgrenzen, was zu längeren Umsteigezeiten führt und der Fahrplanstabilität abträglich ist. Mit der neuen PU West kann ein Ausbau der bestehenden Unterführung verzögert werden, was den Bahnen Zeit bietet ein entsprechendes Projekt zu entwickeln und die Finanzierung zu sichern. Die PU West ist dabei so angelegt, dass eine Aufwärtskompatibilität zu den zukünftigen Entwicklungen am Bahnhof Solothurn besteht (z.B. Ausbau Mittelperron Gleis 2/3).

- Mit der Bündelung vieler Wege ermöglicht die PU West einen attraktiven und belebten neuen Bahnhofplatz auf der südlichen Bahnhofseite. Diese Aufenthaltsqualitäten tragen wesentlich zur Attraktivität des Öffentlichen Verkehrs und der Umsteigebeziehungen an der multimodalen Drehscheibe Solothurn bei.

#### Die PU West schafft eine direkte, sichere und attraktive Stadtverbindung für den Fuss- und Veloverkehr

- Die PU West bietet dem Fussverkehr eine direkte, sichere und attraktive Verbindung zwischen den Stadtteilen nördlich und südlich des Gleisfeldes.
- Die PU West ist der Schlüssel, um dem Veloverkehr eine sichere, direkte und attraktive Verbindung zwischen den südlichen und nördlichen Gebieten der Agglomeration Solothurn anzubieten. Heute stehen dem Veloverkehr drei Optionen für die Querung des Gleisfeldes zur Verfügung: Die Personenunterführung des Bahnhofs, welche für Velo gesperrt ist. Velofahrende müssen absteigen und schieben sowie steile Treppen überwinden. Die Unterführung «Blaue Post», welche stellenweise gefährlich, eng und verwinkelt ist und damit die benötigte soziale Sicherheit kaum bietet (Dieses historische Überbleibsel wurde 2012 als Notmassnahme eröffnet, um dem Veloverkehr eine Ausweichmöglichkeit zu den anderen Querungen zu bieten). Die dritte Möglichkeit ist die Kantonsstrasse über den Schöngrünkreisel. Diese Route ist aufgrund der hohen Verkehrsdichte fahrerisch anspruchsvoll und liegt abseits der Wunschlinien. Aufgrund dieser Ausgangslage wird auch beabsichtigt das kantonale Velonetz über die PU West zu führen. Die entsprechende Anbindung an das anschliessende Strassennetz ist planerisch bereits sichergestellt (Vorprojekt Zuchwilerstrasse) oder Bestandteil laufender Planungen (Langsamverkehrskonzept Solothurn). Damit erfährt die Attraktivität des Veloverkehrs der ganzen Agglomeration einen Quantensprung.
- Die PU West erschliesst sowohl die nördliche wie auch die südliche Velostation am Bahnhof. Damit können die Nutzenden ihre Wege optimieren und die Auslastung beider Stationen wird ausgeglichen.
- Mit der PU West erfährt der Langsamverkehr gegenüber dem MIV insgesamt eine deutliche Attraktivitätssteigerung. Dies wird sich positiv sowohl auf den Modalsplit der Agglomeration wie auch auf die Verkehrssicherheit auswirken.

### Die PU West fördert die Attraktivität der bahnhofsnahen Areale und damit die Siedlungsentwicklung nach innen

- Die PU West bündelt die Fuss- und Velowege auf der Südseite des Bahnhofs. Abgestimmt mit dem neuen Bahnhofplatz und den vorgesehenen Arealentwicklungen entstehen belebte öffentliche Räume mit hohen Aufenthaltsqualitäten an zentralen Lagen. Dies ist eine wichtige Voraussetzung, um die angestrebte Entwicklung nach innen mit hoher Attraktivität und Lebensqualität realisieren zu können.
- Mit der verbesserten Erschliessung der Stadtteile südlich des Bahnhofs wird deren Lageattraktivität deutlich erhöht. Dies fördert die von der Stadt mit ihren Planungsinstrumenten angestrebte ressourcenschonende Entwicklung nach innen.

### **2.3 Risiken einer verzögerten Realisierung der PU West**

---

Die PU West ist ein Hauptbestandteil des grösseren Projekts «Entwicklung Bahnhof Solothurn Süd». Die Bauherrengemeinschaft umfasst den RBS, die SBB sowie die Stadt und den Kanton Solothurn. Das bestehende Projekt integriert damit auf sehr effiziente Weise verschiedenste Anforderungen und nutzt zahlreiche Synergien. Beim fortgeschrittenen Projektstand eine Verzögerung der PU West einzuplanen, hätte weitreichende Konsequenzen.

#### Zwischen den Projektbestandteilen bestehen zahlreiche funktionale Abhängigkeiten

- Die PU West erschliesst die Velostation Süd mittels Rampe. Ohne PU West muss die Eröffnung der Velostation Süd verzögert oder eine alternative Einfahrt gefunden werden.
- Die PU West erschliesst die Velostation Süd für Nutzende mit Quelle oder Ziel nördlich der Gleise (hier liegt das Stadtzentrum). Ohne PU West wäre die Auslastung der Velostation deutlich tiefer, resp. die dringend benötigte Entlastung der bestehenden Velostation Nord kann nur in beschränktem Mass erzielt werden.
- Die PU West erschliesst den RBS-Perron sowie die südlichen Bushaltestellen mittels Rampen. Diese Rampen müssten entweder als risikoreiche Vorinvestition oder mit der PU West unter laufendem Bahnhofsbetrieb realisiert werden.
- Vor der Eröffnung der PU West wäre der neue Bahnhofplatz deutlich weniger belebt, da die grosse Mehrheit der Fussgänger und Velos andere Wege suchen müssten. Das gesamte Konzept des Platzes müsste überprüft werden. Die positiven Effekte auf die Entwicklung der umliegenden Areale würden ausbleiben.

### Zwischen den Projektbestandteilen bestehen zahlreiche baulich-technische Abhängigkeiten

- Eine etappierte Realisierung bedeutet eigene oder länger genutzte Installationsplätze. Dafür müssten zusätzliche Flächen beschafft werden und/oder die Entwicklung der aktuell vorgesehenen Flächen verzögert werden.
- Bei einer etappierten Realisierung müsste der neue Bahnhofplatz Süd verzögert und mehrmals aufgerissen werden. Der Bahnhof Solothurn verkäme zu ewigen Baustelle mit entsprechender Belastung für Nutzende und das Quartier. Der Bahnhofplatz mit der vorgesehenen Bepflanzung könnte erst viel später realisiert werden.
- Der unter den vier Bauherren vereinbarte Kostenschlüssel wäre an die Etappierung, allfällige Vorinvestitionen und Mehrkosten anzupassen. Das bestehende Projekt an alle hier aufgelisteten funktionalen und baulich-technischen Abhängigkeiten anzupassen, stellt ein bedeutsames Terminrisiko für die rechtzeitige Inbetriebnahme des RBS-Bahnhofs dar.

### Solange die PU West nicht in Betrieb ist, können wichtige Synergieeffekte nicht genutzt werden

- Die Entlastung der bestehenden Personenunterführung fehlt. Die punktuellen Überlastungen und verzögerten Umsteigevorgänge dauern an.
- Die Entwicklung des Areals «Enter» bleibt blockiert.
- Die Attraktivitätssteigerung für die südlichen Bahnhofsquartiere bleibt aus.
- Der Region fehlt eine adäquate Stadtverbindung für den Veloverkehr.

## 2.4 Antrag

---

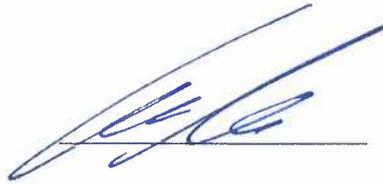
Aus den oben ausgeführten Gründen stellen wir folgenden Antrag:

**Die Massnahme V-KM 401 Multimodale Drehscheibe Solothurn Hauptbahnhof / RBS ist nicht aufzuteilen und als Ganzes mit CHF 55.15 Mio. im A-Horizont aufzunehmen.**

Im Namen der Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Solothurn danken wir für die Prüfung dieses Antrags.



Roger Siegenthaler  
Präsident repla espaceSOLOTHURN



Sacha Peter  
Kantonsplaner

6431 Schwyz, Postfach 1260

**per E-Mail**

Eidgenössisches Departement für Umwelt,  
Verkehr, Energie und Kommunikation

elektronisch an [info@are.admin.ch](mailto:info@are.admin.ch)

Schwyz, 6. September 2022

**Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr**

Vernehmlassung des Kantons Schwyz

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Mit Schreiben vom 10. Juni 2022 hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) den Kantonsregierungen die Unterlagen zum Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr zur Vernehmlassung bis 9. September 2022 unterbreitet. Zu den gestellten Fragen äussern wir uns wie folgt:

**Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage**

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

Ja. Die geplanten Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr helfen bei der Umsetzung des Raumkonzepts Schweiz. Die Bundesbeteiligung unterstützt die breite politische und gesellschaftliche Akzeptanz von wichtigen Entwicklungsprojekten. Die im Verpflichtungskredit ab 2024 geplanten Bundesbeiträge erscheinen dafür zweckmässig.

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

Ja, siehe nachfolgend.

## Programm Agglomerationsverkehr der vierten Generation

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

Wir nehmen zur Kenntnis, dass der Bund diverse Strategien bei der Wirkungsprüfung der Agglomerationsprogramme berücksichtigt. Diese Herangehensweise verhindert jedoch teilweise auch eine neue Mobilität zu Gunsten eines besseren Modal Splits. Wir sind nicht damit einverstanden, dass «grosszügig» Verkehrsflächen des motorisierten Individualverkehrs per se zugunsten des Langsamverkehrs und des öffentlichen Verkehrs zurückgebaut werden sollen. Diese Herangehensweise funktioniert bestenfalls im dicht besiedelten urbanen Raum, jedoch bestehen die Agglomerationen nicht nur aus Kernstädten. Auf jeden Fall muss hier ein Abwägen der Interessen erfolgen.

### *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?*

Das Vorgehen ist grundsätzlich nachvollziehbar und wurde über die letzten Generationen grösstenteils gleich gehandhabt. Einige Anmerkungen zum Prüfbericht werden nachfolgend ausgeführt:

Die Struktur des Prüfberichts kann verbessert werden: Die Einzelheiten der Beurteilung der von der Agglomeration eingereichten Massnahmen sind erstens im Prüfbericht in unterschiedlichen Kapiteln und Anhängen untergebracht und müssen durch die Agglomerationen nochmals selbst in den Gesamtkontext gestellt werden. Zudem ist für die Detailbeurteilung neben dem Erläuterungsbericht zur Vernehmlassung auch der Erläuterungsbericht zur Prüfung herbeizuziehen. Es ist anzustreben, die Nachvollziehbarkeit der Bundesentscheide für die Agglomerationen zu vereinfachen.

Es ist festzustellen, dass die Wirkungspunkte der Agglomerationsprogramm in den seltensten Fällen über sieben Punkte betragen. In der aktuellen Programmgeneration haben dies lediglich drei Agglomerationen geschafft, keine erreichte mehr als neun Punkte. Es ist darum nicht klar, wie die Punkte zu den einzelnen Wirkungskriterien vergeben werden.

Es ist allgemein festzustellen, dass es insbesondere Massnahmen der Kategorie «Kapazität Strasse» schwer haben, vom Bund mitfinanziert zu werden. Eine Begründung dazu ist im Erläuterungsbericht nicht zu finden. Teilweise sind jedoch neue Strassen notwendig, um genügend Raum zu schaffen für den öffentlichen Verkehr (Bus), den Fuss- und Veloverkehr und auch für gestalterische Aspekte.

Bei diversen Massnahmen, die vielfach mit grossen Kosten verbunden sind, wurden A- und B-Massnahmen vermehrt rückpriorisiert. Als Begründung wird meist ein schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis angegeben. Diese Begründung greift zu kurz und widerspricht oft dem Willen der Bevölkerung, der Politik und Fachleuten der Verkehrsplanung. Weil es aber eines der Ziele des Programms Agglomerationsverkehr ist, schwer finanzierbare Vorhaben zu unterstützen, darf der Grund «ungenügendes Kosten-Nutzen-Verhältnis» nicht gelten. Zudem sind die Begründungen nicht klar nachvollzieh- und überprüfbar. Es erscheint der Eindruck, dass nicht immer sachliche Kriterien bei der Beurteilung zu Grunde liegen.

Die Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr vom 13. Februar 2020 sehen im Kapitel 2.4 «Generationenkohärenz» eine Ausführungsfrist ab 4. Quartal 2023 vor. Bei der Prüfung des Programms Agglomerationsverkehr der vierten Generation «Agglo Obersee» wurde eine Massnahme als nicht programmrelevant eingestuft und gestrichen mit der Begründung: Baubeginn 2023 und damit vor Inkrafttreten der Mitfinanzierung (ARE-Code: 3336.4.028, Nr. AP: SV4.24, Kreisel St.Galler-/Feldmoosstrasse Lachen). Uns war immer bewusst, dass für eine Massnahme die Frist des Bundesbeschlusses abgewartet werden muss, dieser ist auch im September 2023 vorgesehen. Eine erneute

Prüfung der Massnahme ist notwendig und kann am Besprechungstermin zwischen dem Bund und «Agglo Obersee» gerne nochmals erläutert werden.

Aussagen zu den Umweltkonflikten bei Massnahmen mit vom Bund abgeänderten Prioritäten ins C oder welche als Eigenleistung deklariert werden, sind zu streichen. Wir sehen die Gefahr, dass diese nicht mitfinanzierten Massnahmen mit aus Bundessicht kritischer Wirkung ein schlechtes Bild für die weitere Bearbeitung der Massnahme abgeben. So wird oft auf das ungenügende Kosten-Nutzen-Verhältnis hingewiesen. Auch werden Umweltkonflikte benannt (z. B. Konflikt der Massnahme mit wichtigen Natur- und Landschaftswerten). Aus kantonaler Sicht sind solche wertenden Aussagen, welche nicht belegt sind, aus dem Prüfbericht zu entfernen.

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

Nein.

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

Nein.

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

Nein.

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

Diese wurden in den Fachgesprächen mit dem Bund im August 2022 eingebracht.

### **Weitere Bemerkungen**

*9. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?*

Ja. In der Bearbeitung der Agglomerationsprogramme fällt auf, dass einige Ingenieur-/Beratungsbüros einmal auf Bundes- und einmal auf Kantons-/Gemeindeseite arbeiten. Wir sehen darin einen klassischen Vergabekonflikt respektive ein allfälliger Ausstandgrund (BöB Art. 13), welcher durch die Finanzkontrolle überprüft werden sollte.

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und versichern Ihnen, Frau Bundesrätin, unsere vorzügliche Hochachtung.

Im Namen des Regierungsrates:

André Rügsegger  
Landammann



Dr. Mathias E. Brun  
Staatschreiber

Kopie an:

– die Schwyzer Mitglieder der Bundesversammlung.

Staatskanzlei, Regierungsgebäude, 8510 Frauenfeld

Eidgenössisches  
Departement für Umwelt, Verkehr, Energie  
und Kommunikation (UVEK)  
Frau Simonetta Sommaruga  
Bundesrätin  
3003 Bern

Frauenfeld, 6. September 2022

513

## **Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr**

### **Vernehmlassung**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit der Stellungnahme zum Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr. Unsere Antwort gliedern wir wie gewünscht anhand des Fragenkatalogs zur Vernehmlassungsvorlage.

### **1. Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage**

#### **Frage 1**

Der Regierungsrat des Kantons Thurgau ist mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden und begrüsst insbesondere, dass der Bundesrat bei der Finanzierung der Massnahmen der Agglomerationsprogramme der 4. Generation auf die maximale Bundesbeteiligung setzt. Dadurch unterstützt er die Kantone und Gemeinden massgeblich bei der Finanzierung der Infrastrukturen, die in den Agglomerationen nötig sind, um den Verkehr zu bewältigen. Der Kanton Thurgau ist an drei Agglomerationsprogrammen der 4. Generation beteiligt, die beim Bund eine Mitfinanzierung beantragt haben und entsprechend vom Bundesbeschluss profitieren. Dies sind die Agglomerationen Schaffhausen mit 20.62 Mio. Franken (Beitragssatz 35 %), St. Gallen-Bodensee mit 38.17 Mio. Franken (Beitragssatz 35 %) und Wil mit 18.44 Mio. Franken (Beitragssatz 30 %).

2/2

## 2. Programm Agglomerationsverkehr der 4. Generation

### Frage 4

Anpassungsbedarf sehen wir bei der Beurteilung von grenzüberschreitenden Agglomerationsprogrammen. Diese Agglomerationen sehen sich mit dem erhöhten Aufwand konfrontiert, unterschiedliche Gesetze und Planungsinstrumente aufeinander abzustimmen. Diese Tatsache wird während des Prüfprozesses durch den Bund zwar mitberücksichtigt, in der abschliessenden Beurteilung der Programme jedoch nicht entsprechend gewürdigt. So bleibt es für grenzüberschreitende Agglomerationen unmöglich, ein hohes Nutzen-Kosten-Verhältnis zu erzielen, da weite Teile des BFS-Perimeters im Ausland liegen. Auch wenn weite Perimeter im Ausland liegen, ist der Gesamtnutzen für den Schweizer-Perimeter hoch. Dies ist stärker zu würdigen.

Bei der Beurteilung des Gesamtnutzens der Agglomerationsprogramme stellen wir fest, dass keines der eingereichten Agglomerationsprogramme eine sehr gute Programmwirkung erreicht hat. Die Beurteilung erscheint uns insgesamt sehr streng und berücksichtigt die kantonalen Begebenheiten zu wenig. Ausserdem ist die Beurteilung teilweise nicht detailliert genug ausgefallen und kann deshalb nicht in jedem Fall nachvollzogen werden. Das gilt auch für das „Malus-Prinzip“ bei mangelnder Umsetzung von Massnahmen aus der 2. Generation (Umsetzungsabzug von 5 % beim Beitragssatz).

### Frage 8

Aufgrund der zeitlich eng getakteten Prozesse von Vernehmlassung und Fachgesprächen mit den Agglomerationen zu den Entwürfen der Prüfberichte verzichtet der Regierungsrat auf Bemerkungen zu den einzelnen Agglomerationsprogrammen. Wir verweisen diesbezüglich auf die Stellungnahmen und Anträge der Trägerschaften, wie sie im Rahmen der Fachgespräche eingereicht wurden.

Mit freundlichen Grüssen

Die Präsidentin des Regierungsrates

  
Der Staatsschreiber  




Consiglio di Stato  
Piazza Governo 6  
Casella postale 2170  
6501 Bellinzona  
telefono +41 91 814 41 11  
fax +41 91 814 44 35  
e-mail [can@ti.ch](mailto:can@ti.ch)  
web [www.ti.ch](http://www.ti.ch)

Repubblica e Cantone  
Ticino

## Il Consiglio di Stato

Dipartimento federale dell'ambiente,  
dei trasporti, dell'energia e delle  
comunicazioni DATEC  
3003 Berna

*info@are.admin.ch*

### **Decreto federale che stanziava crediti d'impegno a partire dal 2024 per i contributi destinati a misure nel quadro del programma Traffico d'agglomerato: presa di posizione**

Signora Consigliera federale,  
gentili signore, egregi signori,

in data 10 giugno 2022 ci avete trasmesso per parere la documentazione riguardante la consultazione in oggetto e vi ringraziamo per l'opportunità di esprimerci.

Le risposte alle domande puntuali sono contenute nel questionario allegato, ma ci preme sottolineare alcuni aspetti di carattere generale.

- Siamo soddisfatti della valutazione espressa per l'unico Programma d'agglomerato presentato nel nostro Cantone, ossia quello del Locarnese (PALoc4).
- A livello nazionale constatiamo che i costi d'investimento delle misure presentate in priorità A sono stati ridotti in maniera sostanziale a seguito della selezione svolta. Ad esempio per la categoria tram, vi è stato un drastico declassamento di misure presentate in priorità A. Ciò è poco comprensibile soprattutto in relazione alla strategia climatica ed energetica della Confederazione e in considerazione della visione del Consiglio federale contenuta nella "Prospettiva FERROVIA 2050", appena posta in consultazione. In essa il Consiglio federale punta in particolare sul trasferimento del traffico sulle brevi e medie distanze dalla strada alla rotaia e quindi al trasporto pubblico in generale. Considerate anche le uscite ben più importanti, sempre nell'ambito del FOSTRA, per la rete delle strade nazionali, appare paradossale che per il Programma traffico d'agglomerato le *limitate risorse disponibili* sembrerebbero costituire il criterio principale per stabilire le misure cofinanziate in priorità A.

È importante che le risorse necessarie per rispondere in maniera adeguata e conforme agli obiettivi superiori alla domanda di mobilità non vengano a mancare soprattutto per gli agglomerati grandi e medio-grandi, confrontati con sempre crescenti problemi di traffico, sia in questa generazione PA come pure in quelle future.

- Nel rapporto esplicativo si sottolinea che il PA è coordinato con i PROSTRA delle strade nazionali e dell'infrastruttura ferroviaria e che gli Uffici federali competenti per i tre programmi, ovvero l'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE), l'Ufficio federale delle strade (USTRA) e l'Ufficio federale dei trasporti (UFT), si sono confrontati periodicamente sulla pianificazione delle misure già decise e sugli sviluppi previsti. Il confronto e il coordinamento a livello federale sui vari programmi di traffico sono fondamentali per rispondere, in modo efficiente e nel rispetto degli obiettivi fissati dalle strategie federali, alla crescente domanda di mobilità.

Su certi aspetti anche centrali si fa tuttavia ancora fatica a intravedere nel concreto i risultati di tali intenzioni a livello federale. Questo traspare ad esempio a livello di strategia di contenimento del traffico individuale negli agglomerati, dove ci si trova spesso in difficoltà, confrontati con visioni non del tutto coerenti a livello di uffici federali.

Tale coordinamento a livello federale dovrà dunque meglio concretizzarsi in futuro.

- Da ultimo riteniamo utile sottoporvi una considerazione riguardante le modalità di allestimento dei prossimi PA.

Grazie all'esperienza pratica acquisita sia dagli enti responsabili che da ARE risp. USTRA nell'ambito dell'attuazione delle misure dei PA precedenti, a partire dalla 3. generazione sono state definite tipologie di misure che possono far capo a contributi federali forfettari (traffico lento, gestione del traffico e riqualifica /sicurezza dello spazio stradale). Queste modifiche hanno semplificato il lavoro di allestimento degli accordi di finanziamento e ridotto l'impegno amministrativo per Cantoni e Comuni da una parte e ARE e USTRA dall'altra, senza conseguenze negative per l'efficacia dei PA. Nella 4. generazione, su nostro suggerimento, pure la riqualifica di fermate autobus è rientrata nelle misure con contributi federali forfettari.

Analogamente a quanto deciso per l'attuazione, a nostro parere vanno trovate delle soluzioni per semplificare l'allestimento dei PA, soprattutto per i piccoli e medi agglomerati. Con l'avanzare delle generazioni l'entità delle misure necessarie (numero e costo) dovrebbe essere più contenuta. Malgrado le semplificazioni possibili (vedi frequenza rielaborazione singoli elementi al cap. 2.2.2 DIPTA), le risorse necessarie per l'allestimento di un PA in questi casi risultano sproporzionate. Per queste situazioni, anziché prevedere l'allestimento di un PA completo e a sé stante a soli 4 anni, si dovrebbe introdurre la possibilità di una semplice integrazione di misure rispetto al PA di generazione precedente.

Chiediamo dunque di fare delle valutazioni in tal senso.

Vogliate gradire, signora Consigliera federale, gentili signore ed egregi signori, i sensi della nostra massima stima.

PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente  
  
Claudio Zali

Il Cancelliere  
  
Arnaldo Coduri

Allegato: questionario

Copia a:

- Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK), Haus der Kantone, Speichergasse 6, Postfach, 3001 Bern
- Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV), Haus der Kantone, Speichergasse 6, Postfach, 3001 Bern
- Dipartimento del territorio (dt-dir@ti.ch)
- Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità (dt-dstm@ti.ch)
- Sezione della mobilità (dt-sm@ti.ch)
- Sezione dello sviluppo territoriale (dt-sst@ti.ch)
- Deputazione ticinese alle Camere federali (can-relazioniesterne@ti.ch)
- Pubblicazione in internet



## **Questionario relativo al progetto in consultazione**

### **«Decreto federale che stanZIA crediti d'impegno a partire dal 2024 per i contributi destinati a misure nel quadro del programma Traffico d'agglomerato»**

#### **Aspetti generali riguardanti il progetto in consultazione**

1. Siete d'accordo con i principi del progetto (in particolare con l'ammontare del contributo federale)?
2. Secondo il vostro parere, vi sono aspetti che non sono stati presi sufficientemente in considerazione?

Riteniamo che il contributo federale, soprattutto in relazione alla strategia climatica ed energetica della Confederazione e in considerazione della visione del Consiglio Federale contenuta nella "Prospettiva FERROVIA 2050", appena posta in consultazione, sia insufficiente.

#### **Programma Traffico d'agglomerato 4a generazione**

3. Avete osservazioni in merito alla situazione di partenza presentata nel rapporto esplicativo (capitolo 1)?

A livello di Cantoni si fa ancora fatica a intravedere concretamente il coordinamento e il confronto tra Uffici federali del DATEC che si occupano di mobilità (ARE, USTRA, UFT).

Tali intenzioni a livello federale dovranno dunque meglio concretizzarsi in futuro.

4. Siete d'accordo con la procedura e i risultati dell'esame dei programmi d'agglomerato di 4a generazione (capitolo 2 del rapporto esplicativo)? Se non siete d'accordo, dove intravedete una necessità di miglioramento?

Non riteniamo corretta la considerazione secondo la quale la rinuncia, da parte degli enti responsabili, a presentare il PA di 4. generazione sia da ricondurre semplicemente a ritardi con l'attuazione di misure dei PA precedenti. La rinuncia è piuttosto determinata da un dispendio sproporzionato di risorse e tempo, comunque necessario anche per misure d'entità ridotta (numero e costo).

5. Avete osservazioni in merito alle spiegazioni delle disposizioni del decreto federale (capitolo 3 del rapporto esplicativo)?

Si tratta del credito più basso stanziato per le 4 generazioni di PA, malgrado gli interventi a livello d'agglomerato sono fondamentali per concretizzare il cambiamento di rotta auspicato dal Consiglio federale, in particolare in relazione agli obiettivi di trasferimento del traffico dalla strada al trasporto pubblico sulle brevi e medie distanze.

6. Avete osservazioni in merito alle ripercussioni esposte nel capitolo 4 del rapporto esplicativo?

No

7. Avete osservazioni in merito agli aspetti giuridici presentati nel capitolo 5 del rapporto esplicativo?

No

8. Avete osservazioni in merito a singoli programmi d'agglomerato / misure?

No

### **Ulteriori osservazioni**

9. Avete ulteriori osservazioni in merito al progetto preliminare posto in consultazione?

L'intervento della Confederazione a livello di traffico d'agglomerato ha sicuramente rappresentato un impulso fondamentale nell'attuazione di misure per una mobilità più sostenibile a livello regionale. Nelle prime generazioni PA sono state sviluppate innumerevoli misure a livello di mobilità, insediamenti e paesaggio. Con l'avanzare delle generazioni, pensando soprattutto agli agglomerati medi e piccoli, l'entità delle misure necessarie (numero e costo) dovrebbe essere più contenuta. Malgrado le semplificazioni possibili (vedi frequenza rielaborazione singoli elementi al cap. 2.2.2 DIPTA), le risorse necessarie per l'allestimento di un PA in questi casi risultano sproporzionate. Per queste situazioni, anziché prevedere l'allestimento di un PA completo e a sé stante a soli 4 anni dal precedente, si dovrebbe introdurre la possibilità di una semplice integrazione di misure rispetto al PA di generazione precedente, promuovendo in priorità A misure in precedenza in B e/o consentendo integrazioni minori a livello di elenco di misure forfettarie. Tutto ciò porterebbe a una riduzione dell'impegno e delle risorse anche per l'ARE.

D'altro canto è importante che le risorse necessarie per rispondere in maniera adeguata e conforme agli obiettivi superiori e alla domanda di mobilità, non vengano a mancare soprattutto per gli agglomerati grandi e medio-grandi, confrontati con sempre crescenti problemi di traffico.



## Landammann und Regierungsrat des Kantons Uri

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

### **Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr; Vernehmlassung**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 10. Juni 2022 haben Sie den Regierungsrat im Rahmen eines Vernehmlassungsverfahrens eingeladen, zum Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr Stellung zu nehmen. Wir äussern uns dazu wie folgt:

#### **Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage**

##### **Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage**

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

*Ja. Aus dem Prüfbericht geht hervor, dass das Agglomerationsprogramm 4. Generation aufgrund der Programmbeurteilung ein genügendes Kosten-Nutzen-Verhältnis erzielt und mit 35 Prozent mitfinanziert werden soll. Für den Kanton Uri und die Agglomerationsgemeinden ist die Mitfinanzierung von Verkehrsinfrastrukturmassnahmen durch den Bund von grosser Bedeutung. Die Mitfinanzierung wird deshalb sehr begrüsst. Ohne eine solche wäre die Realisierung von Infrastrukturmassnahmen zugunsten einer besseren Abstimmung von Siedlung und Verkehr innerhalb der Agglomeration Unteres Reusstal nur schwer realisierbar.*

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

Nein.

#### **Programm Agglomerationsverkehr der 4. Generation**

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

*In den Städten und Agglomerationen besteht ein Bedarf nach Optimierung und gezieltem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, der alleine durch die Kantone, Städte und Gemeinden nur schwer finanzierbar wäre. Die Agglomerationsprogramme und das damit verbundene Instrument zur Mitfinanzierung von Verkehrsinfrastrukturmassnahmen entsprechen somit einem grossen Bedürfnis von Kantonen, Städten und Gemeinden.*

*Die Ausführungen in Kapitel 1.2 zeigen, dass die Agglomerationen in den nächsten Jahren weiterhin vor bedeutenden Herausforderungen stehen und deshalb eine grosse Anzahl von vordringlich zu realisierenden Massnahmen eingereicht haben. Dies trifft insbesondere auch auf kleine und mittlere Agglomerationen wie die Agglomeration Unteres Reusstal zu. Da der von den Trägerschaften angemeldete Bedarf die maximal verfügbaren Bundesmittel übersteigt, werden nur Massnahmen mitfinanziert, die ein sehr gutes Nutzen-Kosten-Verhältnis aufweisen. Dies widerspricht aber dem Vorgehen und den Kriterien für die Massnahmenbeurteilung in der Abbildung 5, Kapitel 3.3.1, der Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr (RPAV). Gemäss dieser sollen auch Massnahmen mit einem guten Kosten-Nutzen-Verhältnis mitfinanziert werden. Da in kleinen und mittleren Agglomerationen mit den geltenden Beurteilungskriterien (DTV, Betroffenheit) nur schwer ein sehr gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis erreicht werden kann, führt dies zu einer systematischen Benachteiligung kleiner und mittlerer Agglomerationen. Dies ist auch eindrücklich in der Abbildung 4 des erläuternden Berichts ersichtlich. In der Konsequenz führt dies dazu, dass wichtige Massnahmen aufgrund fehlender Finanzen von Kantonen und Gemeinden verspätet oder gar nicht realisiert werden können, was nicht im Sinne einer geeigneten Abstimmung von Siedlung und Verkehr in kleineren und mittleren Agglomerationen ist.*

#### **Antrag**

*Die Massnahmenbeurteilung hat nach den Vorgaben der RPAV zu erfolgen und darf nicht auf Grund fehlender Finanzen angepasst werden.*

*Die Agglomerationsprogramme sollen gemäss den Ausführungen in der Botschaft neben der Abstimmung von Siedlung und Verkehr vermehrt auch weitere Strategien des Bundes (z. B. Klimastrategie, Bodenstrategie, Strategie Biodiversität, Strategie Baukultur) berücksichtigen bzw. umsetzen. Dies ist grundsätzlich zu begrüssen, bedingt aber immer auch konzeptionelle Arbeiten im Rahmen des Agglomerationsprogramms.*

#### **Antrag**

*Die Grundlagen bzw. Anforderungen des Bundes zur Berücksichtigung weiterer Strategien des Bundes im Rahmen der Agglomerationsprogramme müssen frühzeitig, mindestens vier Jahre vor Eingabetermin der nächsten Generation, bekannt sein und klar formuliert werden. Ansonsten soll*

die Umsetzung der Strategien erst bei der Prüfung einer späteren Generation berücksichtigt werden.

4. Sind Sie mit dem Vorgehen und den Ergebnissen der Prüfung der Agglomerationsprogramme des Programms Agglomerationsverkehr der 4. Generation einverstanden (Kapitel 2 des erläuternden Berichts)? Falls nein, wo sehen Sie Anpassungsbedarf?

*Der Bundesbeschluss basiert auf der Beurteilung des Bundes, die im Entwurf der Prüfberichte dargelegt wird und der Agglomeration Unteres Reusstal am 7. Juli 2022 zugestellt wurde. Die fachtechnische Beurteilung der Prüfergebnisse (Fachgespräche) und die Vernehmlassung zum Bundesbeschluss wurden weitgehend parallel geführt. Dieses Vorgehen ist aus unserer Sicht nicht zweckmässig, da die Vernehmlassungsvorlage und der dazugehörige Bericht aus Sicht einer Agglomeration nur zusammen mit dem Prüfbericht angemessen beurteilt werden kann.*

**Antrag**

*Es soll im Rahmen kommender Agglomerationsprogramme genügend Zeit für die Bereinigung der Prüfergebnisse aus fachlicher Sicht zusammen mit den Trägerschaften bestehen, bevor die Vernehmlassung gestartet wird.*

*Abbildung 4 des erläuternden Berichts zeigt, dass es für kleine Agglomerationen schwierig ist, eine genügende Programmwirkung zu erreichen. Es scheint sogar unmöglich, eine gute Programmwirkung zu erreichen. Aus der Prüfung des Agglomerationsprogramms Unteres Reusstal 4. Generation (AP URT 4G) ist ebenfalls ersichtlich, dass kleine Agglomerationen in der Bewertung systematisch benachteiligt werden. Dies zeigt sich am Beispiel der Umgestaltung der Dorfstrasse Seedorf (Massnahme 1201.4.013) und der Militärstrasse Schattdorf, die in den C-Horizont zurückgestuft wurden. Entsprechend dem Erläuterungsbericht zum AP URT 4G (S. 11) ist die Beitragsberechtigung nicht gegeben, wenn die Verkehrsbelastung unter 10'000 Fahrzeugen pro Tag (DTV) liegt und/oder die Betroffenheit klein ist. Solche Massnahmen werden als nicht programmrelevant betrachtet und in den C-Horizont verschoben. Daraus ergibt sich, dass Agglomerationen mit kleinerem DTV und rein quantitativ wenig Betroffenen trotz vorhandenem, agglomerationsspezifischem Problemdruck, keine Mitfinanzierung ihrer Massnahmen erhalten.*

**Antrag**

*Die Prüfkriterien sind für kommende Agglomerationsprogramme hinsichtlich der spezifischen Herausforderungen kleiner und mittlerer Agglomerationen zu überprüfen und anzupassen.*

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

*Nein.*

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

*Nein.*

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

*Die Zuständigkeit der Bundesversammlung für den vorliegenden Kreditbeschluss ergibt sich gemäss erläuterndem Bericht aus Artikel 167 der Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft (BV; SR 101). Nach Artikel 7 Buchstabe b des Bundesgesetzes vom 30. September 2016 über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAFG; SR 725.13) beantragt der Bundesrat in der Regel alle vier Jahre einen Verpflichtungskredit für Beiträge des Bundes an Massnahmen zur Verbesserung des Agglomerationsverkehrs. Mit dem vorliegenden Beschluss werden die Mittel ab 2024 beantragt. Ausserdem ist die Bewilligung des vorliegenden Beschlusses der Ausgabenbremse unterstellt. Diese Aspekte und geltenden Rahmenbedingungen nimmt der Kanton Uri so ohne weitere Bemerkungen zur Kenntnis*

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

#### **Gesamtbeurteilung**

*Der Kanton Uri hat im Rahmen der 4. Generation der Agglomerationsprogramme zum zweiten Mal ein Agglomerationsprogramm für das Untere Reusstal erarbeitet. Die Trägerschaft hat sich bewusst dafür entschieden, das AP URT 4G stark an die Ziele und Teilstrategien des AP URT 3G auszurichten, dieses konsequent fortzuführen, zu vertiefen, zu konkretisieren und zu schärfen. Zudem wurden Schwächen aus der 3. Generation (z. B. Fussverkehr, Entwicklungsschwerpunkte [ESP]) angegangen. Gemäss RPAV müssen im Sinne einer rollenden Planung nicht alle Bausteine des Agglomerationsprogramms in jeder Generation neu erarbeitet werden. Werden einzelne Bausteine nicht oder nur marginal überarbeitet, ist dies kurz zu erläutern und zu begründen. Im Hauptbericht zum AP URT 4G erfolgte dies jeweils am Anfang jedes Baustein-Kapitels. Dem AP URT 4G liegt somit dieselbe Gesamtverkehrsstrategie zugrunde, wie bereits dem AP URT 3G. Sie wurde damals als kohärente Gesamtverkehrsstrategie im Prüfbericht durch den Bund gewürdigt. Es ist deshalb nicht nachvollziehbar, dass der Bund im Prüfbericht zum AP URT 4G festhält, dass keine kohärente Gesamtverkehrsstrategie ersichtlich sein soll. Zudem wird bemängelt, dass kaum aufgezeigt wird, was bis zur Inbetriebnahme der West-Ost-Verbindung (WOV) gemacht werden sollte und könnte. Baubeginn für die WOV ist Anfang Oktober dieses Jahrs und die Eröffnung der Trasse ist für den Herbst 2024 geplant. Mit dem Abschluss des Knoten Schächen im Herbst 2025 wird das neue Verkehrsregime vollständig in Betrieb genommen werden. Nach Abschluss der Trasse erfolgt zudem der Start für die Umsetzung der flankierenden Massnahmen zur WOV. Die Umsetzung des AP URT 4G kann somit nahtlos an die Umsetzung der WOV anknüpfen und damit das Gesamtverkehrssystem weiter verbessern.*

*Die notwendigen flankierenden Massnahmen zur WOV werden gemäss Prüfbericht nicht präzisiert und auf einen späteren Zeitraum (im B-Horizont) verschoben. Dies trifft nur auf die Massnahme 1201.4.012 Altdorf innerorts: Umgestaltung Ortsdurchfahrt zu, die bereits im AP URT 3G im B-Horizont vorgesehen war. Die Umsetzung der Massnahme kann erst nach Inbetriebnahme der WOV erfolgen. Aufgrund der Verzögerung der Realisierung der WOV verzögert sich auch die Umsetzung dieser Massnahme (siehe auch Massnahmendokumentation). Die flankierenden Massnahmen im A-Horizont des AP URT 3G erfahren ebenfalls eine kleine zeitliche Verzögerung*

auf Grund der Abhängigkeit zur Inbetriebnahme der WOV (siehe auch Umsetzungstabellen).

#### **Antrag**

Der folgende Satz in der Gesamtwürdigung des Prüfberichts ist zu streichen:

«Das AP behandelt alle Verkehrsträger, eine kohärente Gesamtverkehrsstrategie ist jedoch nicht ersichtlich.»

Zudem ist die Gesamtwürdigung nochmals mit Blick auf die im Unteren Reusstal bestehende kohärente Gesamtverkehrsstrategie und die obigen Ausführungen zu überprüfen und anzupassen.

Im Prüfbericht wird bemängelt, dass teilweise die Bestimmungen für die verschiedenen Entwicklungsräume betreffend Raumnutzungsdichten, Qualitätsanforderungen und verkehrliche Erschliessung noch sehr allgemein bzw. wenig konkret formuliert sind. Gegenüber dem AP URT 3G erfolgte jedoch ein Konkretisierungsschritt, in dem Anforderungen an die Entwicklung aus Sicht Abstimmung Siedlung und Verkehr aufgenommen wurden. Eine weitere Konkretisierung obliegt aus Sicht der Trägerschaft den Gemeinden, um den nötigen Planungsspielraum zu gewähren. Die Wirkung und Kontrollmöglichkeit wird im Rahmen des Agglomerationsprogramms als ausgereizt betrachtet.

#### **Antrag**

Der folgende Satz in der Gesamtwürdigung des Prüfberichts ist zu streichen:

«Teilweise sind die Bestimmungen für die verschiedenen Entwicklungsräume betreffend Raumnutzungsdichten, Qualitätsanforderungen und verkehrliche Erschliessung noch sehr allgemein bzw. wenig konkret formuliert.»

#### **Massnahmenbeurteilung**

Zum Zeitpunkt der Einreichung des Agglomerationsprogramms müssen alle Verkehrsinfrastrukturmassnahmen, die für die A- oder B-Liste in Betracht kommen, gemäss RPAV mindestens den Planungsstand 1 aufweisen. Die Massnahmen müssen sich demnach aus dem identifizierten Handlungsbedarf ergeben. Aus dem Massnahmenbeschrieb muss klar hervorgehen, was der Inhalt des Projekts ist, wo es liegt, wie der aktuelle Planungsstand ist und welche weiteren Schritte erforderlich sind. Die verkehrlichen Auswirkungen müssen dargestellt sein und die finanziellen Auswirkungen der Massnahme müssen aufgrund von Erfahrungswerten grob abgeschätzt sein. Der Entwurf des Prüfberichts hat gezeigt, dass viele Massnahmen durch den Bund auf Grund eines ungenügenden Planungsstands umpriorisiert werden, obwohl der Planungsstand 1 in den Massnahmenblättern in genügender Tiefe aufgezeigt wurde.

#### **Antrag**

Die Prüfung der Massnahmen soll konsequent nach dem Schema in Abbildung 5 der RPAV und den nachfolgenden Erläuterungen erfolgen und der Planungsstand soll bei der Prüfung nicht strenger beurteilt werden, als in der RPAV vorgegeben.

#### **1201.4.009 Schattdorf: Erschliessung ESP und Aufwertung Knoten Rossgiesen**

Im AP URT 4G wurde die Massnahme «Schattdorf: Erschliessung ESP und Aufwertung Knoten Rossgiesen» von A in B umpriorisiert. Begründet wird diese Umpriorisierung mit dem ungenügenden Planungsstand und dem nicht genügend guten Kosten-Nutzen Verhältnis. Insbesondere

*sei das multimodale Erschliessungskonzept für den ESP Schattdorf unklar, die Angaben zu den flankierenden Massnahmen (FlaMa) würden fehlen und die Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr (FVV) seien nicht ersichtlich.*

*Der geplante Knoten Rossgiessen soll zukünftig den Verkehr von der WOV, die bereits Teil des AP URT 3G (GV3.1 bis GV3.4) war, vom Halbanschluss Altdorf und von Erstfeld direkt in den ESP Schattdorf lenken und dadurch das Siedlungsgebiet von Schattdorf entlasten. Er stellt den Knotenpunkt des Gesamtprojekts im ESP Schattdorf dar, das den ESP an die Kantonsstrasse anbindet und damit auch die Erschliessung des ESP mit dem öffentlichen Verkehr (Bus) und dem FVV sicherstellt. Die flankierenden Massnahmen (Massnahmenkategorie B) dazu sind in der Gesamtschau Verkehr vom 26. Mai 2021 (fristgerecht nachgeliefert) ersichtlich. Sie ergänzen die FlaMa zur WOV. Dazu gehört insbesondere auch die Aufwertung der Militärstrasse in Schattdorf (1201.4.007 bzw. GV4.2), die durch den Bund von A in C umpriorisiert wurde. Ebenfalls zu den FlaMa gehören die Verkehrsberuhigungsmassnahmen Schattdorf (1201.4.006 bzw. GV4.1.2). Diese beinhalten unter anderem Temporeduktionen, Massnahmen zur Verkehrsberuhigung oder separat geführte Velospuren. Mit der Massnahme «Ried, Schattdorf: Rückwärtige Erschliessung und Aufwertung Fuss- und Veloverkehr» (1201.4.008 bzw. GV4.3) soll zudem die Anbindung des ESP Schattdorf an die bestehende kantonale Veloroute zwischen Schattdorf und Erstfeld verbessert werden. Der Knoten Rossgiessen ermöglicht eine sicherere Querung der Rynächtstrasse für den Velo- und Fussverkehr, insbesondere auch zukünftig, wenn mit der Fertigstellung der WOV, dem Halbanschluss Altdorf und den verkehrsberuhigenden Massnahmen in Schattdorf deutlich mehr Verkehr über die Rynächtstrasse abgewickelt wird. Darüber hinaus ist das Gebiet bereits heute gut für den Fussverkehr erschlossen (vgl. Massnahme 1201.4.024 bzw. S4.5.6). Die interne Erschliessung für den Fussverkehr wird im Rahmen der einzelnen Entwicklungsvorhaben sichergestellt. Im Zusammenhang mit der Eröffnung des Kantonsbahnhofs und der Anpassung des Busbetriebs in der Agglomeration entlang der Rynächtstrasse ist im Bereich des Knotens Rossgiessen eine zusätzliche Bushaltestelle vorgesehen, die die bestehenden Bushaltestellen Rossgiessen und Chastelen ergänzt. Somit wird auch die Erschliessung des Teilgebiets Ried mit dem ÖV verbessert.*

*Zusammenfassend halten wir fest, dass das multimodale Erschliessungskonzept im ESP Schattdorf vorhanden ist und mit verschiedenen Massnahmen des Agglomerationsprogramms Unteres Reusstal umgesetzt wird. Die Massnahme ist nötig für die Wirksamkeit des Gesamtverkehrssystems und verbessert die Erschliessung mit dem ÖV und dem FVV. Damit verbessert sich aus unserer Sicht auch das Kosten-Nutzen-Verhältnis dieser Massnahme. Der Planungsstand entspricht den Anforderungen der RPAV. Aus dem Massnahmenbeschrieb (und mit dem Übersichtplan in Massnahme GV4.3) geht zudem klar hervor, was der Inhalt des Projekts ist, wo es liegt, wie der aktuelle Planungsstand ist und welche weiteren Schritte (Abschluss Planungsstudie, Vorprojekt usw.) erforderlich sind.*

#### **Antrag**

*Die Massnahme 1201.4.009 Schattdorf: Erschliessung ESP und Aufwertung Knoten Rossgiessen soll im A-Horizont belassen werden.*

**1201.4.008 Ried, Schattdorf: Rückwärtige Erschliessung und Aufwertung Fuss- und Veloverkehr**

Gemäss Angaben im Prüfbericht ist die gesamtverkehrliche Wirkung unklar, der Nutzen kann erst mit der 4. Etappe und den dazugehörigen Einzonungen ausgeschöpft werden, die Verbesserungen für den FVV sind nicht ersichtlich, die Parkierung ist nicht thematisiert sowie die Aufwertung/Wiederherstellung des Vernetzungskorridors ist nicht ersichtlich.

Die gesamtverkehrliche Wirkung ergibt sich dadurch, dass sämtliche Anschlussknoten der heute direkt über die Rynächtstrasse (Kantonsstrasse) erschlossenen Gewerbebetriebe mit dieser Massnahme wegfallen und dadurch der Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit auf der Rynächtstrasse verbessert werden. Dies ist Voraussetzung für die Funktion der Rynächtstrasse als südlicher Hauptzubringer zur WOV und zum Halbanschluss Altdorf Süd. Eine massgebliche Verbesserung auf der Rynächtstrasse und damit für den Gesamtverkehr erfolgt bereits nach Inbetriebnahme des Knotens Rossgiessen und der neuen rückwärtigen Erschliessung. Damit erfolgen nur noch die Einfahrten direkt über die Rynächtstrasse, dagegen werden die Ausfahrten rückwärtig abgewickelt. Entlang der Rynächt- und Riedstrasse wird neu ein Trottoir erstellt, das das Gebiet Ried und das Gebiet westlich der Bahnlinie mit dem bestehenden Fusswegnetz entlang der Stillen Reuss und dem Teilgebiet Rossgiessen verbindet. Der Veloverkehr wird im Mischverkehr über die neue Erschliessungsstrasse zum Knoten Rossgiessen und darüber hinaus zur bestehenden Veloroute entlang der Stillen Reuss geführt. Eine Verbesserung für den Fuss- und Veloverkehr gibt es insbesondere bei der Querung der Rynächtstrasse mit dem Knoten Rossgiessen. Die Parkierung wird schematisch im Entwurf des Endzustands aufgezeigt. Die RPAV geben zudem keine Anforderungen bezüglich Parkierungskonzepten vor. Die Gemeinde hat jedoch spezielle Vorschriften für dieses Gebiet zugunsten einer flächensparenden Parkierung bereits in ihrer Bau- und Zonenordnung (BZO) umgesetzt. Im Gebiet Ried ist im Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal kein Vernetzungskorridor vorgesehen, der aufgewertet werden könnte. Gemäss Teilstrategie Landschaft sollen jedoch die Siedlung und die Landschaft miteinander verwoben werden. Dies erfolgt im Rahmen der einzelnen Bauprojekte. Zudem besteht bereits ein Vernetzungskorridor entlang der Stillen Reuss und dem Walenbrunnen.

Zusammenfassend halten wir fest, dass die gesamtverkehrliche Wirkung durch die Verbesserung des Verkehrsflusses auf der Rynächtstrasse, die bessere Anbindung des Gebiets Ried an die bestehenden Langsamverkehrsverbindungen und die geplante Bushaltestelle beim Knoten Rossgiessen gegeben ist und nicht erst mit der 4. Etappe ausgeschöpft wird. Die Parkierung wurde thematisiert und wurde auch bei der bereits laufenden Nutzungsplananpassung der Gemeinde inklusive Bau- und Zonenordnung berücksichtigt. Ein Parkierungskonzept ist zudem in der RPAV nicht gegeben.

**Antrag**

Die Massnahme 1201.4.008 Ried, Schattdorf: Rückwärtige Erschliessung und Aufwertung Fuss- und Veloverkehr soll im A-Horizont belassen werden.

**1201.4.010 Zweite Erschliessungsetappe Werkmatt Uri, Altdorf**

Der Bund erachtet die zweite Erschliessungsetappe der Werkmatt Uri in Altdorf als nicht programmrelevant. Die Massnahme sei für das Gesamtverkehrssystem nicht relevant.

Die Werkmatt ist das südliche Teilgebiet des ESP Urner Talboden und Bestandteil der Siedlungsmassnahme 1201.4.024 Detailplanung und Umsetzung Entwicklungsschwerpunkte mit der Priorität A. Es ist deshalb nicht klar, weshalb die Programmrelevanz für die Erschliessung des ESP nicht gegeben sein soll. Die zweite Erschliessungsetappe der Werkmatt umfasst die Fertigstellung der Eyschachenstrasse. Dadurch wird eine abgestimmte, arealinterne Verkehrsführung sowie Begegnungszone mit Fussgängerpriorität im östlichen Arealteil ermöglicht, die ebenfalls Teil dieser Massnahme ist. Die geplante Begegnungszone wertet die Situation für den Fuss- und Veloverkehr deutlich auf und schliesst das Areal via Reussacherstrasse an den Kantonsbahnhof Altdorf an. Weiter ermöglicht die geplante Bushaltestelle an der Eyschachenstrasse auch einen direkten Anschluss der Werkmatt Uri an den öffentlichen Verkehr.

#### **Antrag**

Die Massnahme 1201.4.010 zweite Erschliessungsetappe Werkmatt Uri, Altdorf, soll durch den Bund bezüglich Mitfinanzierbarkeit nochmals geprüft und wie vorgeschlagen in den A-Horizont aufgenommen werden.

#### **Weitere Bemerkungen**

9. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?

Der Bund leistet über das Agglomerationsprogramm Beiträge an Verkehrsinfrastrukturen, die zu einem effizienteren und nachhaltigeren Gesamtverkehrssystem in beitragsberechtigten Städten und Agglomerationen führen und zu einer nachhaltigen Raumentwicklung in der Schweiz beitragen. Mit Hilfe von Agglomerationsprogrammen wird insgesamt eine nachhaltige Mobilität gefördert. Das Agglomerationsprogramm hat sich als Instrument zur Mitfinanzierung von Infrastrukturen bewährt und soll unbedingt weitergeführt werden.

Sehr geehrte Frau Bundesrätin, sehr geehrte Damen und Herren, wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und grüssen Sie freundlich.

Altdorf, 9. September 2022



Im Namen des Regierungsrats

Der Landammann

  
Urs Janett

Der Kanzleidirektor

  
Roman Balli

Madame la Conseillère fédérale  
Simonetta Sommaruga  
Cheffe du Département fédéral de  
l'environnement des transports, de  
l'énergie et de la communication

Envoi par courrier électronique

info@are.admin.ch

Réf. : 22\_COU\_3722

Lausanne, le 31 août 2022

### **Arrêté fédéral sur les crédits d'engagement alloués à partir de 2024 pour les contributions aux mesures prises dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération**

---

Madame la Conseillère fédérale,

Le Conseil d'Etat a pris connaissance avec intérêt du projet d'arrêté fédéral sur les crédits d'engagement alloués à partir de 2024 pour les contributions aux mesures dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération. Par la présente et suite à une consultation au niveau cantonal, il vous transmet sa prise de position.

Le Conseil d'Etat renvoie au questionnaire ad hoc concernant les demandes particulières en espérant que ces requêtes seront accueillies favorablement. Concernant les observations et demandes générales relatives au programme du trafic d'agglomération, il attire votre attention sur les points suivants :

- dans le processus mis en place pour la 4<sup>e</sup> génération de projets d'agglomération, le Conseil d'Etat relève la simultanéité entre la consultation de l'arrêté fédéral et la discussion de l'évaluation technique des projets entre les agglomérations et les services fédéraux sur la base du rapport d'examen provisoire. Il en résulte que la consultation de l'arrêté fédéral est réalisée sans avoir connaissance de l'évaluation définitive des projets d'agglomération ;
- le Conseil d'Etat souligne l'importance déterminante du financement fédéral des projets d'agglomération et soutient la demande du Conseil fédéral de recourir à la variante de cofinancement maximal que lui autorise la LUMin (12% des recettes du FORTA) ;
- il salue le soutien financier de la Confédération aux projets d'agglomération vaudois, et prend acte du mécanisme de l'évaluation du taux de cofinancement qui tient compte de la mise en œuvre insuffisante des projets de deuxième génération.

Les projets d'agglomération d'AggloY et de Grand Genève n'appellent pas de commentaire.

S'agissant de Chablais Agglo, le Conseil d'Etat salue la prise en compte des communes de Bex et Ollon, ce qui apporte davantage de cohérence au projet de territoire développé par l'agglomération. En revanche, il demande que la mesure PM2 (interface à la halte CFF de Bex) soit réintégrée dans la liste A, conformément à l'avis du comité de pilotage de Chablais Agglo.

Nous vous prions de croire, Madame la Conseillère fédérale, à l'assurance de notre parfaite considération.

AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

LA PRESIDENTE



Christelle Luisier Brodard

LE CHANCELIER



Aurélien Buffat

**Annexe**

- Questionnaire relatif au projet de l'arrêté fédéral mis en consultation

## Annexe

### Questionnaire concernant le projet mis en consultation

« Arrêté fédéral sur les crédits d'engagement alloués à partir de 2024 pour les contributions aux mesures prises dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération »

### Généralités relatives au projet mis en consultation

**1. Approuvez-vous les grandes lignes du projet (en particulier le montant de la contribution à verser par la Confédération) ?**

Les grandes lignes du projet d'arrêté fédéral mis en consultation nous paraissent adéquates.

Le Conseil d'Etat souligne l'importance déterminante du financement fédéral des projets d'agglomération et soutient la demande du Conseil Fédéral de recourir à la variante de cofinancement maximal que lui autorise la LUMin (12% des recettes du FORTA).

**2. Des aspects ont-ils, d'après vous, été insuffisamment pris en considération ? Si oui, lesquels ?**

Le Canton de Vaud estime que le rapport explicatif accompagnant le projet de l'arrêté mis en consultation aborde l'ensemble des aspects devant être pris en considération.

### Quatrième génération du programme en faveur du trafic d'agglomération

**3. Avez-vous des remarques à formuler au sujet du contexte présenté dans le projet (chapitre 1 du rapport explicatif) ?**

Le contexte reflète bien les enjeux du futur des agglomérations et de la part grandissante qu'elles occupent en termes de densité de population mais également de moteur de l'économie et de qualité de vie.

**4. Approuvez-vous la procédure d'examen des projets d'agglomération de la quatrième génération du programme en faveur du trafic d'agglomération ainsi que les résultats de cet examen (chapitre 2 du rapport explicatif) ?**

***Dans la négative, quels sont d'après vous les ajustements nécessaires ?***

La procédure d'examen est bien expliquée et claire. Nous relevons en particulier les différentes explications portant sur les résultats comparés entre agglomérations.

S'agissant du taux de financement fédéral résultant de l'examen, le Canton de Vaud prend acte du mécanisme de l'application d'une réduction forfaitaire de 5% pour insuffisance de mise en œuvre des projets de 2<sup>e</sup> génération.

Le Canton de Vaud regrette par ailleurs que le processus d'examen de la 4<sup>e</sup> génération de projets d'agglomération (évaluation technique des projets par les offices fédéraux et entretiens techniques avec les agglomérations) soit conduit simultanément à la consultation de l'arrêté fédéral. Il en résulte que la consultation sur l'arrêté fédéral est réalisée sans avoir connaissance des résultats définitifs des évaluations.

**5. Avez-vous des remarques à formuler au sujet des commentaires relatifs aux dispositions de l'arrêté fédéral (chapitre 3 du rapport explicatif) ?**

Pas de remarque.

**6. Avez-vous des remarques à formuler au sujet des conséquences présentées dans le projet (chapitre 4 du rapport explicatif) ?**

Pas de remarque.

**7. Avez-vous des remarques à formuler au sujet des aspects juridiques présentés dans le projet (chapitre 5 du rapport explicatif) ?**

Pas de remarque.

**8. Avez-vous des remarques à formuler au sujet des divers projets d'agglomération ou des mesures qu'ils contiennent ?**

AggloY et Grand Genève : pas de remarque.

Chablais Agglo : s'appuyant sur les éléments figurant dans le rapport d'examen provisoire, le Canton de Vaud conteste l'exclusion de la mesure MD4 (passerelle au-dessus du Rhône, secteur Charbonnière) du cofinancement fédéral ainsi que le report des mesures PM2 (interface à la halte CFF de Bex) et TP1 (reconstruction de la passerelle entre Massongex et Bex pour les TP et MD). Il sollicite une réévaluation de l'examen de ces mesures par la Confédération.

**Autres remarques**

**9. Souhaitez-vous formuler d'autres remarques à propos du projet mis en consultation ?**

Le Canton de Vaud souhaite que le Groupement local de coopération transfrontalière du Grand Genève (GLCT), en tant que co-signataire de l'accord sur les prestations, soit formellement consulté dans le cadre des différentes consultations en lien avec le programme pour le trafic d'agglomération.

Lausanne, le 31 août 2022



Conseil d'Etat  
Staatsrat

CANTON DU VALAIS  
KANTON WALLIS



2022.03607

**P.P.** CH-1951 Sion

Poste CH SA

Département fédéral de l'environnement,  
des transports, de l'énergie et de la  
communication

Madame la Conseillère fédérale  
Simonetta Sommaruga  
Palais fédéral Nord  
3003 Berne

v/Références Ulrich Seewer et Isabel Scherrer  
Date

**31 AOUT 2022**

**Arrêté fédéral sur les crédits d'engagement alloués à partir de 2024 pour les contributions  
aux mesures prises dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération  
Procédures de consultation**

Madame la Conseillère fédérale,  
Mesdames, Messieurs,

Par courrier du 10 juin 2022, votre département a invité notre Gouvernement à prendre position sur l'objet cité sous rubrique jusqu'au 9 septembre 2022. Le Service cantonal du développement territorial a consulté les instances cantonales et les agglomérations.

La présente prise de position se concentre sur les points jugés prioritaires par le canton du Valais et soutient la prise de position de la Conférence suisse des directeurs cantonaux des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement (DTAP).

**Généralités relatives au projet mis en consultation**

1. Approuvez-vous les grandes lignes du projet (en particulier le montant de la contribution à verser par la Confédération) ?

Oui, nous sommes d'accord avec les grandes lignes du projet et saluons en particulier le fait que le Conseil fédéral mise sur la participation maximale de la Confédération pour le financement des mesures du Programme en faveur du trafic d'agglomération de 4<sup>e</sup> génération. En conséquence, nous soutenons les crédits d'engagement demandés pour un montant total de 1,3 milliard de francs. Toutefois, en fonction des résultats de l'examen technique avec les organes responsables, ce montant pourrait évoluer, voir question 7.

2. Des aspects ont-ils, d'après vous, été insuffisamment pris en considération ? Si oui, lesquels ?

Voir les réponses aux questions 3 et 4

**Quatrième génération du programme en faveur du trafic d'agglomération**

3. Avez-vous des remarques à formuler au sujet du contexte présenté dans le projet (chapitre 1 du rapport explicatif) ?

Afin d'assurer un développement coordonné et durable de l'urbanisation et des transports, il est primordial que les mesures incluses dans les projets d'agglomération, dépendant directement de projets de routes nationales ou de chemins de fer, soient coordonnées avec la planification des PRODES. Le canton du Valais soutient la prise de position de la DTAP qui



plaide pour une meilleure coordination des projets d'agglomération avec la planification nationale.

4. Approuvez-vous la procédure d'examen des projets d'agglomération de la 4<sup>e</sup> génération du programme en faveur du trafic d'agglomération ainsi que les résultats de cet examen (chapitre 2 du rapport explicatif) ?

*Coordination de l'examen technique et du processus de décision politique*

Nous approuvons la procédure d'examen ainsi que les résultats de cet examen, toutefois nous regrettons que les résultats de l'examen technique n'ont été mis à la disposition des organes responsables que trois semaines à peine après le début de la consultation en cours. En conséquence, les résultats de l'examen technique avec la participation des organes responsables ne peuvent pas être intégrés dans la présente prise de position.

Nous soutenons la prise de position de la DTAP selon laquelle il convient de prévoir des délais réalistes pour répondre aux questions techniques et préparer les entretiens d'examen technique. L'examen technique devrait précéder la procédure de consultation.

*Evaluation de l'utilité global des projets d'agglomérations*

Nous soutenons la prise de position de la DPTA selon laquelle l'évaluation ne tient pas assez compte des conditions/possibilités cantonales et que l'évaluation n'est parfois pas assez détaillée, notamment la déduction de 5% de pourcentage du taux de contribution en cas de mise en œuvre insuffisante.

En outre, nous regrettons que les progrès entrepris d'une génération de PA à l'autre n'apparaissent pas dans les résultats de l'examen de l'efficacité du projet. Cet aspect aurait un effet positif sur l'engagement et la motivation des différents acteurs impliqués. Le constat fait est que de manière générale les petites agglomérations, dont font partie les agglomérations Brig-Visp-Naters et Coude du Rhône, ont obtenu entre 4 et 5 points. Ce petit score se justifie notamment par la population touchée plus restreinte de ces agglomérations qui, par conséquent, réduit l'efficacité des mesures, mais aussi par le fait que certaines mesures sont jugées comme insuffisamment abouties, comme le développement de plateformes multimodales ou encore le développement du réseau de transports publics.

Il paraît important que l'évaluation tienne compte des conditions de départ et des progrès apportaient par la nouvelle génération de projet. Une mesure peut ainsi sembler faible en comparaison avec d'autres agglomérations, mais constituer un progrès important localement. De plus, il s'agit de tenir compte de la pertinence de certaines mesures par rapport à la taille des agglomérations. Des plateformes multimodales développées font moins de sens dans les petites agglomérations que dans les grandes.

5. Avez-vous des remarques à formuler au sujet des commentaires relatifs aux dispositions de l'arrêté fédéral (chapitre 3 du rapport explicatif) ?

Non.

6. Avez-vous des remarques à formuler au sujet des conséquences présentées dans le projet (chapitre 4 du rapport explicatif) ?

Non.

7. Avez-vous des remarques à formuler au sujet des aspects juridiques présentés dans le projet (chapitre 5 du rapport explicatif) ?

Non.

8. Avez-vous des remarques à formuler au sujet des divers projets d'agglomération ou des mesures qu'ils contiennent ?

L'Office en charge de l'évaluation des mesures proposées par les projets d'agglomération a jugé, à tort du point de vue des agglomérations, que certaines mesures pouvaient être remises à plus tard. Nous attendons donc de la Confédération que les arguments exposés, lors des entretiens techniques, soient pris en compte et que les mesures dont il est question soient remises en priorité A.

Pour le détail des mesures et des arguments, nous renvoyons aux prises de position des agglomérations et aux formulaires prévus par l'ARE pour préparer les entretiens techniques.

#### Autres remarques

9. Souhaitez-vous formuler d'autres remarques à propos du projet mis en consultation ?

Non.

En vous remerciant de prendre en compte ce qui précède et en restant à disposition pour tout complément d'information concernant ce dossier, nous vous prions d'agréer, Madame la Conseillère fédérale, Mesdames, Messieurs, notre considération distinguée.

Au nom du Conseil d'État

Le président



Roberto Schmidt



Le chancelier



Philipp Spörri

Copie à 1 extr. SDT  
1 extr. SDM  
1 extr. SETI

Par mail à : [info@are.admin.ch](mailto:info@are.admin.ch)



Regierungsrat, Postfach, 6301 Zug

**A-Post**

Bundesamt für Raumentwicklung ARE  
3003 Bern

Zug, 30. August 2022 rv

**Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr  
Stellungnahme des Kantons Zug**

Sehr geehrte Damen und Herren

Am 10. Juni 2022 hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK die Kantonsregierungen in der obgenannten Angelegenheit zur Vernehmlassung eingeladen. Gleichzeitig hat es einen Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage unterbreitet mit der Bitte, die Stellungnahme gemäss diesem Fragekatalog zu strukturieren. Gerne äussern wir uns nachfolgend dazu.

**A. Vorbemerkungen**

Aus der Vernehmlassungsvorlage haben wir entnommen, dass die Massnahmen des Agglomerationsprogramms Zug der vierten Generation vom Bund mit einem Beitragssatz von 35 Prozent bzw. einer maximalen Kostenbeteiligung in der Höhe von 39,9 Millionen Franken mitfinanziert werden sollen. Das Amt für Raum und Verkehr hat die Vorlage geprüft und konnte diese am 11. August 2022 mit den zuständigen Bundesämtern besprechen und fachliche Anträge einbringen. Das federführende Bundesamt für Raumentwicklung ARE hat bestätigt, diese zu prüfen. Wir bekräftigen mit der vorliegenden Stellungnahme noch einmal die bereits vorgebrachten wichtigsten Anträge.

Wir bedanken uns für den strukturierten Ablauf des Verfahrens für die vierte Generation des Programms Agglomerationsverkehr (PAV), der mit der Verordnung und den neuen Richtlinien einher ging. Eine Herausforderung stellte deren Einführung gleichzeitig mit der Erarbeitung des neuen Programms dar. Die seit der dritten Generation eingeführten Pauschalbeiträge für Massnahmen bis zu fünf Millionen Franken vereinfachen die Programmearbeitung und -abrechnung. Eine weitere Vereinfachung wird eintreten, sobald mit der Weiterentwicklung des pauschalen Ansatzes ab der sechsten Generation die Massnahmentypen (Unterkategorien), die Leistungseinheiten sowie im Besonderen die gemittelten und gerundeten Beiträge pro Leistungseinheit entfallen. Unsere Empfehlung ist, diese Erleichterung wenn möglich bereits für die fünfte Generation einzuführen.

Wir anerkennen die Bemühungen, eine schweizweit vergleichbare und gleichwertige Beurteilung der Wirkungen und Kosten für alle Agglomerationen unter Berücksichtigung der spezifischen Herausforderungen und Grösse der jeweiligen Regionen zu gewährleisten.

## **B. Fragenkatalog zur Vernehmlassung**

### Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

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

Im Allgemeinen sind wir mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden und begrüssen insbesondere, dass der Bundesrat bei der Finanzierung der Massnahmen der 4. Generation des PAV auf die maximale Bundesbeteiligung setzt. Die Agglomerationen sind auf diese Beiträge angewiesen, um ihre Verkehrsmassnahmen zeitnah umsetzen zu können. Wir stellen aber in unserer Antwort zur Frage 8 Anträge, die zur Erhöhung der Höchstbeiträge des Agglomerationsprogramms Zug führen.

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

Nein, die Vorlage ist für unsere Bedürfnisse umfassend und berücksichtigt die wichtigsten Aspekte im Zusammenhang mit den Agglomerationsprogrammen.

### Programm Agglomerationsverkehr der vierten Generation

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

Nein, keine Bemerkungen.

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. Das Prüfverfahren erfolgt gemäss der Verordnung und den Richtlinien über das Programm Agglomerationsverkehr. Wir empfehlen, die Abbildungen 4 «Wirkungspunkte der Agglomerationsprogramme» und 5 «Beiträge des Bundes pro Agglomerationsprogramm für die Massnahmen der A-Liste» mit den absoluten Werten der Wirkungspunkte bzw. der Bundesbeiträge zu ergänzen. Betreffend die konkreten Ergebnisse für unser Agglomerationsprogramm Zug verweisen wir auf die Antwort zur Frage 8.

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

Nein.

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

Nein.

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

Nein.

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

Wir stellen folgende Anträge:

**Antrag 1:**

Die Massnahme M46.03 «Quartierverbindung Guthirt Bahnhof Zug» sei – wie vom Kanton Zug eingereicht – im Zeithorizont Priorität A zu belassen. Falls der Bund das Gesamtprojekt mit Kosten von 19,41 Millionen Franken (Stand Index Oktober 2020) im A-Horizont der 4. Generation mitfinanziert, sind wir damit einverstanden, vom Projektteil der 2. Generation Abstand zu nehmen.

**Antrag 2:**

Die Massnahme M44.03-2 «Kreisel Blegi-/Birkenstrasse» sei – wie vom Kanton Zug eingereicht – im Zeithorizont Priorität A zu belassen.

Weitere Bemerkungen

9. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?

Keine weiteren Bemerkungen.

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und bitten um Berücksichtigung unserer Anträge.

Bei Fragen stehen Ihnen Kantonsplaner René Hutter (T +41 41 728 54 81, rene.hutter@zg.ch) und Stefan Kempf, Projektleiter beim Amt für Raum und Verkehr (T +41 41 728 55 42, stefan.kempf@zg.ch), gerne zur Verfügung.

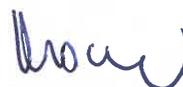
Seite 4/4

Zug, 30. August 2022

Freundliche Grüsse  
Regierungsrat des Kantons Zug



Martin Pfister  
Landammann



Tobias Moser  
Landschreiber

Versand per E-Mail an:

- [info@are.admin.ch](mailto:info@are.admin.ch)
- Zuger Mitglieder der Bundesversammlung
- Volkswirtschaftsdirektion ([info.vds@zg.ch](mailto:info.vds@zg.ch))
- Baudirektion ([info.bds@zg.ch](mailto:info.bds@zg.ch))
- Amt für Raum und Verkehr ([info.arv@zg.ch](mailto:info.arv@zg.ch))



Eidgenössisches Departement für Umwelt,  
Verkehr, Energie und Kommunikation  
Bundesamt für Raumentwicklung  
Sektion Verkehrspolitik  
3003 Bern

31. August 2022 (RRB Nr. 1150/2022)

**Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite  
ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen  
des Programms Agglomerationsverkehr (Vernehmlassung)**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Die Kantonsregierungen wurden mit Schreiben vom 10. Juni 2022 zur Vernehmlassung zum Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr eingeladen. Als Trägerschaft der Agglomerationsprogramme Stadt Zürich – Glattal, Limmattal und Zürcher Oberland der 4. Generation danken wir Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Die Stellungnahmen betreffend Frage 8 sind, soweit sie das Agglomerationsprogramm Limmattal betreffen, mit dem Kanton Aargau als Mitträger des Agglomerationsprogramms abgestimmt und lauten gleich.

Die Beiträge des Bundes, die über die Agglomerationsprogramme geleistet werden, sind für die Lösung der Verkehrsprobleme in den Agglomerationen von zentraler Bedeutung. Um die Massnahmen in Abstimmung mit der Siedlungsplanung zu entwickeln, hat der Kanton Zürich für die Erarbeitung der Agglomerationsprogramme seit der Eingabe der Programme der 3. Generation einen grossen Aufwand betrieben, insbesondere zur Erreichung der geforderten Baureife der Grossprojekte. Wir stellen positiv fest, dass der Bundesrat in seinem erläuternden Bericht zu den Agglomerationsprogrammen der 4. Generation die Bedeutung der drei Zürcher Programme wiederum anerkennt. Mit diesen Programmen kann das Verkehrssystem in unseren Städten und Agglomerationen bestmöglich weiterentwickelt werden. Die vorgesehenen Beitragssätze der einzelnen Programme sind nachvollziehbar. Wir anerkennen, dass etwas mehr als die Hälfte der eingereichten Investitionskosten für Massnahmen auf die vier grossen Agglomerationen Basel, Bern, Genf und Zürich entfallen. Wie der Bund in seinem erläuternden Bericht selbst festhält, widerspiegelt dies die Probleme der Verkehrssysteme in diesen Regionen wie auch die Komplexität der zur Behebung nötigen Massnahmen. Wird jedoch das Verhältnis der Investitionskosten zur Bevölkerungs- und Beschäftigtenzahl berücksichtigt, zeigt sich, dass die kleineren Agglomerationen zum Teil signifikant höhere Bundesbeiträge erhalten. Wir erwarten deshalb, dass sich bei zukünftigen Generationen die Verteilung der Bundesbeiträge noch verstärkter an den Problemstellungen und der Anzahl der aus der Massnahme nutzenziehenden Personen orientiert.

Nicht einverstanden sind wir mit verschiedenen Rückpriorisierungen von Schlüsselmassnahmen. So ist insbesondere die Rückstufung der Glattalbahnen-Verlängerung auf Stadtgebiet Kloten und der mit dieser baulich zusammenhängenden Velohauptverbindung auf Priorität B für uns in keiner Weise nachvollziehbar. Das Projekt hat den vom Bund geforderten Planungsstand erreicht, und der Kanton Zürich sieht sich auch in der Lage, seinen Anteil an diesem Projekt im geplanten Zeithorizont zu leisten. Zudem anerkennt der Bund den sehr hohen Nutzen des Vorhabens. Eine Rückpriorisierung hätte einschneidende Konsequenzen nicht nur für das Vorhaben selbst, sondern auch für den dringend herzustellen Hochwasserschutz von Kloten und dem Flughafen Zürich. In diesem Zusammenhang bestehen unsererseits grundsätzliche Vorbehalte gegenüber der Methodik der Bewertung der Grossprojekte und der Praxis der Mitfinanzierung der Programme durch den Bund.

In unserer Stellungnahme folgen wir der Gliederung des zur Verfügung gestellten Fragenkatalogs. Die nachfolgend unter Ziff. 8 aufgeführten Anträge wurden bereits anlässlich der Fachgespräche mit dem Bund vom 2. August 2022 zu den Prüfberichten vorgestellt und schriftlich eingebracht.

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

Mit den Grundzügen der Vorlage sind wir einverstanden.

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

Es wurden alle Aspekte angemessen berücksichtigt.

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

In Kapitel 1.3.2 wird die Abstimmung der Bundesplanungen (STEP-Ausbauschritte, Sachpläne Verkehr) untereinander und mit den Agglomerationsprogrammen beschrieben. Der Abstimmungsprozess auf Bundesseite, insbesondere zwischen dem Sachplan Verkehr, Teil Programm, und den STEP-Planungen hat sich in den letzten Jahren spürbar intensiviert. Bei der Abstimmung zwischen den Bundesplanungen und den Agglomerationsprogrammen orten wir im Hinblick auf die 5. Generation jedoch Verbesserungspotenzial. Während bereits beschlossene STEP-Ausbauschritte naturgemäss für die Agglomerationsprogramme eine Rahmenbedingung darstellen, müssen sich die in Arbeit befindenden STEP-Planungen des Bundes vermehrt auch an den Zukunftsbildern und Strategien der beschlossenen und dem Bund eingereichten Agglomerationsprogramme orientieren und auf diese Grundlagen ausdrücklich Bezug nehmen. Dasselbe gilt für bedeutende Massnahmen der Agglomerationsprogramme aus den Bereichen Siedlung und Verkehr, soweit diese in den Leistungsvereinbarungen zwischen Bund und Trägerschaft enthalten sind und Einfluss auf die Bundesplanungen haben oder haben könnten.

**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?**

*Prüfprozess und politischer Prozess*

Wie schon im Rahmen der früheren Programmgenerationen bemängelt, erachten wir die Gleichzeitigkeit der fachtechnischen Prüfung der Programme und des politischen Ent-

scheidungsprozesses betreffend die Verpflichtungskredite als problematisch. Die Ergebnisse der fachtechnischen Prüfung durch das ARE (federführend) werden den Trägerschaften erst zur Verfügung gestellt, wenn die Vorlage zum Bundesbeschluss in die Vernehmlassung gegeben wurde. Dies widerspricht einer langjährigen Forderung der Kantone, dass zuerst die fachliche Prüfung unter Einbezug der Trägerschaften abzuschliessen ist, bevor der Entwurf des Bundesbeschlusses in die Vernehmlassung geht. Mit dem heute unbefriedigenden Ablauf ist es für die Trägerschaften nicht möglich, Ergebnisse und Sachverhalte aus der Prüfung des ARE in die Vernehmlassung zum Bundesbeschluss einfließen zu lassen.

*Antrag:* Ab der 5. Generation soll der Bund ein ausreichendes, dem politischen Prozess zeitlich vorgelagertes Zeitfenster für eine fachliche Stellungnahme der Trägerschaften zu den Prüfergebnissen vorsehen.

#### *Stellenwert grosser Agglomerationen*

Der grösste Handlungsbedarf betreffend den Agglomerationsverkehr besteht in den grossen Agglomerationen. Als grosse Agglomerationen sind die Agglomerationen Zürich-Glattal, Basel, Bern, Grand Genève, Lausanne–Morges klassifiziert (Kapitel 2.3.2.3 des erläuternden Berichts). Etwas mehr als die Hälfte der eingereichten Investitionskosten ist für Massnahmen in diesen Agglomerationen vorgesehen. Wird jedoch das Verhältnis der Investitionskosten zur Bevölkerungs- und Beschäftigtenzahl berücksichtigt, zeigt sich, dass die kleineren Agglomerationen zum Teil signifikant höhere Bundesbeiträge erhalten (Abbildung 3 im erwähnten Kapitel und Abbildung A3-1 im Anhang). In den grossen Agglomerationen mit ihren hohen Einwohner- und Arbeitsplatzdichten sind die zu lösenden Verkehrsprobleme am stärksten ausgeprägt. Trotzdem werden gerade dort pro Kopf signifikant weniger Bundesbeiträge als bei mittleren und kleineren Agglomerationen eingesetzt. Berücksichtigt man neben der Wohnbevölkerung auch die in der Regel hohen Anteile an Zupendelnden sowie die vielfach wegen der hohen Siedlungsdichten und der Vielzahl an bestehenden Infrastrukturen aufwendigeren Bautechnik, akzentuiert sich das Missverhältnis weiter. Die Effizienz der eingesetzten Bundesmittel ist damit aus unserer Sicht mangelhaft und muss verbessert werden.

*Antrag:* Im Rahmen der 5. und nachfolgender Generationen von Agglomerationsprogrammen sind die Bundesbeiträge verstärkt entsprechend den Problemlagen und der Anzahl der aus der Massnahme nutzenziehenden Personen zu verteilen.

#### *Zusammenhang Beitragszusicherung und Fondsentnahmen*

Zur Ausrichtung der Bundesbeiträge für die Massnahmen der Agglomerationsprogramme der 4. Generation werden zwei Verpflichtungskredite von insgesamt 1296,17 Mrd. Franken beantragt. Die Mittel werden dem NAF entnommen. Gemäss Art. 17f MinVG orientieren sich die im Bundesvoranschlag eingestellten Beiträge an Massnahmen der Agglomerationsprogramme an den entsprechenden Verpflichtungskrediten und betragen in der Regel zwischen 9% und 12% der im NAF geplanten Ausgaben. In Abschnitt 4.1.1 des erläuternden Berichts zum Bundesbeschluss sind die erwarteten Entnahmen aus dem NAF für den Agglomerationsverkehr bis 2030 zusammengestellt (Tabelle 3). Durch die Einführung der Umsetzungsfristen für die ersten drei Generationen der Agglomerationsprogramme wird mit einem erhöhten Mittelbedarf in den kommenden Jahren gerechnet. Ab 2027 wird von einem abnehmenden Mittelbedarf ausgegangen.

*Antrag:* Der Bund soll aufgrund seiner Erfahrungen aus der Umsetzung der bisherigen Generationen seine Ausgaben so budgetieren, dass die verfügbaren Mittel auch tatsächlich ausgeschöpft werden können. Die Prognose der tatsächlichen Ausgaben (Fondsentsnahmen) soll aufgrund der Erfahrungen der Vergangenheit realistischer erfolgen. Damit entsteht ein grösserer Spielraum bei der Beitragszusicherung im Rahmen der Prüfung der Agglomerationsprogramme. Solange die Mittel mutmasslich nicht ausgeschöpft werden, soll auf eine Rückpriorisierung grosser Massnahmen nur aus Budgetgründen verzichtet werden. Dies betrifft insbesondere die gemäss Prüfbericht zum Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal zurückgestuften Massnahmen GV1a: Kloten – Verlängerung Stadtbahn (Flughafen – Kloten Industrie) sowie GV1b: Kloten/Bassersdorf – Velohauptverbindung Kloten–Bassersdorf (vgl. Antwort zu Frage 8). Beide Massnahmen würden erst ab 2027 Mittel aus dem NAF beanspruchen.

#### *Beurteilung von schwer finanzierbaren Massnahmen*

In den teuren Massnahmenkategorien «Kernentlastungs- und Umfahrungsstrassen» und «Tram/Stadtbahnen» erlaubt die Massnahmenbeurteilung allein gestützt auf die Kosten und den Nutzen (basierend auf den vier Wirkungskriterien) keine genügend klare Prioritätszuordnung. Daher werden Zusatzkriterien angewendet und ein Quervergleich über alle eingereichten Massnahmen angestellt. Die Quervergleiche tragen wesentlich zur Gesamtkonsistenz der Beurteilung der Agglomerationsprogramme bei. Ihre Ergebnisse werden dazu verwendet, die Priorisierung der Massnahmen zu überprüfen und sehr gute und als sinnvoll beurteilte Massnahmen mitfinanzieren zu können, auch wenn sie sehr hohe Kosten verursachen. Der im Rahmen der 4. Generation für die Massnahmenkategorie Tram/Stadtbahnen durchgeführte Quervergleich ist im erläuternden Bericht zur Prüfung beschrieben (Kapitel 3.2.2 bis 3.2.4 sowie Anhang 3). In Kapitel 3.2.4 werden drei Schritte der Überprüfung der Massnahmenpriorisierung genannt. Schritt 2 anerkennt, dass Massnahmen mit sehr hohem Nutzen, die aufgrund besonderer Umstände, z. B. der städtebaulichen oder topografischen Situation, sehr teuer sind, kein gutes oder sehr gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis erreichen. Da es jedoch unter anderem Ziel des Programms Agglomerationsverkehr sei, schwer finanzierbare Vorhaben zu unterstützen, sollen solche Massnahmen nicht a priori von einer Mitfinanzierung durch den Bund ausgeschlossen werden. Deshalb können als vom Bund sinnvoll beurteilte Massnahmen trotz nur ungenügendem oder genügendem Kosten-Nutzen-Verhältnis aufpriorisiert werden, wenn sie einen hohen bis sehr hohen absoluten Nutzen aufweisen (8–12 Punkte).

*Antrag:* Die Aufpriorisierung ist insbesondere für die gemäss Prüfbericht zum Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal zurückgestuften Massnahmen GV1a: Kloten – Verlängerung Stadtbahn (Flughafen – Kloten Industrie) sowie GV1b: Kloten/Bassersdorf – Velohauptverbindung Kloten–Bassersdorf, vorzunehmen (vgl. Antwort zu Frage 8). Die Verlängerung der Stadtbahn weist gemäss erläuterndem Bericht zum Bundesbeschluss mit 11 von 12 Punkten einen sehr hohen Nutzen auf.

#### *Anerkennung der Vorleistungen der Trägerschaften*

Der Bund hatte bereits in früheren Agglomerationsprogrammen für grosse Tramprojekte abgeschlossene Vorprojekte verlangt, um sie zur Finanzierung im entsprechenden Agglomerationsprogramm vorschlagen zu können. Die aktuellen Richtlinien des Bundes verlangen allgemeine Vorprojekte für Massnahmen mit Investitionskosten von über 50 Mio. Franken für deren A-Priorisierung (vgl. Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr vom 13. Februar 2020). Diese Vorgabe erhöht die Planungssicherheit für die spätere Finanzie-

rung im entsprechenden Umsetzungshorizont. Dank umfangreicher Vorleistungen hat der Kanton Zürich in den vergangenen vier Jahren seit der Eingabe des Agglomerationsprogramms der 3. Generation sicherstellen können, dass der verlangte Planungsstand insbesondere bei der Verlängerung der Glattalbahn erreicht wurde (vgl. Antwort zu Frage 8). Solche Anstrengungen sollten ebenfalls in die Beurteilung einfließen.

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

Wir haben keine Bemerkungen.

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

Wir haben keine Bemerkungen.

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

Wir haben keine Bemerkungen.

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

Grundlage der folgenden Bemerkungen und Anträge bilden neben den Unterlagen zum Bundesbeschluss auch die uns am 14. Juni 2022 übermittelten Entwürfe der Prüfberichte und die zugehörigen Erläuterungsberichte.

*Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal, Massnahmen GV1a: Kloten – Verlängerung Stadtbahn (Flughafen – Kloten Industrie), GV1b: Kloten/Bassersdorf – Velohauptverbindung Kloten–Bassersdorf, Teil Kloten, ÖV10: Kloten – Umfeld Glattalbahn-haltestelle Stadthaus*

Nicht nachvollziehbar ist die Rückstufung der Verlängerung der Stadtbahn (Flughafen – Kloten Industrie) zu einer Massnahme der Priorität B mit der Begründung, dass das Kosten-Nutzen-Verhältnis nicht gut genug sei bzw. zu wenig klar aufgezeigt werde, wie sich die hohen Kosten für die Nachfrage rechtfertigen liessen und dass der Zusatznutzen einer Tramlösung gegenüber einem ausgebauten (Elektro-)Busangebot nicht klar genug dargestellt sei.

Der Kanton Zürich und die Stadt Kloten wollen im Gebiet Steinacker 50 ha Gewerbegebiet zu Mischgebiet transformieren und Wohnraum für bis zu 7000 Personen schaffen. Das Gebiet soll in erster Linie mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV) sowie Fuss- und Veloverkehr erschlossen werden, weil sich insbesondere die kurzen Distanzen von rund 3 km zur Verkehrsdrehscheibe und zum grossen Arbeitsplatzzentrum am Flughafen besonders für diese Verkehrsträger eignen.

Diese Entwicklung ist auch mit der Planung des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) zur Glattalautobahn abgestimmt. Im Rahmen einer 2011 und 2012 unter Federführung des ASTRA und unter Einbezug des Kantons, der Planungsregion und der betroffenen Städte und Gemeinden durchgeführten Zweckmässigkeitsbeurteilung wurde auf einen früher geplanten und im kantonalen Richtplan festgesetzten Anschluss der Glattalautobahn im Raum Kloten-Bassersdorf (Gebiet Steinacker) verzichtet und eine direktere, weiter südliche Linienführung gewählt. Der Verzicht auf diesen Anschluss wurde vor allem damit begründet, dass das Gebiet transformiert und damit eine ÖV- (Verlängerung Glattalbahn)

und Langsamverkehrs-, nicht aber eine MIV-affine Nutzung priorisiert werden soll. Im kantonalen Richtplan wurde diese Änderung mit Beschluss des Kantonsrates vom 27. März 2017 festgesetzt und vom Bundesrat am 15. Juni 2018 genehmigt.

Projektierung und Bau der Verlängerung der Glattalbahn sowie der Velohauptverbindung sind eng auf die Agglomerationsprogramme abgestimmt: Das Vorhaben wurde bereits im Ende 2016 eingereichten Agglomerationsprogramm der 3. Generation als später mitzufinanzierendes Projekt angemeldet. Der Bund hatte das Vorhaben im Prüfbericht vom 14. September 2018 entgegen dem Antrag des Kantons Zürich in Priorität C\* eingestuft, d. h., er hat den Handlungsbedarf grundsätzlich anerkannt, das Kosten-Nutzen-Verhältnis der Massnahme aufgrund der noch zu wenig konkreten Planungen zur Siedlungsentwicklung (Arbeitsplatzgebiet) als noch nicht genügend erachtet. Seither unternahmen der Kanton Zürich und die Verkehrsbetriebe Glattal AG (VBG) grosse Anstrengungen, das Vorprojekt rechtzeitig fertigzustellen, sodass die Verlängerung der Glattalbahn entsprechend den Bundesvorgaben im Umsetzungshorizont der Agglomerationsprogramme der 4. Generation als baureif beurteilt und daher als A-Massnahme aufgenommen werden kann. Durch die Mitfinanzierung des Bundes soll gewährleistet sein, dass das Vorhaben entsprechend dem aktuellen Projektierungsprogramm ab 2026 realisiert werden kann. Daneben wurden bzw. werden die übrigen relevanten Rahmenbedingungen sichergestellt. Der Regierungsrat hat bisher rund 32 Mio. Franken Projektierungsmittel bewilligt mit dem Ziel des raschen Baubeginns 2026 (RRB Nr. 1251/2020). Die Arbeiten für das Bau- und Auflageprojekt verlaufen intensiv und sind terminlich auf Kurs. Die Kosten des Vorhabens werden laufend optimiert. Die Stadt Kloten sorgt für die zeitgerechte Umzonung des Steinackergebiets. Damit wird aufgezeigt, dass die wichtige Voraussetzung des Zusammenspiels von Siedlung und Verkehr rechtzeitig und koordiniert abgeschlossen werden kann. Die Umzonung des Steinackerquartiers von einer Gewerbezone in eine Mischzone (Arbeiten und Wohnen) soll rechtzeitig für den kantonalen Kreditbewilligungsprozess abgeschlossen sein. Es besteht hoher Konsens zwischen allen Beteiligten (Kanton: Wasserbau, Strassenbau, ÖV; Flughafen Zürich AG; Stadt Kloten; Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer). Der Bundesrat hat zudem am 6. April 2022 die Infrastrukturkonzession Nr. 5144 (Glattalbahn) der VBG um den Abschnitt Zürich Flughafen, Fracht – Steinacker (Grubenstrasse), Stadt Kloten, ausgedehnt.

Die beiden Vorhaben weisen einen sehr hohen Nutzen auf. Das Gebiet gilt als eines der bedeutendsten Entwicklungsgebiete im Kanton Zürich. Auch liegt es abseits des Fluglärmkorridors und bildet damit eines der wenigen Entwicklungspotenziale für die Stadt Kloten. Die Gebietsentwicklung ist nur möglich, wenn die Erschliessung (insbesondere die Anbindung an die Verkehrsdrehscheibe Flughafen) durch ein neues, effizientes und zuverlässiges ÖV-Angebot und als Ergänzung dazu durch eine Veloschnellroute abseits der heute bestehenden Hauptachse sichergestellt wird. Ein derartiges neues Angebot ist nötig, weil das heutige Strassennetz rund um den Flughafen in den Verkehrsstosszeiten überlastet ist. Aus diesem Grund wurden die Verkehrs-Infrastrukturprojekte und die Siedlungsentwicklung in einem iterativen Prozess optimal aufeinander abgestimmt. So soll eine sehr geringe Parkplatzzahl im Gebiet für Wohnnutzung eingeführt werden (zurzeit sind zwei Parkplätze pro zehn Wohnungen vorgesehen), um einen hohen Anteil von ÖV und Velo am Modal Split zu erreichen. Der Bund anerkennt in Anhang 3 des erläuternden Berichts zum Bundesbeschluss den sehr hohen Nutzen des Vorhabens mit 11 von 12 möglichen Punkten.

Die Erschliessungslösung des Gebiets mit einem erweiterten Busangebot auf dem bestehenden Strassensystem ist nicht zielführend, da die Busse am Knoten «Zum Wilden Mann» grosse Verzögerungen erfahren würden. Der Knoten ist der Taktgeber für den Strassenverkehr im gesamten Raum Kloten-Bassersdorf und dessen Leistungsfähigkeit ist in den Spitzenzeiten bereits heute überschritten. Ein Ausbau des Knotens «Zum Wilden Mann» beispielsweise mit einer Unterführung (o. Ä.) würde eine städtebaulich unverträgliche Situation schaffen (Notwendigkeit von Gebäudeabbrüchen, Einpassung der Portalbauwerke in das Siedlungsgebiet usw.). Zudem würde ein Ausbau lediglich zu einer Problemverlagerung führen, da auch weitere Knoten auf der Achse Kloten-Bassersdorf bereits heute stark ausgelastet sind. Auch das schrittweise umgesetzte regionale Verkehrssteuerungskonzept im Raum Kloten führt zwar zu einer Verbesserung des Strassenverkehrs, löst jedoch das Problem am Knoten «Zum Wilden Mann» nicht und führt somit auch nicht zu einer nachhaltigen Steigerung der Attraktivität des strassengebundenen ÖV. Schliesslich ist auch eine Buspriorisierung am Knoten nicht zielführend, da der Knoten in allen Richtungen befahren wird. 9 von 16 Buslinien vom und zum Flughafen fahren bereits über den Knoten. Das Busangebot auf dem bestehenden Strassennetz wäre weder leistungsfähig noch zuverlässig und somit nicht attraktiv. Die Qualität des ÖV-Angebots würde demnach künftig deutlich abnehmen, was den verkehrs-, klima- und umweltpolitischen Zielsetzungen des Kantons zuwiderläuft.

Eine Erhöhung der Kapazitäten im Verkehrssystem ist unter den gegebenen Umständen in Kloten folglich nur über einen neuen, separaten Korridor möglich. Das heisst, es muss in jedem Fall neue Infrastruktur (einschliesslich Querung A51) gebaut werden, unabhängig vom Systemscheid Stadtbahn oder Bus. Nur dieser neue Korridor ermöglicht eine attraktive und zuverlässige Erschliessung des Gebiets Steinacker mit dem ÖV. Mit einer Reisezeit von nur sieben Minuten aus dem Entwicklungsgebiet Steinacker zum Flughafenkopf kann die gewünschte Siedlungs- und Verkehrsgebiet Steinacker optimal unterstützt werden. Auch ermöglicht dieser Korridor die sichere und schnelle Mobilität für Velofahrende und Fussgängerinnen und Fussgänger. Das wiederum deckt sich mit der kantonalen Strategie, Velohauptverbindungen möglichst abseits der Hauptverkehrsachsen zu führen. Ein schienengebundener, eigentrassierter ÖV weist gegenüber einer Buslösung klare Vorteile auf, insbesondere wegen der damit verbundenen Zuverlässigkeit und hohen Reisesegeschwindigkeit. Dabei muss vorab offengelassen werden, ob die Umsetzung eines separaten Buskorridors auf der vorgesehenen Route überhaupt mehrheits-, bewilligungs- und umsetzungsfähig wäre. Die Verlängerung der bestehenden Glattalbahn resultiert in tieferen Betriebskosten dank der Verlegung der bestehenden Wendeschleife und die dadurch mögliche Einsparungen im Fahrzeugeinsatz der Linie 10. Die zusätzlichen jährlichen Betriebskosten einer verlängerten Stadtbahn betragen etwa 1,4 Mio. Franken, jene eines verdichteten Bustaktes hingegen 2,5 Mio. Franken. Zudem besteht kein Systembruch am Flughafen und es besteht Aufwärtskompatibilität mit der später geplanten Verlängerung nach Bassersdorf. Ein Busvorlaufbetrieb würde einerseits zu den erwähnten Mehrkosten führen und andererseits auch die Transformation des Gebiets Steinacker weniger stark unterstützen.

Es ist korrekt, dass die Investitionskosten des neuen Korridors höher liegen als bei Tram- oder Stadtbahnvorhaben vergleichbarer Länge. Dies lässt sich aber u. a. durch die bestehende hohe Infrastrukturdichte und die anspruchsvollen Rahmenbedingungen erklären. So muss das über die A51 führende neue Viadukt auch künftige Ausbauplanen berücksichtigen. Dazu gehören insbesondere der geplante 6-Spur-Ausbau (gemäss Sachplan

Infrastruktur Nationalstrasse) und die Ausbauvorhaben des Flughafens (gemäss Sachplan Infrastruktur Luftfahrt). Daneben führt auch die vorgegebene Streckenführung entlang des Altbachs zur Erstellung bzw. Erneuerung zahlreicher Infrastrukturbauten (Stützmauern, Brücken). Auch die zuständigen zürcherischen politischen Gremien haben die absehbaren Kosten der Verlängerung bei der Festlegung des Trassees im kantonalen Richtplan intensiv diskutiert. Letztlich gaben aber in der Interessenabwägung die zahlreichen klaren Vorteile hinsichtlich der Erreichung der siedlungs-, verkehrs- und umweltpolitischen Ziele einen deutlichen Ausschlag zu dieser Lösung. Ins Gewicht fielen dabei u. a. die Kriterien Sicherheit, Zuverlässigkeit, Qualität des ÖV-Angebots, Führung abseits Hauptachsen und die leistungsfähige Erschliessung der Entwicklungsgebiete. Daneben ergeben sich aber auch Vorteile für andere Verkehrsvorhaben: So wäre beispielsweise ein Viadukt über die A51 für den Velo- und Fussverkehr alleine zu teuer. Ebenso profitiert das ASTRA bei einem künftigen Ausbau der A51 von einer mittelstützenfreien Querung der Autobahn.

Eine wichtige Rahmenbedingung, die grosse Auswirkungen auf sämtliche Planungen und Umsetzungen in diesem Perimeter hat, ist sodann der Hochwasserschutz. Auch wenn diese Massnahmen nicht über die Agglomerationsprogramme finanziert werden, müssen sie aufgrund der engen räumlichen Verflechtung und der zeitlichen Dringlichkeit zwingend mitberücksichtigt werden. In Kloten besteht sehr grosses Schadenspotenzial aufgrund eines möglichen, vom Altbach ausgehenden Hochwassers. Gefährdet sind neben der Stadt selbst insbesondere die nationalen Verkehrsinfrastrukturen am Flughafen Zürich (Gepäcksortieranlage, SBB-Bahnhof usw.). Das Schadenspotenzial wird auf über 1 Mrd. Franken geschätzt, wobei die zusätzlichen Betriebskosten noch nicht eingerechnet sind. Es müssen mit hoher Dringlichkeit neue Hochwasserschutzmassnahmen ergriffen werden. Alle geplanten Massnahmen (Hochwasserschutz, Glattalbahn-Verlängerung und Velohauptverbindung) lassen sich bedeutend kostengünstiger umsetzen, wenn sie gemeinsam geplant und aufeinander abgestimmt umgesetzt werden. Dabei können Bauzeiten und Emissionen reduziert, Einsparungen erzielt und Ressourcen geschont werden. All diese Synergien würden bei einer zeitlich gestaffelten Umsetzung dahinfallen. Zudem bliebe das Hochwasserrisiko bei einer Verzögerung der Glattalbahn und Velohauptverbindung länger bestehen als in der ursprünglichen Planung. Dieser besondere Umstand aufgrund des Hochwasserschutzes und die daraus entstehenden einmaligen Chancen für das Projekt wurden beim bisherigen Prüfergebnis nicht gebührend mitberücksichtigt.

Zusammenfassend ist zu betonen, dass die Verlängerung der Stadtbahn vom Flughafen nach Kloten Industrie in Kombination mit der neuen Velohauptverbindung und dem Hochwasserschutz ein Vorzeigeprojekt des Agglomerationsprogramms Stadt Zürich – Glattal ist. Es berücksichtigt alle wichtigen Einflussfaktoren aus den unterschiedlichsten Blickwinkeln (Raumplanung, Verkehr, Hochwasserschutz). Es bietet sich eine einmalige Chance, alle relevanten Interessen und Vorhaben sinnvoll sowie zeit- und ressourcenschonend gemeinsam umzusetzen. Die Kosten sind aufgrund dieser engen Abstimmung optimiert. Die Vorhaben haben grossen direkten verkehrlichen und raumplanerischen Nutzen, aber auch darüber hinausgehenden Zusatznutzen, welche die Kosten rechtfertigen. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis ist damit weit positiver einzuschätzen, als dem Entwurf des Prüfberichts des UVEK zu entnehmen ist. Eine Rückstufung in Priorität B würde das Kosten-Nutzen-Verhältnis sodann auch in keiner Weise verbessern. Im Gegenteil: Wie dargelegt, müsste mit zusätzlichen Kosten gerechnet werden, wobei sehr unsicher ist, dass einzelne Projektteile (wie z. B. die Velohauptverbindung) alleine in der heute vorliegenden Ausprä-

gung je umgesetzt würden. Anzumerken ist, dass der Kanton Zürich im Rahmen der Agglomerationsprogramme der 5. Generation keine Stadtbahn- und Tramprojekte vorsieht. Die politische Unterstützung vom Kanton, von der Stadt Kloten und der Flughafenbetreiberin ist sehr gross. Insbesondere hat der Kanton Zürich seit dem letzten Agglomerationsprogramm 32 Mio. Franken bewilligt, damit dieses Projekt innerhalb der Frist die geforderte Baureife erlangt. Der Kanton Zürich und die Stadt Kloten nehmen somit auch ihre Verantwortung in Bezug auf den Bestand und die Entwicklung des Flughafens und dessen Erschliessung wahr. Aber auch der Bund trägt hier eine Mitverantwortung, die er mit dem vorliegenden Projekt wahrnehmen kann. Neben den Mehrkosten würde eine Verzögerung auch mit einem Verlust der Glaubwürdigkeit in Bezug auf den angestossenen Transformationsprozess des Gebiets Steinacker in Kloten einhergehen.

*Antrag:* Die beiden inhaltlich und im Baubewilligungsverfahren eng verknüpften Massnahmen GV1a: Kloten – Verlängerung Stadtbahn (Flughafen – Kloten Industrie), GV1b: Kloten/Bassersdorf – Velohauptverbindung Kloten–Bassersdorf, Teil Kloten, sowie die mit der Glattalbahn zusammenhängende Massnahme ÖV10: Kloten – Umfeld Glattalbahnhaltestelle Stadthaus sind der Priorität A zuzuweisen und vom Bund im Rahmen der 4. Generation der Agglomerationsprogramme mitzufinanzieren.

*Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal, Massnahme ÖV3 Zürich – Zürich – Erschliessung Hochschulgebiet: Erschliessung öffentlicher Verkehr*

Die Massnahme wurde in Priorität B rückgestuft mit dem Hinweis: «Die Kosten sind noch zu wenig klar begründet. Die Kostenschätzungen liegen auf Stufe Vorstudie nur für die neue dreiteilige Haltestelle «Universität» vor; die Kostenaufschlüsselung für weitere Teilmassnahmen fehlt.»

Der mit Einreichung des Agglomerationsprogramms dem Bund abgegebene Vorstudien-Bericht enthält hingegen eine Kostenschätzung für die gesamten Massnahmen (S. 46), einschliesslich Haltestelle Platte, Haltestelle Rämistrasse und sämtlichen Strassenbaus auch zugunsten Fuss- und Veloverkehr, aber ohne die Parkschale. Die Umsetzung der Massnahme muss 2026/2027 starten, damit die zeitgleiche Fertigstellung zur Eröffnung des Neubaus Universitätsspital Mitte 1|2 und des Forums UZH sichergestellt ist (vertragliche Verpflichtung zwischen Kanton, Stadt und Institutionen: «Vertrag über die kooperative Umsetzung der 1. Entwicklungsachse des HGZZ» vom 22. April 2020). Das Vorprojekt (Fertigstellung Anfang August 2022) enthält detailliertere Kostenschätzungen, die bei Bedarf abgegeben werden können.

*Antrag:* Die Massnahme ÖV3 Zürich – Zürich – Erschliessung Hochschulgebiet: Erschliessung öffentlicher Verkehr ist der Priorität A zuzuweisen und vom Bund im Rahmen der 4. Generation der Agglomerationsprogramme mitzufinanzieren.

*Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal, Massnahme FVV15: Bachenbülach/Winkel – Velohauptverbindung Bachenbülach–Kloten (Teilabschnitt)*

Die Massnahme wurde als A-Massnahme anerkannt, beantragt wird hingegen eine Umstufung von Priorität A zu B. Die weiteren Arbeiten seit der Einreichung des Agglomerationsprogramms haben gezeigt, dass die Massnahme noch keinen ausreichenden Planungsstand erreicht hat. Es muss nochmal eine Gesamtbetrachtung über die Velowegführung vorgenommen werden.

*Antrag:* Die Massnahme FVV15: Bachenbülach/Winkel – Velohauptverbindung Bachenbülach–Kloten (Teilabschnitt) ist der Priorität B zuzuweisen.

*Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal, Massnahme FVV-P1w: Bülach – Verbesserung Sicherheit Veloverkehr beim Knoten Hochfelder-/Badenerstrasse*

Die Massnahme wurde als A-Massnahme anerkannt, beantragt wird hingegen eine Umstufung von Priorität A zu B. Der Knoten ist ein Unfallschwerpunkt. Es muss deshalb eine umfangreiche Studie erstellt werden. Ein Baubeginn vor 2028 ist aus heutiger Sicht unrealistisch.

*Antrag:* Die Massnahme FVV-P1w: Bülach – Verbesserung Sicherheit Veloverkehr beim Knoten Hochfelder-/Badenerstrasse ist der Priorität B zuzuweisen.

*Agglomerationsprogramm Limmattal, Massnahme FVV 1c: Schlieren/Dietikon – Veloschnellroute, Abschnitt Schlieren–Dietikon*

Die Planung und Projektierung der Veloschnellroute Limmattal zwischen Schlieren und Dietikon ist komplex und von zahlreichen Randbedingungen abhängig. Nach der Einreichung des Agglomerationsprogramms der 4. Generation haben sich abschnittsweise unterschiedliche Projektfortschritte ergeben:

- Für den Teilabschnitt Limmatbrücke bis Neue Niederholzstrasse liegt ein Beschluss des Kantonsrates für die Bewilligung des Objektkredits vor. Der Teilabschnitt wird im Rahmen von zwei Massnahmen in der 1. bzw. 3. Generation des Agglomerationsprogramms umgesetzt. Die Gesuche für die Finanzierungsvereinbarung sind beim Bund eingereicht und hängig.
- Für den Teilabschnitt Hallerknoten – Neue Niederholzstrasse ist eine Vorstudie (2021) vorhanden. Die Strasse wird mit Lichtsignalanlagen versehen und mit der Veloschnellroute ausgebaut. Die Kostenschätzung beträgt 15 Mio. Franken, wobei ein Baubeginn bis 2027 möglich ist.
- Für den Teilabschnitt Goldschlängistrasse–Überlandstrasse liegt eine Studie (2020) vor. Die Grobkostenschätzung liegt bei 35 Mio. Franken. Ein Baubeginn bis 2027 ist nicht realistisch. Die Planung der Veloschnellroute führt beim Pontonierweg über privates Industriegebiet und dauert länger. Es ist zudem eine alternative Linienführung über die Goldschlängistrasse zu prüfen. Der Bau der neuen Hochbrücke über der bestehenden Eisenbahnbrücke ist technisch anspruchsvoll und erfordert einen längeren Prozess. Deshalb kann der Teilabschnitt erst im Rahmen des Agglomerationsprogramms der 5. Generation als A-Massnahme eingebracht werden.

*Antrag:* Die Massnahme FVV 1c: Schlieren/Dietikon – Veloschnellroute, Abschnitt Schlieren–Dietikon wird auf den Teilabschnitt Hallerknoten – Neue Niederholzstrasse beschränkt und das Investitionsvolumen von 50 Mio. Franken auf 15 Mio. Franken reduziert. Der Teilabschnitt Goldschlängistrasse–Überlandstrasse soll im Rahmen des Agglomerationsprogramms der 5. Generation als A-Massnahme eingereicht werden.

*Agglomerationsprogramm Limmattal, Massnahme FVV3: Dietikon/Urdorf – Veloverbindung Bhf. Glanzenberg – Urdorf Herweg*

Der Umsetzungshorizont bis 2028 wird nach neuesten Erkenntnissen als kritisch beurteilt, da der Planungsprozess in Dietikon länger als angenommen dauert. Die Massnahme soll als A-Massnahme in das Agglomerationsprogramm Limmattal der 5. Generation aufgenommen werden.

*Antrag:* Die Massnahme FVV3: Dietikon/Urdorf – Veloverbindung Bhf. Glanzenberg – Urdorf Herweg ist neu der Priorität B zuzuweisen.

*Agglomerationsprogramm Limmattal, Massnahme FVV6: Weiningen –  
Südliche Fuss-/Veloverbindung Unterengstringen–Weiningen*

Der Teilabschnitt im Bereich der vom ASTRA errichteten Autobahnüberdeckung Weiningen (Abschnitt «Überdeckung») muss entsprechend dem Baufortschritt des ASTRA noch vor Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung über das Agglomerationsprogramm der 4. Generation (voraussichtlich Frühjahr 2023) begonnen werden. Gemäss Aussagen des Bundes am Fachgespräch vom 2. August 2022 kann ein Antrag auf vorzeitigen Baubeginn gestellt werden.

*Agglomerationsprogramm Limmattal, Massnahme GV3: Oberengstringen –  
Zürcherstrasse Aufwertung Zentrum, BGK*

Die Planung der Massnahme ist fortgeschritten, jedoch wird das bestehende Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) aufgrund der im Juli 2022 festgelegten neuen «Standards Strassen» des Tiefbauamtes des Kantons Zürich überarbeitet. Der Handlungsbedarf ist ausgewiesen, da die Siedlungsverträglichkeit des Zentrums nicht gegeben ist. Ein Realisierungsbeginn vor 2032 ist sehr wahrscheinlich, sodass die Massnahmenpriorität B realistisch ist.

*Antrag:* Die Massnahme ist der Priorität B und nicht der Priorität C zuzuweisen.

*Agglomerationsprogramm Zürcher Oberland, Massnahme FVV5: Fuss- und Radwegbrücke Aathal*

Die Rückstufung von Priorität A zu B mit der Begründung, dass das Kosten-Nutzen-Verhältnis nicht gut genug sei, die Kosten zu wenig klar hergeleitet seien und die Abstimmung mit der Veloschnellroute noch nicht abschliessend erfolgt sei, ist nicht nachvollziehbar. Die Planung des Projekts zielt auf einen Realisationszeitpunkt 2025 ab. Die Abstimmung mit der Veloschnellroute wurde vorgenommen, eine Anbindung ist vorgesehen, erfolgt jedoch auf dem bestehenden Strassennetz. Somit bestehen keine direkte Schnittstelle und auch keine Abhängigkeit zwischen den beiden Projekten. Die bestehende Radwegverbindung Wetzikon–Uster ist bereits genügend angebunden, zudem erfordert die baldige Umsetzung des Gestaltungsplans Talwis (neben dem Bahnhof Aathal) einen definitiven Standort des Liftturms, der wiederum ein Bestandteil des Gesamtprojekts der Rad-/Gehwegbrücke ist. Auch aus wirtschaftlichen Gründen überzeugt das Vorhaben die Dorfbevölkerung derart, dass die baldige Realisierung erwünscht wird. Eine separate Kostenaufstellung jeweils für Brücke und Lift ist ebenso vorhanden.

*Antrag:* Die Massnahme FVV5: Fuss- und Radwegbrücke Aathal ist der Priorität A zuzuweisen.

*Agglomerationsprogramm Zürcher Oberland, Massnahme ÖV2b: Bahnhofplatz Süd/  
Bankstrasse*

Die Massnahme ÖV2b: Bahnhofplatz Süd/Bankstrasse ist eine Teilmassnahme des Massnahmenpakets ÖV2: Uster – Bahnhofzentrum. Das Paket wurde im Agglomerationsprogramm mit der Priorität A eingereicht. Die Teilmassnahme ÖV2b wurde im Entwurf des Prüfberichts mit A-Priorität bestätigt. Die anderen beiden Teilmassnahmen wurden hingegen umpriorisiert (ÖV2a: A zu B; ÖV2c: A zu C). Diese Rückstufungen erscheinen aufgrund der noch bestehenden Unsicherheiten gerechtfertigt. Alle Teilmassnahmen des Pakets ÖV2 sind funktional, zeitlich und räumlich eng verknüpft und müssen daher gleichzeitig umgesetzt werden. Eine Staffelung der Umsetzung kommt nicht infrage. Somit soll

nun auch die Massnahme ÖV2b in den B-Horizont verschoben werden. Die Teilmassnahme ÖV2c: Bahnhofplatz Nord/Industriestrasse kann im C-Horizont belassen werden. Die Massnahmenträgerin (Stadt Uster) wird zwischenzeitlich das Projekt weiter vorantreiben, sodass es bis zur Einreichung der 5. Generation die nötige Reife und den Planungsstand hat für eine Massnahme der A-Priorität.

*Antrag:* Die Massnahme ÖV2b: Bahnhofplatz Süd/Bankstrasse ist von der Priorität A neu der Priorität B zuzuweisen.

*Alle Agglomerationsprogramme: Kostenkategorien für die Berechnung des pauschalen Bundesbeitrags bei Massnahmenpaketen Aufwertung und Sicherheit Strassenraum*

Bei den Massnahmen, die im Rahmen dieses Pakettyps umgesetzt werden sollen, besteht eine sehr grosse Spannweite betreffend die Kosten pro Leistungseinheit. Somit resultiert für gewisse Massnahmen ein sehr tiefer Beitragssatz (<10%), wohingegen andere Massnahmen überfinanziert werden (bis 250%). Das stösst bei den Massnahmenträgern auf Unverständnis. Eine interne Umverteilung durch die Trägerschaft sehen wir aufgrund des grossen administrativen Aufwands als unverhältnismässig an. Gemäss Erläuterungsbericht zum Prüfbericht (S. 17) soll mit der Unterteilung der Kostenkategorien in Unterkategorien eben gerade verhindert werden, dass solch starke Kürzungen bzw. zu hohe Bundesbeiträge ausfallen. Das Paket Aufwertung und Sicherheit Strassenraum ist das einzige, wo keine Unterteilung der Kostenkategorie in Unterkategorien vorgenommen wird.

*Antrag:* Für die Berechnung des pauschalen Bundesbeitrags im Paket Aufwertung und Sicherheit Strassenraum ist die Kostenkategorie in Unterkategorien aufzuteilen.

**9. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?**

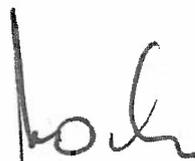
Wir haben keine weiteren Bemerkungen.

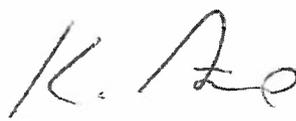
Genehmigen Sie, sehr geehrte Frau Bundesrätin,  
die Versicherung unserer ausgezeichneten Hochachtung.

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:

Die Staatsschreiberin:

  
Ernst Stocker

  
Dr. Kathrin Arioli



02 In der Bundesversammlung  
vertretene politische Parteien

02 partis politiques représentés à  
l'Assemblée fédérale

02 partiti rappresentati nell'Assemblea  
federale

---

Per Mail an: [info@are.admin.ch](mailto:info@are.admin.ch)

Bern, 2. September 2022

## **Vernehmlassung: Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr**

Sehr geehrte Damen und Herren

Sie haben uns eingeladen, zur obengenannten Vernehmlassungsvorlage Stellung zu nehmen. Für diese Gelegenheit zur Meinungsäusserung danken wir Ihnen bestens.

### **Ausgangslage**

Mit dieser Vorlage beantragt der Bundesrat Verpflichtungskredite von rund 1,3 Milliarden Franken für die Mitfinanzierung von insgesamt 32 Agglomerationsprogrammen der vierten Generation mit Fokus auf Projekte, die baureif und politisch breit abgestützt sind und somit rasch realisiert werden können. Schwerpunkte liegen auf dem Ausbau des Fuss- und Veloverkehrs, dem öffentlichen Verkehr sowie auf Verkehrsdrehscheiben.

### **Die Mitte ist einverstanden, dass der Bund alle der 32 eingereichten Projekte für die vierte Generation des Programms Agglomerationsverkehr (PAV) mitunterstützt und befürwortet die dafür vorgesehenen Bundesmittel**

Die Mitte erachtet die Agglomerationsprogramme als wichtiges und wirkungsvolles Instrument zur Bewältigung des stetig zunehmenden Verkehrs in den Städten und Agglomerationen. Durch einen gezielten, massgeschneiderten und koordinierten Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen kann die Funktionalität des Gesamtverkehrssystems und die Siedlungsentwicklung nach innen verbessert sowie die räumliche Ausdehnung der Siedlungsgebiete begrenzt werden.

Die Mitte begrüsst insbesondere, dass ein Drittel der Investitionen in den grossen Agglomerationen für die wichtige Umstellung auf alternative Antriebe im öffentlichen Verkehr eingesetzt wird und die Verkehrssicherheit durch Massnahmen im Fuss- und Veloverkehr verbessert werden soll.

**Nach Ansicht der Mitte dürfen aber gerade die Berg- und Randregionen bei den Agglomerationsprogrammen nicht vernachlässigt werden**, da diese Regionen verhältnismässig eher kleinere Agglomerationen darstellen und über wenig finanzielle Mittel verfügen. Wir erachten es daher als sinnvoll, dass in den kleineren Agglomerationen eine verbesserte Abwicklung des Strassenverkehrs und die Entwicklung von Verkehrsdrehscheiben im Zentrum stehen.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme, für die Berücksichtigung unserer Anliegen und verbleiben mit freundlichen Grüssen.

### **Die Mitte**

Sig. Gerhard Pfister  
Präsident Die Mitte Schweiz

Sig. Gianna Luzio  
Generalsekretärin Die Mitte Schweiz

Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr,  
Energie und Kommunikation

Bern, 12. September 2022  
VL Agglomerationsverkehr /  
MD

Per Mail an: [info@are.admin.ch](mailto:info@are.admin.ch)

**Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr  
Vernehmlassungsantwort der FDP.Die Liberalen**

Sehr geehrte Damen und Herren

Für Ihre Einladung zur Vernehmlassung oben genannter Vorlage danken wir Ihnen. Gerne geben wir Ihnen im Folgenden von unserer Position Kenntnis.

FDP.Die Liberalen unterstützt die Umsetzung von wirkungsvollen Massnahmen zur Verbesserung des Agglomerationsverkehrs. Aufgrund der wirtschaftlichen und strukturellen Wichtigkeit der Agglomerationen (84% der Arbeitsplätze, 78% der Bevölkerung) ist eine bedarfsgerechte Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur von hoher Bedeutung.

Die FDP äussert sich nicht zu den Entscheidungen bezüglich den einzelnen Agglomerationsprogrammen, ist jedoch der Ansicht, dass die finanziellen Mittel zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern einseitig verteilt werden. Weiter fordert die FDP, dass bereits beschlossene Projekte rascher umgesetzt werden.

**Unausgewogene Mittelallokation zwischen den Verkehrsträgern**

Die Kriterien zur Bemessung der Beiträge für die einzelnen Agglomerationsprogramme gemäss Artikel 17d des Bundesgesetzes über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer (Beitrag zur Lösung der grössten Verkehrsprobleme, ein gutes Nutzen-Kosten-Verhältnis, Finanz- und Baureife innerhalb von vier Jahren) sind aus Sicht der FDP grundsätzlich geeignet.

Bei einer gesamtheitlichen Betrachtung der vorgenommenen Programmbeurteilung wird ersichtlich, dass tendenziell öV- und Langsamverkehr-lastige Programme priorisiert werden: Rund ein Drittel soll in den öffentlichen Verkehr investiert werden, ein Drittel kommt dem Langsamverkehr zugute und der motorisierte Individualverkehr erhält ungefähr 10 Prozent der Fördermittel. Dies legitimiert sich durch die vom Bundesrat festgelegte Strategien im «Sachplan Verkehr» und durch die «Klimastrategie 2050». Im erläuternden Bericht sind die Bewertungskriterien nach Artikel 17d dementsprechend um weitere Kriterien (Verringerung der Umweltbelastung/Ressourcenverbrauch, Erhöhung der Verkehrssicherheit, nach innen ausgerichteten Siedlungsentwicklung) ergänzt.

Die FDP ist davon überzeugt, dass das Gleichgewicht zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern (Schiene, Strasse, Langsamverkehr, öffentlicher und individueller Verkehr) ein zentraler Faktor für das ausgezeichnete Verkehrsnetz der Schweiz ist. Diesem Gleichgewicht wird aus unserer Sicht nicht genügend Rechnung getragen. Wir sind der Meinung, dass auch der Verkehrsfluss und die Verlässlichkeit im Individualverkehr durch die Agglomerationsverkehr-Programme erhöht werden sollte. Ebenfalls scheint der Güterverkehr in der Priorisierung eine untergeordnete Rolle einzunehmen. Für die

Sicherstellung einer zuverlässigen Ver- und Entsorgung in den Zentren ist das nicht zielführend. Es sei darauf hingewiesen, dass der Bund im Zielbild «Bahn 2050» die City-Logistik fördern will.

### **Rasche Umsetzung beschlossener Projekte**

Von der 1. Generation der Agglomerationsprogramme (2010) wurden erst 60% der gesprochenen Mittel abgerufen, von der 2. Generation (2014) 25% und von der 3. Generation (2019) nur 10%. Es ist erstaunlich, wie wenige der gutgeheissenen Projekte bisher realisiert worden sind. Dies deutet darauf hin, dass das ARE in Bezug auf die Realisierbarkeit offensichtlich zu gutgläubig war. Es ist nicht zielführend, wenn über Jahre oder Jahrzehnte Mittel des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) blockiert werden. Deshalb fordert die FDP, dass entsprechende Massnahmen getroffen werden, um die Umsetzung von beschlossenen Projekten zu beschleunigen. Insbesondere sollen die beantragten Projekte vertieft auf ihre effektive Baureife und damit Realisierbarkeit untersucht werden.

Freundliche Grüsse

FDP.Die Liberalen  
Der Präsident

Der Generalsekretär



Thierry Burkart  
Ständerat



Jon Fanzun



**GRÜNE Schweiz**

Urs Scheuss  
Waisenhausplatz 21  
3011 Bern

urs.scheuss@gruene.ch  
031 326 66 04

Bundesamt für Raumentwicklung

3003 Bern

per Mail an: [info@are.admin.ch](mailto:info@are.admin.ch)

Bern, 13. September 2022

**Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr; Vernehmlassung**

Sehr geehrte Damen und Herren

Sie haben die GRÜNEN für eine Stellungnahme zu den Verpflichtungskrediten ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr eingeladen. Wir danken für die Gelegenheit, uns zur Vorlage zu äussern.

Die GRÜNEN begrüssen und unterstützen die Vorlage. Die Agglomerationsprogramme sind ein wichtiges Instrument für eine nachhaltige Siedlungs- und Verkehrsentwicklung und können damit einen wichtigen Beitrag zum Schutz des Klimas und der Biodiversität leisten. Aus Sicht der GRÜNEN sollte diese Zielsetzung bei der Beurteilung der unterstützten Vorhaben deutlich stärker gewichtet werden, damit die Agglomerationsprogramme in Einklang mit der Klima- und Biodiversitätspolitik des Bundes gebracht werden.

Angesichts der Klimaerhitzung, von der die Städte und Agglomerationen durch den Hitzestau und den Hitzeinseleffekt besonders betroffen sind, sollen vermehrt Massnahmen zur Abkühlung berücksichtigt und stärker gewichtet werden. Ausreichend Grün- und Wasserflächen sowie Frischluftkorridore, begrünte Dächer und Wände, helle Dachflächen mit hoher Reflexionskraft, Vermeidung der klassischen Betonbauweise, Förderung von kühlen Baumaterialien wie Holz sowie eine Anpassung der Strassenbeläge sind nur einige der Massnahmen, welche die Hitze in der Stadt reduzieren und bei Infrastrukturprojekten umgesetzt werden können.

Entsprechend sollen bei den Wirksamkeitskriterien für die Festlegung der Bundesbeiträge und zur Priorisierung ein stärkeres Gewicht auf die beiden Kriterien «Siedlungsentwicklung nach innen» sowie «Senkung von Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch» gelegt werden. Dabei sollen vor allem eine minimale Versiegelung des Bodens sowie die Modalsplitveränderung zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs erreicht werden.

Zu den gestellten Fragen äussern wir uns auf den folgenden Seiten. Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen und die Anpassung der Vorlage. Für weitere Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Balthasar Glättli  
Präsident

Urs Scheuss  
stv. Generalsekretär

## **Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage**

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

Ja.

Die GRÜNEN sind erfreut, dass im Vergleich zur 3. Generation der Agglomerationsprogramme im aktuellen Programm der Anteil der Bundesbeiträge für Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr um 10 Prozentpunkte gestiegen ist. Dabei gilt es festzuhalten, dass die GRÜNEN den verkehrsträgerneutralen Charakter der Agglomerationsprogramme unterstützen und diesen nicht ändern wollen. Anderslautende Forderungen, beispielsweise jene nach je nach Verkehrsträger differenzierten gesetzlichen Beitragsspannweiten oder nach Mindestanteilen der Gelder oder der Projektzahl für einzelne Verkehrsträger lehnen die GRÜNEN entschieden ab.

Ebenso unterstützen die GRÜNEN, dass die 12 Prozent der Finanzmittel des Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAF) weitgehend ausgeschöpft werden. Aufgrund der Tatsache, dass eigentlich förderungswürdige Projekte wegen der bestehenden finanziellen Beschränkung auf die B-Liste gesetzt werden mussten, sind die GRÜNEN der Ansicht, dass der Bundesrat den Anteil von «in der Regel zwischen 9-12 Prozent» (Art. 17f MinVG) der im NAF geplanten Ausgaben für die Agglomerationsprogramme diese Mal überschreitet und dem Parlament beantragt, die Obergrenze höher anzusetzen. Stünden mehr Mittel zur Verfügung, könnten wichtige zweckmässige Projekte, welche hintenangestellt werden mussten, früher verwirklicht werden.

Einen grossen Teil der bereits beantragten und stattgegebenen Projekte der ersten drei Generationen der Agglomerationsprogramme haben die Trägerschaften aus unterschiedlichen Gründen bislang nicht umgesetzt. Um zu verhindern, dass sinnvolle Projekte schlimmstenfalls den Anspruch auf die beschlossenen Bundesmittel in den nächsten Jahren verlieren, schlagen die GRÜNEN vor, dass der Bund die Trägerschaften dabei unterstützt, die Projekte fristgerecht umzusetzen. In welcher Form diese Unterstützung erfolgt, ist zu prüfen. Dazu gehört auch zu ermitteln, weshalb Projekte aus dem Agglomerationsprogramm nicht oder nicht fristgerecht umgesetzt wurden.

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

Ja.

Die GRÜNEN sind der Ansicht, dass die Vorlage der Dringlichkeit beim Klima und der Biodiversität zu wenig Rechnung trägt. Bei beiden ist der Handlungsbedarf beim Verkehr enorm. Dabei geht es auch darum, die geltenden gesetzlichen Vorgaben einzuhalten und durchzusetzen. Zum Teil herrscht ein regelrechter Vollzugsnotstand.

Die GRÜNEN sehen vor allem in den folgenden Bereichen besonderen Handlungsbedarf, der in die Agglomerationsprogramme aufgenommen werden soll, weil gerade Städte und Agglomerationen überdurchschnittlich betroffen sind.

- das aktuell gültige Sektorziel Verkehr der Schweizer Klimapolitik, wonach die CO<sub>2</sub>-Emissionen des inländischen Verkehrs nicht höher als 1990 sein dürfen
- der Zielpfad des Verbrauchsrichtwertes für die Nutzung fossiler Energien gemäss der von Parlament und Volk beschlossenen Energiestrategie 2050
- aktuell gültige Grenzwerte der Luftreinhalteverordnung LRV
- aktuell gültige Grenzwerte der Lärmschutzverordnung LSV
- die internationalen Verpflichtungen, welche die Schweiz durch Unterzeichnung des internationalen Klima-Abkommens von Paris eingegangen ist

Zur Umsetzung dieses Anliegens müssen aus Sicht der GRÜNEN die beiden Wirksamkeitskriterien 2 und 4, d.h. Umweltschutz und Senkung des Ressourcenverbrauchs sowie Siedlungsentwicklung nach innen, mindestens doppelt so stark wie bisher gewichtet werden.

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

Die GRÜNEN heben zur Ausgangslage im Kapitel 1 des erläuternden Berichts hervor, dass als Folge der Covid-Massnahmen der Fuss- und Veloverkehr zugenommen hat. Diese erfreuliche Entwicklung soll in der 4. und den folgenden Generationen der Agglomerationsprogramme unterstützt und verstärkt werden.

**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?**

Grundsätzlich haben die Kriterien der Agglomerationsprogramme für Siedlung und Verkehr Vorbildcharakter für eine moderne Verkehrs- und Raumplanungspolitik und sollen aus Sicht der GRÜNEN auch auf die übrigen vom Bund finanzierten Verkehrsprojekte angewendet werden. Gerade bei Nationalstrassenprojekten ist dies dringend nötig.

Anpassungsbedarf sehen die GRÜNEN vor allem bei den für das Klima und die Biodiversität wichtigen Kriterien und Aspekten. So soll aus Sicht der GRÜNEN das Kriterium der möglichst zurückhaltenden Versiegelung von Flächen einen deutlich höheren Stellenwert erhalten. Gemäss den Weisungen des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE) zu Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 3. Generation gibt es beim Wirksamkeitskriterium «Senkung Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch» einen Aspekt 3 «Verminderung der Flächenbeanspruchung und Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen», wovon der Unteraspekt «Minimierung des Anteils der versiegelten Flächen innerhalb und zwischen den Verkehrsanlagen» diese wichtige Thematik beinhaltet. Dieser Unteraspekt muss gemäss der derzeitigen Regelung nicht einmal in den Projekten berücksichtigt werden, um die Maximalpunktzahl des Wirksamkeitskriteriums zu erreichen. Ähnlich verhält es sich mit dem Ziel der «Verbesserung des Modalsplits zugunsten des Langsamverkehrs und des öffentlichen Verkehrs (öV) und Verringerung des Anteils des MIV». Für die GRÜNEN braucht es hier überall eine deutliche Aufwertung der Kriterien.

Zu den weiteren Fragen haben die GRÜNEN keine Bemerkungen.

8. September 2022

Ihr Kontakt: Noëmi Emmenegger, Geschäftsführerin der Bundeshausfraktion, Tel. +41 31 311 33 03, E-Mail: [schweiz@grunliberale.ch](mailto:schweiz@grunliberale.ch)

## Stellungnahme der Grünliberalen zum Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Nachfolgend übermitteln wir Ihnen die Position der Grünliberalen Partei Schweiz zur laufenden Vernehmlassung zum Verpflichtungskredit ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr.

### Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

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

Ja, die Grünliberalen sind allgemein mit der Höhe des Bundesbeitrags sowie dem Inhalt der Vorlage einverstanden. Wir begrüssen grundsätzlich die Vorlage für den Verpflichtungskredit für die 4. Generation der Agglomerationsprogramme. Die geförderten Projekte tragen zu einer besseren Vernetzung bei, erhöhen die Verkehrssicherheit und sorgen dafür, dass die Umwelt weniger belastet wird.

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

Die Auswahl der unterstützten Projekte ist geografisch sehr breit. Sie entspricht den gesetzlichen Vorgaben. Wir könnten uns jedoch eine Schärfung der Zielsetzung und entsprechend der Unterstützung von Projekten vorstellen, damit diese der jeweiligen Zielsetzung besser entsprechen.

Wir möchten zudem darauf hinweisen, dass bzgl. Infrastrukturen für den Veloverkehr eine Ungleichbehandlung herrscht zwischen den Agglomerationsräumen und anderen Räumen. Velowege können in den Agglomerationen über die Agglomerationsprogramme durch den Bund mitfinanziert werden. Hingegen werden sie ausserhalb des Agglomerationsperimeters durch den Bund nicht mitfinanziert. Bei der Weiterentwicklung der Strassenfinanzierung muss diese Anschauung berücksichtigt werden.

Wie bereits mehrfach dargelegt ist es für die Grünliberalen zudem unabdingbar, dass die Mitfinanzierung von kapazitätssteigernden Verkehrsinfrastrukturprojekten in den Agglomerationen durch den Bund an die Bedingung gebunden sein muss, dass auf kantonaler und kommunaler Ebene konkrete Massnahmen zur Reduktion des Verkehrsaufkommen getroffen werden.

Für die glp Schweiz sind es folglich hauptsächlich vier Elemente, welche in dieser Vorlage mehr zur Geltung kommen sollten:

- Wir wünschen, dass in allen Kantonen und in allen Städten und Agglomerationen in den kommenden 10 Jahren ein gutes, funktionales Velowegnetz (und allgemein für den Langsamverkehr) entwickelt wird;
- Das Umsteigen vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr soll mittels «Park & Rail» gefördert und verbessert werden. Die Benutzer der individuellen Mobilität sollen dazu animiert werden, die öffentlichen Verkehrsmittel dank genügend grosse Parkplätze, attraktiven Parkgebühren und gut erschlossenen, mit ausreichendem Takt versehenem öffentlichen Verkehrsmitteln zu benutzen. Also: mehr Parkplätze an Bahnhöfen, um den Umstieg zu begünstigen;
- Der Bund soll neuartige Konzepte wie «shared mobility» vermehrt unterstützen, damit die KMU und die Privatwirtschaft mittels moderner Applikationen und guten Angeboten die

Verkehrsdichte verringern, ohne an Flexibilität einzubüssen (Autos besser ausgelastet, weniger «ein-Personen-Autos» zur Hauptverkehrszeit).

- Für den Erhalt von Bundesgeldern in Agglomerationsprojekten müssen die Kantone und Gemeinden Massnahmen treffen, die eine Reduktion des Verkehrsaufkommens zur Folge haben, wie bspw. die Verschiebung von Arbeits- und Unterrichtszeiten, die Förderung von Home-Office sowie einer Raumplanung, die Wohn- und Arbeitsplätze nahe beieinander ermöglicht.

## Programm Agglomerationsverkehr der vierten Generation

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

Nein

### 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?

Die glp Schweiz begrüsst grundsätzlich diese Vorlage. Wir sind jedoch erstaunt, dass man im Rahmen der Agglomerationsprogramme der 4. Generation das Gesamtprojekt Glattalbahnhof-Verlängerung vorerst nicht mitfinanzieren wird. Dieses Projekt ist für die Flughafenregion und den gesamten Kanton Zürich von grosser Wichtigkeit. Wegen den steigenden Mobilitätsbedürfnissen kommt das Glattal mit seinem Verkehrssystem an seine Grenzen.

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

Nein.

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

Nein.

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

Nein.

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

Die vergangenen Monate haben, bedingt durch Klimawandel und Pandemie, den Veloverkehr in einer noch nie dagewesenen Art verändert. Dieser Prozess ist noch in vollem Gang. Den neusten Gegebenheiten ist beim Bau bzw. der Unterstützung von Velo- und intelligenten Strassenprojekten Rechnung zu tragen.

Der Veloverkehr hat sich innert kurzer Zeit weiterentwickelt. Die Annahme, dass es sich bei Velofahrenden um eine homogene Gruppe mit einer Geschwindigkeit von 10 bis 20 km/h handelt, ist überholt. Schnelle Velofahrende fahren auch ohne Motorunterstützung 25 bis 30 km/h. E-Bikes erbringen je nach Klasse 25 bis 45 km/h. Diesem Umstand und dem gewünschten Wachstum des Veloverkehrs gilt es Rechnung zu tragen, um Fehlinvestitionen oder mangelnde Akzeptanz zu verhindern.

Viele der hier aufgelisteten Projekte wurden in ihren Grundzügen vor dem E-Bike-Boom geplant. Berücksichtigt wurden weder die möglichen Geschwindigkeiten, noch die zu erwartende Verkehrsmenge. Was, wenn dereinst gleichviele Velos wie Autos verkehren?

So sollte beim Bau von Velorouten auf fahrbare Kurvenradien, Knotenlösungen, Rampen und Randsteinausbildungen und vor Haltepunkten auf genügend Stauraum geachtet werden. Ebenso ist Überholen zu ermöglichen auch bei wartenden Linksabbiegern. Die grossen Geschwindigkeitsunterschiede zwischen Fussgängerinnen und Fussgängern und Velofahrenden sind für beide eine Gefahr. Demzufolge sollte zumindest innerorts von kombinierten Geh-Radweg-Lösungen abgesehen werden.

Eine Alternative sind Veloschnellrouten, auf welchen der Mobilitätsvorteil von Velos effektiv ausgenutzt werden kann.

**Weitere Bemerkungen**

**9. Haben Sie weitere Bemerkungen Sie zur Vernehmlassungsvorlage?**

Nein.

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und die Prüfung unserer Anmerkungen. Bei Fragen stehen Ihnen die Unterzeichnenden sowie unsere zuständigen Fraktionsmitglieder, die Nationalrätinnen Barbara Schaffner und Katja Christ, gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen



Jürg Grossen  
Parteipräsident



Noëmi Emmenegger  
Geschäftsführerin der Bundeshausfraktion

---

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,  
Energie und Kommunikation UVEK  
Bundesrätin Simonetta Sommaruga

Elektronisch an:  
[info@are.admin.ch](mailto:info@are.admin.ch)

Bern, 9. September 2022

## **Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr**

### **Vernehmlassungsantwort der Schweizerischen Volkspartei (SVP)**

---

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Einladung, im Rahmen der oben genannten Vernehmlassung Stellung zu nehmen. Wir äussern uns dazu wie folgt:

**Die SVP fordert eine stärkere Gewichtung des motorisierten Individualverkehrs im Programm Agglomerationsverkehr (PAV). Die starke Bevorzugung von ÖV und Langsamverkehr ist unverhältnismässig. Die Kürzung des Verpflichtungskredites zugunsten dringender Projekte des Nationalstrassennetzes beziehungsweise zur Senkung der Mineralölsteuer ist zu prüfen. Aus Sicht der SVP stellt sich zudem die Frage, weshalb Strassenbauprojekte mit Bundesbeiträgen im Umfang von 352 Mio. Franken nur als «B-Projekte» klassifiziert worden sind.**

Bei Projekten im Rahmen des PAV ist die Eigenverantwortung von Kantonen und Gemeinden im Auge zu behalten. Die Finanzierung regionaler Verkehrsprojekte ist grundsätzlich nicht Sache des Bundes und sollte nur in Härtefällen gewährt werden. Deshalb spricht sich die SVP für die Minimalvariante von neun Prozent des NAF aus. Die freiwerdenden Mittel sollen in dringliche Nationalstrassenprojekte fliessen. Auch die Bodenstrategie Schweiz hat sich an den Bedürfnissen der Kantone und Gemeinden und der lokalen Bevölkerung auszurichten. Eine staatlich festgelegte «Baukultur» sieht die SVP kritisch. Das PAV hat sich auf seine Kernaufgabe, eine Effizienzsteigerung im Agglomerationsverkehr, zu konzentrieren.

Bei der angestrebten Dekarbonisierung des Verkehrs zur Erreichung der Klimaziele ist eine Diskriminierung des motorisierten Individualverkehrs festzustellen. Es sollten auch andere innovative Antriebsarten des motorisierten Individualverkehrs mit Anreizen gefördert werden. Eine Energiewende durch einseitige Privilegierung des öffentlichen Verkehrs (ÖV) wird zum Verkehrskollaps führen. Die Auswirkungen des PAV auf das Gewerbe und den Dienstleistungssektor, insbesondere in Innenstädten, sind stärker zu beachten. Gerade die Kundschaft vom Lande kann nicht zu Fuss oder mit dem Velo in die Stadt gelangen.

Hervorzuheben ist, dass dem Grossteil der berücksichtigten Agglomerationsprogramme (24 von 32) lediglich eine genügende Wirkung attestiert wird, viele davon nur knapp genügend. Eine sehr gute Wirkung wurde keinem Programm attestiert. Für die SVP stellt sich deshalb die Frage, ob das verfügbare Budget zwingend ausgeschöpft werden muss. Im Falle einer massiven Teuerung sollte der Bund Projekte sistieren. Zudem muss der Bund bei den Massnahmen in Zusammenarbeit mit dem Ausland gewährleisten, dass Schweizer Steuerzahler nicht unnötig Aufgaben eines anderen Staates finanzieren. Die Unterstellung der PAV-Beiträge unter die Ausgabenbremse ist in jedem Fall beizubehalten.

Das Verhältnis der Bundesbeiträge bei allen «A-Projekten» beträgt 334 Mio. zu 163 Mio. Franken zugunsten des ÖVs. Dies bestätigt die eingangs erwähnte starke Bevorteilung des ÖVs gegenüber dem motorisierten Individualverkehr. Zusätzlich werden der Fuss- und Veloverkehr mit 237 Mio. Franken gefördert. Die Bundesbeiträge für die Verkehrsdrehscheiben in der Höhe von 131 Mio. Franken stuft die SVP als verhältnismässig ein. Insbesondere Park&Ride-Angebote sind positiv hervorzuheben, da sie der Landbevölkerung den kombinierten Verkehr ermöglichen.

Speziell möchte die SVP auf die anstehende Strommangellage hinweisen, die auch im PAV berücksichtigt werden sollte. Für die flächendeckende Elektrifizierung von Bussen im ÖV und Ladestationen für E-Automobile ist in den nächsten Jahren nicht ausreichend Strom verfügbar. Für die SVP stellt sich die ernste Frage, wie die 12 Elektrifizierungsprojekte für Busse (nur A-Projekte) mit ausreichend starker Grundlast gedeckt werden können.

Schliesslich muss auch die Begrenzung der Zuwanderung in die Gesamtstrategie des Schweizer Agglomerationsverkehrs miteinbezogen werden. Ein stetiger Ausbau der Infrastruktur, verursacht durch eine überbordende Zuwanderung, ist ein Fass ohne Boden. Zur nachhaltigen Entwicklung des Schweizer Verkehrsnetzes fordert die SVP nachdrücklich eine Begrenzung der Zuwanderung.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

## **SCHWEIZERISCHE VOLKSPARTEI**

Der Parteipräsident



Marco Chiesa  
Ständerat

Der Generalsekretär



Peter Keller  
Nationalrat



Per Mail an: [info@are.admin.ch](mailto:info@are.admin.ch)

Bern, 9. September 2022

## Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr: Stellungnahme SP Schweiz

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme, die wir anhand des Fragebogens am Ende des Dokuments gerne nutzen.

### Inhalt der Vorlage

- *Im Rahmen der **4. Generation** des Programms Agglomerationsverkehr (PAV) wurden beim Bund **32 Agglomerationsprogramme** zur Mitfinanzierung von Verkehrsinfrastrukturen aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) eingereicht.*
- *Unter Federführung des ARE hat der Bund diese in einem standardisierten Verfahren ausführlich geprüft. Um die begrenzten Mittel effizient einzusetzen, wurden die Massnahmen priorisiert. Die Programme tragen so zur Lösung der grössten Verkehrsprobleme bei und weisen ein gutes bis sehr gutes Nutzen-Kosten-Verhältnis auf.*
- *In der Vernehmlassungsvorlage ist das Ergebnis dieser umfassenden Prüfung festgehalten. Für die wirksamsten, innerhalb von vier Jahren finanz- und baureifen Massnahmen beantragt der BR einen **Verpflichtungskredit von insgesamt 1.3 Mrd. Fr.***
- *Ein Schwerpunkt der mitzufinanzierenden Projekte liegt beim Ausbau des Fuss- und Veloverkehrs und des öV.*

### Allgemeine Rückmeldungen SP Schweiz

- Aufgrund der positiven Auswirkungen der Agglomerationsprogramme auf die Umweltverträglichkeit des Schweizer Verkehrssystems **unterstützt die SP Schweiz grundsätzlich die Vorlage.**
- Allerdings möchten wir im Rahmen dieser Konsultation **Forderungen in Bezug auf die Wirksamkeitskriterien**, welche für die Festlegung der Beiträge des Bundes und zur Priorisierung der Programme entscheidend sind, aufstellen:

- Es soll ein stärkeres Gewicht auf die beiden gesetzlichen Kriterien «Siedlungsentwicklung nach innen» sowie «Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch» gelegt werden (Art. 17d Abs. 2 Bst. b+c MinVG) (siehe dazu auch Antworten auf Frage 2 und 4).
- Zudem soll insbesondere die möglichst minimale Versiegelung des Bodens sowie die Verschiebung des Modalsplitts weg vom motorisierten Individualverkehr stärker berücksichtigt werden (siehe dazu auch Antworten auf Frage 4).

## Fragenkatalog

### *Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage*

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

- Ja.
- Wir halten die Agglomerationsprogramme für Siedlung und Verkehr für eine wichtige Errungenschaft der Schweizer Raumplanungs- und Verkehrspolitik. Damit wird auf vorbildliche Art und Weise ein wirksamer finanzieller Anreiz von Seiten des Bundes geschaffen, um Verkehrsprojekte möglichst umweltschonend auszugestalten und die Siedlungsentwicklung nach innen zu stärken. Beides ist in Anbetracht des zu beobachtenden Verkehrswachstums und der insgesamt steigenden Verkehrsflächen dringend notwendig. Mit dieser bewährten Verbundaufgabe bleibt einerseits die föderalistische Tradition der Schweizer Verkehrspolitik gewahrt. Andererseits engagiert sich der Bund finanziell und steuert die Qualität der zu realisierbaren Projekte massgebend, indem er vorbildliche Projekte mit Leuchtturmcharakter finanziell honoriert. Diese Aufgabe ist dringend notwendig, denn mit dem NAF stehen sehr hohe Mittel für den Ausbau der Nationalstrassen zur Verfügung. Zusätzliche Investitionen in Nationalstrassen sind dabei mit einem steigenden Mittelbedarf für das untergeordnete Strassennetz der Kantons- und Gemeindestrassen verbunden, welche den durch die Nationalstrassenausbauten zusätzlich induzierten Verkehr zu bewältigen haben. Die Städte und Gemeinden dürfen keinesfalls alleine gelassen werden mit diesen zusätzlichen Lasten. Effiziente Verkehrslösungen im urbanen Raum sind nun mal aufgrund der knappen Platzverhältnisse und der erhöhten Nutzungskonkurrenz besonders kostenintensiv.
- **Die SP Schweiz würdigt zudem die Tatsache positiv, dass im Vergleich zur 3. Generation der Agglomerationsprogramme im aktuellen Programm der Anteil der Bundesbeiträge für Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr (FVV) um 10 Prozentpunkte gestiegen ist, was aus umweltpolitischen Gründen Sinn macht.** Von einer besser ausgebauten Infrastruktur für den FVV profitieren ausserdem auch die Nutzer:innen des motorisierten Individualverkehrs, indem die Strassen und Parkflächen entlastet werden und der Verkehrsfluss verbessert wird. In diesem Sinne regen wir zudem an, zu prüfen, ob die Subventionsquote für Projekte des FVV im Hinblick auf die Projekte der 5. Generation nicht auf maximal 75 % angehoben werden sollte. Dies vor dem Hintergrund, dass die fehlende Finanzierbarkeit von Velo-Infrastrukturprojekten ein Grund dafür ist, dass deren Umsetzung trotz Bundesunterstützung nicht vorankommt. Gerade mit Blick auf die Umsetzung des Veloweggesetzes (VWG), das voraussichtlich per 2023 in Kraft treten und die Kantone verpflichten wird, Velowegnetze zu planen und zu realisieren, werden zusätzliche finanzielle Mittel nötig sein. Angesichts des im VWG definierten Umsetzungshorizontes 2042 könnte eine solche Erhöhung der Subventionsquote auch befristet sein.
- **Ebenso bewerten wir die Verwendung von 12 % der Finanzmittel des Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAF) und damit die weitgehende Ausschöpfung des gesetzlichen Spielraums gemäss Art. 17f MinVG ([SR 725.116.2](#); vgl. auch Erläuternder Bericht, S. 6) als positiv.** Aufgrund der Tatsache, dass eigentlich förderungswürdige Projekte wegen der bestehenden finanziellen Beschränkung leider auf die B-Liste gesetzt werden mussten, **sind wir zusätzlich der Meinung, dass der Bundesrat den Anteil von «in der Regel zwischen 9-12 Prozent» (Art. 17f MinVG) der im NAF geplanten Ausgaben für die Agglomerationsprogramme dieses Mal überschreitet und dem Parlament beantragt, die Obergrenze höher anzusetzen.** Stünden mehr Mittel zur Verfügung, könnten wünschenswerte Projekte, welche nun hintenangestellt werden mussten, früher verwirklicht werden. Eine Erhöhung der Mittel ist insbesondere auch deshalb anzustreben, weil eine solche

Anhebung des Anteils für die Agglomerationsprogramme gleichzeitig die Mittel kürzt für unnötige und aus der Zeit gefallene Ausgaben für Erweiterungsprojekte der Nationalstrassen, welche zusätzlichen – aus umweltschutzpolitischen Gründen unerwünschten – motorisierten Individualverkehr induzieren.

- Diesbezüglich möchten wir auch auf einen Punkt hinweisen, welcher zwar nicht direkt, aber doch indirekt den Bund betrifft: **Die Tatsache, dass ein grosser Teil der bereits beantragten und stattgegebenen Projekte der ersten drei Generationen der Agglomerationsprogramme bisher aus unterschiedlichen Gründen (siehe Erläuternder Bericht, S. 8) von den Trägerschaften nicht umgesetzt wurden, erachten wir als sehr bedauerlich.** Um zu verhindern, dass sinnvolle Projekte schlimmstenfalls den Anspruch auf die beschlossenen Bundesmittel in den nächsten Jahren verlieren (Erläuternder Bericht, S. 8), möchten wir den Bund gerne auffordern, **zu prüfen, welche Massnahmen zur Unterstützung der Trägerschaften ergriffen werden können mit dem Ziel der fristgerechten Umsetzung der Projekte.** Dies wäre aus unserer Sicht nicht nur für die Trägerschaften von Vorteil, sondern auch im Sinne des Bundes, welcher mit den Agglomerationsprogrammen ein potenziell sehr schlagkräftiges Instrument hat um die nationalen umweltschutzpolitischen Ziele zu erreichen.
- **In diesem Zusammenhang möchten wir den Bund auch ermutigen vertiefte Abklärungen anzustellen, um die Gründe für die Nichtumsetzung von Projekten, denen Bundesmittel zugesprochen wurden, zu eruieren.** Eine solche vertiefte Abklärung ist eine notwendige Grundlage, um allfällige Massnahmen zur Unterstützung der Trägerschaften zu ergreifen. Im Erläuternden Bericht finden sich leider keine aussagekräftigen Informationen dazu (vgl. S. 8).

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

- Ja.
- **Wir möchten daran erinnern, dass diverse gesetzliche Ziele, die im Zusammenhang mit der Umweltbelastung und dem Ressourcenverbrauch stehen, aktuell nicht eingehalten werden. In Bezug auf die auf dem Umweltschutzartikel der Bundesverfassung fussenden Gesetzesbestimmungen besteht geradezu ein Vollzugsnotstand, für den zu einem Grossteil der Verkehr verantwortlich ist.** Diese Ziellücke droht sich in Anbetracht des prognostizierten Verkehrswachstums in den kommenden Jahren noch massiv zu vergrössern.
- Wir denken hierbei insbesondere an folgende gesetzlichen Vorgaben, die momentan eindeutig nicht eingehalten werden, wovon Städte und Agglomerationen überdurchschnittlich häufig betroffen sind:
  - das aktuell gültige **Sektorziel Verkehr** der Schweizer Klimapolitik, wonach die CO<sub>2</sub>-Emissionen des inländischen Verkehrs nicht höher als 1990 sein dürfen (CO<sub>2</sub>V)
  - der Zielpfad des **Verbrauchsrichtwertes für die Nutzung fossiler Energien** gemäss der von Parlament und Volk beschlossenen Energiestrategie 2050 (Art. 3 EnG des geltenden Rechts)
  - aktuell gültige **Grenzwerte der Luftreinhalteverordnung LRV**
  - aktuell gültige **Grenzwerte der Lärmschutzverordnung LSV**
  - die internationalen Verpflichtungen, welche die Schweiz durch Unterzeichnung des internationalen **Klima-Abkommens von Paris** eingegangen ist (Reduktionsziel von minus 50 % Treibhausgasemissionen bis 2030 gegenüber 1990)
- Die Agglomerationsprogramme für Siedlung und Verkehr sind *das* Instrument der Schweizer Verkehrs-Infrastrukturpolitik, um die drohenden Verschlechterungen bezüglich des Zustandes unserer Umwelt abzuwenden. Sie bieten die Chance, dem neuen parlamentarischen Auftrag zur Verschiebung des Modal-Splits zu Gunsten des öV (Motionen Candinas, Töngi, Schaffner, Graf-Litscher [19.4443-6](#)), der Treibhausgasreduktionsverpflichtung der Schweiz und der Anpassung an den Klimawandel (durch Vermeidung von Versiegelung) Rechnung zu tragen. Diese Umweltprobleme haben sich seit Einführung der Agglomerationsprogramme 2008 eindeutig verschärft. Es ist deshalb unverständlich, weshalb der Bund nicht bereit ist, die Verordnung zur Beitragsbemessung an die neue Ausgangslage anzupassen und Umweltschutz-Aspekte bei allen Projekten stärker zu berücksichtigen. **Wir fordern deshalb, das**

**Kriterium des Umweltschutzes und des Ressourcenverbrauchs (Wirksamkeitskriterium 4 der Agglomerationsprogramme) bei der Bemessung der Beiträge per sofort stärker – nämlich zumindest doppelt so stark wie bisher – zu gewichten.**

- Ähnlich ist die Ausgangslage auch beim Wirksamkeitskriterium 2 «Siedlungsentwicklung nach innen». Der haushälterische Umgang mit dem Raum wird in Anbetracht des prognostizierten Verkehrswachstums in den nächsten Jahrzehnten noch deutlich anspruchsvoller als er ohnehin schon ist. Die Agglomerationsprogramme sind auch hier der Schlüssel zu einer verbesserten Infrastrukturpolitik innerhalb der Agglomerationsperimeter. **Wir fordern deshalb, auch das Wirksamkeitskriterium 2 (Siedlungsentwicklung nach innen) bei der Bemessung der Beiträge ab sofort mindestens doppelt so stark zu gewichten wie bisher.**

*Programm Agglomerationsverkehr der vierten Generation*

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

- Positiv zu werten ist das im Kapitel 1 des Erläuternden Berichts (S. 5f) erwähnte Verkehrswachstum des FVV in der Schweiz als Folge der ergriffenen Massnahmen im Kampf gegen das COVID-19-Virus. Dieser erfreulichen Entwicklung gilt es mit einem verstärkten Engagement des Bundes im Bereich der Förderung des FVV im Allgemeinen und der Veloinfrastruktur im Speziellen Rechnung zu tragen, unter anderem im Rahmen der zukünftigen Generationen der Agglomerationsprogramme.

**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?**

- Grundsätzlich haben die Kriterien der Agglomerationsprogramme für Siedlung und Verkehr Vorbildcharakter für eine moderne Verkehrs- und Raumplanungspolitik und sind unserer Ansicht nach spätestens mittelfristig auch auf die übrigen vom Bund finanzierten Verkehrsprojekte auszudehnen. Wir beobachten, dass insbesondere Nationalstrassenprojekte ihnen oft nicht oder ungenügend gerecht werden.
- **Dennoch gibt es dringend nötiger Anpassungsbedarf bei den Kriterien für die Gesamtwirkung der Programme zur Festlegung der Beiträge des Bundes und zur Priorisierung der Programme** (Erläuternder Bericht, S. 8). Wir stellen drei Forderungen, welche für die dringend notwendige Entwicklung hin zu einem weniger umweltschädigenden Verkehrssystem in der Schweiz Not tun (Begründung siehe Ausführungen zu Fragen 1 und 2 oben):

1. **Das Kriterium des Umweltschutzes und des Ressourcenverbrauchs (Wirksamkeitskriterium 4 der Agglomerationsprogramme) sowie das Kriterium «Siedlungsentwicklung nach innen» (Wirksamkeitskriterium 2) sollen bei der Bemessung der Beiträge per sofort stärker - nämlich zumindest doppelt so stark wie bisher gewichtet werden.** Damit würde auch sichergestellt, dass bei der finanziellen Unterstützung von Projekten, welche das Potential haben, den motorisierten Individualverkehr für mehr Leute attraktiv zu machen und damit Mehrverkehr zu schaffen die notwendige Zurückhaltung ausgeübt wird und stattdessen sinnvolle Projekte für den FV und den öffentlichen Verkehr finanziert werden. Diese beiden Änderungen sind ohne Gesetzesänderung möglich.

2. Es ist uns unverständlich, weshalb das wichtige Kriterium der möglichst zurückhaltenden Versiegelung von Flächen einen eher tiefen Stellenwert bei der Beurteilung der Projekte durch den Bund hat. Gemäss den Weisungen des ARE zu Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation gibt es beim Wirksamkeitskriterium 4 («Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert»), einen Aspekt 3 «Verminderung der Flächenbeanspruchung und Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen», wovon der Unteraspekt «Minimierung des Anteils der versiegelten Flächen innerhalb und zwischen den Verkehrsanlagen» diese wichtige Thematik beinhaltet. Dieser Unteraspekt muss gemäss der

derzeitigen Regelung nicht einmal unbedingt in den Projekten berücksichtigt werden, um die Maximalpunktzahl des Wirksamkeitskriteriums zu erreichen. **Wir fordern, dass dem Aspekt der Verhinderung der zusätzlichen Versiegelung von Schweizer Boden eine deutliche stärkere Bedeutung zukommt als diese derzeitige marginale Berücksichtigung.** Dies auch im Hinblick auf die hochaktuelle und immer stärker werdende Problematik der «Hitzestädte» im Sommer sowie generell wegen des bereits heute viel zu hohen Anteils zubetonierter Fläche in der Schweiz.

3. Ähnlich verhält es sich mit dem Ziel der «Verbesserung des Modalsplits zugunsten des Langsamverkehrs und des öffentlichen Verkehrs (öV) und Verringerung des Anteils des MIV». **Auch hier fordern wir eine starke Aufwertung dieses Kriteriums bei der Wirksamkeitsanalyse des Bundes, beispielsweise indem zusätzlich zu den bisherigen vier Wirksamkeitskriterien auch ein konkretes Ziel der Modalsplitverschiebung als Kriterium aufgenommen wird.** Dies mit dem Ziel die Verkehrsanteile weg vom motorisierten Individualverkehr, hin zum öffentlichen Verkehr, sowie insbesondere zum Fuss- und Veloverkehr zu verschieben.

- Diese Änderungen gebieten sich in Anbetracht der zahlreichen aktuell nicht eingehaltenen gesetzlichen Ziele des Bundes (siehe Frage 2 oben). Die erwähnten Vollzugsdefizite werden sonst künftig weiter zunehmen.

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

- Nein

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

- Nein

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

- Nein

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

- Nein

Weitere Bemerkungen

**9. Haben Sie weitere Bemerkungen Sie zur Vernehmlassungsvorlage?**

- Nein

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Mit freundlichen Grüssen  
SP Schweiz



Mattea Meyer  
Co-Präsidentin



Cédric Wermuth  
Co-Präsident



Claudia Alpiger  
Politische Fachsekretärin

- 03 GESAMTSCHWEIZERISCHE  
DACHVERBÄNDE DER  
GEMEINDEN, STÄDTE UND  
BERGGEBIETE
  
  - 03 ASSOCIATIONS FAÎTIÈRES DES  
COMMUNES, DES VILLES ET DES  
RÉGIONS DE MONTAGNE QUI  
ŒUVRENT AU NIVEAU NATIONAL
  
  - 03 ASSOCIAZIONI MANTELLO  
NAZIONALI DEI COMUNI DELLE  
CITTÀ E DELLE REGIONI DI  
MONTAGNA
-



Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete  
Groupement suisse pour les régions de montagne  
Gruppo svizzero per le regioni di montagna  
Gruppa svizra per las regiuns da muntogna

Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete, Postfach, 3001 Bern

Bundesamt für Raumentwicklung ARE

3003 Bern

[info@are.admin.ch](mailto:info@are.admin.ch)

Bern, 22. August 2022

TE / I 4

*(avec un résumé en français à la fin du document)*

## **Stellungnahme der SAB zum Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr**

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete SAB bedankt sich für die Gelegenheit zur Stellungnahme zu randvermerktem Geschäft. Die SAB vertritt die Interessen der Berggebiete und ländlichen Räume in den wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Belangen. Mitglieder der SAB sind 22 Kantone, rund 600 Gemeinden sowie zahlreiche Organisationen und Einzelmitglieder.

Die SAB erachtet die Agglomerationsprogramme als wertvolles Instrument zur Bewältigung des stetig zunehmenden Agglomerationsverkehrs und zur Sicherstellung einer optimalen verkehrstechnischen Vernetzung der Agglomerationen mit ihrem Umland. Wir begrüßen in diesem Sinne grundsätzlich die Vorlage für den Verpflichtungskredit für die 4. Generation der Agglomerationsprogramme und beantworten nachfolgend die gestellten Fragen.

Mit freundlichen Grüssen

**SCHWEIZERISCHE ARBEITSGEMEINSCHAFT  
FÜR DIE BERGGEBIETE (SAB)**

Die Präsidentin:

Der Direktor:

Christine Bulliard-Marbach  
Nationalrätin

Thomas Egger

## **Résumé**

Globalement, le SAB soutient l'Arrêté fédéral sur les crédits d'engagement alloués à partir de 2024 pour les contributions aux mesures prises dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération. Toutefois, pour le SAB il est important que les ressources financières destinées au FORTA soient assurées à long terme. Dans ce cadre, il faut tenir compte de l'augmentation du nombre de véhicules recourant à des sources d'énergie alternatives (électromobilité, etc.). Ces derniers ont un effet direct quant à la perception de l'impôt sur les huiles minérales. Il est donc nécessaire de prévoir une réforme du financement du réseau routier. Enfin, le SAB profite de l'occasion pour demander une égalité de traitement, quant à la prise en charge des coûts liés aux infrastructures destinées aux vélos, entre les agglomérations et les autres régions du pays.

# Beantwortung der gestellten Fragen

## Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

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

Die Höhe des Bundesbeitrages muss sich an den im NAF verfügbaren Mitteln richten. Die Bestimmungen für den NAF (MinVG) sehen vor, dass für den Agglomerationsverkehr neun bis zwölf Prozent der Mittel eingesetzt werden dürfen. Der nun vorgeschlagene Bundesbeitrag von 1,3 Mrd. Fr. entspricht der maximal vorgesehenen Höhe von 12%. Die SAB kann sich damit einverstanden erklären. Wichtig wird sein, die Finanzierung des NAF längerfristig sicher zu stellen. Dazu braucht es eine grundlegende Reform der Strassenfinanzierung, zu der auch Fahrzeuge mit alternativen Antrieben (E-Mobilität u.a.) ihren Beitrag leisten. Die Erträge aus der Mineralölsteuer sind tendenziell rückläufig und zudem ist es nicht einsichtig, weshalb sich Fahrzeuge mit anderen Antrieben nicht auch an der Finanzierung der Strassen beteiligen sollten. Die entsprechenden Arbeiten laufen und die SAB wird sich zu gegebenem Zeitpunkt gerne detailliert dazu äussern.

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

Ja. Wir nutzen die Gelegenheit, um einmal mehr darauf hinzuweisen, dass bezüglich Infrastrukturen für den Veloverkehr eine Ungleichbehandlung stattfindet zwischen den Agglomerationsräumen und allen anderen Räumen. Velowege können in Agglomerationen über die Agglomerationsprogramme durch den Bund mitfinanziert werden, während sie ausserhalb des Agglomerationsperimeters durch den Bund nicht mitfinanziert werden. Bei der Weiterentwicklung der Strassenfinanzierung muss dieser Aspekt berücksichtigt und die Ungleichbehandlung beseitigt werden.

## Programm Agglomerationsverkehr der vierten Generation

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

Wir vermissen im Kapitel 1.3.2 «Verhältnis zu Strategien des Bundesrats» den Verweis auf die Strategie Kohärente Raumentwicklung sowie die Strategien des Bundes zur Agglomerationspolitik und zur Politik für die ländlichen Räume und Berggebiete. Dies wären aus unserer Sicht die relevanten Strategien für die Abstimmung der Verkehrsprojekte mit der räumlichen Entwicklung. Zudem fehlt der Bezug zur Tourismusstrategie des Bundes, welche insbesondere für den Freizeitverkehr / touristischen Verkehr eine wichtige Referenz ist.

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?*

Wir begrüßen es sehr, dass in Kapitel 2 eine Auslegeordnung erstellt wird, über die Ausschöpfung der Mittel der bisherigen Agglomerationsprogramme. Es zeigt sich klar, dass die Mittel bei weitem nicht ausgeschöpft wurden. Die SAB hatte auf diesen Umstand bereits in der Vergangenheit hingewiesen und gefordert, dass dies bei der Vergabe neuer Mittel berücksichtigt werden muss. Wir stellen fest, dass dies nun einerseits durch eine Kürzung von Beiträgen («Umsetzungsabzug») und andererseits durch das Setzen von klaren Fristen für die Realisierung der bewilligten Projekte berücksichtigt wird.

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

Nein.

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

Nein.

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

Nein.

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

Nein. Wir verweisen diesbezüglich auf die Stellungnahmen der einzelnen Kantone.

### **Weitere Bemerkungen**

9. *Haben Sie weitere Bemerkungen Sie zur Vernehmlassungsvorlage?*

Nein.



Schweizerischer Gemeindeverband  
Association des Communes Suisses  
Associazione dei Comuni Svizzeri  
Associaziun da las Vischnancas Svizras

Département fédéral de l'environnement,  
des transports, de l'énergie et  
de la communication  
DETEC  
CH-3003 Berne

Par courriel à: [info@are.admin.ch](mailto:info@are.admin.ch)

Berne, le 9 septembre 2022

**Arrêté fédéral sur les crédits d'engagement alloués à partir de 2024 pour les contributions aux mesures prises dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération**  
**Prise de position de l'Association des Communes Suisses**

*La version allemande fait foi*

Madame, Monsieur,

Dans votre courrier du 10 juin 2022, vous nous avez soumis l'objet en titre pour consultation. Nous tenons à vous remercier de nous avoir donné l'occasion d'exprimer notre point de vue au nom des 1520 communes affiliées à l'Association des Communes Suisses (ACS).

L'arrêté fédéral définit les crédits d'engagement, dresse la liste des communes qui se situent dans des zones urbanisées ayant droit à un cofinancement et fixe le montant maximal prévu par la Confédération au titre des investissements pour les infrastructures de transport dans le cadre de la quatrième génération du programme en faveur du trafic d'agglomération (PA). Au total, 32 projets de quatrième génération ont été soumis pour examen à l'Office fédéral du développement durable (ARE) dont un nouveau projet (Grenchen) et 31 projets remaniés issus de générations précédentes. L'ensemble des 32 projets remplissent les exigences de base. Le cofinancement de la Confédération s'élève à 1.3 milliard de francs et permettra de générer un taux de contribution de 37% du volume total d'investissements de près de 3.51 milliards de francs. Cela signifie que les cantons, les villes et les communes devront déboursier pour leur part une somme de 2.21 milliards de francs et supportent donc l'essentiel des investissements. L'ACS se positionne vis-à-vis de l'Arrêté fédéral soumis à consultation en excluant les décisions de l'ARE touchant aux taux de contribution alloués aux 32 projets d'agglomération.

## I. Remarques générales

L'ACS soutient l'Arrêté fédéral sur les crédits d'engagement alloués à partir de 2024 pour les contributions aux mesures prises dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération qui promeut, depuis 2001, une meilleure gestion du trafic dans les zones urbanisées. Pour cette 4<sup>ème</sup> génération, davantage de communes vont pouvoir participer au programme. L'ACS salue cette évolution qui vise à étendre le périmètre des agglomérations éligibles ce qui répond, notamment, à la motion « projets d'agglomération : adaptations des périmètres » ([20.3008](#), 2020).

Le programme d'agglomération est un instrument permettant la mise en œuvre de nombreuses politiques publiques en matière de mobilité et d'urbanisation grâce au cofinancement de mesures au sein des périmètres VACo. Ce périmètre détermine l'espace fonctionnel pris en compte dans le programme fédéral en faveur des agglomérations. Actuellement, l'ACS observe que cet outil est largement utilisé par la Confédération pour un éventail étendu de mesures. C'est par exemple le cas des pistes cyclables, des interfaces multimodales ou encore de la décarbonisation des transports publics où uniquement les mesures se situant dans des périmètres d'agglomération pourront bénéficier d'un soutien financier couvrant de 30 à 50% des investissements totaux. D'un côté, nous saluons cette évolution car elle favorise le développement d'infrastructures dans les périmètres bénéficiaires. Cependant, il faut souligner que les régions qui n'ont pas la possibilité de participer aux projets d'agglomération ne seront pas bénéficiaires d'un soutien autant important et exclusif de la Confédération. Cela conduit, très concrètement, à un développement infrastructurel différencié et cela même dans les domaines où certains standards sont obligatoires au niveau national, comme les pistes cyclables ou la décarbonisation des transports. Du point de vue de l'ACS, le principe constitutionnel d'égalité de traitement est fragilisé dans l'optique du soutien fédéral vis-à-vis du niveau communal.

Actuellement, un autre instrument permettant d'apporter un soutien équivalent aux régions se situant en dehors du périmètre VACo, dont les espaces intermédiaires, n'est pas suffisamment abouti et systématique. Le 22 septembre prochain, le Conseil des Etats se penchera sur le postulat [22.3638](#) du conseiller aux Etats zougais Matthias Michel (PLR) qui charge le Conseil fédéral de montrer dans un rapport comment le développement des interfaces multimodales et des infrastructures cyclables en milieu rural peut être soutenu, aussi bien financièrement que par d'autres moyens. L'ACS soutient vivement ce postulat car le rapport demandé doit apporter de la transparence et la clarté nécessaire pour la suite des travaux dans ce domaine. De plus, l'évaluation actuelle menée par la Confédération des générations de PA précédentes ne permet pas de mettre suffisamment en avant les lacunes existantes vis-à-vis des espaces intermédiaires ainsi que les synergies entre ces espaces qui sont parties intégrantes des espaces fonctionnels mais exclues des périmètres d'agglomérations existants.

## II. Remarques spécifiques

**Processus de consultation** : les décisions stratégiques se situent dans la phase de préparation des nouvelles générations et non au moment des discussions sur l'Arrêté fédéral. De ce fait, l'ACS demande que les communes soient consultées durant le processus de préparation des nouvelles générations. Il n'appartient pas à l'ACS de se pencher sur les taux de contributions fédéraux qui se basent sur un processus d'évaluation interne à l'ARE.

**Lourdeurs administratives et complexité croissante** : actuellement, certaines structures d'agglomérations ont renoncé à présenter un nouveau programme d'agglomération étant donné la charge de travail croissante que cela représente au niveau administratif. Une solution serait de faire des générations plus longues afin d'éviter une surcharge administrative croissante pour les communes. Il est également nécessaire que ce programme reste accessible pour des nouveaux venus en demeurant adapté au système de milice. De plus, la mobilité fait face à des évolutions rapides et constantes. Ces changements doivent pouvoir être mieux intégrés dans les processus administratifs existants et pris en compte dans les futures générations ainsi que dans les travaux statistiques relatifs.

**Manque de recul et nombreux projets en suspens** : le rythme soutenu de quatre ans ne permet pas aux structures d'agglomération de mettre l'accent sur la mise en œuvre, l'évaluation de la mise en œuvre, la gestion de projets complexes (comme le stationnement) et de parallèlement développer un projet pour une nouvelle génération. Un trop grand nombre de mesures sont en suspens et le temps entre le dépôt d'un projet et le début des travaux pour une nouvelle génération n'est que de quelques mois. Actuellement, 1/3 des projets d'agglomération ayant déposé un dossier pour la 4ème génération ont une réduction du taux de contributions fédérales de 5% en conséquence d'une mise en œuvre insuffisante. Ces chiffres montrent le besoin de donner plus de temps aux structures d'agglomération et ainsi d'éviter que ces dernières doivent « sauter » une génération pour déposer de nouvelles mesures.

**Processus politique** : la mise en réseau des communes se fait sur une base de compromis politique : toutes les régions et toutes les tailles de communes membres d'un programme d'agglomération doivent retirer une plus-value effective de leurs participations au programme étant donné les enjeux financiers présents. Cela provoque l'inscription de nombreuses mesures. La réalité politique de cet équilibre entre les régions doit mieux être intégrée au fonctionnement des plans d'agglomérations.

**Digitalisation des processus** : un outil permettant le téléchargement et le dépôt des documents entre la Confédération et les communes doit prochainement être mis sur pied. Ces travaux doivent, au plus tard, être concrétisés pour la 6ème génération. La mise en place d'un outil tripartite permettant un suivi 100% digitalisé pour les communes tant au niveau cantonal que fédéral est souhaité.

**Mise en réseau** : l'échange de pratiques et d'instruments entre les acteurs des structures d'agglomération et la Confédération ainsi que le développement d'outils ciblés aidant à la mise en œuvre est nécessaire. Actuellement, de nombreuses structures d'agglomération développent des outils pour faire face à la complexité des PA. Il serait intéressant que ces outils puissent être partagés et que les expériences des participants (tables-rondes d'experts) puissent contribuer tant à l'évaluation qu'à la mise sur pied des futures générations de PA. L'organisation d'un forum annuel ne permet que partiellement de couvrir ces objectifs.

En vous remerciant pour votre attention, nous vous prions de croire, Madame, Monsieur, à l'assurance de notre considération distinguée.

#### Association des Communes Suisses

Le président

Le directeur



Hannes Germann  
Conseiller aux États



Christoph Niederberger

Copies à : Union des villes suisses (UVS), Association suisse Infrastructures communales (ASIC), Conférence suisse des directeurs cantonaux des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement (DTAP)



Schweizerischer Gemeindeverband  
Association des Communes Suisses  
Associazione dei Comuni Svizzeri  
Associaziun da las Vischnancas Svizras

Eidg. Departement für Umwelt,  
Verkehr, Energie und  
Kommunikation UVEK  
3003 Bern

*per E-Mail an: [info@are.admin.ch](mailto:info@are.admin.ch)*

Bern, 9. September 2022

**Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen  
im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr;  
Stellungnahme des Schweizerischen Gemeindeverbands SGV**

Sehr geehrte Damen und Herren

In Ihrem Schreiben vom 10. Juni haben Sie uns den oben erwähnten Beschluss zur Vernehmlassung vorgelegt. Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, unseren Standpunkt im Namen der über 1'500 Gemeinden, die dem Schweizerischen Gemeindeverband (SGV) angehören, darzulegen.

Der Bundesbeschluss legt die Verpflichtungskredite und die für eine Mitfinanzierung berechtigten Gemeinden (insb. in urbanen Zentren und Agglomeration gelegen) fest. Dies mit einem bestimmten Beitragssatz und unter Angabe des Höchstbeitrags des Bundes für Investitionen in Verkehrsinfrastrukturen im Rahmen der 4. Generation des Programms Agglomerationsverkehr (PAV).

Insgesamt sind dem Bundesamt für Raumentwicklung ARE 32 Agglomerationsprogramme der 4. Generation zur Prüfung eingereicht worden, darunter ein neues (Agglomerationsprogramm Grenchen) sowie 31 überarbeitete Programme früherer Generationen. Alle 32 Programme erfüllen die Grundanforderungen. Bei einem durchschnittlichen Beitragssatz von 37 Prozent beläuft sich die Mitfinanzierung des Bundes auf 1,3 Milliarden Franken. Dabei werden Gesamtinvestitionen von rund 3,51 Milliarden Franken ausgelöst. Dies bedeutet, dass Kantone, Städte und Gemeinden Mittel in der Höhe von 2,21 Milliarden Franken bereitstellen müssen und damit auch weiterhin die Hauptlast der Investitionen tragen.

Der SGV unterstützt den zur Vernehmlassung vorgelegten Bundesbeschluss grundsätzlich. Bezüglich der spezifischen Entscheidungen des ARE im Zusammenhang mit der Mittelzuweisung positioniert er sich nicht.

## I. Allgemeine Bemerkungen

Der SGV unterstützt den «Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr». Das Programm trägt seit 2001 zu einem besseren Management des Agglomerationsverkehrs bei. Im Rahmen der vierten Generation werden nun mehr Gemeinden am Programm teilnehmen. Im Weiteren begrüsst der SGV die Entwicklung, durch die die Perimeter der beitragsberechtigten Agglomerationen erweitert werden und die insbesondere auch den Anliegen der Motion «Anpassung der Perimeter für Agglomerationsprojekte (20.3008, 2020)» Rechnung trägt.

Das Agglomerationsprogramm erlaubt es, zahlreiche öffentliche Strategien im Bereich Mobilität und kommunale Planung umzusetzen. Ausserdem ermöglicht es die Mitfinanzierung von Massnahmen in jenen Gemeinden, die in einem BeSA-Perimeter (BeSA: Beitragsberechtigte Städte und Agglomerationen) liegen, und zwar mit einem Beitrags zwischen 30 und 50 Prozent. Dieser Perimeter bestimmt den funktionalen Raum, der zugunsten einer Agglomeration definiert wurde.

Der SGV beobachtet aktuell, dass dieses Instrument vom Bund für ein breites Spektrum von Infrastruktur-Massnahmen verwendet wird, deren Erfüllung, zum Teil auf der Basis von generell gültigen Bundesgesetzen, von allen Gemeinden eingefordert wird (Bsp. Veloweg-Infrastruktur). Im Rahmen der Umsetzung profitieren nun aber faktisch nur jene Gemeinden, die in die Agglomerationsprogramme eingebunden sind, von dieser spezifischen Bundeshilfe. Selbiges gilt für Infrastrukturvorhaben im Rahmen der Verkehrsdrehscheiben. Programme, die sich innerhalb eines Agglomerationsperimeters befinden, erhalten dadurch exklusive und umfassende Unterstützung. Analog verhält es sich im Bereich der Elektrifizierung des öffentlichen Verkehrs (Investitionen in wichtige Infrastrukturprojekte, in Fahrzeuge und in Ladeinfrastrukturen).

Die generellen Investitionen aus dem Agglomerationsprogramm ist grundsätzlich sehr zu begrüssen, fördert sie doch wichtige Infrastrukturen in den begünstigten Perimetern. Im Einzelnen gilt es aber zu beklagen, dass Regionen, die von den Agglomerationsprogrammen nicht berücksichtigt werden, resp. gar nicht berücksichtigt werden können, von einer solch intensiven und exklusiven Förderung durch den Bund ausgeschlossen bleiben. Konkret führt dies zu unterschiedlichen Entwicklungsgeschwindigkeiten im Bereich national eingeforderter Infrastrukturen, und ganz konkret in wichtigen Politikbereichen wie etwa der Mobilitäts-Infrastruktur (u.a. Velowege) oder im Rahmen der ganzen Energiewende (Elektromobilität).

Was die Unterstützung des Bundes gegenüber der kommunalen Ebene betrifft, wird deshalb aus Sicht des SGV gegen den verfassungsmässigen Grundsatz der Gleichbehandlung verstossen. Ein alternatives Programm, das jenen Regionen, die sich nicht innerhalb eines BeSA-Perimeters befinden, eine annähernd gleichwertige Unterstützung bietet, steht heute nicht zur Verfügung. Speziell davon betroffen sind die sogenannten «*espaces intermédiaires*», Schnittstellen zwischen Stadt und Land, die zwar einen funktionalen Raum bilden, aber nicht im Perimeter der Agglomerationsprogramme liegen, sowie die Berggebiete.

Mit dem Postulat 22.3638 des Zuger Ständerats Matthias Michel wird der Bundesrat beauftragt, zu prüfen und in einem Bericht darzulegen, wie Verkehrsdrehscheiben und Veloinfrastruktur auch in ländlichen Regionen finanziell und auf andere Weise unterstützt werden können. Der SGV unterstützt dieses Postulat ausdrücklich, da der verlangte Bericht die nötige Transparenz und Klarheit für die weiteren Agglomerationsprogramme einfordert.

Obschon dieser Sachverhalt objektiv vorliegt, kam das Bundesamt für Raumentwicklung ARE im einer Evaluation vorhergegangener Programme zur Schlussfolgerung, dass hier kein Handlungsbedarf besteht. **Der SGV ortet hier jedoch einen grossen Handlungsbedarf, insbesondere auch auf mittlere Frist.** Ansonsten werden ganze Regionen in der Schweiz von einer wichtigen Entwicklung ausgeschlossen.

## II. Spezifische Bemerkungen

In der Folge möchten wir einzelnen wichtige Themenkreise speziell behandeln:

**Vorarbeiten und Vernehmlassung:** Strategische Entscheidungen werden im Rahmen der Vorbereitung auf die neue Generation des Agglomerationsprogramms getroffen – und nicht erst während der Stellungnahme zum Bundesbeschluss. **Aus diesem Grund fordert der SGV, dass die kommunale Ebene künftig in die Vorbereitungsprozesse der neuen Generationen einbezogen wird.** Sich über die Beitragssumme des Bundes, die Aufteilung der Unterstützungsgelder usw. zu äussern, ist hingegen freilich nicht Aufgabe des SGV.

**Bürokratische Hindernisse und zunehmende Komplexität:** Aktuell haben einige Gemeinden, welche an den Agglomerationsprogrammen teilnehmen, darauf verzichtet, ein neues Programm vorzustellen. Ein Grund dafür liegt darin, dass die Teilnahme an einem neuen Programm für die betroffenen Gemeinden zu einem immer grösser werdenden administrativen Aufwand führt. Dieses Problem liesse sich umgehen, indem die Programm-Generationen zeitlich ausgedehnt würden, was der SGV hiermit einfordert. Dies würde der zunehmend bemerkbaren administrativen Überbelastung der Gemeinden entgegenwirken. Ziel muss es sein, dass die Teilnahme an den Agglomerationsprogrammen auch für neue Gemeinden machbar und mit dem System der kommunalen Milizarbeit kompatibel bleibt. Eine weniger aufwendige Programmeingabe und die gleichzeitige Wahrung der Qualitätssicherung sollten materiell vereinbar sein und nicht – wie heute die Tendenz besteht – sich teilweise gegenseitig ausschliessen. Gerade der Sektor Mobilität ist schnellen und ständigen Veränderungen ausgesetzt. Diese Veränderungen müssen besser in die bestehenden Verwaltungsprozesse integriert und in zukünftigen Generationen berücksichtigt werden können. Auch die eigentliche Bemessungsgrundlage gemäss den Zahlen des Bundesamts für Statistik BFS ist kritisch zu hinterfragen. Agglomerationen sind nicht nur statistische Flächen, sondern sich funktional verändernde Einheiten.

**Mangelnde Erfahrungswerte und hängige Projekte:** Da sich die Programm-Generationen in einem raschen Rhythmus von vier Jahren folgen, ist es für die Agglomerationsstrukturen nicht möglich, Umsetzung, Beurteilung und Management komplexer Projekte (z. B. Parkplatz-Angebot) zu stemmen und gleichzeitig ein neues Programm für die nächste Generation zu entwickeln. Zurzeit sind viel zu viele Massnahmen hängig, während die Zeit zwischen Projekteingabe und Arbeitsbeginn für die neue Generation nur wenige Monate beträgt. Dies ist allein schon daran erkennbar, dass die Bundesbeiträge bei einem Drittel der Agglomerationsprogramme der 4. Generation aufgrund von ungenügender Umsetzung um fünf Prozentpunkte gekürzt wurden. Diese Zahlen zeigen, dass die Gemeinden, welche an Agglomerationsperimetern angeschlossen sind, ganz grundsätzlich mehr Zeit benötigen. Damit liesse sich auch verhindern, dass sie aus rein zeitlichen Gründen eine Generation überspringen müssen, bevor sie neue Projekte einreichen.

**Politischer Prozess:** Die Zusammenarbeit zwischen den Gemeinden erfolgt auf Grundlage politischer Erwägungen: Angesichts der finanziellen Interessen, die auf dem Spiel stehen, sollen alle Regionen und – unbesehen ihrer Grösse – auch alle Gemeinden, die einem Agglomerationsprogramm angehören, einen tatsächlichen Mehrwert aus dem Programm

ziehen. Naturgemäss führt dies zu zahlreichen Projekteingaben. Auf diese politische Realität sollten die Agglomerationsprogramme eine geeignete Antwort bereithalten.

**Digitalisierung der Prozesse:** Es sollte eine Plattform zur Verfügung gestellt werden, die den Download oder Upload von Dokumenten, die zwischen dem Bund und den Gemeinden ausgetauscht werden, ermöglicht. Ein solches Instrument sollte spätestens für die 6. Programm-Generation zur Verfügung stehen. Wünschenswert wäre zudem ein digitales Angebot, welches den Gemeinden sowohl auf kantonaler als auch auf Bundesebene Betreuung gewährleistet.

**Vernetzung:** Es ist notwendig, dass zwischen den Agglomerationsperimetern und dem Bund ein Austausch stattfindet, etwa zu Praxisbeispielen und geeigneten Umsetzungs-Instrumenten. Um die komplexen Agglomerationsprogramme bewältigen zu können, entwickeln heute viele Akteure ihre eigenen Instrumente. Es wäre interessant, wenn die damit gemachten Erfahrungen in eigenen Expertenrunden untereinander geteilt werden könnten. Dies würde Vorteile generieren, sowohl bezüglich Evaluation als auch im Hinblick auf die Ausarbeitung zukünftiger Generationen des Agglomerationsprogramms. Mit der Durchführung eines jährlichen Forums, wie dies heute der Fall ist, werden diese Ziele nur teilweise erreicht.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme und Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

**Schweizerischer Gemeindeverband**

Der Präsident

Der Direktor



Hannes Germann  
Ständerat

Christoph Niederberger

Kopie an: Schweizerische Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz BPUK; Schweizerischer Städteverband SSV; Schweizerischer Verband Kommunale Infrastruktur SVKI



Département fédéral de l'environnement, des transports de l'énergie et de la communication  
DETEC

Par e-mail: [info@are.admin.ch](mailto:info@are.admin.ch)

Berne, le 6 septembre 2022

### **Arrêté fédéral sur les crédits d'engagement alloués à partir de 2024 pour les contributions aux mesures prises dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération**

Madame la Conseillère fédérale,

Nous vous remercions de nous donner l'occasion de prendre position sur le projet de 4<sup>ème</sup> génération du programme d'agglomération. L'Union des villes suisses représente les villes, les communes urbaines et les agglomérations de notre pays, soit bien trois quarts de la population suisse.

#### **Considérations générales**

Le poids des agglomérations dans le paysage démographique et économique suisse est indéniable. Comme le Conseil fédéral le rappelle dans son rapport, en 2020, les agglomérations concentraient 78% de la population helvétique et 84% des emplois, faisant d'elles le véritable moteur économique du pays. Le fait que le programme d'agglomération en soit déjà à sa quatrième génération atteste du besoin réel en matière de développement des infrastructures de mobilité à cette échelle intermédiaire de l'Etat. Il constitue un élément essentiel de la politique des agglomérations de la Confédération. Ce programme, dans le cadre duquel Confédération, cantons, villes et communes collaborent étroitement, est un véritable succès. Garantir un développement coordonné de l'offre de transport, canaliser les flux, améliorer l'efficacité des transports et mieux concilier mobilité et urbanisation, sont des objectifs partagés par tous les pouvoirs publics.

Le programme d'agglomération permet de soutenir de manière ciblée des mesures qui améliorent la qualité du système de transport, augmentent la sécurité du trafic et réduisent les émissions de CO2 ainsi que la consommation de ressources. Les contributions de la Confédération doivent aider les villes à atteindre les objectifs qu'elles se sont fixées en matière de mobilité économe en espace et respectueuse du climat, par le biais d'une promotion des déplacements en transport public, à pied et à vélo.

L'UVS approuve cet avant-projet du Conseil fédéral, sans se prononcer sur la répartition de la somme entre les organismes ni sur l'évaluation individuelle des programmes. Le volume de co-financement



proposé, 1,3 Mrd. à partir de 2024, permettra de garantir des investissements totaux de 3,51 Mrd. D'importants projets de mobilité pourront ainsi voir le jour. L'UVS salue le fait que les modes de transport efficaces en matière d'utilisation de l'espace, à savoir les transports publics, la marche et le vélo, recevront une part importante des contributions. La possibilité d'octroyer désormais des contributions forfaitaires pour les arrêts de tram et de bus est également accueillie positivement.

Cela étant, au regard du déploiement rapide de la mobilité électrique, le financement à moyen et long terme de nos infrastructures, et donc du programme d'agglomération, n'est pas assuré. De nouvelles recettes devront à l'avenir alimenter le FORTA. Dans ce contexte, l'UVS salue la volonté du Conseil fédéral exprimée le 29 juin dernier de vouloir étudier des alternatives aux taxes sur les huiles minérales.

### **Demandes concernant les différentes dispositions**

Les villes apprécient l'organisation des **discussions au niveau technique** entre les organismes responsables et la Confédération. Malheureusement, une fois de plus, ces échanges n'ont pas lieu avant la finalisation du projet mis en consultation, mais parallèlement à cette-dernière. Cette démarche n'est pas optimale et devra être corrigée lors des prochaines générations. Il convient de mener les négociations techniques avant d'entamer le processus politique.

Les villes constatent qu'une fois de plus aucun programme n'atteint le **maximum** de 50% de contributions de la Confédération. Dans ce contexte, l'UVS invite le Conseil fédéral à revoir ses exigences afin que cette contribution maximale cesse de n'être que théorique.

Les villes s'opposent à la **réduction de 5%** de la contribution fédérale opérée pour une minorité importante des projets d'agglomération à cause de l'état de mise en œuvre de mesures des générations précédentes. Il est regrettable de pénaliser certaines agglomérations alors que tous les délais ne dépendent pas uniquement des villes et communes. Ces délais sont en effet aussi influencés par les planifications de niveau supérieur et compliqués par la multiplicité des acteurs impliqués. Dans ce contexte et afin de faciliter la réalisation des projets soutenus dans les délais, il convient d'alléger au maximum la charge administrative des organismes responsables.

### **Union des villes suisses**

Président

Anders Stokholm

Directeur

Martin Flügel

Copie Association des Communes suisses

04 GESAMTSCHWEIZERISCHE  
DACHVERBÄNDE DER  
WIRTSCHAFT

04 ASSOCIATIONS FAÎTIÈRES DE  
L'ÉCONOMIE QUI ŒUVRENT AU  
NIVEAU NATIONAL

04 ASSOCIAZIONI MANTELLO  
NAZIONALI DELL'ECONOMIA

---

Eidgenössisches Departement für Umwelt,  
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK  
Bundeshaus Nord  
CH-3003 Bern

Versand ausschliesslich per E-Mail an:  
[info@are.admin.ch](mailto:info@are.admin.ch)

9. September 2022

**Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr: Stellungnahme economiessuisse**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga  
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 10. Juni 2022 haben Sie uns aufgefordert, zur vierten Generation des Programms Agglomerationsverkehr (PAV) Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen für diese Möglichkeit.

economiesuisse vertritt als Dachverband der Schweizer Wirtschaft rund 100'000 Unternehmen jeglicher Grösse mit insgesamt zwei Millionen Beschäftigten im Inland. Unser Mitgliederkreis umfasst 100 Branchenverbände, 20 Handelskammern und zahlreiche Einzelunternehmen. Sämtliche unserer Mitglieder sind auf verlässliche und leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturen angewiesen. Diese stellen für den Standort Schweiz einen zentralen Erfolgsfaktor dar. Den Agglomerationen kommt dabei eine Schlüsselrolle zu – sie sind das Zentrum der wirtschaftlichen Tätigkeit sowie Ausgangspunkt und Ziel eines Grossteils des Verkehrsaufkommens.

In diesem Sinne begrüssen wir die grundlegende Stossrichtung der Vorlage. Anhaltende Investitionen in das Gesamtverkehrssystem sind unverzichtbar, gerade in den Agglomerationen wo der Nutzungsdruck besonders stark zunimmt. Die Ko-Finanzierung durch den Bund im Rahmen der etablierten Regeln des PAV erachten wir weiterhin als zielführend. Trotz dieser zustimmenden Haltung bestehen aus Sicht der Wirtschaft drei wesentliche Vorbehalte gegenüber der Vernehmlassungsvorlage:

1. Sollten im PAV generell alle Verkehrsträger angemessen berücksichtigt werden. Der Bund unterstützt tendenziell Projekte, die einen Fokus auf den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr legen. Gerade für die Güterversorgung ist jedoch auch ein intakter Individualverkehr auf der Strasse entscheidend.
2. Trotz Verbesserungen gegenüber den vorherigen Generationen nimmt der Güterverkehr im PAV insgesamt eine untergeordnete Rolle ein. Im Hinblick auf die zunehmende Bedeutung von zentrumsnahen Logistikflächen und City-Logistikkonzepten sollten Bund und Kantone diesem Thema mehr Beachtung schenken.

3. Der Bund spricht im Rahmen des PAV jeweils grosszügige Mittel, diese werden jedoch nur mit Verzögerung abgerufen. Hier sollten Vorkehrungen geschaffen werden, damit die wichtigen NAF-Gelder nicht über Jahrzehnte brachliegen.

Weitere Ausführungen zu diesen Punkten finden Sie nachfolgend sowie im beiliegenden Fragebogen.

### **1. «Level playing field» für alle Verkehrsträger**

Der private, individuelle Verkehr auf der Strasse (sei es motorisiert oder Langsamverkehr) nimmt insbesondere auf der ersten und letzten Meile eine wichtige Rolle ein. Der öffentliche Verkehr erfüllt seine Funktion im «Hauptlauf» als Massentransportmittel mit hoher Kapazität am besten. Die Agglomerationsprogramme müssen dafür sorgen, dass auch die Strasse (die nach wie vor den grössten Teil des Verkehrsaufkommens bewältigt) über ausreichende Infrastrukturkapazitäten verfügt. Ebenso sollten die Übergänge zwischen den unterschiedlichen Verkehrslösungen möglichst reibungslos funktionieren und der Verkehrsfluss sichergestellt sein. Dazu gehören insbesondere auch bessere Schnittstellen zum übergeordneten Netz. Beispielsweise müsste das Zusammenspiel von Strassen in den Agglomerationen und dem Nationalstrassennetz durch mehr Umfahrungs- und Tangentialstrassen verbessert werden. Letztlich geht es darum, nicht einseitige Maximallösungen zu suchen, sondern ein Umfeld zu schaffen, indem alle Verkehrsträger ihre Stärken einbringen können und sich so eine optimale, aufeinander abgestimmte Aufgabenteilung ergibt.

### **2. Rolle des Güterverkehrs weiter stärken**

Im Güterverkehr ist die Ver- und Entsorgung der Innenstädte und Ortskerne besonders abhängig von intakten Strasseninfrastrukturen. Nicht nur die zeitkritische, kleinteilige Endkundenlogistik benötigt ausreichenden Zugang zu dicht besiedelten Gebieten, sondern auch Gewerbebetriebe aus dem Dienstleistungsbereich oder Detailhandelsbetriebe. Eine reibungslose Versorgung ist ein zentraler Standortfaktor und macht es überhaupt erst möglich, dass die Wege in den Ortszentren kurz bleiben und eine Verdichtung stattfinden kann. Neben der Feinverteilung spielen die Schnittstellen zum Hauptlauf zwischen den Zentren eine wichtige Rolle. City-Logistikkonzepte mit möglichst zentrumsnahem Umschlag werden hier bekanntlich immer bedeutender. Dennoch ist von solchen Konzepten im Programm Agglomerationsverkehr bisher wenig zu spüren. Der Bund könnte hier mehr Anreize schaffen, damit solche Konzepte angegangen werden, bspw. durch die Verpflichtung zur frühzeitigen Sicherung von geeigneten Flächen. Ein verbindlicher Einbezug lokaler Wirtschafts- und Gewerbeakteure bei der Planung in den Kantonen würde ebenfalls helfen. Die Totalrevision der RPAV und PAVV haben die Rolle des Güterverkehrs in den Planungen der Kantone und der Auswahl des Bundes zuletzt verbessert, trotzdem besteht hier noch viel Luft nach oben.

### **3. Abruf der gesprochenen Bundesbeiträge beschleunigen**

Wie der erläuternde Bericht zur Vernehmlassungsvorlage ausführlich darlegt, werden die vom Parlament genehmigten Mittel für die Agglomerationsprogramme nur schleppend eingesetzt. Von der ersten Generation, die immerhin vor über zehn Jahren von der Bundesversammlung verabschiedet wurde, sind bis heute nur knapp zwei Drittel eingesetzt worden. Das entspricht einem dreistelligen Mio.-Betrag an NAF-Geldern, die über ein Jahrzehnt blockiert sind. Angesichts der unsicheren einnahmenseitigen Entwicklung des NAF halten wir dies für problematisch. Zwar dürften auch hier die revidierten RPAV und PAVV Abhilfe schaffen. Dennoch möchten wir anregen, den Kantonen richtige Anreize zu geben. Eine fünfte Generation von Agglomerationsprogrammen sollte unter den Vorbehalt gestellt werden, dass der «Rückstau» zumindest teilweise abgebaut wird.

Herzlichen Dank für die Berücksichtigung unserer Argumente.

Gerne stehen wir bei Bedarf zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

economiesuisse



Alexander Keberle  
Mitglied der Geschäftsleitung,  
Leiter Infrastruktur, Energie & Umwelt



Lukas Federer  
Projektleiter Infrastruktur, Energie & Umwelt

- Beilage erwähnt

# Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage «Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr»

*Economiesuisse – Verband der Schweizer Unternehmen  
Hegibachstrasse 47  
8032 Zürich*

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

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

Ja, wobei die Höhe der Beiträge unseres Erachtens an eine Grenze stossen. Die Kantone sollten die vorgeschlagenen und bereits gesprochenen Mittel zuerst anreizen, bevor eine allfällige fünfte Generation ins Auge gefasst wird.

## **2. Gibt es Aspekte, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden? Programm Agglomerationsverkehr der vierten Generation**

Der Individualverkehr sollte grundsätzlich gleichgewichtet mit den anderen Verkehrsträgern berücksichtigt werden. Obwohl aus einer raumplanerischen Sicht flächeneffiziente Verkehrsmittel wie der ÖV oder Langsamverkehr im Vordergrund stehen, muss das Verkehrssystem auch andere Anforderungen erfüllen (insb. Verlässlichkeit, Leistungsfähigkeit). In dieser Hinsicht sind intakte Strasseninfrastrukturen in und um die Agglomerationen auch für die Güterversorgung sehr wichtig.

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

Grundsätzlich sind wir einverstanden, dass es mehr Anstrengungen zur Bewältigung des wachsenden Verkehrsaufkommens braucht, mehr und bessere Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern und dass die Funktionalität des Systems auch von einem hohen Anteil flächeneffizienter Verkehrsmittel profitiert. Was hingegen fehlt ist eine Würdigung der Rolle des Individualverkehrs, der auch im Agglomerationsverkehr der Zukunft seine Rolle haben muss.

Darüber hinaus fehlt neben den einschlägigen Strategien und Konzepten des Bundes der Hinweis auf die Bedeutung eines funktionierenden Verkehrssystems für die wirtschaftliche Standortattraktivität. In diesem Zusammenhang fehlt auch ein prominenter Bezug zum Thema Güterverkehr.

## **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?**

Wie bereits in unseren Stellungnahmen zur dritten Generation der Agglomerationsprogramme und zur Revision der RPAV / PAVV betont, befürworten wir einen stärkeren Einbezug der lokalen und regionalen Wirtschaftsakteure bei der Konzeption der Programme durch die Kantone und Gemeinden. Ebenso sollte die Wirksamkeit der eingegebenen Programme auch hinsichtlich der

wirtschaftlichen Auswirkungen bewertet werden. Für die wirtschaftliche Entwicklung besonders förderliche Programme sollten einen höheren Stellenwert erhalten.

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

Keine Bemerkungen.

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

Wie im erläuternden Bericht dargelegt wird, werden die finanziellen Beiträge bisher nicht konsequent ausgeschöpft. Selbst Gelder aus der ersten Generation der Agglomerationsprogramme, die vor zwölf Jahren gesprochen wurden, wurden nur knapp zu zwei Dritteln bezogen. Damit nicht Mittel aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds über Jahre oder Jahrzehnte blockiert werden und die Kantone «auf Vorrat» Agglomerationsprogramme einreichen, regen wir dringend an, keine weiteren Mittel vorzusehen, bis der «Rückstau» zumindest teilweise abgebaut wird. Es geht hierbei letztlich um eine Anreizkorrektur.

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

Keine Bemerkungen.

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

Keine Bemerkungen.

**9. Haben Sie weitere Bemerkungen Sie zur Vernehmlassungsvorlage?**

**Bitte strukturieren Sie Ihre Stellungnahme zur Vernehmlassungsvorlage gemäss diesem Fragenkatalog. Besten Dank.**

Keine Bemerkungen.

Eidgenössisches Departement für Umwelt,  
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK  
Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga  
3003 Bern

per Mail an:  
[info@are.admin.ch](mailto:info@are.admin.ch)

Bern, 8. September 2022

### **Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr: Vernehmlassung**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Besten Dank für die Einladung zur oben erwähnten Vernehmlassung. Der Schweizerische Gewerkschaftsbund (SGB) nimmt dazu im Folgenden gerne Stellung.

Für die Mitfinanzierung von Verkehrsinfrastrukturen in Städten und Agglomerationen seitens des Bundes wurde bereits im Jahr 2008 das Programm Agglomerationsverkehr geschaffen. Mit der Zustimmung von Volk und Ständen zum Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAF) ist diese Mitfinanzierung nun seit 2018 unbefristet gesichert, jedoch auch an klare Zielvorgaben gebunden. Der SGB betrachtet diesen Finanzierungsmechanismus als wichtige Errungenschaft der Schweizer Verkehrs- und Raumplanungspolitik und begrüsst deshalb auch den hiermit beantragten Bundesbeschluss für die ab 2024 erforderlichen Finanzmittel.

Nichtsdestotrotz werden aus dem NAF bekanntlicherweise hauptsächlich Nationalstrassen finanziert, was zudem immer auch den Mittelbedarf für das untergeordnete Strassennetz der Kantons- und Gemeindestrassen erhöht und dadurch auf allen Ebenen ein zusätzliches Aufkommen an motorisiertem Individualverkehr induziert. Diese Entwicklung läuft dem in Abstimmungen mehrfach bestätigten Willen des Volkes – kürzlich zudem sowohl durch den Bundesrat als auch durch das Parlament erneut bekräftigt – für eine Steigerung des Modalsplits zugunsten des Öffentlichen und des Velo- und Fussverkehrs zuwider. Der SGB hat sich dahingehend auch im Rahmen der im Frühjahr 2022 durchgeführten Vernehmlassung zum "Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024-2027" geäußert und Folgendes festgehalten: *In Zeiten, in denen der Verkehrssektor seine Emissionsziele chronisch überschreitet, sind neue Erweiterungen des Strassennetzes ganz prinzipiell abwegig beziehungsweise höchstens noch sehr punktuell und stark evidenzbasiert vertretbar.*

Vor dem oben beschriebenen Hintergrund ist es daher zu begrüßen, dass der Bundesrat mit dieser Vernehmlassung beantragt, den im Rahmen des MinVG (Art. 17f) gegebenen Spielraum, 9 bis 12 Prozent der Mittel des NAF für die Agglomerationsprogramme zu verwenden, voll

auszuschöpfen. **Allerdings lässt das MinVG mit der genauen Formulierung "in der Regel 9 bis 12 Prozent" sogar – zumindest ausnahmsweise – klar einen zusätzlichen Spielraum zu, welcher für die kommende vierte Generation der Agglomerationsprogramme auch genutzt werden sollte.** Dies nicht nur aus den weiter oben geschilderten Überlegungen (eine Erhöhung der Obergrenze führt gleichzeitig zu einer Kürzung der Mittel für unnötige und den klima- und verkehrspolitischen Zielen zuwiderlaufende Erweiterungsprojekte der Nationalstrassen), sondern ganz praktisch auch deshalb, weil gemäss Erläuterndem Bericht zahlreiche förderungswürdige Projekte wegen der bestehenden finanziellen Beschränkung leider auf die B-Liste gesetzt werden mussten.

Darüber hinaus schliessen wir uns konsequenterweise auch der Forderung der Umweltverbände an, das **Kriterium des Umweltschutzes und des Ressourcenverbrauchs** (Wirksamkeitskriterium 4) **sowie das Kriterium der "Siedlungsentwicklung nach innen"** (Wirksamkeitskriterium 2) bei der Bemessung der Beiträge **jeweils mindestens doppelt so stark zu gewichten.**

Abschliessend stellen wir grundsätzlich fest – wie bereits in unserer Stellungnahme im Hinblick auf die dritte Generation der Agglomerationsprogramme –, dass noch immer viele bewilligte Projekte im Verzug sind. Alleine die zeitliche Befristung der Bundesmittel löst somit scheinbar in den betroffenen Kantonen noch immer nicht die nötige Dynamisierung aus. Im Hinblick auf den im Rahmen dieser Vernehmlassung präsentierten Bundesbeschluss für die vierte Generation der Agglomerationsprogramme müssen **deshalb endlich auch griffige Bedingungen festgelegt und Strukturen geschaffen werden, welche eine zeitige Realisierung möglichst aller bewilligter Projekte sicherstellen.**

In diesem Sinne hoffen wir auf die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und danken Ihnen im Voraus herzlich.

Freundliche Grüsse

## SCHWEIZERISCHER GEWERKSCHAFTSBUND

Pierre-Yves Maillard  
Präsident

Reto Wyss  
Zentralsekretär

**Von:** Verband <verband@arbeitgeber.ch>  
**Gesendet:** Montag, 13. Juni 2022 08:58  
**An:** \_ARE-Sekretariat-DB2 (Gruppenpostfach)  
**Betreff:** AW: Eröffnung der Vernehmlassung zum Programm Agglomerationsverkehr  
/ Ouverture de la consultation sur le programme en faveur du trafic  
d'agglomération / Apertura della procedura di consultazione sul  
programma Traffico d'agglomerato

Sehr geehrte Frau Scherrer

Wir danken Ihnen bestens für die Gelegenheit, in eingangs erwähnter Sache Stellung nehmen zu können.

Da diese Vorlage gemäss Dossieraufteilung zwischen economiesuisse und dem Schweizerischen Arbeitgeberverband von economiesuisse bearbeitet wird, verzichten wir auf eine Stellungnahme zu dieser Vernehmlassung.

Ich wünsche Ihnen einen guten Start in die neue Woche.

Freundliche Grüsse  
Sabine Maeder

---

Assistentin  
SCHWEIZERISCHER ARBEITGEBERVERBAND  
Hegibachstrasse 47  
Postfach  
8032 Zürich  
Tel. +41 44 421 17 17  
Fax +41 44 421 17 18  
Direktwahl: +41 44 421 17 42  
[maeder@arbeitgeber.ch](mailto:maeder@arbeitgeber.ch)  
<http://www.arbeitgeber.ch>



Eidgenössisches Departement für Umwelt,  
 Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK  
 Bundesamt für Raumentwicklung ARE  
 3003 Bern

[info@are.ch](mailto:info@are.ch)

ARE		07. SEP. 2022		z E	
an				AV/HB/1	a/a
Datum					
Visa					
Reg. Nr. 223.2-04					

Bern, 6. September 2022 sgv-ml/ye

**Vernehmlassungsantwort: Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr**

Sehr geehrte Damen und Herren

Als grösste Dachorganisation der Schweizer Wirtschaft vertritt der Schweizerische Gewerbeverband sgv über 230 Verbände und gegen 500 000 KMU, was einem Anteil von 99.8 Prozent aller Unternehmen in unserem Land entspricht. Im Interesse der Schweizer KMU setzt sich der grösste Dachverband der Schweizer Wirtschaft für optimale wirtschaftliche und politische Rahmenbedingungen sowie für ein unternehmensfreundliches Umfeld ein.

Das Verkehrsaufkommen in den Agglomerationen ist in den vergangenen Jahren stetig gewachsen, und wird dies auch weiterhin tun. Als wichtigster Wohn- und Arbeitsort der Schweizer Bevölkerung ist die Agglomeration von grosser Bedeutung, und der Verkehr in diesen Gebieten ist massgeblich beteiligt, um die Funktionsfähigkeit der Schweizer Wirtschaft und Gesellschaft zu gewährleisten. **Daher befürwortet der Schweizerische Gewerbeverband sgv die Vorlage.** Bei einigen Aspekten, besonders beim motorisierten Individualverkehr (MIV), sieht der sgv allerdings Schwachpunkte in der Vorlage. Im Einzelnen nehmen wir gemäss Fragebogen wie folgt Stellung:

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

Der sgv begrüsst das Programm im Grundsatz. Das stetige Bevölkerungs- und Mobilitätswachstum in den Agglomerationen verdeutlicht einmal mehr die Wichtigkeit dieser Gebiete, in denen sich über 80 % der Schweizer Arbeitsplätze befinden.

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

Wie vom sgv bereits bei früheren Vernehmlassungen, zuletzt bei der 3. Generation des Programms Agglomerationsverkehr (PAV), kritisiert, fallen die Beiträge für den MIV eher spärlich aus. Gemäss dem erläuternden Bericht fallen lediglich 12 Prozent der Investitionen für MIV-Projekte an, verglichen mit 25 Prozent für den öffentlichen Verkehr (öV) und 37 Prozent für den Fussgänger- und Veloverkehr, den sogenannten Langsamverkehr (LV). Damit fallen die Investitionen in den MIV noch geringer aus als bei der 3. Generation PAV. Gleiches zeigt sich auch beim Güterverkehr, welcher lediglich 0.4 Prozent der Investitionen ausmacht.

Ausserdem zeigt eine genauere Analyse der Projektbeschreibungen, dass eine Vielzahl von Massnahmen, welche als MIV kategorisiert werden, tatsächlich Massnahmen zugunsten des öV sind (z.B. Bushaltestellen und -fahrspuren). Es lässt sich also festhalten, dass die Mittelverteilung unausgewogen zugunsten des öV und LV ausfällt. Für die Umsetzung der Vorlage fordert der sgv daher, dass mehr Mittel zugunsten des MIV sowie des Güterverkehrs gesprochen werden. Erstere sollten vor allem mehr Umfahrungsstrassen enthalten, welche in der aktuellen Vorlage kaum berücksichtigt werden. Weiter lässt die Vorlage nur wenig Massnahmen zugunsten des Kapazitätsausbaus erkennen. Um die im erläuternden Bericht gestellte Bedingung der «Verbesserung des Gesamtverkehrssystems» zu erfüllen, ist es allerdings zwingend notwendig, auch auf Kapazitätserweiterungen zu setzen. Zuletzt weist der sgv darauf hin, dass für eine ausreichende verkehrliche Erschliessung der Schweiz besonders auch die Abstimmung zwischen den Agglomerationsprogrammen und dem STEP Nationalstrassen gewährleistet werden muss.

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

Keine Bemerkungen

**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?**

Der sgv befürwortet den stärkeren Fokus auf die Bau- und Finanzierungsreife bei der Auswahl der Programme. In diesem Zuge erachtet der sgv auch die neu eingeführte Frist von fünf Jahren bis zum Baubeginn des Vorhabens als sinnvoll. Es gilt allerdings zu bedenken, dass ein Grossteil der gesprochenen Mittel für die vergangenen Generationen des PAV noch nicht umgesetzt sind. Bei der 2. Generation ist der Umsetzungsstand derzeit bei 39 Prozent, bei der 3. Generation sogar erst bei 29 Prozent. Der sgv fordert daher, dass auch bei den früheren PAV Generationen ein stärkerer Fokus auf die schnelle Umsetzung gelegt wird, und zu diesem Zweck wo nötig Prozesse gestrafft werden.

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

Keine Bemerkungen

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

Wie unter Frage 2 bereits erwähnt, bemängelt der sgv den fehlenden Fokus auf den Kapazitätsausbau. Besonders, da unter den Auswirkungen der Vorlage die Reduktion von Staus genannt wird (vgl. erläuternder Bericht, Seite 19). Um die angestrebte Staureduktion auch tatsächlich erreichen zu können, ist daher vermehrt auf Kapazitätsausbaumassnahmen zu setzen.

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

Keine Bemerkungen

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

Grundsätzlich erachtet der sgv die im Anhang zum erläuternden Bericht enthaltenen Beschreibungen der einzelnen Massnahmen als unzureichend. Daraus lässt sich oft nur schwer erkennen, zu welchem Zweck die Mittel eingesetzt werden sollen. Auch ist die Zuweisung zu den Kategorien (MIV, öV, LV etc.) teilweise irreführend, wie unter Frage 2 bereits erläutert wurde. Daher fordert der sgv präzisere und detailliertere Beschreibungen der konkreten Massnahmen. Weiter erscheint es problematisch, dass Projekte, welche bereits in anderem Rahmen Zustimmung erhalten haben, in der A-Liste der 4. Generation PAV nicht enthalten sind, so beispielsweise die Glattalbahn-Verlängerung Kloten, welche durch die anfangs Jahr erteilte Infrastrukturkonzession bereits positive Signale erhalten hatte.

**9. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?**

Nebst der Unterstützung neuer, wichtiger Agglomerationsprogramme sollte auch vermehrt auf die Umsetzung bereits beschlossener Massnahmen gesetzt werden. Für die 4. Generation PAV fordert der sgv mehr Investitionsbeiträge zugunsten des MIV (besonders für Umfahrungsstrassen) sowie des Güterverkehrs. Ausserdem ist es notwendig, stärker auf Kapazitätserweiterungen zu fokussieren, um dem Ziel der Staureduktion und Verbesserung des Gesamtverkehrssystems gerecht zu werden.

Freundliche Grüsse

**Schweizerischer Gewerbeverband sgv**



Hans-Ulrich Bigler  
Direktor



Michèle Lisibach  
Ressortleiterin

05 Weitere interessierte Kreise und Organisationen

05 autres partis et organisations intéressés

05 altri partiti e organizzazioni interessati

---

Département fédéral de l'environnement,  
des transports, de l'énergie et de la  
communication (DETEC)  
Mme Simonetta Sommaruga, conseillère  
fédérale  
Palais fédéral Nord  
3003 Berne

Martigny, le 22 août 2022

r.fournier@arvr.ch  
027 720 59 13

## **Consultation arrêté fédéral sur les crédits d'engagement alloués à partir de 2024 pour les contributions aux mesures prises dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération**

Madame la conseillère fédérale,

Nous saluons la politique du programme en faveur du trafic d'agglomération et ses effets bénéfiques sur le territoire. Après une lecture approfondie de l'arrêté fédéral sur les crédits d'engagement alloués à partir de 2024 et du rapport explicatif, nous tenons à souligner la qualité du document et de l'analyse des dossiers de la 4e génération par les services de la Confédération. Vous trouverez nos différentes observations relatives au questionnaire concernant le projet mis en consultation en annexe du présent courrier.

Nous avons également profité de l'entretien technique avec les services de la Confédération du 18 août 2022 pour questionner l'évaluation de certaines mesures. Des éléments de compréhension supplémentaires à leur sujet ont été amenés dans le but de développer une discussion constructive et d'assurer une compréhension mutuelle.

**Cet échange pourrait avoir un impact sur le montant total de 1,3 milliard de francs et/ou sur les mesures retenues par la Confédération pour notre agglomération et listées dans le rapport explicatif.** Nous vous remercions d'avance de l'oreille attentive que vous prêterez à nos demandes et pour le traitement par vos services qui s'en suivra.

Tout en restant à votre entière disposition et en nous réjouissant de poursuivre ensemble ce projet pour le futur de notre région, nous vous prions de recevoir, Madame la conseillère fédérale, nos meilleures salutations.



**Bernard Monnet**  
Préfet du District de Martigny



**Romain Fournier**  
Coordinateur

Annexes ment.

**Copie:**

- Service du développement territorial, Canton du Valais



**agglo** | Coude du Rhône  
Ensemble pour demain

Martigny, le 22 août 2022

r.fournier@arvr.ch  
027 720 59 13

**Réponses au questionnaire concernant le projet mis en consultation «  
Arrêté fédéral sur les crédits d'engagement alloués à partir de 2024 pour  
les contributions aux mesures prises dans le cadre du programme en  
faveur du trafic d'agglomération »**

**Généralités relatives au projet mis en consultation**

1. Approuvez-vous les grandes lignes du projet (en particulier le montant de la contribution à verser par la Confédération) ?

*Oui, avec les réserves émises dans notre courrier du 22 août 2022.*

2. Des aspects ont-ils, d'après vous, été insuffisamment pris en considération ? Si oui, lesquels ?

*Non.*

**Quatrième génération du programme en faveur du trafic d'agglomération**

3. Avez-vous des remarques à formuler au sujet du contexte présenté dans le projet (chapitre 1 du rapport explicatif) ?

*Non.*

4. Approuvez-vous la procédure d'examen des projets d'agglomération de la quatrième génération du programme en faveur du trafic d'agglomération ainsi que les résultats de cet examen (chapitre 2 du rapport explicatif) ?

*Oui, avec les réserves émises dans notre courrier du 22 août 2022.*

Dans la négative, quels sont d'après vous les ajustements nécessaires ?

*Les réserves émises dans notre courrier du 22 août 2022.*

5. Avez-vous des remarques à formuler au sujet des commentaires relatifs aux dispositions de l'arrêté fédéral (chapitre 3 du rapport explicatif) ?

*Non*

6. Avez-vous des remarques à formuler au sujet des conséquences présentées dans le projet (chapitre 4 du rapport explicatif) ?

*Non*

7. Avez-vous des remarques à formuler au sujet des aspects juridiques présentés dans le projet (chapitre 5 du rapport explicatif) ?

*Non*

8. Avez-vous des remarques à formuler au sujet des divers projets d'agglomération ou des mesures qu'ils contiennent ?

*Oui, selon les réserves émises dans notre courrier du 22 août 2022.*

*L'agglomération Coude du Rhône souhaiterait à la suite de l'entretien technique du 18 août 2022, apporter les modifications suivantes sur les mesures :*

- *P.VSR.4.1.2 Requalification de l'axe du Gd-St-Bernard  
Remonter en priorité A un tronçon de 600m à la hauteur de la gare de Martigny-Croix (montant de la mesure mise à jour env. 2'310'000.- CHF / contre 8'508'500.- lors du dépôt du PA4) ;*
- *P.MD.4.1.1 Liaison cyclable entre Charrat et Fully  
Décaler cette mesure en priorité B.*

*Le détail est transmis à l'ARE à la suite de l'entretien technique du 18 août 2022.*

2 / 2

---

#### **Autres remarques**

9. Souhaitez-vous formuler d'autres remarques à propos du projet mis en consultation ?

*Non*



Verein Agglomeration Rheintal | ri.nova Impulszentrum  
Alte Landstrasse 106 | 9445 Rebstein | Schweiz

Per Email  
Bundesamt für Raumentwicklung  
Sektion Agglomerationsverkehr  
Frau Isabel Scherrer

Rebstein, 30. August 2022

## **Vernehmlassung - Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr**

Sehr geehrte Frau Scherrer

Mit Schreiben vom 10. Juni 2022 wurde das Vernehmlassungsverfahren zu den Agglomerationsprogrammen 4. Generation eröffnet. Gerne nutzen wir die Gelegenheit zur Stellungnahme. Diese orientiert sich am Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage.

Nach der erfolglosen ersten Einreichung des AP2 dürfen wir erfreut feststellen, dass die grossen Fortschritte in der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit für ein Agglomerationsprogramm Rheintal vom Bund anerkannt und mit einer positiven Bewertung honoriert werden.

Anlässlich verschiedener Gespräche während des Erarbeitungsprozesses versuchten wir, die besonderen Herausforderungen, welche die grenzüberschreitende Zusammenarbeit in unserem funktionalen Raum bringen, aufzuzeigen. Dies ist uns nur teilweise gelungen. Überrascht sind wir von der **veränderten Haltung des Bundes bezüglich Erweiterung des Vereinsperimeters auf Österreichischer Seite** (siehe dazu Seite 19 Prüfbericht). Dieser Aspekt wurde uns in der Vergangenheit so kommuniziert, dass wir uns ermutigt fühlten, weitere Vorarlberger Gemeinden als Vereinsmitglieder anzufragen und aufzunehmen. Nun könnte dies zu einem Nachteil für folgende Agglomerationsprogramm-Generationen werden. **Dieser wesentliche, für die Entwicklung funktionaler Räume hinderliche Punkt muss unseres Erachtens nochmals genau mit Ihnen besprochen werden.**

## **Generelle Aspekte**

### **2. Zu wenig berücksichtigte Aspekte**

Zwingende Vorgabe für das Einreichen eines Agglomerationsprogrammes Rheintal war der Einbezug des Vorarlberger Rheintals als Teil des funktionalen Raumes. Aus Sicht der Agglo Rheintal fanden diese Vorgaben in der Programmprüfung durch das ARE zu wenig Beachtung. Insbesondere im Raum Vorarlberger Rheintal wurden die Bereiche multimodale Verkehrsdrehscheiben / Bahnhaltstellen, Parkplatzbewirtschaftung, Verkehrsberuhigung, Freiräume / Landschaft, u.E. zu wenig gewürdigt (siehe Anträge). Die Vorgabe, den funktionalen Raum zu betrachten, haben wir eingehalten. Es wurde jedoch zu wenig berücksichtigt, dass es sich im Fall der Agglo Rheintal um einen polyzentrischen Raum handelt und der Schwerpunkt in Bezug auf Bevölkerung und Arbeitsstätten auf Vorarlberger Seite liegt. Im Gegensatz zu allen anderen grenzüberschreitenden Agglomerationen weist unser funktionaler Raum keine Kernstadt auf Schweizer Boden auf.

Bei Landesgrenzen überschreitenden Agglomerationsprogrammen gelten gemäss RPAV zwar grundsätzlich dieselben Anforderungen wie für alle anderen Agglomerationsprogramme. Der Bund beachtet aber bei der Beurteilung die spezifischen Herausforderungen der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit. Wir vermissen im Prüfbericht den Hinweis, welche spezifischen Herausforderungen bei der Beurteilung wie berücksichtigt wurden. Dies wäre für uns im Sinne der Transparenz und Lernmöglichkeit für die kommende Generationen sehr hilfreich.

### **8. Bemerkungen zu einzelnen Massnahmen**

Die Anträge wurden bereits am 23. August 2022 eingereicht. Sie finden die Anträge der Vollständigkeit halber auch in der beigefügten Excel Tabelle.

Für einen grossen Teil der Involvierten war dies das erste Agglomerationsprogramm und deshalb konnte auch kaum auf Erfahrungswerte zurückgegriffen werden. Auch in den Gemeinden ist man noch nicht ganz mit der «Mechanik» des AP vertraut. Dies machte vor allem auch die Priorisierung einzelner Projekte (B- oder C-Horizont) schwieriger. Aufgrund des Fachgesprächs wurden uns einige Zusammenhänge noch bewusster. Unsere Anträge gründen auf unserer Strategie, den Veloverkehr und die Lebensadern zu stärken und es ist uns ein Anliegen, dass diese Massnahmen berücksichtigt werden können. Um im vorgegebenen Kostenrahmen und somit auch in der Beitragsberechtigung für Agglomerationsprogramme bleiben zu können, haben wir deshalb mit verschiedenen Gemeinden Gespräche geführt, um herauszufinden, ob bei gewissen Projekten aufgrund des Projektstandes die Möglichkeit zur Umpriorisierung von B nach C besteht. Diese sind nun identifiziert und in der Antragsliste eingetragen. Wir haben darauf geachtet, dass die Grenzkosten im vorgegebenen Rahmen bleiben, und das konnten wir nun dank der intensiven Gespräche und des Entgegenkommens einzelner Gemeinden erreichen.

### **9. Bemerkungen zum Perimeter**

#### **Bemerkungen zum Perimeter**

Die Informationen des Bundes zum Thema Perimetererweiterung auf Seite 19 des Berichtes widersprechen dem aktuellen BESA-Perimeter.

- Grundsätzlich sehen wir in der Aufnahme von Gemeinden wie Rankweil keine «Erweiterung» des Perimeters, sondern eine «Aktivierung von Gemeinden» innerhalb der bereits [beitragsberechtigten Agglomeration](#).
- Der statistische Perimeter zur Abgrenzung der Agglomerationen umfasst den funktional zusammenhängenden Raum – im Rheintal bis inkl. Rankweil, Bregenz, Dornbirn etc. Beim

Agglomerationsraum Rheintal bedeutet dies folglich, dass z. B. die regionalen Betriebsgebietsplanungen im gesamten funktionalen Raum des Agglomerationsperimeters abgestimmt werden. Dies erhöhte den Aufwand für die Agglomeration, ist aus Sicht einer abgestimmten Regionalplanung aber sinnvoll.

- Im Kostenrichtwert für die Massnahmen werden hingegen nur die Schweizer Gemeinden berücksichtigt, was sich negativ auf das Kosten-Nutzen-Verhältnis auswirkt. Dies ist vor dem Hintergrund der funktionalen Abgrenzung fachlich und logisch nicht schlüssig. Zudem gibt es bereits eine klare Aussage, dass Einzelmassnahmen einen Mehrwert auf der Schweizer Seite haben müssen.
- Wenn hingegen Pauschalmassnahmen insbesondere für grenzüberschreitende Agglomerationen einen Anreiz schaffen sollen, wäre der ausländische Anteil der Bevölkerung für die Festlegung der Schwellenwerte «Kosten» zu einem gewissen Prozentsatz zu berücksichtigen. Dadurch wird sichergestellt, dass auch grenzüberschreitende Agglomerationen ein angemessenes Kosten-Nutzen-Verhältnis erreichen können.
- Antrag: Zur Weiterentwicklung der Richtlinie AP5 beantragen wir die Änderung der Berechnungsgrundlage des Kostenrichtwertes (z. B. Kostenrichtwert für Pauschalmassnahmen unter Einbeziehung des ausländischer Anteils - siehe oben). Wenn eine Änderung beim Kostenrichtwert nicht umsetzbar ist, wäre z. B. eine Anerkennung – im Sinne des funktionalen Raumes – bei den Wirksamkeitspunkten denkbar. Dann haben grenzüberschreitende Agglomerationen trotz schlechtem Kosten-Nutzen-Verhältnis über eine höhere Punktzahl die Möglichkeit entsprechende Fördersätze zu erhalten.

Wir danken Ihnen für den wertschätzenden Austausch im Rahmen des Fachgespräches und für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

#### Verein Agglomeration Rheintal



Reto Friedauer  
Präsident



Sabina Saggioro  
Geschäftsleiterin

#### Beilagen:

Excel Tabelle mit Anträgen

Detaillierte Unterlagen zu:

- Spange Heitere, Lustenau
- LV Brücke Diepoldsau-Widnau

#### Kopie zur Kenntnis:

- Mitglieder Verein Agglomeration Rheintal
- Vorstand VAR
- Vorstand VSGR
- Nationalräte Rheintal und Ständeräte SG

ARE-Code Code ARE	Nr. AP N° PA	Massnahme Mesure	Änderungsantrag Prüfbericht Demande de modification du rapport d'examen	Begründung Justification	Kostenberechnung Gesamtkosten bisher (Maximalbetrag AP4Rheintal 138 Mio. CHF)	132.48
3231.4.002	3234.LV_M002.RF	Langsamverkehrsbrücke Widnau - Diepoldsau	C->A	Die Massnahme hat ein gutes Nutzen-Kostenverhältnis und hohes Potenzial (über 1000 Radfahrer/Werktag). Die Netzergänzung «Ausbau der Querung des alten Rheins, Am Rohr» (ARE-Code 3231.4.021) ist in der LV A-Liste im Prüfbericht enthalten. Die LV-Brücke bietet eine hohe Sicherheit für den Langsamverkehr, welcher heute nur die beiden, vom MIV stark befahrenen Bestandsbrücken Wiesenrain, Widnau und Schrägeiselbrücke, Diepoldsau benutzen kann. Die vom Bund bemängelte unklare Funktion und konzeptionelle Einbettung ist mit den geplanten Netzergänzungen klar gegeben. Es werden Arbeitsplatzgebiete mit einer sicheren und kurzen Verbindung erschlossen, welche neue Nutzergruppen, welche derzeit das Rad kaum verwenden, zu deutlich mehr Fahrten bewegen wird. Der befürchtete Konflikt mit Umweltschutznähe (Ufervegetation und Wald) wurde in Gesprächen mit den kantonalen Stellen besprochen. Das Vorhaben wird als ausführbar eingestuft.		6.78
3231.4.036	KM558	Spange Heitere Radverkehrsinfrastruktur	B->A	Die Spange Heitere ist im Straßen- und Wegekonzept Teilgebiet Heitere verankert (Besch&Partner, April 2016). Im Rahmen des Straßen- und Wegekonzeptes wurde eine Umweltprüfung durchgeführt, die zu dem Ergebnis gekommen ist, dass keine erheblich negativen Umweltauswirkungen von der Umsetzung zu erwarten sind (Stadtland, 27.06.2015). Die Umlegung Heitere zur Neugestaltung und Erschließung der Grundstücksstruktur ist abgeschlossen und rechtskräftig (Bescheid der Vorarlberger Landesregierung, ZI VIIa-50.030.55-8//309 vom 20.12.2018). Die Änderung des Flächenwidmungsplanes zur Festlegung der Verkehrsflächen ist rechtskräftig (Kundmachung 26.04.2022). Die Spange Heitere ist Bestandteil des Radroutenkonzeptes der Marktgemeinde Lustenau (Landesradroute Alltag geplant) und die Netzwirkung im Radverkehr ist groß. Eine Landesradroute Alltag hat den Anspruch an einen hohen Ausbaustandard, hohe Sicherheitsqualität und Komfort. Die Spange Heitere bildet einen Lückenschluss im Vorarlberger Radroutennetz und bindet ein wachsendes Betriebsgebiet an die Radinfrastruktur an. Die Spange Heitere soll im A-Horizont zw. 2024 und 2028 umgesetzt werden.	kein Einfluss auf Gesamtbetrag	
3231.4.043	KM054	Querungssituation Lindenstrasse/Neugasse	Verzicht / Renoncement	Bei der detaillierten Prüfung im Zusammenhang mit dem Hochwasserschutzprojekt Rheintaler Binnenkanal hat der Gemeinderat Widnau beschlossen, auf die Velounterführung bei der Neugasse zu verzichten (Kosten-Nutzen-Verhältnis / kleiner DTV Neugasse).		-0.45
3231.4.152	3238._VM_M125	Ochsen Widnau	Anpassung Investitionskosten / Adaptation des coûts d'investissement	Bei der Eingabe sind die Investitionskosten von Fr. 30'154 als Drittkosten ausgewiesen. Diese Kosten sind auf Kanton und Gemeinde aufzuteilen, womit diese beitragsberechtigt sind. Wir vermuten hier einen Fehler bei der Eingabe.		0.03
3231.4.119	3255.MIV_M010	Rebstein, BGK Staatsstrasse, Abschnitt Rebbergstrasse bis Schachenweg	C->A	<b>Antrag:</b> Die Massnahme 3231.4.119(3255.MIV_M010); im Rahmen des BGK in Rebstein ist im A-Horizont zu realisieren. <b>Begründung:</b> Der Baustart gemäss Terminprogramm für die Massnahme 3231.4.119 liegt im Jahr 2027 und somit im Horizont der 4. Generation A. Die weiteren Etappen werden anschliessend in den Horizonten der 5. Generation bzw. eventuell der 6. Generation gestartet. Der Projektstand der Massnahme 3231.4.119 lässt eine Verschiebung in den B-Horizont nicht zu.		3.00
3231.4.052	3231.LV_M151.R F	LV-Bahnquerung zwischen Weedstrasse und Hirschenweg	Anderes / Autre	<b>Antrag:</b> Umpriorisierung von B->C <b>Begründung:</b> Die Unterführung schliesst eine Lücke im überkommunalen LV-Netz. Die Planungen sind allerdings noch nicht weit fortgeschritten, sodass Unsicherheiten betreffend des möglichen Realisierungszeitraums besteht. Das Vorhaben wird weiter konkretisiert und eine Aufnahme im AP5G geprüft.		-5.00
3231.4.048	3251.LV_M133.R	Bahndamm Südwest, Richtung Oberriet	Anderes / Autre	<b>Antrag:</b> Umpriorisierung von B->C <b>Begründung:</b> Die Massnahme ist eine Weiterführung der Massnahme KM204, eine Realisierung ist daher noch immer vorgesehen und erwünscht. Allerdings soll die Umsetzung im Rahmen der Gebietsentwicklung erfolgen. Der Umsetzungshorizont für diese Gebietsentwicklung ist noch unklar und könnte sich evtl. hinauszögern. Die Situation wird im Rahmen des AP5G neu beurteilt werden.		-2.50
					<b>Total AP4 Rheintal</b>	<b>134.34</b>

Thema Objet	Antrag Demande	Begründung Justification
Kostenrichtwert	Antrag zur Änderung der Berechnungsgrundlage des Kostenrichtwertes für grenzüberschreitende Agglomerationen	Der statistische Perimeter zur Abgrenzung der Agglomerationen erfasst den funktional zusammenhängenden (grenzüberschreitenden) Raum. Im Kostenrichtwert für die Massnahmen werden hingegen nur die Schweizer Gemeinden berücksichtigt, was das Kosten-Nutzen-Verhältnis verschlechtert und den erhöhten Aufwand in der grenzüberschreitenden Agglomeration nicht berücksichtigt.
Kapitel 2.2 Gesamtwürdigung S. 5 Intermodalität	Bericht ergänzen, dass bereits zahlreiche Projekte umgesetzt wurden und insbesondere in Vorarlberg Verbesserungen auf Basis eines übergeordneten laufenden Massnahmenprogramm (Rheintal-Walgau Konzept I + II, vmobil Mobilitätsknoten, etc ...) erfolgt.	Multimodale Drehscheiben an den Bahnhaltstellen sind bereits ausgebaut (Altach, Lustenau, Hohenems, Feldkirch, (Rankweil)) oder in der Planung fortgeschritten (Götzis), unabhängig vom AP4. Es wurden in Vorarlberg keine Massnahmen eingereicht, da diese unabhängig vom AP laufen. Mit dem Bushof in St. Margrethen wurde auch in der Schweiz eine wichtige Massnahme bereits umgesetzt.
Kapitel 2.2 Gesamtwürdigung S. 6 Parkierung	Ergänzen, dass in Vorarlberg in den letzten Jahren die Stellplatz-Bewirtschaftung des öffentlichen Strassenraums eingeführt wurde.	Vorarlberger Gemeinden haben im öffentlichen Strassenraum bereits Massnahmen (Parkraumbewirtschaftung) umgesetzt, in Lustenau regional mit den Plan B Gemeinden in Vorarlberg abgestimmt. Im Prüfbericht wurde dies zu wenig gewürdigt. Aber: Keine regionale Harmonisierung der Parkraumbewirtschaftung in den Agglomerationsgemeinden
Kapitel 2.2 Gesamtwürdigung S. 6 öffentliche Freiräume im Siedlungsgebiet	Ergänzen um den Hinweis, dass bereits konkrete Massnahmen umgesetzt wurden.	Vorleistungen im Prüfbericht nicht gewürdigt (Höchst, Lustenau, Hohenems, Feldkirch). Massnahmen: Zentrumsgestaltung Altach und Tisis nicht gewürdigt.
Kapitel 2.2 Gesamtwürdigung S. 6 Verkehrsberuhigung	Ergänzen um den Hinweis, dass bereits ein grosser Teil der Quartiere in T30-Zonen liegt.	Vorleistungen im Prüfbericht nicht gewürdigt (Verkehrsberuhigung und Temporeduktionen in zahlreichen Vorarlberger Gemeinden, in den Schweizer Gemeinden werden die noch ausstehenden Quartiere sukzessive in T30 Zonen umgewandelt).
Kapitel 2.2 Gesamtwürdigung Reduktion Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch	Präzisierung der Aussagen	Schadstoffbelastungen werden durch Veränderungen im Fahrzeugkollektiv und durch höheren Anteil im Radverkehr / ÖV reduziert, das gilt für Luftschadstoffe, nicht für CO2. Wirkungen und Benchmarks sind im Prüfbericht nicht dargelegt.
Kapitel 2.2 Gesamtwürdigung weitere landschaftlich Massnahmen	L 10 amKumma, L 11 Alter Rhein und RHESI aufführen.	Massnahme L 10 amKumma, L 11 Alter Rhein und vor allem RHESI beinhalten erste konkrete Umsetzungsschritte und Massnahmen, die weiterentwickelt werden.

Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga  
Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK  
CH 3003 Bern

St.Gallen, 1. September 2022

## **VERNEHMLASSUNG ZUM BUNDESBESCHLUSS ÜBER DIE VERPFLICHTUNGSKREDITE AB 2024 FÜR BEITRÄGE AN MASSNAHMEN IM RAHMEN DES PROGRAMMS AGGLOMERATIONSVERKEHRS**

### **STELLUNGNAHME DER TRÄGERSCHAFT DES AGGLOMERATIONSPROGRAMMS**

#### **ST.GALLEN – BODENSEE**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga

Die Prüfung und Beurteilung der Agglomerationsprogramme und der darin enthaltenen Massnahmen ist inhaltlich und aufgrund der Informationsmenge eine grosse und herausfordernde Arbeit, für die wir uns herzlich bedanken möchten. Leider sind die Beurteilungen unseres Programmes im Prüfbericht für uns nicht immer gut nachvollziehbar. Wir bedauern daher, dass der Detaillierungsgrad des Prüfberichtes, auch im Vergleich zu den Vorgängergenerationen, eher gering ausgefallen ist.

Auch für das Fachgespräch zum Entwurf des Prüfberichts vom 16. August 2022 bedanken wir uns herzlich. Für uns war es zentral, dass wir dem Prüfteam erläutern konnten, weshalb wir die Siedlungsmassnahmen der 2. Generation einer aus unserer Sicht notwendigen Weiterentwicklung in der 3. Generation unterzogen haben und dies keiner verzögerten Umsetzung entspricht. Das Prüfteam konnte uns aber auch gut aufzeigen, dass sie mit den vorhandenen Informationen arbeiten mussten und dass unser Umsetzungsbericht diesbezüglich tatsächlich wenig aussagekräftig ist. Wir nehmen diese wertvolle Rückmeldung mit, um die Berichterstattung im Prozess der 5. Generation entsprechend zu verbessern. Mit der Feststellung, dass der Umsetzungsbericht und nicht die eigentliche Umsetzung der Massnahmen ungenügend ist, möchten wir Sie jedoch bitten, die Umsetzungsbeurteilung nochmals zu prüfen und möglichst auf den doch einschneidenden Abzug beim Beitragssatz zu verzichten.

In Bezug auf einzelne Massnahmen konnten wir zeigen, dass auf den festgestellten Konflikt der geplanten Veloinfrastruktur zwischen Teufen und der Stadt St.Gallen (Massnahme 5.1.2) mit dem Wildtierkorridor in der Projektierung angemessen reagiert werden kann und darum die Massnahme reif für den A-Horizont ist.

Zum Entwurf Prüfbericht haben wir zudem verschiedene Hinweise und Anträge. Diese finden Sie in der beiliegenden Stellungnahme.

Für Fragen und weitergehende Unterlagen stehen wir gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Maria Pappa

Stadtpräsidentin St.Gallen  
Vorsitzende des Lenkungsausschusses

Beilage:

- Stellungnahme zum Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programmes Agglomerationsverkehr

St.Gallen, 1. September 2022

# **VERNEHMLASSUNG ZUM BUNDESBESCHLUSS ÜBER DIE VERPFLICHTUNGSKREDITE AB 2024 FÜR BEITRÄGE AN MASSNAHMEN IM RAHMEN DES PROGRAMMS AGGLOMERATIONSVERKEHRS**

## **STELLUNGNAHME DER TRÄGERSCHAFT DES AGGLOMERATIONSPROGRAMMS ST.GALLEN – BODENSEE**

<b>1</b>	<b>Generelle Aspekte</b>	<b>2</b>
1.1	Zeitliche Koordination von fachtechnischer Prüfung und politischem Entscheidungsprozess	2
1.2	Detaillierungsgrad des Prüfberichtes	2
1.3	Umgang mit Fragen der Machbarkeit von Massnahmen	2
<b>2</b>	<b>Anträge zur Programmbeurteilung</b>	<b>3</b>
2.1	Prüfbericht Kapitel 2.2 Gesamtwürdigung und Kapitel 5.3 Umsetzungsbeurteilung	3
2.2	Prüfbericht Kapitel 5.1 Gesamtnutzen	4
<b>3</b>	<b>Anträge zu einzelnen Massnahmen</b>	<b>4</b>
3.1	Durch den Bund abgeänderte Prioritäten A>C	4
<b>4</b>	<b>Weitere Anträge zum Prüfbericht</b>	<b>5</b>
4.1	Anhang 1: Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen	5
<b>5</b>	<b>Beilagen</b>	<b>5</b>

# 1 Generelle Aspekte

## 1.1 Zeitliche Koordination von fachtechnischer Prüfung und politischem Entscheidungsprozess

Die Ergebnisse der fachtechnischen Prüfung werden den Trägerschaften erst drei Wochen nach Start der Vernehmlassung der Botschaft zur Freigabe der Mittel für den Agglomerationsverkehr zur Verfügung gestellt. Anpassungen von Prioritäten können so gegenüber Politik und Öffentlichkeit über längere Zeit nicht kommentiert oder begründet werden.

Wir würden es sehr begrüßen, dass zuerst das Ergebnis der fachlichen Prüfung inkl. Begründungen an die Trägerschaften geschickt werden und erst danach die Vernehmlassung gestartet und damit die Gesamtbewertungen der Programme und die Prioritäten der Massnahmen auch öffentlich kommuniziert werden.

## 1.2 Detaillierungsgrad des Prüfberichtes

Der provisorische Prüfbericht zur 4. Generation ist deutlich weniger detailliert als die Prüfberichte der Vorgängergenerationen. So waren beispielsweise die explizite Aufführung von Stärken und Schwächen pro Wirkungskriterium sehr hilfreich, um einerseits die Einschätzung der Programmwirkung durch das Prüfteam nachvollziehen zu können und andererseits auch die Programme in den Folgegenerationen gezielt weiter zu entwickeln. Die Programmwürdigung ist in der 4. Generation sehr knapp ausgefallen und die Hinweise viel weniger konkret als in den Vorgängergenerationen.

Wir würden es sehr begrüßen, wenn die Prüfberichte 4. Generation wieder den Detaillierungsgrad der Vorgängergenerationen aufweisen würden.

## 1.3 Umgang mit Fragen der Machbarkeit von Massnahmen

Im Prüfbericht wird die Massnahme 5.1.2 (Investitionskosten CHF 10. Mio.) vom A in den C-Horizont verschoben mit der Begründung, dass ein Konflikt mit einem Wildtierkorridor bestehe. Dieser Umgang scheint uns nicht stufengerecht. Potenzielle Konflikte mit anderen Sachthemen gehören zum Aspekt der Machbarkeit einer Massnahme. Gemäss Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr (RPAV) ist der Nachweis der Machbarkeit für Massnahmen über CHF 10 Mio. vorgeschrieben (Planungsstand 2). Für Massnahmen von CHF 10 Mio. oder weniger entspricht ein Machbarkeitsnachweis nicht den Anforderungen und ist auch nicht zeitkritisch, ein A-Horizont ist also nicht grundsätzlich in Frage gestellt.

Ein möglicher Ansatz wäre, dass das BAFU bei Massnahmen, bei denen ein Nachweis der Machbarkeit nicht zu den Anforderungen gehört, im Prüfbericht einen Hinweis macht zu Themen, die aus Sicht BAFU die Machbarkeit der Massnahmen tangieren könnten und im Laufe der Projektierung vertieft werden müssen.

## 2 Anträge zur Programmbeurteilung

### 2.1 Prüfbericht Kapitel 2.2 Gesamtwürdigung und Kapitel 5.3 Umsetzungsbeurteilung

Im Provisorischen Prüfbericht wird festgehalten, dass die Umsetzung der Siedlungsmassnahmen der 2. Generation in die Umsetzung der 3. Generation verschoben wurde und daher stark verzögert ist. Aufgrund dieser festgestellten Umsetzungsverzögerung wird dem Programm ein 5%-Abzug auf den Beitragssatz auferlegt.

Aus dem Prüfbericht ist dieser Entscheid nicht nachvollziehbar. Das Prüfgespräch hat uns aber sehr geholfen, die Perspektive des Prüfteams und die Kritikpunkte an unsere Berichtstruktur, speziell an der Dokumentation zum Stand Umsetzung zu verstehen. Das Prüfteam kann nur die vorhandenen Informationen verwerten, resp. hat in unserem Fall festgestellt, dass Informationen fehlen und daraus geschlossen, dass die Massnahmen nicht, oder stark verzögert umgesetzt worden sind.

Wir waren bei der Erarbeitung der 3. und 4. Generation der Meinung, dass die Siedlungsmassnahmen der 2. Generation zwar von den kantonalen und kommunalen Behörden umgesetzt werden, dass dazu aber nicht die Agglomerationsmassnahmen, sondern die gesetzlichen Grundlagen (Baugesetze- und Reglemente) massgebend sind. Für die 3. Generation haben wir daher für die Bearbeitung der Landschaftsaspekte im Aggloprogramm mit der Erstellung eines Zukunftsbildes und der Erarbeitung von konkreten Projekten einen neuen Ansatz gewählt, der uns wirkungsvoller erschien. Im Umsetzungsbericht sind wir nur auf diese inhaltliche Weiterentwicklung eingegangen. Der Dokumentation der eigentlichen Umsetzung der Massnahmen der 2. Generation, die durchaus realisiert werden, haben wir aus oben ausgeführten Überlegungen keine Relevanz mehr beigemessen. Es wären, wie wir jetzt verstehen, aber genau diese Informationen gewesen, anhand denen das Prüfteam die Umsetzung der Programme bemisst.

Insofern wurde für uns verständlich, dass aus Sicht Bund Informationen zum Stand Umsetzung der Siedlungsmassnahmen AP2 fehlen und dass aufgrund der fehlenden Informationen die gefällte Bewertung zustande gekommen ist.

Unserer Meinung nach muss hier aber zwischen der Dokumentation der Umsetzung und der Umsetzungsbeurteilung unterschieden werden. Im Austausch mit dem Prüfteam wurde uns bewusst, dass wir die Dokumentation der Umsetzung verbessern und die Berichtstruktur für die 5. Generation überarbeiten müssen. Wir sind aber nach wie vor der Ansicht, dass die Umsetzungsbeurteilung des Bundes, wonach die Siedlungsmassnahmen der 2. Generation stark verzögert sind, nicht richtig ist, sondern sich das negative Urteil auf unsere ungenügende Umsetzungsdocumentation im Bericht 4. Generation beziehen müsste.

Es ist verständlich, dass sich das Prüfteam auf die vorhandenen Informationen zum Eingabezeitpunkt stützen muss. Wir bedauern daher, dass die selbstverschuldete mangelhafte Dokumentation zu dieser Einschätzung führte. Trotzdem hoffen wir hier auf eine gewisse Nachsicht. Ein 5%-Abzug wegen ungenügender Dokumentation von Massnahmen erscheint uns in diesem Falle als unverhältnismässig.

**Antrag: Die Umsetzungsbeurteilung ist zu überprüfen, und auf einen 5%-Abzug auf den Beitragssatz aufgrund vermeintlich ungenügender Umsetzung ist zu verzichten.**

## 2.2 Prüfbericht Kapitel 5.1 Gesamtnutzen

WK2: Mit der Massnahme '6.5 Verschiebung Bahnhof Bruggen und Zugang neuer Bahnhof' wird ein wesentlicher Impuls für die Innenentwicklung gesetzt. Diese grösste Einzelmassnahme des Programmes der 4. Generation verbessert die Erschliessung und Erreichbarkeit eines der wichtigsten Entwicklungsgebiete des Agglomerationskerns (Haggen - Lerchenfeld) und aktiviert so bedeutende Innenentwicklungspotenziale. Diese Wirkung stellt die Hauptmotivation für die Massnahme dar, wird aber im Prüfbericht nicht gewürdigt.

**Antrag: Die Wirkung bez. Innenentwicklung dieser grössten Einzelmassnahme in der 4. Generation ist im Prüfbericht zu würdigen und eine höhere Punktebewertung in Bezug auf das WK2 zu überprüfen.**

# 3 Anträge zu einzelnen Massnahmen

## 3.1 Durch den Bund abgeänderte Prioritäten A>C

### **ARE-Code 3203.4.024 (5.1.2), Teufen, Veloschnellroute Lustmühle - Kantonsgrenze SG**

*Begründung Bund: Konflikt im Bereich Umwelt: Konflikt mit Wildtierkorridor AR-01\_SG-20 (Verschärfung des Konflikts wegen der Topographie und den zusätzlich nötigen hohen Stützmauern).*

#### **Antrag: Die Massnahme 5.1.2 ist in Priorität A einzustufen.**

Begründung: Gemäss Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr (RPAV) ist der Nachweis der Machbarkeit für Massnahmen über CHF 10 Mio. vorgeschrieben (Planungsstand 2). Für Massnahmen von CHF 10 Mio. oder weniger entspricht ein Machbarkeitsnachweis nicht den Anforderungen und ist auch nicht zeitkritisch, ein A-Horizont ist also nicht grundsätzlich in Frage gestellt. Entsprechende Abklärungen waren daher zum Zeitpunkt der Einreichung der 4. Generation noch nicht getätigt. Mittlerweile zeigt ein Gutachten, dass die Konflikte des Infrastrukturvorhabens mit dem Wildtierkorridor gelöst werden können, resp. mit den vorgeschlagenen Optimierungsvorschlägen die Situation für die Wildtierquerung gegenüber heute sogar verbessert werden kann. (Gutachten s. Beilage).

## 4 Weitere Anträge zum Prüfbericht

### 4.1 Anhang 1: Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen

In den Tabellen im Anhang 1 wird für die Massnahmenkategorien Langsamverkehr und Aufwertung und Sicherheit des Strassenraumes je ein Abzug von 5% als 'Konzeptkürzung' aufgeführt. Diese Beurteilung ist nicht begründet und ist daher nicht nachvollziehbar. Eine Begründung würde Hinweise für die Erarbeitung der nächsten Generation geben.

**Antrag: Wir beantragen, eine Begründung für die Konzeptkürzungen von Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen im Prüfbericht aufzuführen.**

## 5 Beilagen

- Folien Präsentation Fachgespräch 16. August 2022
- Gutachten FORNAT AG: Wildtierkorridor AR 01 / SG 20 St. Gallen - Teufen AR; Beurteilung Radweg in Agglomerationsprogramm
-

Bericht

**Wildtierkorridor AR 01 / SG 20 St. Gallen - Teufen AR; Beurteilung Radweg in  
Agglomerationsprogramm**

---

## Impressum

### **Auftraggeber**

Appenzell Ausserrhoden  
Departement Bau und Volkswirtschaft  
Amt für Raum und Wald  
Natur und Wildtiere  
Kasernenstrasse 17A  
9102 Herisau

Kontakt: Andres Scholl, Leiter Abteilung Natur und Wildtiere

### **Auftragnehmer**

FORNAT AG  
Forschung für Naturschutz und  
Naturnutzung

Bergstrasse 162  
8032 Zürich

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

### **Bearbeitung**

Jasmin Schnyder, Caroline Nienhuis

### **Version vom**

28.07.2022

## Inhalt

<b>1</b>	<b>Auftrag und Ausgangslage .....</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Situation und Beurteilung .....</b>	<b>5</b>
2.1	Durchlässigkeit des WTK im Bereich Jonenwatt heute	5
2.2	Einfluss des geplanten Rad-/Gehwegs auf die Durchlässigkeit im WTK	6
2.3	Wildwechsel Nr. 1	8
2.4	Wildwechsel Nr. 2	9
2.5	Wildwechsel Nr. 3	10
2.6	Wildwechsel Nr. 4	11
<b>3</b>	<b>Gesamt-Beurteilung und Empfehlungen.....</b>	<b>12</b>

# 1 Auftrag und Ausgangslage

Im Rahmen des Agglomerationsprogramms St. Gallen Appenzell wurde eine Radschnellroute geplant, welche Teufen mit der Stadt St. Gallen verbinden soll. Zwischen den Weilern Lustmühle und Liebegg bzw. des Jonenwatt- und Wattwaldes führt die Route entlang der Teufenerstrasse sowie der Bahngeleise der Appenzeller Bahn (Linien S21 und S22; St. Gallen – Appenzell). Bereits heute ist ein Radweg vorhanden, welcher jedoch um ca. 1m verbreitert und «velofreundlicher»/«fussgängerfreundlicher» gestaltet werden soll.

Die Strecke zwischen Lustmühle und Liebegg führt über eine Länge von ca. 590m durch den Perimeter des Wildtierkorridors (WTK) AR 01 / SG 20 (Gaiserwald) von überregionaler Bedeutung, welcher als «beeinträchtigt» ausgeschieden ist (Abbildung 1). Als Zielarten dieses Wildtierkorridors gelten das Reh, mit Potential für Rothirsch und Wildschwein. Im Rahmen des Prüfberichts des Bundes zum Agglomerationsprogramm wurde aufgrund der Lage der Radschnellroute in diesem WTK ein Konflikt im Bereich Umwelt attestiert, da die Durchlässigkeit des Korridors durch das Projekt (bzw. die benötigten neuen Stützmauern im topografisch schwierigen Gelände) noch stärker beeinträchtigt werden könnte.

Im Rahmen des vorliegenden Berichtes wird anhand der derzeit aktuellen Pläne geprüft, ob und inwieweit die Erweiterung des Radweges die Durchlässigkeit des WTK tangieren bzw. weiter beeinträchtigen würde.

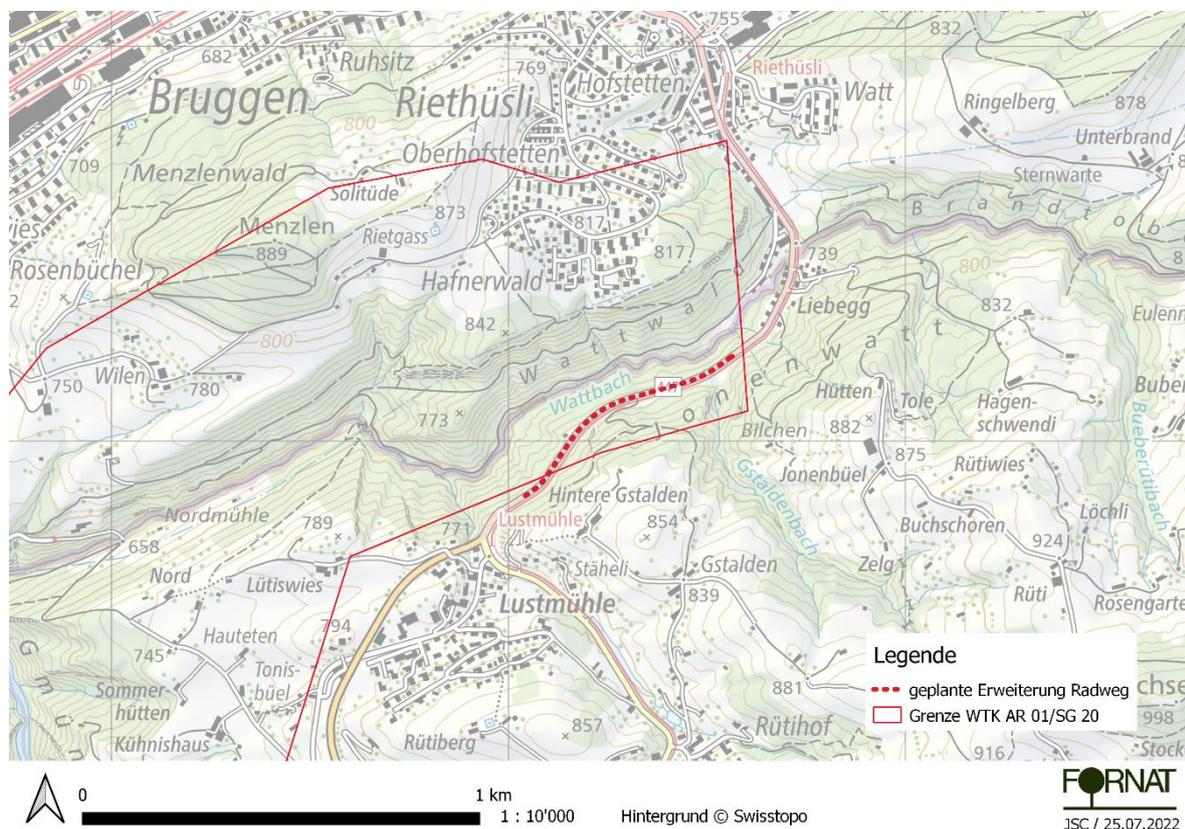


Abbildung 1: Lage der geplanten Radweg-Erweiterung innerhalb des WTK AR01/SG20

## 2 Situation und Beurteilung

### 2.1 Durchlässigkeit des WTK im Bereich Jonenwatt heute

Im Rahmen einer Begehung vom 19.07.2022 wurde der Abschnitt der geplanten Radweg-Erweiterung innerhalb des WTK zusammen mit Urban Keller (Kantonsingenieur, Tiefbauamt) und Silvan Eugster (Fachspezialist Jagd und Wildhüter, Abteilung Natur und Wildtiere) besichtigt.

Gemäss Objektblatt gilt der WTK AR 01 / SG 20 als beeinträchtigt. Dies mitunter aufgrund der Jonenwattstrasse mit einem aktuellen durchschnittlichen Tagesverkehr (DTV) von ca. 12'000 Fahrzeugen pro Tag (Urban Keller, mündl. Aussage). Strassen mit sehr hohem Verkehrsaufkommen (DTV > 10'000) gelten für Wildtiere als nur schwer überwindbare Barrieren. Mit einem aktuellen DTV von rund 12'000 Fahrzeugen/Tag stellt die Jonenwattstrasse somit heute eine **schwer überwindbare Barriere** dar (Abbildung 2).

Das Bahngleis der Appenzeller Bahn dürfte etwas weniger problematisch sein. Es handelt sich um eine eingleisige Bahnstrecke mit einer Zugfrequenz von 106 Zügen/Tag unter der Woche und 74 Zügen/Tag am Wochenende (Auskunft Appenzeller Bahnen). Das Bahngleis an sich ist für Wildtiere somit ein einigermaßen gut überquerbares und kleineres Hindernis als die Jonenwattstrasse, verstärkt in dieser Situation aber allenfalls deren Barriere-Effekt.

Des Weiteren zeigte sich, dass weite Teile der Strecke entlang des Bahngleises mit mehreren Metern hohen, für Wildtiere **nicht überwindbaren Mauern** gesäumt sind (Abbildung 3). Nur in einzelnen Bereichen, wo diese Mauern unterbrochen sind, ist es Wildtieren möglich, die Strasse und Bahngleise zu überqueren. Diese «**Wildwechsel**» stellen - trotz der stark frequentierten Strasse und des Bahngleises – die einzigen Möglichkeiten für Wildtiere dar, in den Jonen- bzw. Wattwald zu «wechseln». Die insgesamt vier vorhandenen Wildwechsel, wo auch wechselnde Wildtiere bzw. Wildunfälle verzeichnet werden (Silvan Eugster, mündl. Aussage), sind in der Abbildung 4 dargestellt.

Somit zeigte sich, dass die Durchlässigkeit für Wildtiere im WTK AR 01 / SG 20 im Bereich Jonenwatt Stand heute sehr stark eingeschränkt bzw. in weiten Teilen unterbrochen ist. Die einzelnen «mauerfreien» Wildwechsel sind von grosser Wichtigkeit, da sie die einzigen – wenn auch schwer nutzbaren - Verbindungen darstellen zwischen dem Jonenwatt- und Wattwald. Dies dürfte auch der Grund sein, weshalb das Gebiet im WTK Perimeter liegt. In den übrigen Bereichen sind der Jonenwatt- und Wattwald komplett durch Siedlungen/Infrastrukturen abgetrennt.



Abbildung 2: Mit einem DTV von 12'000 Fahrzeugen ist die Jonenwattstrasse eine schwer überwindbare Barriere.



Abbildung 3: Im Bereich des WTK sind die Bahngleise an der Jonenwattstrasse auf weiten Strecken von hohen Mauern gesäumt, welche für Wildtiere eine nicht überwindbare Barriere darstellen.

## 2.2 Einfluss des geplanten Rad-/Gehwegs auf die Durchlässigkeit im WTK

Bereits heute ist die Jonenwattstrasse im betrachteten Perimeter durch einen Radweg gesäumt (Abbildung 1, Abbildung 2). Dieser soll um ca. einen Meter verbreitert werden. Aufgrund der topografischen Gegebenheiten werden für diese Verbreiterung teilweise - aber voraussichtlich nicht überall - Stützmauern nötig sein.

Im Rahmen der Begehung wurden insbesondere die vier genannten Wildwechsel betrachtet, bei welchen keine hohen Mauern vorhanden sind. Die Wechsel werden in der Abbildung 4 und Abbildung 5 dargestellt. Sie sind von 1-4 nummeriert und werden nachfolgend einzeln betrachtet. Zudem werden Massnahmen vorgeschlagen, wie die Durchlässigkeit trotz der Verbreiterung des Radweges erhalten bzw. teilweise sogar verbessert werden könnte.

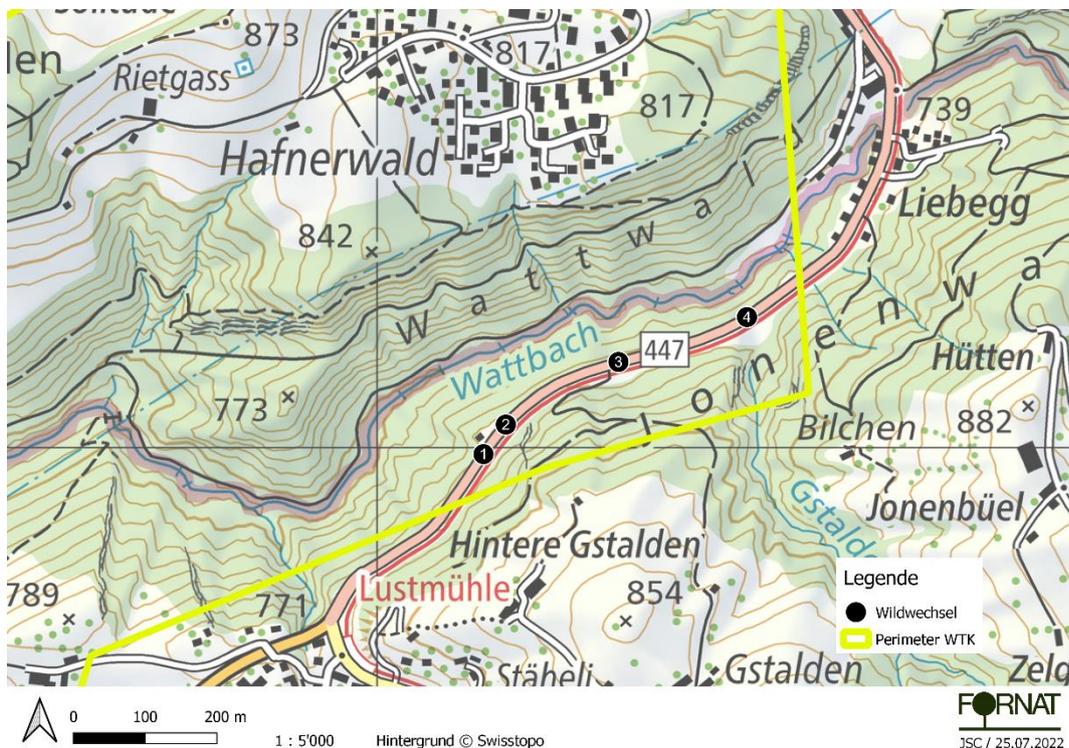


Abbildung 4: Überblick Wildwechsel Jonenwattstrasse, Perimeter WTK AR 01 / SG 20

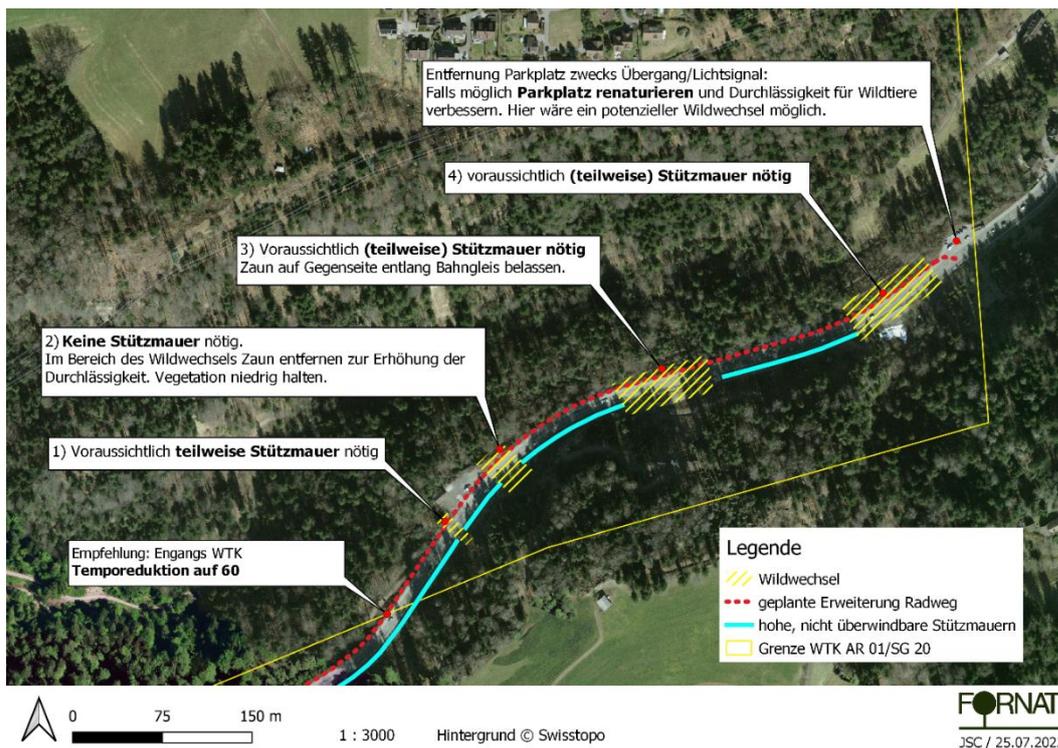


Abbildung 5: Situation Jonenwattstrasse mit ausgebautem Rad-/Gehweg, Hindernissen, den Wildwechseln und vorgeschlagenen Massnahmen.

### 2.3 Wildwechsel Nr. 1

Schmäler und unübersichtlicher Wechsel (Abbildung 6). Verbreiterung des Radweges erfordert voraussichtlich zumindest teilweise eine Stützmauer. Sofern die Höhe dieser Stützmauer maximal 50cm beträgt sowie anhand einer wildtierfreundlichen Gestaltung gut überwindbar ist («Rampe» bzw. Aufstieg zu der Stützmauer), sind aufgrund der Verbreiterung des Radweges keine negativen Effekte auf die Durchlässigkeit zu erwarten. Der bestehende Zaun um die Liegenschaft 1701 sollte nicht erweitert werden.



Abbildung 6: Situation **Wildwechsel Nr. 1**. Die Wechsel sind mit roten Pfeilen eingezeichnet. Im Unteren Bild ist der schmale Durchgang zwischen den links und rechts beginnenden Mauern erkennbar.

## 2.4 Wildwechsel Nr. 2

Gefährlicher Wildwechsel direkt nach einer Kurve (Abbildung 7). Verbreiterung des Radweges erfordert voraussichtlich keine Stützmauer. Aufgrund einer Verbreiterung des Veloweges sind keine negativen Effekte auf die Durchlässigkeit zu erwarten. Jedoch stellt der bestehende ca. 1.50m hohe Zaun um die Liegenschaft 1701 derzeit ein Hindernis für Wildtiere dar. Er sollte im Bereich des Wechsels entfernt werden, womit die Durchlässigkeit verbessert werden könnte. Zwecks der Übersicht sowohl für Wildtiere wie auch für Fahrzeuglenker sollte die Vegetation in diesem Bereich aber weiterhin niedrig gehalten werden.

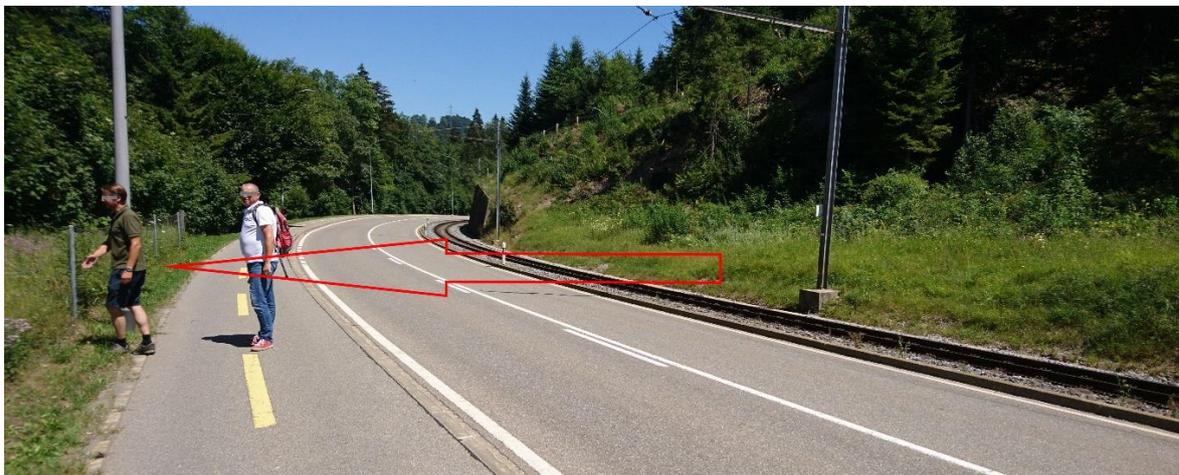


Abbildung 7: Diese drei Bilder zeigen den **Wildwechsel Nr. 2**. Hier sind voraussichtlich keine Stützmauern zur Verbreiterung des Radweges nötig. Der Wildwechsel könnte aber durch die Entfernung des ca. 1.5m hohen Maschendraht-Zaunes durchlässiger gestaltet werden.

## 2.5 Wildwechsel Nr. 3

Vergleichsweise übersichtlicher und breiter Wechsel (Abbildung 8). Die Verbreiterung des Radweges erfordert voraussichtlich Stützmauern, zumindest teilweise. Sofern die Höhe dieser Stützmauer maximal 50cm beträgt sowie anhand einer wildtierfreundlichen Gestaltung gut überwindbar ist («Rampe» bzw. Aufstieg zu der Stützmauer), sind aufgrund der Verbreiterung des Radweges keine negativen Effekte auf die Durchlässigkeit zu erwarten. Der bestehende Holz-Zaun neben dem Bahngleis muss nicht entfernt werden. Er ist für Wildtiere gut durchlässig und könnte sogar das Risiko von Kollisionen vermindern, da Wildtiere hinter dem Zaun allenfalls kurz innehalten, sich einen Überblick verschaffen und somit nicht fluchtartig über die Schiene und Strasse wechseln.



Abbildung 8: Die beiden Bilder zeigen den **Wildwechsel Nr. 3**. Vergleichsweise breiter und übersichtlicher Wechsel. Der vorhandene Zaun beim Bahngleis stellt kein Hindernis dar, sondern könnte für Wildtiere von Vorteil sein.

## 2.6 Wildwechsel Nr. 4

Wildwechsel kurz vor dem Parkplatz eingangs des Weilers Liebegg (Abbildung 9). Hier ist voraussichtlich zumindest teilweise eine Stützmauer zur Verbreiterung des Radweges nötig. Auch hier gilt: Sofern diese wildtierfreundlich gestaltet wird, erwarten wir keine Einschränkungen in der Durchlässigkeit des WTK aufgrund des Radweges.

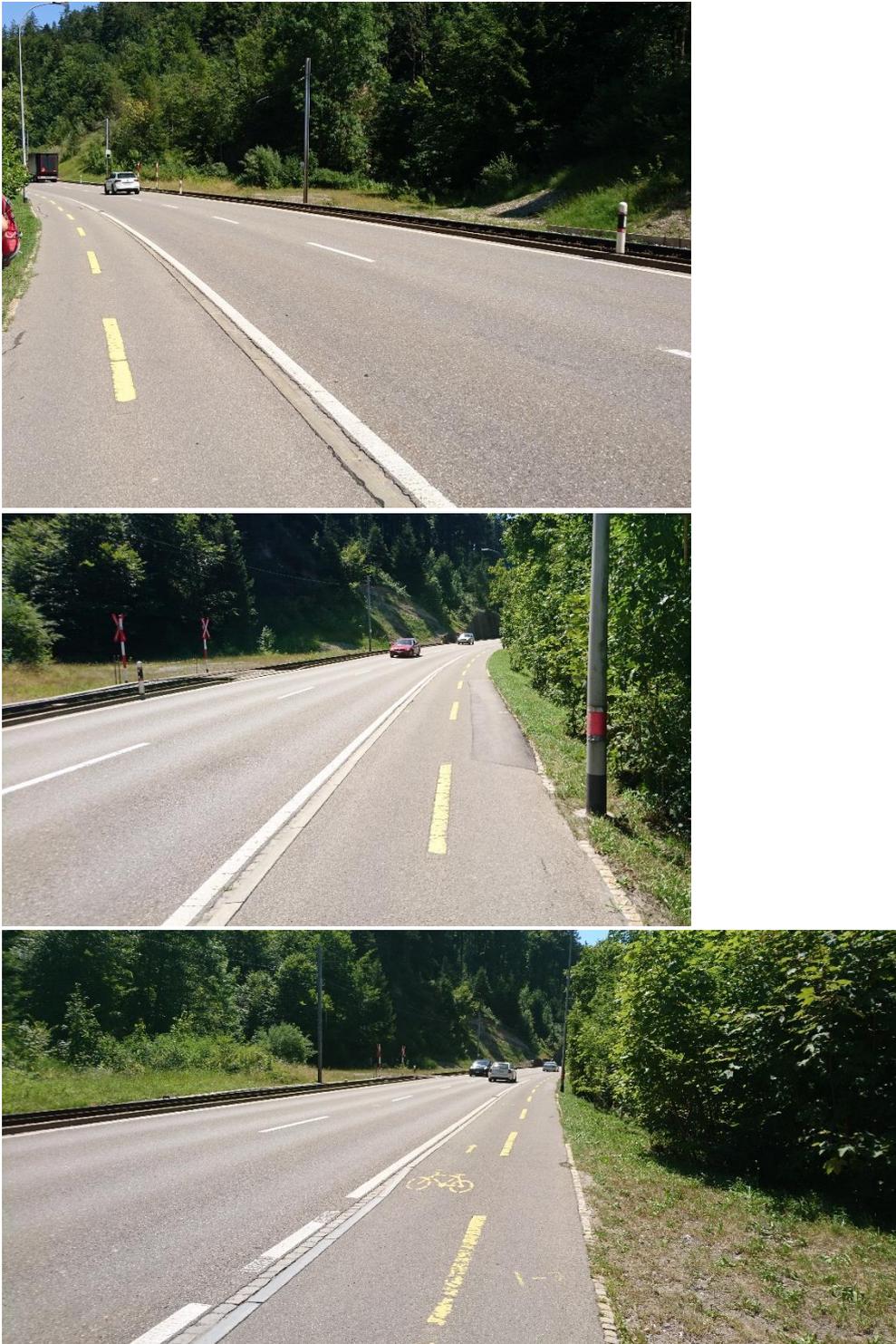


Abbildung 9: Wildwechsel Nr. 4 vor dem Weiler Liebegg.

### 3 Gesamt-Beurteilung und Empfehlungen

Der WTK-Perimeter im Bereich des Jonenwatt- und Wattwaldes ist von grosser Wichtigkeit. Die innerhalb des WTK liegenden Wildwechsel stellen heute die einzige – wenn auch für Wildtiere schlecht nutzbare - Vernetzung des Watt- und Jonenwattwaldes dar. Ansonsten sind die Waldungen durch die hohen Stützmauern sowie ausserhalb des WTK Perimeters durch Siedlungen und Infrastrukturen gänzlich unterbrochen. Überregional bzw. grossräumiger betrachtet handelt es sich für Wildtiere um eine wichtige Ost-West-Verbindung.

**Wir erachten das Vorhaben, den bereits vorhandenen Radweg um ca. 1m zu erweitern auch in Anbetracht der ohnehin stark frequentierten Jonenwattstrasse hinsichtlich der Durchlässigkeit der Wildwechsel im WTK als unproblematisch. Dies unter folgenden Voraussetzungen:**

- Stützmauern werden nur wo nötig angebracht.
- Stützmauern sind so tief wie möglich zu halten, maximal aber 50cm hoch und für Wildtiere überwindbar (z.B. anhand von «Rampen» oder etwas abgeflachten Aufstiegen in Form von Aufschüttungen).
- Der Radweg sollte möglichst nicht mit Leitplanken abgegrenzt werden.
- Das Bauvorhaben wird von einer Fachperson im Bereich Wildtiere begleitet.

Wir erwarten, dass die (Stand heute bereits geringe) Durchlässigkeit anhand dieser Massnahmen durch das Projekt nicht weiter abnehmen wird bzw. im Wildwechsel 2 durch die Entfernung des Zaunes sogar leicht erhöht werden kann. Generell ist eine Verbreiterung des Radweges insofern auch unproblematisch, als dass sie den Wildtieren vor dem Wechsel über die oft unübersichtliche, kurvenreiche Strasse etwas mehr Überblick verschaffen kann und als dass auch Fahrzeuglenker Wildtiere früher erblicken können. Zudem ist es begrüssenswert, dass anhand des Radweges Massnahmen ergriffen werden, welche möglicherweise zu weniger Fahrzeugen auf der problematischen Jonenwattstrasse führen könnten.

Zur weiteren Aufwertung des WTK in diesem Bereich empfehlen wir zudem folgende Massnahmen (siehe auch Abbildung 5):

- Reduktion der erlaubten Geschwindigkeit für Fahrzeuglenker innerhalb des WTK-Perimeters auf Tempo 60 km/h. Aufgrund der kurvenreichen Jonenwattstrasse sind die Wildwechsel für Wildtiere (und auch für Fahrzeuglenker) gefährlich und tückisch. Anhand einer Temporeduktion könnte die Gefahr für Fahrzeuglenker und Wildtiere wie auch der vorhandene Barriere-Effekt reduziert werden.
- Falls möglich (auch im Rahmen der geplanten Pförtneranlage): Aufhebung/Renaturierung des Parkplatzes eingangs des Weilers Liebegg. In diesem Bereich wäre ein weiterer Wildwechsel möglich.
- Generell im Bereich der Wildwechsel: Vegetation am Rande möglichst tief halten. Dies führt zu einer grösseren Übersicht für Wildtiere vor dem Wechsel über die Verkehrswege und erlaubt es Fahrzeuglenkern, Wildtiere frühzeitig zu erblicken.



# Aggloprogramm St.Gallen - Bodensee

Fachgespräch 16. August 2022

## Agenda

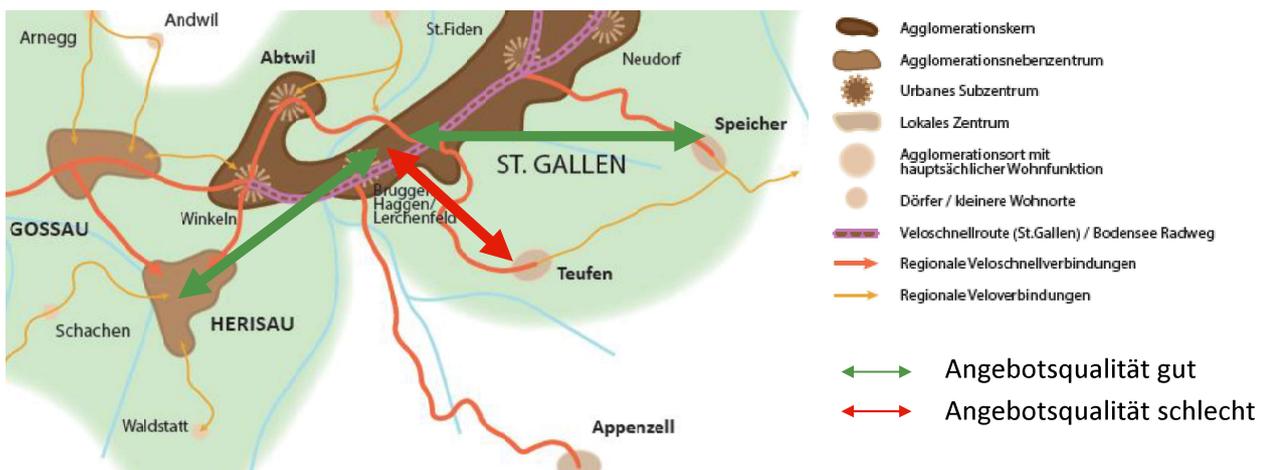
- **Antrag zur Massnahmenpriorisierung**  
Urban Keller, Kantonsingenieur AR
- **Anträge zur Programmbeurteilung**  
Tobias Winiger, Projektleiter AP St.Gallen - Bodensee

# Anträge zur Massnahmenpriorisierung

Urban Keller, Kantonsingenieur AR

Fachgespräch 16.08.2022

## 5.1.2 Verbindungen Velo aus AR ins Agglomerationszentrum



- Von Herisau und Speicher gut, im Rahmen Agglomerationsprogramm verbessert
- Von Teufen schlecht

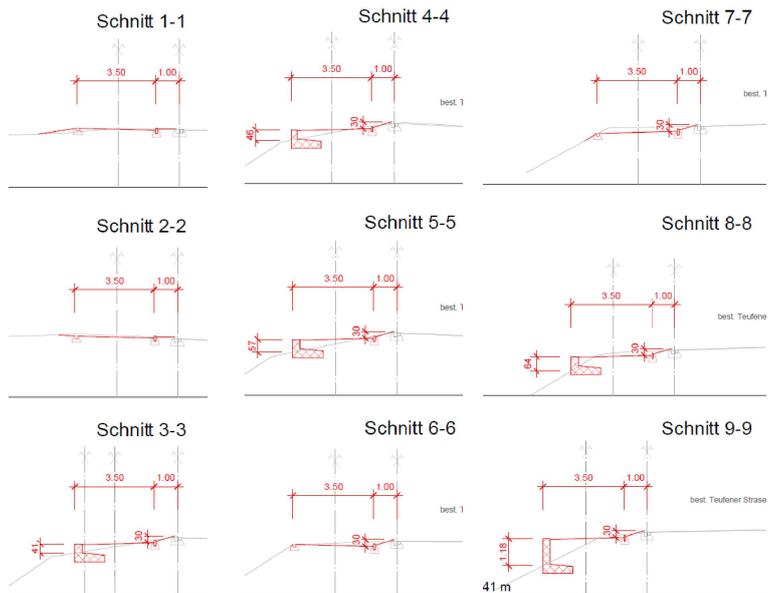
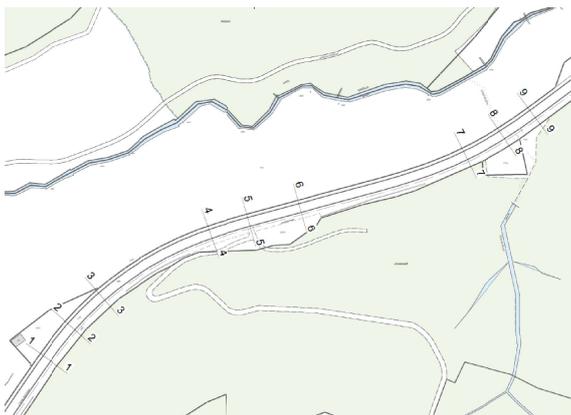
## 5.1.2 Teufen, Veloschnellroute Lustmühle Teufen – Kantonsgrenze SG



- Separater Rad- und Gehweg parallel zur Kantonsstrasse (DTV 12'000)
- Verbreiterung bestehender Rad- und Gehweg (in Richtung Teufen) um ca. 1.0 m
- Behebung Sicherheitsdefizit mit der Appenzeller Bahnen (Normalprofil)

Fachgespräch 16.08.2022

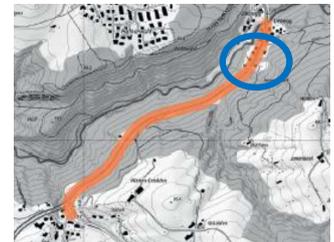
## 5.1.2 Teufen, Veloschnellroute Lustmühle Teufen – Kantonsgrenze SG



Fachgespräch 16.08.2022

## 5.1.2 Teufen, Veloschnellroute Lustmühle – Kantonsgrenze SG

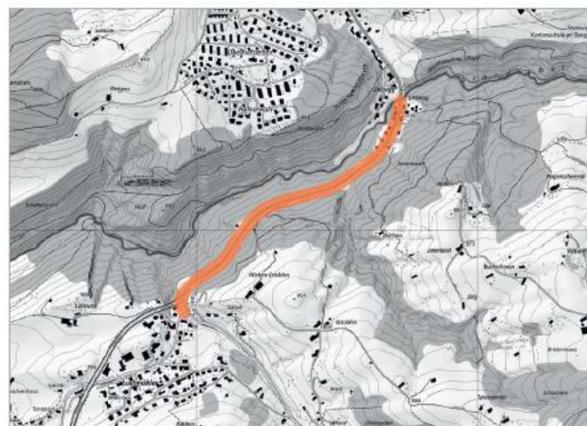
### Beurteilung Verkehr



- Massnahme 5.1.2 (Veloschnellroute) gekoppelt mit Projekt «Dosieranlage Liebegg»
- Sicherstellung durchgehende Radverkehrsinfrastruktur (Umfahrung Dosierstelle)
- Ohne Massnahme 5.1.2 (Veloschnellroute) kann Dosieranlage nicht in Betrieb gehen
- Finanzierungsvereinbarung für Projekt «Dosieranlage Liebegg» eingereicht

Fachgespräch 16.08.2022

## 5.1.2 Teufen, Veloschnellroute Lustmühle Teufen – Kantonsgrenze SG

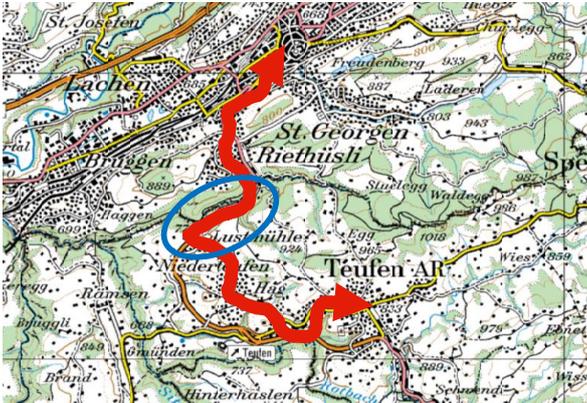


- Anbindung Aussengemeinde an Veloschnellrouten der Stadt St. Gallen
- Verbesserung Anbindung der Gemeinde Teufen an die Stadt St. Gallen

Fachgespräch 16.08.2022

## 5.1.2 Teufen, Veloschnellroute Lustmühle Teufen – Kantonsgrenze SG

### Beurteilung Verkehr



Perimeter Massnahme 5.1.2



6.0 km (Distanz Ortskern St.Gallen zu Ortskern Teufen)

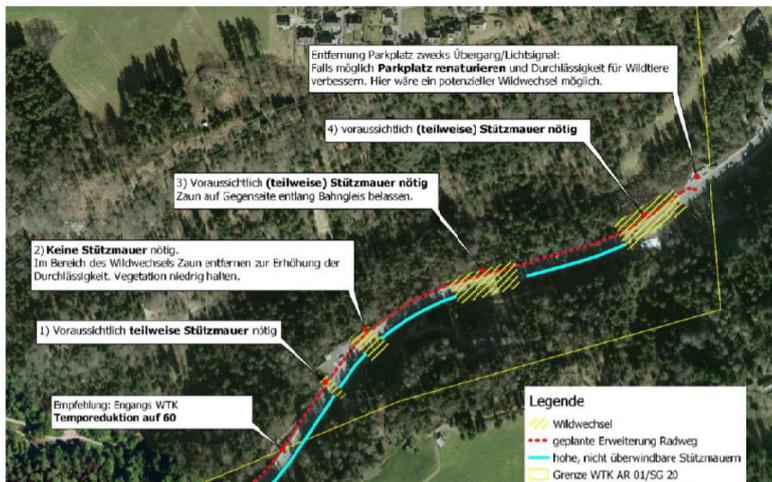
- Verbindung Teufen – St.Gallen weist Potenzial für Veloverkehr auf
- Modal-Split-Anteil MIV weist Umlagerungspotenzial auf (Ziel Verlagerungspolitik)

Fachgespräch 16.08.2022

## 5.1.2 Teufen, Veloschnellroute Lustmühle – Kantonsgrenze SG

### Beurteilung Raum und Umwelt

- Wildkorridor AR-01\_SG-20 wird durch Projekt nicht beeinträchtigt



Fachgespräch 16.08.2022

## 5.1.2 Teufen, Veloschnellroute Lustmühle Teufen – Kantonsgrenze SG

### Beurteilung Raum und Umwelt

- Wildkorridor AR-01\_SG-20 wird durch Projekt nicht beeinträchtigt

*Fazit Gutachten Fronat vom 28. Juli 2022*

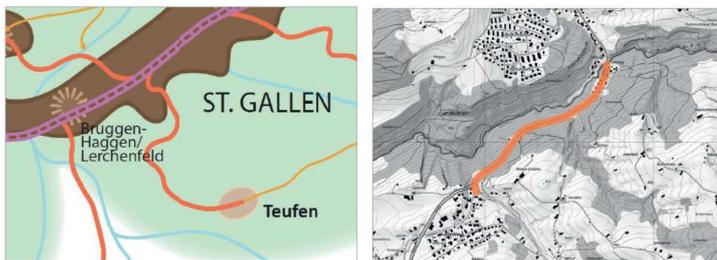
*Das Vorhaben, den bereits vorhandenen Radweg um ca. 1m zu erweitern, wird auch in Anbetracht der ohnehin stark frequentierten Jonenwattstrasse hinsichtlich der Durchlässigkeit der Wildwechsel im WTK als unproblematisch beurteilt, unter folgenden Voraussetzungen:*

- *Stützmauern werden nur wo nötig angebracht (4 Querungen)*
- *Stützmauern sind so tief wie möglich zu halten, maximal aber 50 cm hoch und für Wildtiere überwindbar (z.B. anhand von «Rampen» oder etwas abgeflachten Aufstiegen in Form von Aufschüttungen).*
- *Der Radweg sollte möglichst nicht mit Leitplanken abgegrenzt werden.*
- *Das Bauvorhaben wird von einer Fachperson im Bereich Wildtiere begleitet.*

Fachgespräch 16.08.2022

## 5.1.2 Teufen, Veloschnellroute Lustmühle Teufen – Kantonsgrenze SG

### Fazit



- Massnahme aus verkehrlicher Sicht und unter Berücksichtigung Wildkorridor (Gutachten Fronat, Zürich vom 28. Juli 2022) wichtig, zweckmässig und umsetzbar
- Kritikpunkt Wildkorridor aus Prüfbericht ist behandelt

**Antrag:** Verbleib im A-Horizont

Fachgespräch 16.08.2022

# Anträge zur Programmbeurteilung

Tobias Winiger, Projektleiter AP St.Gallen - Bodensee

Fachgespräch 16.08.2022

## Detailierungsgrad Prüfbericht

- Prüfbericht AP4 deutlich weniger detailliert als in Vorgängergenerationen (z.B. keine Stärken / Schwächen mehr pro WK)
- Prüfberichte geben wertvolle Hinweise für die Weiterentwicklung der Programm, die Hinweise sind im Prüfbericht 4. Generation weniger konkret.

> Ein höherer Detailierungsgrad des Prüfberichtes wäre wünschenswert.

## Teilstrategie öV

Prüfbericht Kapitel 2.2 Gesamtwürdigung

**Prüfbericht:** „ ... Allerdings wird noch zu wenig thematisiert, welches Potenzial die erheblich bessere nationale und internationale Anbindung mit STEP 2035 bietet. »

- Massnahmen 8.1 – 8.3: Übersicht Angebotsziele Bahn für 2025/2035/später
- Massnahmen 8.6 und 8.7 : «öV-Konzept Stadtachsen» und «Erneuerung Agglo-öV-Konzept»: Auf AS 2035 abgestimmte Planungen des regionalen öV
- Im Umsetzungshorizont AP4 keine Verbesserungen, erst ab 2030 4. S-Bahnen ostwärts

**Antrag:** Satz streichen.

Fachgespräch 16.08.2022

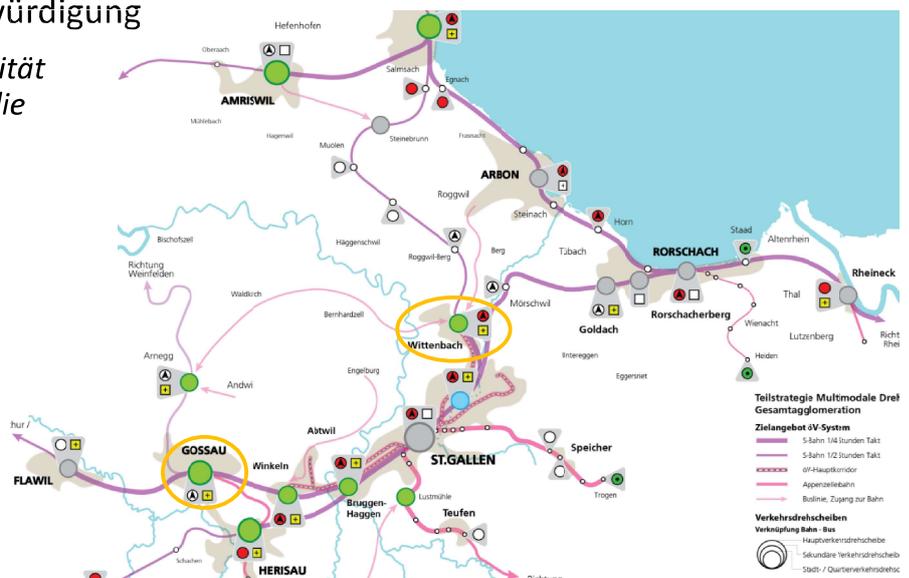
## Teilstrategie Multimodale Drehscheiben

Prüfbericht Kapitel 2.2 Gesamtwürdigung

**Prüfbericht:** „Im Bereich Intermodalität nutzt die Agglomeration vereinzelt die Potenziale, die in einer verbesserten Verbindung der Verkehrsmittel an Bahnhöfen liegen. »

**Antrag:**

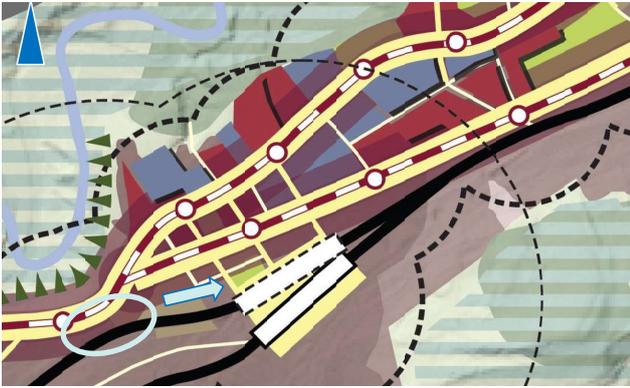
„systematisch“ statt „vereinzelt“



Fachgespräch 16.08.2022

## Innenentwicklung: Verschiebung Bahnhof Bruggen als Schlüsselmaßnahme

Prüfbericht Kapitel 2.2 Gesamtwürdigung / 5.1 Gesamtnutzen



Masterplan Bruggen schätzt Entwicklungspotenzial auf 260'000 bis 350'000 m<sup>2</sup> Geschossflächen = sehr hohes Potenzial

### Antrag:

Diese bedeutende Wirkung für die Innenentwicklung ist im Prüfbericht zu würdigen, und es ist zu prüfen, ob eine höhere Bewertung des WK2 möglich ist

Fachgespräch 16.08.2022

AGGLO   
ST.GALLEN — BODENSEE

## Umsetzungsbeurteilung

Prüfbericht Kapitel 2.2 Gesamtwürdigung / 5.3 Umsetzungsbeurteilung

### Prüfbericht:

#### Umsetzungsbericht

«... Zudem ist der Bericht zum Umsetzungsstand der vorangehenden Generationen sehr knapp gehalten und wenig detailliert. Zwar hält der Umsetzungsbericht die Gründe für kleinere Verzögerungen einiger Verkehrsmassnahmen der 2. Generation fest, auf die Umsetzung der Siedlungsmassnahmen geht er aber nicht ein.»

#### Stand Umsetzung

«Die Umsetzung der Siedlungsmassnahmen der 2. Generation wurde mit Ausnahme einer Massnahme in die Umsetzung des Programms der 3. Generation verschoben und ist damit stark verzögert.»

Fachgespräch 16.08.2022

AGGLO   
ST.GALLEN — BODENSEE

## Bericht Umsetzung Massnahmen Siedlung 2. Generation

ARE-Code	M-Nr Nr. AP	Massnahme	Priorität	Begründung für die Nicht-Mitfinanzierbarkeit
<b>Siedlungsmassnahmen</b>				
3203.2.104	4.2.1	Nachweis Landschaftsverträglichkeit bei Neueinzonungen	A	Es handelt sich um Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen, die nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierbar sind.
3203.2.105	4.2.2	Bedingte Einzonung / Vertragslösungen	A	
3203.2.106	4.2.3	Qualität der Freiraumgestaltung als Voraussetzung einer Mehrausnutzung bei SNP	A	
3203.2.107	4.2.4	Mehr Gewicht von Frei- und Grünräumen im Baurecht	A	
3203.2.108	4.2.5	Gestaltung Übergänge am Siedlungsrand	A	
3203.2.109	4.2.6	Abstimmung der LV-, ÖV-Konzepte auf Naherholungseinrichtungen	A	
3203.2.110	4.2.7	Attraktivierung innerstädtischer Strassenräume / Vernetzung von Stadtquartieren	A	
3203.2.128	4.6	Entwicklungsschwerpunkte Wirtschaft (ESP)	A	

### Dokumentation Umsetzung im Hauptbericht:

- Summarisch im Kap 2.1 „Stand der Umsetzung AP1 bis AP3“
- Detailliert in den grauen Boxen in den entsprechenden Teilstrategien Siedlung und Landschaft

Fachgespräch 16.08.2022

## Bericht Umsetzung Massnahmen Siedlung 2. Generation

### Aktueller Stand Umsetzung

#### Massnahmen 2. Generation

- 4.2.1 bis 4.2.4 (3203.2.104 bis 107) Landschaftsmassnahmen

Die Massnahmen 4.2.1 bis 4.2.4 des AP2 zielen auf eine stärkere rechtliche Verankerung der landschaftlichen Aspekte (Nachweis Landschaftsverträglichkeit bei Neueinzonungen, Bedingte Einzonungen / Vertragslösungen, Qualität der Freiraumgestaltung als Voraussetzung einer Mehrausnutzung bei SNP, Mehr Gewicht von Frei- und Grünräumen im Baurecht). Mittels Stellungnahmen zu den kantonalen Baugesetzen hat die AGGLO auf die Erreichung dieser Ziele hingewirkt. Für die Konkretisierung der Landschaftsmassnahmen aus dem AP2 wurde zudem ein neuer Ansatz gewählt: Ergänzend zu den rechtlichen Voraussetzungen wurden anhand konkreter Beispiele und unter breiter Mitwirkung erste Umsetzungsprojekte angestossen. Wichtiges Ziel war es dabei, die Gemeinden für Landschaftsthemen zu sensibilisieren und für Projekte zu motivieren.

Mit den Projekten 'Landschaft für eine Stunde' zum Thema Siedlungsrand und 'Stadtlandschaften' zu den innerstädtischen Freiräumen konnten zwei zentrale Handlungsfelder der AP2 konkretisiert werden (4.2.5: Gestaltung Übergänge am Siedlungsrand, 4.2.7: Attraktivierung innerstädtischer Strassenräume / Vernetzung von Stadtquartieren). „Landschaft für eine Stunde“ entwickelte Visionen und Massnahmen zur Aufwertung von Siedlungsändern und siedlungsnahen Naherholungsgebieten für vier Gebiete. Im Projekt Stadtlandschaften wurden für 7 ausgewählte Freiräume im städtischen Kontext gestalterische Visionen erarbeitet und erste Massnahmen definiert. Die Landschaftsmassnahmen AP2 konnten so zwar nicht im ursprünglich angedachten, aber in einem stärker handlungsorientierten und damit wirkungsvolleren Sinn umgesetzt werden.

Umsetzung 4.2.1- 4.2.5 & 4.2.7  
AP4-Hauptbericht, S. 100  
Teilstrategie Landschaft

Fachgespräch 16.08.2022

## Massnahmen Siedlung 2. Generation

Nr.	Titel	Inhalt
4.2.1	Nachweis Landschaftsverträglichkeit bei Neueinzonungen	Bei Neueinzonungen verlangen die Kantone den ausdrücklichen Nachweis, dass die Überbauung des einzuzonenden Gebietes mit den die betroffene Landschaft prägenden Qualitäten vereinbar ist. (Bebauungskonzepte)
4.2.3	Qualität der Freiraumgestaltung als Voraussetzung einer Mehrausnützung bei SNP	Die Gemeinden und Kantone stellen sicher, dass ein Überbauungsprojekt nur dann in den Genuss einer Mehrausnützung kommt, wenn sowohl die Anordnung und Gestaltung der Baukörper als auch die Freiraumgestaltung eine bessere Qualität als bei zonengemässer Überbauung aufweisen.
4.2.4	Mehr Gewicht von Frei- und Grünräumen im Baurecht	Ergänzung des Baurechts um Aussagen zu Frei- und Grünräumen insbesondere in den Regelbauvorschriften. Die Kantone überprüfen ihre Baugesetze und passen sie gegebenenfalls im Sinne dieser Massnahme an. Die Gemeinden ergänzen ihre BauR.
4.2.5	Gestaltung Übergänge am Siedlungsrand	Die Gemeindebehörden wirken bei Vorhaben am Siedlungsrand darauf hin, dass einer guten Verzahnung und Vernetzung der Übergänge zwischen Siedlungsgebiet und offener Landschaft ... ein stärkeres Gewicht zukommt.
4.2.7	Attraktivierung Strassenräume / Vernetzung Stadtquartiere	Zu Fuss Gehende und Radfahrende sind bei der Gestaltung innerstädtischer Strassenräume als wichtige Verkehrsteilnehmende zu berücksichtigen ...

Fachgespräch 16.08.2022

## Umsetzung Massnahmen Siedlung 2. Generation

Ansatz AP2: Bessere rechtliche Verankerung der Landschaftsaspekte in den Planungsverfahren.

- Berücksichtigung Landschaftsaspekte wurde / wird von den Behörden so gut wie möglich umgesetzt: kantonale BauG, kommunale BauR revidiert, Freiraumqualität Bestandteil von SNP
- Das AP ist dafür aber nicht massgebend, sondern die Behörden stützen sich auf die gesetzlichen Grundlagen > Das AP erzielt mit diesem Ansatz keine grosse Hebelwirkung
- Für eine direkte Überführung in die formellen Instrumenten (Richtpläne, BauR) fehlt die inhaltliche Dimension. (vgl. z.B. AP1 öV-Erschliessungsanforderungen für Einzonungen)

Unsere Schlussfolgerung für die 3. Generation:

Das AP hat dann im Bereich Landschaft eine starke Wirkung, wenn es eine klare Zielvorstellung (Zukunftsbild) aufzeigt, und den Weg dahin mit konkreten Projekten und Prozessen zeigt.

Fachgespräch 16.08.2022

## AP3: Projekt Landschaft für eine Stunde

- Aufwertungskonzepte für 4 konkrete Pilot-Gebiete am Siedlungsrand in 4 Gemeinden
- Partizipative Erarbeitung mit lokalen Akteuren in Workshops > Organisation für Umsetzung
- Handlungsempfehlungen und Leitfaden für Gesamttagglomeration



Fachgespräch 16.08.2022

AGGLO   
ST.GALLEN — BODENSEE

## AP3: Projekt Stadtlandschaften

- Aufwertungskonzepte für 7 konkrete Pilot-Gebiete in 6 Zentrumsgemeinden (zentrale Frei- und Grünräume / Strassenräume)
- Partizipative Erarbeitung in Workshops mit lokalen Akteuren und Behörden



Fachgespräch 16.08.2022

AGGLO   
ST.GALLEN — BODENSEE

## Umsetzung Massnahmen Siedlung 2. Generation

### Zusammenfassung

- Die Landschaftsmassnahmen AP2 erwiesen sich als wenig wirkungsvoll.
  - Im AP3 konnten zentrale Handlungsfelder des AP2 im Bereich Landschaft mit dem Zukunftsbild Landschaft und Pilotprojekten konkretisiert werden.
  - Die Siedlungs-/Landschaftsmassnahmen AP2 konnten so zwar nicht im ursprünglich angedachten, aber in einem stärker handlungsorientierten und damit wirkungsvolleren Sinn umgesetzt werden.
- Aus unserer Sicht ist daher die 'Überführung in die Folgegeneration' hier eine **notwendige Weiterentwicklung** und nicht eine stark verzögerte Umsetzung.

### Antrag:

- Die Umsetzungsbeurteilung ist zu überprüfen und
- auf einen 5%-Abzug auf den Beitragssatz aufgrund ungenügender Umsetzung ist zu verzichten.

Fachgespräch 16.08.2022

AGGLO   
ST.GALLEN — BODENSEE

... gemeinsam für  
eine sichtbar starke Region.  
[www.regio-stgallen.ch](http://www.regio-stgallen.ch)

REGIO

APPENZEL AR — ST.GALLEN — BODENSEE



Naters, 08.09.2022

## Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage «Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr»

Sehr geehrte Damen und Herren,

nachfolgend unsere Stellungnahme zu den im Fragenkatalog aufgelisteten Punkten:

### **Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage**

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

Ja.

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

Nein.

### **Programm Agglomerationsverkehr der vierten Generation**

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

Nein.

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?

- Der in der 4. Generation gemachte Schritt mit den Teilkonzepten Verkehr und Siedlung / Landschaft und die systematische Entwicklung von LV- und BGK-Massnahmen scheint wenig anerkannt zu sein.
- Die Entwicklung des Agglomerationsprogrammes erscheint in der Beurteilung des Nutzens nicht.
- Trotz Bemühungen, Wenig Fortschritt in Wirkung
- Inwiefern können wir als Agglo im Nutzen noch etwas verbessern?
- Ist es überhaupt möglich als kleine Agglo mehr als 7 Punkte zu erreichen?

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

Nein.

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

Nein.

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

Nein.

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

Die Agglomeration Brig-Visp-Naters wird am Fachgespräch mit dem Bund vom 18.8.2022 folgenden Antrag bezüglich der Rückstufung von Priorität A zu B der Massnahme «Intermodalität Bahnhof Brig Nord (Brig-Glis)», (ARE-Code: 6002.4.065, Nr. AP B2.4G.1) stellen:

Die Massnahme «Intermodalität Bahnhof Brig Nord (Brig-Glis)» hat ein gutes Nutzen-Kostenverhältnis. Die Präzisierung der Kostenschätzung, der Inhalte sowie des Mehrwerts der Massnahme im Vergleich zur Massnahme «Begegnungszone Bahnhof Brig» wird im Rahmen des Fachgespräches anhand aktueller Grundlagen aus dem Vorprojekt aufgezeigt. Die Massnahme «Intermodalität Bahnhof Brig Nord» ist in der Planung weit fortgeschritten und die baldige Umsetzung für die weitere Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung zentral. Die Herabstufung von Priorität A zu B entspricht nicht dem Zeitplan, da der Baubeginn auf den Winter 24/25 gesetzt ist.

Die Kosten der Massnahme liegen bei 3.5 Mio. CHF, was für die Agglomeration Brig-Visp-Naters einem zusätzlichen Bundesbeitrag von 1.21 Mio. CHF entspricht.

### Weitere Bemerkungen

9. Haben Sie weitere Bemerkungen Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Nein.

Freundliche Grüsse  
Agglomeration Brig-Visp-Naters



Niklaus Furger  
Vorsitzender der Agglomerationskonferenz



Evelyn Zenklusen Mutter  
Geschäftsleiterin der Agglomeration  
Brig-Visp-Naters

ARE		02. SEP. 2022		z E	
an			AM		a/a
Date					
Via					
Fribourg, le 1 <sup>er</sup> septembre 2022					
Reg. Nr. 223.2-04-4					

**AGGLOMERATION DE FRIBOURG**  
**AGGLOMERATION FREIBURG**  
Boulevard de Péroles 2  
1700 Fribourg  
Tél. : +41 26 347 21 00  
[secretariat@agglo-fr.ch](mailto:secretariat@agglo-fr.ch)

Office fédérale du développement  
territorial ARE  
Madame Maria Lezzi, Directrice  
Monsieur Ulrich Seewer, Vice-directeur  
3003 Berne

**Prise de position du Comité d'agglomération concernant l'arrêté fédéral sur les crédits d'engagement alloués à partir de 2024 pour les contributions aux mesures prises dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération**

Madame la Directrice,  
Monsieur le Vice-directeur,

Le Comité d'agglomération (Comité) vous remercie pour l'opportunité qui lui est donnée de pouvoir prendre position sur cet arrêté et le rapport qui l'accompagne. La structure de cette prise de position reprend le format souhaité par votre questionnaire.

Le Comité profite de ce courrier pour vous remercier chaleureusement de l'accueil très favorable de son projet d'agglomération (PA). Il se réjouit de poursuivre, avec vous, le bon développement de son agglomération pour les prochains PA.

**1-2 Une efficacité du projet reconnue mais sous-estimée dans sa notation**

Dans l'analyse de l'efficacité de son projet, l'Agglomération de Fribourg (Agglomération) a obtenu une note de 6 sur les 12 possibles. Cette notation permet d'obtenir un taux de 35% de cofinancement, tandis qu'une note de 7 permettrait d'obtenir un cofinancement de 40%.

En analysant les remarques issues du rapport explicatif justifiant la perte des points, il s'avère que le PA répond à la grande majorité des remarques formulées. L'ARE n'a en effet pas pris en compte la portée liante des stratégies du PA. Selon la loi fribourgeoise (article 27, alinéa 1 de la loi sur l'aménagement du territoire et les constructions LATeC), le Projet d'agglomération de quatrième génération (PA4) est également un Plan directeur régional (PDR) et, par ce biais, ses stratégies sont liantes et s'imposent donc pour toutes les autorités. A ce titre, l'Agglomération est l'autorité de préavis dans toutes les procédures liées aux plans d'aménagement et aux projets routiers, ce qui permet de garantir la mise en œuvre des stratégies qui figurent dans le PA.

Ainsi, en tant que PDR, l'Agglomération ne s'engage pas uniquement avec des mesures mais impose aussi également des stratégies liantes. Les stratégies liantes impliquent des effets directs sur les planifications communales (plan d'aménagement local, plan d'aménagement de détail) et cantonales. Le PA4 « entre en force » et est appliqué dès son approbation par le canton (2021). Les stratégies s'appliquent donc avec effet immédiat, à la différence des mesures qui ne s'appliquent qu'à partir de 2024. Finalement, il y a plus de continuité entre les PA avec des stratégies qu'avec des mesures qui changent à chaque génération. Les stratégies doivent donc être considérées au même titre que les mesures dans l'analyse de l'efficacité du projet.

Durant l'entretien avec l'ARE du 25 août dernier, l'Agglomération a démontré que pour les quatre critères d'efficacité, le caractère liant des stratégies permet d'assurer l'efficacité du PA au sujet de tous les points soulevés par l'ARE. L'absence de prise en compte de cette spécificité entraîne une perte de points transversale sur l'ensemble des critères d'efficacité dont les effets semblent particulièrement sévères sur le jugement final.

Pensant que l'efficacité globale du PA est assurée conformément à l'article 22 de l'OUMin grâce aux stratégies liantes, le Comité demande à l'ARE de revoir sa notation et d'accorder un point supplémentaire à l'efficacité du projet fribourgeois permettant l'obtention d'un taux de cofinancement de 40%.

#### **4 Prise en compte de l'indexation dans les mesures forfaitaires**

Comme le précise le rapport, « les mesures potentiellement cofinancées de manière forfaitaire ont ainsi été pratiquement multipliées par deux rapport à la troisième génération ». Le Comité salue le développement de ces mesures forfaitaires qui limitent la charge administrative pour l'ensemble des structures. Toutefois, la crise du COVID-19 ainsi que les événements internationaux actuels entraînent une très forte augmentation des coûts des projets d'infrastructures. Cette inflation menace la réalisation de certaines mesures. La multiplication de mesures non indexées risque ainsi de limiter les agglomérations dans les projets auxquels elles se sont engagées - parfois dix ans auparavant - dans un contexte bien différent. Ainsi, nous souhaiterions que l'ARE étudie la possibilité d'indexer les mesures forfaitaires.

#### **9 Processus de communication**

Lors du Projet d'agglomération de cinquième génération (PA5), il semblerait opportun que les agglomérations soient en possession de leur rapport d'examen au moment de la communication nationale sur les financements fédéraux accordés. S'agissant en effet d'une fenêtre de communication importante sur le plan local également, il est important que les agglomérations disposent de l'ensemble des informations.

En conclusion et compte tenu de ce qui précède, le Comité souhaiterait que le taux de cofinancement de son projet soit réévalué à l'aune de son efficacité réelle, grâce à ses stratégies liantes. En outre, le Comité demande également que l'ARE intègre un principe d'indexation aux mesures forfaitaires afin d'assurer leur mise en œuvre dans le contexte actuel et veille à une communication coordonnée avec l'échelon local.

Le Comité vous remercie de cette consultation et vous prie d'agréer, Madame la Directrice, Monsieur le Vice-directeur, ses salutations les meilleures.

Au nom du Comité d'agglomération  
de l'Agglomération de Fribourg

Le Président :



René Schneuwly



Le Secrétaire général :



Félicien Frossard

Copie à :

- M. Michael Blanchard, Coordinateur des agglomérations

info@are.admin.ch

Bundesamt für Raumentwicklung ARE  
3003 Bern

Rapperswil, 22. August 2022

**Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024  
für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr  
Vernehmlassung**

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme zum Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr, welcher sich vom 10. Juni 2022 bis zum 9. September 2022 in der Vernehmlassung befindet. Die Agglo Obersee möchte die Gelegenheit gerne nutzen, innert Frist wie folgt Stellung zu nehmen.

**Allgemeine Stellungnahme**

Vorgehen Veröffentlichung des erläuternden Berichts für die Vernehmlassung

Mit dem erläuternden Bericht für die Vernehmlassung, welcher am 10. Juni veröffentlicht wurde, wurde die Öffentlichkeit mitinformiert, welche Agglomerationen mit welchem Beitragssatz rechnen dürfen und welche Massnahmen voraussichtlich mitfinanziert werden. Dies entsprach nicht dem Vorgehen in den letzten Programmgenerationen. Die Agglo Obersee war über die Vernehmlassung nicht informiert, wurde von diesen Detailinformationen überrascht und musste innert kurzer Zeit auf Anfragen aus der Öffentlichkeit und Mitglieder-Gemeinden reagieren. Genaue Informationen zur Beurteilung von einzelnen Massnahmen konnte sie jedoch nicht geben, da diese erst später im Rahmen des Entwurfs des Prüfberichts folgten.

Die Agglo Obersee bedauert, nicht vorgängig über diesen Schritt informiert worden zu sein.

Antrag: Die Agglo Obersee beantragt, dass sie in den zukünftigen Programmgenerationen über Änderungen in der Vorgehensweise vorgängig informiert wird. Dies gilt insbesondere, wenn es sich um Änderungen handelt, die eine grosse Wirkung haben, wie dies vorliegend der Fall ist. Zudem ist in der nächsten Programmgeneration sicherzustellen, dass der Entwurf des Prüfberichts den Agglomerationen vor Start der Vernehmlassung vorliegt.

#### Mitfinanzierung von Massnahmen der Kategorie Kapazität Strasse

Die Agglo Obersee stellt fest, dass es insbesondere Massnahmen der Kategorie «Kapazität Strasse» schwer haben, vom Bund mitfinanziert zu werden. Eine Begründung dazu ist im Erläuterungsbericht nicht zu finden. Teilweise sind jedoch neue Strassen notwendig, um genügend Raum zu schaffen für den öffentlichen Verkehr, den Fuss- und Veloverkehr und auch für gestalterische Aspekte.

**Antrag:** Die Agglo Obersee beantragt, dass der Bund fundiert begründet, weshalb Kapazitätsausbauten Strasse nur mit Zurückhaltung von Bundesbeiträgen profitieren.

#### Generell tiefe Programmwirkung

Die Agglo Obersee stellt fest, dass die Wirkungspunkte der Agglomerationsprogramm in den seltensten Fällen über sieben Punkte betragen. In der aktuellen Programmgeneration haben dies lediglich drei Generationen geschafft, keine erreichte mehr als neun Punkte. Aus Sicht der Agglo Obersee ist unklar, wie die Punkte zu den einzelnen Wirkungskriterien vergeben werden.

**Antrag:** Die Agglo Obersee beantragt, dass beispielsweise in den Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr, detaillierter aufgezeigt wird, was es braucht, um pro Wirkungskriterium eine bestimmte Anzahl Punkte zu erreichen.

### **Stellungnahme zu den Massnahmen der vierten Generation**

#### SV4.10 BGK/Ortskernaufwertung Schmerikon

Gemäss Vernehmlassungs-Unterlagen wurden bei dieser Massnahme die anrechenbaren Investitionskosten stark reduziert. Nach Konsultation des Erläuterungsberichts zum Prüfbericht durch die Agglo Obersee wurde festgestellt, dass die Kosten über die Anzahl Quadratmeter Umsetzungsbereich (berechnet über die anrechenbaren Kosten von maximal 510 CHF pro Quadratmeter) berechnet wurden. Der Umsetzungsbereich ist im Massnahmenblatt mit 8'500 m<sup>2</sup> angegeben. Leider ist diese Zahl nicht korrekt und entspricht nicht dem tatsächlichen Umsetzungsbereich der Massnahme. Die korrekte Quadratmeter-Zahl liegt bei 19'517. Die Agglo Obersee bittet, die Massnahmenkosten und damit den Bundesbeitrag unter diesem Aspekt erneut zu prüfen.

**Antrag:** Prüfung und ggfs. Anpassung der Investitionskosten der Massnahme und damit des Bundesbeitrags gemäss den korrekten Massnahmenunterlagen.

*Beilage: Abbildung Projektperimeter*

#### SV4.13 Bahnunterführung Hauptstrasse Wollerau

Gemäss Bundesbeschluss wurde die Massnahme in den B-Horizont verschoben. Gemäss Prüfbericht aufgrund einer ungenügenden Bau- und Finanzreife. Die Agglo Obersee beantragt nun gemäss neuesten Erkenntnissen eine Verschiebung in den C-Horizont. Der Gemeinderat Wollerau möchte auf die Massnahme gemäss aktuellem Projektstand verzichten. Zudem ist eine vertiefte Absprache mit dem ASTRA zur vorgesehenen Weiterentwicklung Anschluss Wollerau inklusive Zufahrtsachsen notwendig mit zeitlich ungewissem Ausgang. Das Tiefbauamt Kanton Schwyz möchte das Projekt mit allen Beteiligten auf die notwendige Bau- und Finanzierungsreife bringen. Aufgrund dieser Unsicherheit für die zukünftige Umsetzung beantragt die Agglo Obersee eine Verschiebung in den C-Horizont. Damit reduziert sich die Kostenhöhe des Gesamtprogramms und macht den Weg frei für andere Massnahmenanträge auf Bundesbeiträge.

**Antrag:** Prüfung einer Verschiebung der Massnahme in den C-Horizont.

SV4.24 Kreisel St.Galler-/Feldmoosstrasse, Lachen

In den Vernehmlassungs-Unterlagen ist diese Massnahme nicht enthalten. Gemäss Prüfbericht wurde die Massnahme als nicht programmrelevant eingestuft, da der Baubeginn auf dem Massnahmenblatt im Jahr 2023 angegeben wurde. Der Baustart der Massnahme ist voraussichtlich November 23 bis Januar 2024. In der RPAV ist in Abbildung 4 die Ausführungsfrist ab 4. Quartal 2023 bis Ende 2028 angegeben. Darauf basierend wurde die Massnahme mit Baustart 2023 eingereicht.

Die Massnahme entspricht zudem den Programmgenerationen und wurde bereits in der 3. Generation im B-Horizont durch den Bund bestätigt. Gemäss Zukunftsbild und davon abgeleitet den bereits umgesetzten oder in Umsetzung stehenden Massnahmen in Lachen ist der Kreisel St.Galler-/Feldmoosstrasse Bestandteil der angestrebten Entlastung.

Die für den Kreisel notwendige Materialschüttung musste vorgezogen werden, um die Verfestigung des Baugrunds bis Baustart zu ermöglichen. Die für die Schüttung notwendigen Kosten mit ca. CHF 0.51 Mio. sind NICHT in den Investitionskosten gemäss Massnahmenblatt AP 4G enthalten. Der vorhandene T-Knoten bleibt bis zur geplanten Ausführung der Bauarbeiten bestehen. Gemäss schriftlicher Bestätigung des ASTRA (vgl. Mail als Beilage) gilt die vorgängige Schüttung nicht als Baubeginn.

**Antrag:** Prüfung der Massnahme mit inhaltlicher Begründung und Aufnahme auf die A-Liste AP 4G Obersee.

**Beilage:** Email-Bestätigung ASTRA

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und wünschen für die weiteren Verfahrensschritte viel Erfolg.

Freundliche Grüsse

**Agglo Obersee**



Martin Stöckling  
Präsident



Peter Göldi  
Geschäftsführer

Beilagen: erwähnt

# Perimeter



6'373m<sup>2</sup> Hauptperimeter Kanton



13'144m<sup>2</sup> Hauptperimeter Gemeinde

## Agglomerationsprogramm Grenchen, 4. Generation

### Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr: Stellungnahme der Agglomeration Grenchen

Die Agglomeration Grenchen erarbeitete für die 4. Generation erstmals ein Agglomerationsprogramm. Das Agglomerationsprogramm Grenchen der 4. Generation wurde dem Bund Anfang Juni 2021 zur Prüfung eingereicht. Die fachliche und technische Prüfung der eingereichten Programme durch das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) ist abgeschlossen. Der Bund hat am 10. Juni 2022 das Vernehmlassungsverfahren zum Bundesbeschluss eröffnet und die Frist für eine Stellungnahme bis zum 09. September 2022 festgesetzt.

Die Kantone Solothurn und Bern nehmen gemeinsam mit dem Aggloverein Grenchen dazu Stellung. Dabei wird insbesondere die Bewertung des Agglomerationsprogramms Grenchen berücksichtigt.

Die Prüfung und Beurteilung des Agglomerationsprogramms Grenchen der 4. Generation wird von den Kantonen Solothurn und Bern sowie dem Aggloverein positiv zur Kenntnis genommen. Die Empfehlungen zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms werden dankend entgegengenommen.

#### **Wirksamkeitsbeurteilung AP Grenchen**

Der Beitragssatz an die Massnahmen in der Agglomeration Grenchen beträgt 35%. Dieser Satz basiert auf 4 Nutzenpunkten und den Investitionskosten der Massnahmen, die gemäss der Beurteilung des Bundes insgesamt nur eine limitierte Wirkung erzielen. Für das Agglomerationsprogramm Grenchen stellt der Bund Beiträge in der Höhe von 4.88 Mio. Franken für A-Massnahmen in Aussicht. Wir sind sehr erfreut, dass der Bund die Bedeutung der eingereichten A-Massnahmen für die Agglomeration anerkennt und diese mitfinanziert.

Entscheidend für die Beurteilung des Agglomerationsprogramms sind die Wirkungen der A- und B-Massnahmen hinsichtlich besserer Qualität des Verkehrssystems, der Siedlungsentwicklung nach innen, der Reduktion von Umweltbelastungen und des Ressourcenverbrauchs sowie erhöhter Verkehrssicherheit. Die Agglomeration Grenchen hat bei der Erarbeitung des ersten Agglomerationsprogramms bewusst nur wenige, umsetzungsreife A-Massnahmen eingereicht. Die eingereichten A-Massnahmen sollen in den verlangten Fristen umsetzbar sein, was mit der überschaubaren Anzahl A-Massnahmen gegeben ist.

Neben der Planung und Umsetzung von ersten konkreten Massnahmen, war ein wichtiges Ziel die Zusammenarbeit in der Agglomeration, über die Gemeinde- und Kantonsgrenzen hinweg, zu etablieren. So konnte mit dem Agglomerationsprogramm der Grundstein für eine koordinierte Arbeit gelegt werden. Die Agglomeration Grenchen treibt die Erarbeitung von Konzeptgrundlagen konsequent voran, damit weitere sinnvolle Massnahmen identifiziert und in den folgenden Planungshorizonten umgesetzt werden können. Diese Arbeiten werden nun auf der Basis der etablierten Zusammenarbeit durch den Aggloverein in Angriff genommen.

#### **Beurteilung der Wirkung auf die Verkehrssicherheit**

Bei der Beurteilung der Wirkung auf die Erhöhung der Verkehrssicherheit des Agglomerationsprogramms sollte die Verhältnismässigkeit bei kleinen Agglomerationen angemessen be-

rücksichtigt werden. Die Agglomeration Grenchen weist bereits heute eine gute Verkehrssicherheit auf, womit ein eher geringer Handlungsbedarf in diesem Bereich besteht. Daher sieht das Agglomerationsprogramm keine allein auf die Verkehrssicherheit wirkenden Massnahmen vor. Die weitere Erhöhung der Verkehrssicherheit ist integraler Bestandteil verschiedener Massnahmen; insbesondere von Betriebs- und Gestaltungskonzepten. Auf die Verkehrssicherheit haben auch Massnahmen im Bereich Verkehrsmanagement positive Auswirkungen, welche in die Beurteilung einzubeziehen sind. Trotz der leicht positiven Wirkung auf die Erhöhung der Verkehrssicherheit, welche dem Agglomerationsprogramm zugeschrieben wird, wird dem Wirkungskriterium nur ein Nutzen von 1 Punkt zugestanden. Uns würde in diesem Zusammenhang ein differenziertes Anforderungsprofil proportional zur Grösse der Agglomeration interessieren.

### **Angepasste Massnahmen**

Aufgrund der teilweise noch lückenhaften Gesamtkonzeptionen für die Agglomeration sowie noch ausstehenden Vorarbeiten, ist die abgeänderte Priorität (C- statt B-Horizont) bei der Massnahme in der Stadt Grenchen, Multimodale Drehscheibe Bahnhof Grenchen Süd, Unterführung Ost grundsätzlich nachvollziehbar. Die Agglomeration ist jedoch bemüht, die Planung der Massnahme mit der benötigten Priorität voranzutreiben, so dass sie entsprechend dem Planungsfortschritt im folgenden Agglomerationsprogramm erneut eingereicht werden kann.

Die Kürzung bei den Pauschalbeträgen von 5% bzw. 10% ist, aus den genannten Gründen, ebenfalls nachvollziehbar und wird akzeptiert.

Die gemäss dem Prüfbericht mitfinanzierte Massnahme in der Stadt Grenchen, Multimodale Drehscheibe Bahnhof Grenchen Süd – Aufwertung Bahnhofplatz, Etappe 1: Nordseite ist in der Projektierung weit fortgeschritten und weist aufgrund des schlechten baulichen Zustands des Bahnhofplatzes und der Bahnhofstrasse eine hohe Dringlichkeit auf. Mit den Bauarbeiten kann und soll daher bereits vor dem Abschluss der Leistungsvereinbarung zwischen der Agglomeration und dem Bund begonnen werden. Wir sind daher auf eine rechtzeitige Zustimmung zum eingereichten Gesuch für einen vorzeitigen Baubeginn angewiesen, welche nicht zu einer Reduktion des Beitragssatzes bzw. zum Verlust des Beitrags führt.

### **Allgemeines zum Prüfprozess**

Die Agglomerationsprogramme sind in einem sehr umfassenden und fundierten Prüfprozess beurteilt worden. Die Grundsätze der Prüfungsmethodik und die Bewertungen der Wirksamkeitskriterien sind im Erläuterungsbericht ausführlich beschrieben, weitgehend verständlich und grösstenteils nachvollziehbar dargestellt. Wie die Beurteilung des Nutzens der Massnahmen erfolgt, wird jedoch wenig erläutert und ist daher nur teilweise nachvollziehbar.

Schlecht nachzuvollziehen ist auch die Berechnung der Beträge für pauschale Massnahmen. Die Darstellung der Berechnung pro Massnahme und Massnahmenpaket mit den jeweils effektiven hinzugezogenen Kosten, resultierenden Schwellenwerten/Benchmarks, Abzügen usw. im jeweiligen Prüfbericht der Agglomeration würde zu einer höheren Nachvollziehbarkeit führen.

## **Vernehmlassungsvorlage «Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr»**

### **Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage**

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

Grundsätzlich ist die Allianz Bewegung, Sport und Gesundheit mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden. Es fällt jedoch auf, dass die Beiträge im Vergleich zum 2. Agglomerationsprogramm ab 2015 (rund 1,68 Milliarden Franken) und dem 3. Agglomerationsprogramm (Total 1,41 Milliarden Franken) nun beim 4. Programm ab 2024 (1,3 Milliarden Franken) kontinuierlich zurückgehen. In diesem für die nachhaltige Verkehrsentwicklung der Schweiz äusserst wichtigen Bereich müssen genügend Mittel zur Verfügung stehen, wobei der nachhaltigste und gesundheitsfördernde Fuss- und Veloverkehr besondere Berücksichtigung finden muss. Bei einer geringeren Beteiligung des Bundes besteht die Gefahr, dass dringend nötige Projekte aufgrund mangelnder Finanzen von Kantonen, Städten und Gemeinden verspätet oder gar nicht realisiert werden können. Die vorgeschlagene Maximalvariante von zwölf Prozent der Fondseinlagen für die Verwendung im Rahmen des PAV wird deshalb unterstützt.

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

Die Massnahmen werden gemäss der in Artikel 17d MinVG formulierten Wirkungsziele bezüglich des besten Nutzen-Kosten-Verhältnisses beurteilt. Dabei fliessen heute folgende Aspekte mit ein:

- bessere Qualität des Verkehrssystems;
- mehr Siedlungsentwicklung nach innen;
- weniger Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch;
- mehr Verkehrssicherheit.

Nicht berücksichtigt werden jedoch die Gesundheitsnutzen, welche der Fuss- und Veloverkehr als einziger Verkehrsträger aufgrund der positiven Gesundheitseffekte der durch die damit verbundene körperliche Aktivität mit sich bringt. Epidemiologische Studien zeigen, dass ein Zusammenhang zwischen körperlicher Aktivität im Fuss- und Veloverkehr und einem geringeren Risiko der Erkrankung an Diabetes, verschiedenen Krebsarten, Demenz, Depression oder Herz-Kreislaufkrankung wie auch der vorzeitigen Sterblichkeit besteht. Während ein grosser Teil des Nutzens direkt bei denjenigen anfällt, die zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs sind, kommt ein Teil des Nutzens auch der Gesellschaft als Ganzes zugute, z.B. durch geringere Behandlungskosten für die Allgemeinheit oder weniger Produktionsausfälle in der Wirtschaft. Diese sogenannten «externen Nutzen» lassen sich für die Schweiz quantifizieren (Infras, Ecoplan 2019<sup>1</sup>): Insgesamt führten 2019 die Aktivitäten im Fuss- und Veloverkehr zu 1390 Mio. Fr. externen Nutzen. Die Fussgängerinnen und Fussgänger tragen gut 927 Mio. Fr. (67 %) dazu bei, die Velofahrenden 463 Mio. Fr. (33 %). Gleichzeitig entstehen durch Unfälle im Veloverkehr 526 Mio. Fr. und im Fussverkehr 388 Mio. Fr. externe Kosten. Dies weist darauf hin, dass insbesondere für den Veloverkehr verstärkte Investitionen in sichere Infrastruktur nötig sind, um die Gesundheitsnutzen insgesamt zu erhöhen (und natürlich auch die oft tragischen Folgen von Verkehrsunfällen für die Betroffenen zu vermeiden). Die Berücksichtigung der Gesundheitsnutzen zusätzlich zur Verkehrssicherheit würde

---

<sup>1</sup> Infras, Ecoplan (2019), Externe Effekte des Verkehrs 2015. Aktualisierung der Berechnungen von Umwelt, Unfall- und Gesundheitseffekten des Strassen-, Schienen-, Luft- und Schiffsverkehrs 2010 bis 2015. Zürich / Bern, im Auftrag des ARE  
Allianz Bewegung, Sport und Gesundheit  
c/o Public Health Schweiz, Dufourstrasse 30, 3005 Bern [www.allianzbewegung.ch](http://www.allianzbewegung.ch)

einen wichtigen Beitrag zu einer umfassenderen Beurteilung und Optimierung der Projekte im Hinblick auf den Gesamtnutzen leisten.

Zudem ist es sinnvoll, die für die Berechnung verwendete Methodik<sup>2</sup> zu überprüfen und gegebenenfalls zu verfeinern, sowie insbesondere das zugrundeliegende Datenmaterial aufzudatieren, welches die heutigen Verhältnisse nicht mehr vollumfänglich widerspiegelt.

#### **Programm Agglomerationsverkehr der vierten Generation**

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

Keine weiteren Bemerkungen

#### **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?

Bei Abschnitt 2.2. «Übersicht über die bisherigen Generationen des Programms Agglomerationsverkehr» wäre es wünschenswert, eine Aufteilung der Investitionen pro PAV nach den gemäss Art. 21a MinVV vorgesehenen Hauptkategorien anzugeben:

- Langsamverkehr;
- Aufwertung und Sicherheit des Strassenraums;
- Verkehrssystemmanagement;
- Aufwertung von Tram- und Bushaltestellen

(oder auch nach den in Anhang 1 aufgeführten Massnahmengruppen). Dies würde eine bessere Übersicht geben, ob die Verteilung der Mittel über die Programme hinweg allen Kategorien gleichermaßen zugutekommen oder ob bezüglich einzelner Kategorien besondere Anstrengungen nötig sind. Auch wenn naturgemäss Massnahmen im öffentlichen Verkehr oft teurer sind als solche im Fuss- und Veloverkehr, wäre eine solche Übersicht beispielsweise über die Entwicklung der Anteile der Investitionen pro Kategorie über die PVV hinweg äusserst nützlich, und es kann hierzu eine qualitative Einordnung im begleitenden Text erfolgen. Der besonders umwelt- und gesundheitsfreundliche Langsamverkehr sollte dabei besondere Aufmerksamkeit erhalten.

Wie bereits oben ausgeführt sollte als weiteres Kriterium bei der Prüfung der Programmwirkung auch die Gesundheitsnutzen berücksichtigt werden.

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

Keine weiteren Bemerkungen

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

---

<sup>2</sup> Ecoplan, ISPMZ Universität Zürich (2013): Integration des Langsamverkehrs in die Transportrechnung. Bundesamt für Statistik BFS, Bundesamt für Raumentwicklung ARE: Bern.

Die Allianz Bewegung, Sport und Gesundheit begrüsst, dass aus der Vorlage kein personeller Mehrbedarf entsteht. Wie bereits oben ausgeführt sollte in diesem Kapitel in Zukunft auch auf die Gesundheitswirkungen der PVA eingegangen werden.

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

Keine weiteren Bemerkungen

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

Keine weitere Bemerkungen

**9. Haben Sie weitere Bemerkungen Sie zur Vernehmlassungsvorlage**

Keine weiteren Bemerkungen

Eidgenössisches Departement für Umwelt,  
Energie, Verkehr und Kommunikation UVEK  
Bundeshaus Nord  
3003 Bern

per E-Mail: [info@are.admin.ch](mailto:info@are.admin.ch)

Bern, 9. September 2022 / AR / BNA

## **Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr**

### **Stellungnahme von auto-schweiz, Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin,  
sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit, zu dem im Titel genannten Thema wie folgt Stellung nehmen zu dürfen. Unsere Antwort ist dabei inhaltlich deckungsgleich mit derjenigen unseres Dachverbands strasseschweiz.

#### **Generelle Bemerkungen**

Mit diesem Bundesbeschluss will der Bundesrat einen Kredit von rund 1,3 Milliarden Franken für Investitionsbeiträge an die Verkehrsinfrastruktur in den Agglomerationen sprechen. Rund ein Drittel dieses Betrags soll in den öffentlichen Verkehr investiert werden und ein Drittel kommt dem Langsamverkehr zugute. Der motorisierte Individualverkehr (MIV) erhält ungefähr zehn Prozent der Fördermittel und es werden keine wichtigen Umfahrungsstrassen unterstützt; im Gegenteil, es finden sich sogar auch Projekte für den öffentlichen Verkehr oder den Langsamverkehr in der Kategorie "MIV".

Wir möchten daran erinnern, dass diese Bundesbeiträge zu 100 Prozent durch den MIV und den privaten Strassentransport finanziert werden. Aus diesem Grund kann auto-schweiz nicht akzeptieren, dass Projekte, die auf die Einschränkung oder Aufhebung von Strassenkapazitäten abzielen, vom Bund unterstützt werden und dass die Bedürfnisse des motorisierten Individualverkehrs in den Agglomerationen auf diese Weise weiterhin ausgeklammert werden. Wir fordern den Bund auf, vermehrt Projekte zur Verflüssigung des privaten Strassenverkehrs zu unterstützen, insbesondere Projekte für kantonale Umfahrungsstrassen.

Aufgrund des Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstums sowie der Siedlungsentwicklung nach Innen steigt die Verkehrsüberlastung auf den Strassen in den Agglomerationen. Wegen der steigenden Nachfrage ist es unerlässlich, die Strassenkapazität dort zu erhöhen, wo der Bedarf wächst. Die Behauptung, neue Strassen führen zu Mehrverkehr, ist insofern falsch, als das Verkehrswachstum insgesamt geringer als das Bevölkerungswachstum verläuft. Angesichts des längerfristigen Realisierungshorizonts der Strassenbauprojekte muss der Bund die entsprechenden Anreize dafür setzen, statt solche Projekte zu bremsen. Mit der Defossilisierung und der Automatisierung wird sich der private Strassenverkehr in Zukunft noch wesentlich weiterentwickeln.

## **Detaillierte Bemerkungen**

### Verteilung der Beiträge

Einmal mehr sind die Strassenprojekte das Stiefkind dieser Generation von Agglomerationsprogrammen. auto-schweiz bedauert, dass die Auswahlkriterien die Strassenprojekte immer noch zu benachteiligen scheinen, da einige Kantone offensichtlich darauf verzichten, diese einzureichen und es stattdessen vorziehen, die Projekte ohne Bundessubventionen zu finanzieren (z.B. Umfahrung La Chaux-de-Fonds).

### Koordination mit dem Nationalstrassenprogramm

Es ist bedauerlich, dass die Agglomerationsprogramme nicht stärker mit den Projekten zur Beseitigung von Engpässen auf den Nationalstrassen koordiniert werden. Insbesondere wäre es sinnvoll, kantonale Strassenverbindungen zu verstärken und multimodale Hubs in den Agglomerationen zu bauen, wo die Staus auf den Nationalstrassen am grössten sind, um den im Stau stehenden Pendlern alternative Lösungen zu bieten.

### MIV-Projekte

auto-schweiz befürchtet, dass unter dem Begriff "MIV" Projekte aufgeführt sind, die darauf abzielen, Fahrspuren aufzuheben oder den Zugang zur Strasse für den MIV zu reduzieren. Das Ziel der Agglomerationsprogramme ist es, die Kapazität für alle Verkehrsträger zu erhöhen. Es sollte daher nicht möglich sein, Projekte zu finanzieren, die den Abbau von Strassenkapazitäten oder Parkplätzen beinhalten, ohne dass diese ersetzt werden. Wir fordern, dass die Projekte der Kategorie "MIV" erneut überprüft werden und nur solche Projekte mitfinanziert werden, die nicht die Kapazitäten oder die Anzahl der den Nutzern zur Verfügung stehenden Parkplätze reduzieren.

### Berücksichtigung der Bedürfnisse des Güterverkehrs

Die Ver- und Entsorgung in den Agglomerationen kann fast nur über die Strasse, genauer gesagt über den Strassentransport, gewährleistet werden. Leider werden die Bedürfnisse des Schwerverkehrs im Rahmen der Agglomerationsprogramme bisher praktisch nicht berücksichtigt: Flüssige Strassenverbindungen sind für eine effiziente Versorgung der Städte unabdingbar, Staus erhöhen die Transportkosten und den Schadstoffausstoss massiv. In Anbetracht dessen fordert auto-schweiz, dass die Bedürfnisse des Güterverkehrs besser berücksichtigt werden - insbesondere was den Verkehrsfluss, die Spurenanzahl und die Strassenverbindung betrifft. Wenn die notwendigen Strassenprojekte in den Agglomerationen nicht geplant und realisiert werden, droht die Ent- und Versorgung zu kollabieren.

### Multimodalität

auto-schweiz stellt fest, dass sich die gewählten multimodalen Schnittstellen fast ausschliesslich in Bahnhöfen befinden. Diese sind aber mit dem Auto nicht immer einfach zu erreichen und liegen auch nicht unbedingt am Eingang des Agglomerationsgürtels, wo sich die Staus bilden. Interessanterweise gibt es fast keine multimodalen Projekte, die darauf abzielen, den motorisierten Individualverkehr direkt mit Tram, Bus oder Fahrrad zu verbinden. Um die Multimodalität zu fördern, scheint es uns notwendig, die Schaffung multimodaler Hubs in der Peripherie der Agglomerationen zu unterstützen und direkte Verbindungen zwischen dem MIV und dem städtischen öV sowie dem Velo anzubieten; ausserdem erscheint es uns nicht notwendig, dazu systematisch einen Bahnhof einzubeziehen.

auto-schweiz stellt fest, dass die Städte offenbar nicht genügend Anreize haben, in multimodale Infrastrukturen für die Autopendler zu investieren. Um dem entgegenzuwirken, fordern wir, dass die Anzahl der in einer Agglomeration zur Verfügung stehenden Parkplätze in den Zuteilungskriterien entsprechend der demografischen (Anwohner) und sozioökonomischen (Arbeitsplätze, Berufs- und Freizeitverkehr) Entwicklung berücksichtigt werden. Beim Wegfall von Parkplätzen im Stadtzentrum sollten die Städte verpflichtet werden, diese innerhalb der Agglomeration zu kompensieren - insbesondere würde dies die Städte dazu veranlassen, mehr in multimodale Hubs zu investieren.

### **Abschliessende Bemerkungen**

Aus diesen Gründen kann auto-schweiz die Vorlage in der vorliegenden Form nicht unterstützen. Wir fordern eine Neugewichtung der Bundesbeiträge, um den Strassenverkehr in den Agglomerationen stärker zu verflüssigen. Wir können nicht länger hinnehmen, dass die Bedürfnisse des motorisierten Individualverkehrs sowie des Strassentransports im Rahmen der Agglomerationsprogramme weiterhin ausgeklammert werden.

\*\*\*\*\*

Wir danken Ihnen, sehr geehrte Frau Bundesrätin, sehr geehrte Damen und Herren, für die Kenntnisnahme unserer Stellungnahme. Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse  
auto-schweiz



Dr. Albert Rösti  
Präsident, Nationalrat



Andreas Burgener  
Direktor



Eidgenössisches Departement für Umwelt,  
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK  
Bundeshaus Nord  
3003 Bern

Elektronische Eingabe: [info@are.admin.ch](mailto:info@are.admin.ch)

Bern, 09. September 2022 / FP

## **Vernehmlassung zum Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr**

Stellungnahme des Automobil Club der Schweiz ACS

Kontaktperson für Rückfragen:  
Fabien Produit, Generalsekretär Automobil Club der Schweiz ACS,  
[fabien.produit@acs.ch](mailto:fabien.produit@acs.ch) Tel. 031 328 31 17

---

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga,  
sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Einladung zur Vernehmlassung zum Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr.

### **Generelle Feststellungen:**

Der Bundesrat will mit diesem Bundesbeschluss durch einen Kredit in der Höhe von 1.3 Milliarden Franken Investitionsbeiträge an die Verkehrsinfrastruktur in den Agglomerationen leisten, was wir grundsätzlich begrüssen. Dass er aber davon ca. einen Drittel in den öffentlichen Verkehr sowie einen weiteren Drittel in den Langsamverkehr investieren will und der motorisierte Individualverkehr (MIV) gerade einmal 10% der Fördermittel erhalten sollte, können wir nicht akzeptieren. Ebenso stören wir uns daran, dass die Unterstützung von wichtigen Umfahrungsstrassen nicht vorgesehen ist.



Aus Sicht des Automobil Clubs der Schweiz ACS ist es zudem inakzeptabel, dass Projekte, die auf die Einschränkung oder Aufhebung von Strassenkapazitäten abzielen, vom Bund unterstützt werden und dass die Bedürfnisse des MIV in den Agglomerationen auf diese Weise ausgeklammert werden. Dies vor allem vor dem Hintergrund, dass die entsprechenden Bundesbeiträge zu 100% durch den MIV finanziert werden. Der Aspekt, dass der Verkehrsfluss in den Agglomerationen verbessert werden muss, wird in den Augen des ACS in der Vorlage nicht berücksichtigt. Wir sind der Meinung, dass vermehrt auf Projekte gesetzt werden sollte, welche den Verkehrsfluss des MIV unterstützen, wie z.B. Projekte für kantonale Umfahrungsstrassen.

## **Bemerkungen zu einzelnen Punkten**

### **MIV-Projekte:**

Für den ACS weckt der Bundesbeschluss die Befürchtung, dass unter dem Begriff "MIV" Projekte aufgelistet sind, die darauf abzielen, Fahrspuren aufzuheben oder den Zugang zur Strasse für den MIV zu reduzieren, anstatt den Verkehrsfluss für den MIV zu verbessern und dazu die Kapazitäten auszubauen. Die Agglomerationsprogramme verfolgen das Ziel, die Kapazität für alle Verkehrsträger zu erhöhen. Deshalb dürfen aus unserer Sicht keine Projekte finanziert werden, welche die Strassenkapazität reduzieren, anstatt sie auszubauen. Zusätzlich ist ein Abbau von Parkplätzen zugunsten des Ausbaus der Infrastruktur des Langsamverkehrs für uns nicht akzeptabel. Nicht zuletzt auch deshalb, weil die Teilnehmenden des Langsamverkehrs keinen Beitrag an die Strasseninfrastruktur leisten.

### **Multimodalität:**

Der ACS stellt mit grossem Bedauern fest, dass fast ausschliesslich Bahnhöfe als multimodale Schnittstellen ausgewählt worden sind. Es handelt sich also um eine sehr einseitige Auswahl. Zu unserem grossen Ärger sind diese Schnittstellen nicht nur meist schwer mit dem Auto erreichbar, sondern sie liegen zudem auch nicht am Eingang des Agglomerationsgürtels, wo sich üblicherweise die Staus bilden. Was uns ausserordentlich erstaunt ist, dass fast keine multimodalen Projekte vorgesehen sind, deren Ziel es ist, den motorisierten Individualverkehr direkt mit dem Tram, dem Bus oder dem Fahrrad zu verbinden. Wir sind der Meinung, dass die Förderung der Multimodalität nur möglich ist, wenn multimodale Hubs in der Peripherie der Agglomerationen geschaffen werden.

### **Abschliessende Bemerkungen**

In der vorliegenden Form kann der ACS, aus den oben ausgeführten Punkten, die Vorlage nicht unterstützen. Aus unserer Sicht braucht es eine Neugewichtung der Bundesbeiträge, um den Verkehrsfluss in den Agglomerationen zu verbessern. Für uns ist es inakzeptabel, dass die Bedürfnisse des MIV im Rahmen der Agglomerationsprogramme ausgeklammert werden.



Wir danken Ihnen im Voraus bestens für Ihre Kenntnisnahme und die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

**Automobil Club der Schweiz**

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Fabien Produit', is written over the club name.

Fabien Produit  
Generalsekretär

**Der ACS**

Der Automobil Club der Schweiz (ACS) wurde am 6. Dezember 1898 in Genf gegründet und ist ein Zusammenschluss von rund 95 000 Schweizer Automobilistinnen und Automobilisten zur Wahrung der verkehrspolitischen, wirtschaftlichen, touristischen, sportlichen und weiterer mit dem motorisierten Privatverkehr zusammenhängenden Interessen. Er widmet der Strassenverkehrsgesetzgebung und ihrer Anwendung besondere Aufmerksamkeit und setzt sich für die Verkehrssicherheit auf der Strasse ein.

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,  
Energie und Kommunikation UVEK  
Bundesamt für Raumentwicklung ARE  
3003 Bern  
[info@are.admin.ch](mailto:info@are.admin.ch)

Bern, 26. September 2022

## **Vernehmlassung zum Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr (PAV): Stellungnahme der BPUK**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga

Am 10. Juni 2022 hat der Bundesrat die im Betreff erwähnte Vernehmlassung eröffnet. Nachfolgend finden Sie die Stellungnahme der Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK), welche die Kantone anlässlich der Hauptversammlung am 22. September 2022 verabschiedet haben.

### **Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage**

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

Ja, wir sind mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden und begrüssen insbesondere, dass der Bundesrat bei der Finanzierung der Massnahmen der 4. Generation des PAV auf die maximale Bundesbeteiligung setzt. Entsprechend unterstützen wir die beantragten Verpflichtungskredite im Umfang von total 1.3 Milliarden Franken. Die Kantone und Gemeinden sind auf diese Beiträge angewiesen, um die Massnahmen mit dem besten Kosten-Nutzen-Verhältnis zeitnah umsetzen zu können.

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

Siehe unsere Antworten zu den Fragen 3 und 4.

### **Programm Agglomerationsverkehr der vierten Generation**

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

#### **Abstimmung Agglomerationsprogramme und nationale STEP-Planungen**

Die Agglomerationsprogramme müssen vermehrt in die STEP-Bundesplanungen von ASTRA und BAV einfließen. Es kann nicht sein, dass erstere die nationalen Planungen als Rahmenbedingungen berücksichtigen müssen, umgekehrt aber kein ausreichender Einbezug erfolgt. Die Weiterentwicklung einer abgestimmten und nachhaltigen Siedlungs- und Gesamtverkehrsentwicklung kann nur vice versa erfolgen.

**Antrag 1**

**Die Abstimmung zwischen den Agglomerationsprogrammen und den nationalen STEP-Planungen ist weiter zu intensivieren und zu verbessern.**

4. *Sind Sie mit dem Vorgehen und den Ergebnissen der Prüfung der Agglomerationsprogramme des PAV der vierten Generation einverstanden (Kapitel 2 des erläuternden Berichts)? Falls nein, wo sehen Sie Anpassungsbedarf?*

Wir sind mit dem Vorgehen und den Ergebnissen der Prüfung grundsätzlich einverstanden, haben jedoch folgende wichtige Bemerkungen und Anträge:

*Zeitliche Koordination von fachtechnischer Prüfung und politischem Entscheidungsprozess*

Die Ergebnisse der fachtechnischen Prüfung wurden den Trägerschaften aufgrund der terminlichen Abhängigkeit zu den Fachgesprächen zu unterschiedlichen Zeitpunkten nach dem Start der laufenden Vernehmlassung zur Verfügung gestellt. Dies widerspricht der langjährigen Forderung der Kantone, dass zuerst die fachliche Prüfung unter Einbezug der Trägerschaften abzuschliessen ist, bevor der Entwurf des Bundesbeschlusses in Vernehmlassung geht. Mit dem heute unbefriedigenden Ablauf ist es nicht für alle Trägerschaften gleich möglich, Ergebnisse und Sachverhalte aus der Prüfung in die Vernehmlassung einfließen zu lassen.

**Antrag 2**

**Es sind faire, realistische und auf die politischen Prozesse in den Trägerschaften abgestimmte Zeitfenster für die Beantwortung von Fachfragen sowie die Vorbereitung von Fach- und Prüfgesprächen vorzusehen. Zuerst ist die fachliche Prüfung mit den Trägerschaften zu besprechen und erst danach die Vernehmlassung zu beginnen.**

*Kosten-Nutzen-Verhältnis von Strasseninfrastrukturen*

Damit Strasseninfrastrukturen besser in die Landschaft integriert, Ressourcen gespart sowie Emissionen vermieden werden können, werden spezifische Massnahmen zum Landschaftsbild, Umweltschutz, Lärm, Fruchtfolgeersatz, Tunnel etc. geplant. Diese Massnahmen generieren einen erheblichen Zusatznutzen, führen aber auch zu Mehrkosten. Letztere werden in der Beurteilungsmethodik des ARE nicht hinreichend berücksichtigt, was dazu führt, dass es für Strassenbauprojekte kaum möglich ist, ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis zu erreichen, obwohl der Gesamtnutzen von solchen "angereicherten" Strasseninfrastrukturen hoch ist.

**Antrag 3**

**Die Bemessungsmethodik für Strasseninfrastrukturen ist so anzupassen, dass auch Strassenbauprojekte mit Zusatznutzen eine reelle Chance auf ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis haben.**

*Grenzüberschreitende Agglomerationen*

Grenzüberschreitende Agglomerationen sehen sich mit einem erhöhten Aufwand konfrontiert, alle beteiligten Behörden sowie unterschiedliche Gesetzesentwürfe und Planungsinstrumente aufeinander abzustimmen. Diese Tatsache wird während des Prüfprozesses durch den Bund zwar mitberücksichtigt, in der abschliessenden Beurteilung der Programme unserer Meinung nach jedoch nicht entsprechend

gewürdigt. So bleibt es für grenzüberschreitende Agglomerationen unmöglich, ein hohes Nutzen-Kosten-Verhältnis zu erzielen, da weite Teile des BFS-Perimeters im Ausland liegen. Auch wenn weite Perimeter im Ausland liegen, ist der Gesamtnutzen für den Schweizer-Perimeter hoch.

**Antrag 4**

**Der besonderen Situation der grenzüberschreitenden Agglomerationen ist bei der abschliessenden Beurteilung der Massnahmen stärker Rechnung zu tragen.**

*Beurteilung von Grossprojekten*

Gemäss den geltenden Richtlinien zum Programm Agglomerationsverkehr (RPAV) erfolgt die Beurteilung von Massnahmen nach den fünf Kriterien Mitfinanzierbarkeit, Kohärenz der Massnahme, Planungsstand, Kosten-Nutzen-Verhältnis, sowie Bau- und Finanzreife. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis von teuren Massnahmen (z.B. Tram-Projekte) wird nicht isoliert betrachtet, sondern zusätzlich mittels Quervergleichen festgestellt. Die Kriterien dieser Quervergleiche finden sich in den Erläuterungen zum Prüfbericht. Aus unserer Sicht fehlt darin jedoch eine wesentliche Dimension. Grossprojekte treten oft als Kombiprojekte (z.B. Tram und Umgestaltung Strassenraum, Tram und Velo, Tram und Umweltschutzmassnahmen) auf. Wird ein Grossprojekt vom Bund zurückgestuft, können in der Regel auch die übrigen Co-Projekte nicht realisiert werden, obwohl diese auch ohne das Hauptprojekt sinnvoll wären, was erhebliche Nachteile nach sich ziehen kann.

**Antrag 5**

**Bei Grossprojekten sind neben der Kosten- und Nutzenbeurteilung auch die Auswirkungen und potenziell negativen Folgen einer Zurückstufung von davon abhängigen Co-Projekten in die Betrachtung einzubeziehen.**

*Beurteilung des Gesamtnutzens der Agglomerationsprogramme*

Wir stellen mit Erstaunen fest, dass keines der eingereichten Agglomerationsprogramme eine sehr gute Programmwirkung (zehn Punkte und mehr) erreicht hat (vgl. S. 13, Kap. 2.3.2.3, Abb. 4). Diese Beurteilung ist sehr streng und steht im Widerspruch zu den wachsenden finanziellen und personellen Ressourcen, welche die Trägerschaften für die Erstellung der Agglomerationsprogramme aufwenden. Der steigende administrative Aufwand führt dazu, dass insbesondere kleinere Trägerschaften zum Teil auf die Einreichung von Agglomerationsprogrammen verzichten. Dieser Entwicklung muss unbedingt Einhalt geboten werden. Weiter stellen wir fest, dass die kantonalen Begebenheiten/Möglichkeiten bei der Beurteilung der Agglomerationsprogramme zu wenig berücksichtigt werden. Das gilt namentlich für Vorgaben in den Richtplänen und den kantonalen Verkehrssicherheitsprogrammen oder für kantonale Umweltvorgaben. Ausserdem ist die Beurteilung teilweise nicht detailliert genug und kann deshalb nicht in jedem Fall nachvollzogen werden. Das gilt auch für das "Malus-Prinzip" von 5 % Bundesbeitragsabzug bei mangelnder Umsetzung von Massnahmen aus der 2. Generation der Agglomerationsprogramme (u. a. bei Siedlungsmassnahmen). Zudem stellen die Kantone eine gewisse Diskrepanz zwischen der mehrheitlich positiven qualitativen Beurteilung der Agglomerationsprogramme der 4. Generation in der Gesamtwürdigung (Prüfberichte Kap. 2) und der quantitativen Beurteilung des Gesamtnutzens (Prüfberichte Kap. 5.1) fest.

**Antrag 6**

Bei der Beurteilung der 4. Generation ist das "Malus-Prinzip" von 5% Bundesbeitragsabzug bei mangelnder Umsetzung in den Prüfberichten der betroffenen Agglomerationsprogramme zu begründen. Das Ergebnis und die Begründung der Beurteilung sind in gekürzter Form auch im erläuternden Bericht zum Verpflichtungskredit aufzuzeigen.

Im Hinblick auf die 5. Generation ist die Beurteilung des Gesamtnutzens der Agglomerationsprogramme auf die nachfolgenden Kritikpunkte zu überprüfen.

- Der administrative Aufwand und der Bewertungsmassstab sind so zu setzen, dass sie Kantone und Gemeinden nicht an der Einreichung eines Agglomerationsprogramms hindern.
- Die verbindlichen kantonalen Rahmenbedingungen (Richtpläne, Verkehrssicherheitsprogramme, Umweltvorgaben etc.) sind bei der Beurteilung der Agglomerationsprogramme stärker zu berücksichtigen.
- Analog zur 3. Generation, sind künftige Prüfberichte wieder mit einem Kapitel «Beurteilung der Programmwirkung» zu ergänzen. Darin sind die im Rahmen der Bewertung festgestellten Stärken und Schwächen pro Wirkungspunkt nachvollziehbar abzubilden. Diese Informationen sind für die Trägerschaften unabdingbar, um ihre Agglomerationsprogramme zielgerichtet weiterentwickeln zu können.

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

Nein.

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

Nein.

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

Nein.

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

Nein, die BPUK äussert sich nicht zu einzelnen Agglomerationsprogrammen oder Massnahmen. Wir verweisen diesbezüglich auf die Stellungnahmen der entsprechenden Trägerschaften.

**Weitere Bemerkungen**

9. *Haben Sie weitere Bemerkungen Sie zur Vernehmlassungsvorlage?*

Gemäss Abbildung 4 der geltenden Richtlinien zum Programm Agglomerationsverkehr (RPAV) fällt die Frist für den Baubeginn von A-Massnahmen der Agglomerationsprogramme der 4. Generation auf Anfang 2029. In Kap 1.3.2. des erläuternden Berichts wird hingegen von «Baubeginn der Massnahmen zwischen 2024 und 2027» gesprochen. Dieser Widerspruch sollte korrigiert werden.

Wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme und die Berücksichtigung unserer Anliegen. Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

**Bau-, Planungs- und  
Umweltdirektoren-Konferenz BPUK**

Der Präsident



Stephan Attiger

Die Generalsekretärin



Mirjam Bütler

Kopie an:

- Mitglieder der BPUK

Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication  
DETEC  
Office fédéral du développement territorial ARE  
3003 Berne  
[info@are.admin.ch](mailto:info@are.admin.ch)

Berne, le 26 septembre 2022

**Consultation relative à l'Arrêté fédéral sur les crédits d'engagement alloués à partir de 2024 pour les contributions aux mesures prises dans le cadre du Programme en faveur du trafic d'agglomération (PTA): prise de position de la DTAP**

Madame la Conseillère fédérale,

le 10 juin 2022 le Conseil fédéral a ouvert la consultation mentionnée en objet. Vous trouverez ci-après la prise de position de la Conférence suisse des directeurs des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement (DTAP), adoptée par les cantons lors de l'assemblée générale du 22 septembre 2022.

***Généralités relatives au projet mis en consultation***

*1. Approuvez-vous les grandes lignes du projet (en particulier le montant de la contribution à verser)?*

Oui, nous sommes d'accord avec les grandes lignes du projet et saluons notamment le fait que le Conseil fédéral opte pour la participation maximale de la Confédération en ce qui concerne le financement des mesures de la 4<sup>ème</sup> génération du PTA. Par conséquent nous soutenons les crédits d'engagement proposés pour un montant total de 1,3 milliard de francs. Les cantons et les communes sont tributaires de ces contributions pour mettre en œuvre rapidement les mesures avec le meilleur rapport coût-utilité.

*2. Des aspects ont-ils, d'après vous, été insuffisamment pris en considération? Si oui, lesquels?*

Voir nos réponses aux questions 3 et 4.

***Quatrième génération du programme en faveur du trafic d'agglomération***

*3. Avez-vous des remarques à formuler au sujet du contexte présenté dans le projet (chapitre 1 du rapport explicatif)?*

***Coordination projets d'agglomération et planifications PRODES à l'échelle nationale***

Les projets d'agglomération doivent être davantage intégrés dans les planifications fédérales PRODES de l'OFROU et de l'OFT. Il n'est en effet pas logique que les premiers doivent tenir compte des planifications nationales comme conditions-cadre, sans qu'une intégration suffisante suive. La poursuite

d'un développement coordonné et durable de l'urbanisation et du système global de transport ne peut avoir lieu que selon le principe 'vice-versa'.

**Proposition 1** Il importe d'intensifier et d'améliorer encore la coordination entre les projets d'agglomération et les planifications PRODES à l'échelle nationale.

4. Approuvez-vous la procédure d'examen des projets d'agglomération de la quatrième génération du programme en faveur du trafic d'agglomération ainsi que les résultats de cet examen (chapitre 2 du rapport explicatif)? Dans la négative, quels sont d'après vous les ajustements nécessaires?

Nous sommes en principe d'accord avec la procédure et les résultats de l'examen. Cependant nous avons d'importantes remarques et propositions à faire:

*Coordination temporelle entre l'examen d'un point de vue technique et le processus de décision politique*  
Les résultats de l'examen d'un point de vue technique ont été mis à la disposition des organismes responsables après le lancement de la consultation en cours, à différents moments en fonction des dates auxquelles les entretiens techniques avaient eu lieu. Ce mode de procéder est en contradiction avec la demande formulée depuis de nombreuses années par les cantons, selon laquelle l'examen technique devrait être finalisé en impliquant les organismes responsables – avant que le projet d'Arrêté fédéral ne soit mis en consultation. Avec ce déroulement aujourd'hui insatisfaisant, les organismes responsables n'ont pas tous la même possibilité d'intégrer à la procédure de consultation des résultats et des faits tirés de l'examen.

**Proposition 2** Il y a lieu de prévoir des délais équitables, réalistes et coordonnés avec les processus politiques des organismes responsables pour répondre aux questions techniques et préparer des entretiens et examens techniques. Il importe de discuter avec les organismes responsables de l'examen technique avant de lancer la consultation.

#### *Rapport coût-utilité des infrastructures routières*

Afin de pouvoir mieux intégrer les infrastructures routières dans le paysage, économiser des ressources et éviter des émissions, des mesures spécifiques concernant l'aspect du paysage, l'environnement, le bruit, la compensation de SDA, les tunnels, etc. sont planifiées. Ces mesures génèrent une utilité supplémentaire substantielle, mais entraînent également des surcoûts. Ces derniers ne sont pas suffisamment pris en compte dans la méthodologie d'évaluation de l'ARE. Par voie de conséquence il est pratiquement impossible pour des projets de construction de routes d'atteindre un bon rapport coût-utilité, alors que l'utilité globale de telles infrastructures routières "améliorées" est grande.

**Proposition 3** Il convient d'adapter la méthodologie d'évaluation des infrastructures routières de façon à ce que les projets de construction de routes présentant une utilité accrue aient eux aussi une réelle chance d'atteindre un bon rapport coût-utilité.

### *Agglomérations transfrontalières*

Les agglomérations transfrontalières se voient confrontées à une surcharge de travail générée par l'harmonisation entre les autorités concernées, ainsi qu'entre les différents projets de lois et instruments de planification. Certes, la Confédération en tient compte durant le processus d'examen, mais ne l'apprécie pas, selon nous, à sa juste valeur au moment de l'évaluation finale des projets. Les agglomérations transfrontalières sont donc dans l'impossibilité d'atteindre un rapport coût-utilité élevé, dans la mesure où une grande partie du périmètre de l'OFS se situe à l'étranger. Or, même lorsqu'un tel est le cas, l'utilité globale pour le périmètre suisse reste grande.

#### **Proposition 4**

**Il convient de prendre davantage en compte la situation particulière des agglomérations transfrontalières lors de l'évaluation finale.**

### *Evaluation des grands projets*

Conformément aux dispositions en vigueur pour le Programme en faveur du trafic d'agglomération (DPTA), l'évaluation des mesures se fait selon cinq critères: possibilité d'un co-financement, cohérence de la mesure, état de planification, rapport coût-utilité, ainsi que le caractère «prêt à être réalisé et financé». Le rapport coût-utilité de mesures onéreuses (projets de trams, p. ex.) n'est pas considéré de manière isolée, mais défini également par le biais de comparaisons transversales. Les critères présidant à ces comparaisons transversales sont indiqués dans les commentaires relatifs à la procédure d'examen. De notre point de vue une dimension essentielle fait cependant défaut. Les grands projets sont souvent des projets combinés (p. ex. tram et aménagement de l'espace routier, tram et vélo, tram et mesures de protection de l'environnement). Lorsqu'un grand projet est "déclassé" par la Confédération, en général les autres co-projets ne peuvent être réalisés, alors même qu'ils faisaient sens indépendamment du projet global – ce qui peut alors entraîner des désavantages considérables.

#### **Proposition 5**

**S'agissant des grands projets il convient de prendre également en considération, en plus de l'évaluation du coût et de l'utilité, les répercussions et conséquences potentiellement négatives d'un déclassé sur des co-projets en dépendant.**

### *Evaluation de l'utilité globale des projets d'agglomération*

Nous constatons avec étonnement qu'aucun projet d'agglomération déposé n'a obtenu une très bonne note (10 points ou plus) en termes d'efficacité (cf. chap. 2.3.2.3, graph. 4). Cette évaluation très sévère est en contradiction avec les ressources, financières et en personnel, mobilisées par les organismes responsables pour l'établissement des projets d'agglomération. L'augmentation de la charge administrative a pour résultat que les organismes responsables de taille modeste notamment renoncent parfois à déposer un projet. Il faut impérativement mettre un terme à cette évolution. Nous notons par ailleurs qu'il est trop peu tenu compte des spécificités/possibilités cantonales lors de l'évaluation des projets d'agglomération. Ce constat vaut notamment pour les prescriptions dans les plans directeurs et les programmes cantonaux de sécurité routière ou encore les prescriptions environnementales cantonales.

En outre l'évaluation est parfois insuffisamment détaillée et ne peut donc pas être comprise dans tous les cas. Cela est valable également pour le "principe du malus" (5 % de moins pour la contribution fédérale) en cas de mise en œuvre insuffisante des mesures de la 2<sup>ème</sup> génération des projets d'agglomération (en ce qui concerne les mesures d'urbanisation notamment). Les cantons relèvent par ailleurs une certaine Incohérence entre l'évaluation qualitative positive des projets d'agglomération de la 4<sup>ème</sup> génération (rapports d'examen chap. 2) et l'évaluation quantitative de l'utilité globale (rapports d'examen chap. 5.1).

**Lors de l'évaluation de la 4<sup>ème</sup> génération il y a lieu de justifier, dans les rapports d'examen des projets d'agglomération concernés, l'application du "principe du malus" (5 % de moins pour la contribution fédérale en cas de mise en œuvre insuffisante). Le résultat et la justification de l'évaluation devraient également figurer sous une forme abrégée dans le rapport explicatif relatif au crédit d'engagement.**

**En vue de la 5<sup>ème</sup> génération, il y a lieu de ré-examiner l'évaluation de l'utilité globale des projets d'agglomération à la lumière des points critiques ci-dessous:**

**Proposition 6**

- **Il importe de viser une charge administrative et un standard d'évaluation n'empêchant pas les cantons et les communes de déposer un projet d'agglomération.**
- **Les conditions-cadre cantonales contraignantes (plans directeurs, programmes de sécurité routière, prescriptions environnementales, etc.), doivent être davantage prises en considération lors de l'évaluation des projets d'agglomération.**
- **A l'instar de la 3<sup>ème</sup> génération, il importe de compléter les prochains rapports d'examen avec un chapitre «Evaluation de l'efficacité du programme», faisant état, pour chaque point d'efficacité, de manière compréhensible des forces et faiblesses constatées dans le cadre de l'évaluation. Ces informations sont incontournables pour les organismes responsables, car elles leur permettent de poursuivre le développement de leurs projets d'agglomération de manière ciblée.**

5. *Avez-vous des remarques à formuler au sujet des commentaires relatifs aux dispositions de l'Arrêté fédéral (chapitre 3 du rapport explicatif)?*

Non.

6. *Avez-vous des remarques à formuler au sujet des conséquences présentées dans le projet (chapitre 4 du rapport explicatif)?*

Non.

7. *Avez-vous des remarques à formuler au sujet des aspects juridiques présentés dans le projet (chapitre 5 du rapport explicatif)?*

Non.

8. *Avez-vous des remarques à formuler au sujet des divers projets d'agglomération ou des mesures qu'ils contiennent?*

Non, la DTAP ne s'exprime pas à propos des différents projets d'agglomération ou de leurs mesures. Nous renvoyons à cet égard aux prises de position des organismes responsables correspondants.

**Autres remarques**

9. *Souhaitez-vous formuler d'autres remarques à propos du projet mis en consultation?*

Selon la figure 4 des Dispositions pour le programme en faveur du trafic d'agglomération (DPTA) le délai pour le lancement des travaux relatifs aux mesures "A" des projets d'agglomération de la 4<sup>ème</sup> génération serait début 2029. Or, au chap. 1.3.2. du rapport explicatif il est question de "... mesures dont la réalisation peut démarrer entre 2024 et 2027". Cette contradiction devrait être corrigée.

Nous vous remercions pour la possibilité qui nous a été offerte de prendre position et pour la prise en considération de nos préoccupations. Nous restons volontiers à votre disposition pour répondre à vos questions éventuelles.

Meilleures salutations

Conférence suisse des directeurs des travaux publics,  
de l'aménagement du territoire et de l'environnement DTAP

Le président



Stephan Attiger

La secrétaire générale



Mirjam Bütler

Copie:  
- membres de la DTAP

Bern, 8. September 2022

Absender	Rechtsdienst BFU
Telefon	+41 31 390 22 22
E-Mail	<a href="mailto:recht@bfu.ch">recht@bfu.ch</a>
Informationen	<a href="http://bfu.ch/politik">bfu.ch/politik</a>

## 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.

Office fédéral du développement territorial  
ARE  
Direction  
3003 Berne

[info@are.admin.ch](mailto:info@are.admin.ch)

Paudex, le 26 août 2022

**Arrêté fédéral sur les crédits d'engagement alloués à partir de 2024 pour les contributions aux mesures prises dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération (quatrième génération)**

**Réponse à la procédure de consultation**

Madame, Monsieur,

Nous nous référons au courrier du 10 juin 2022 de la Cheffe du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) relatif à l'objet mentionné en titre et vous prions de trouver, ci-après, notre prise de position sur ce dernier, dans le délai imparti.

Comme demandé, nous vous transmettons la présente sous une double forme électronique (une au format PDF, l'autre au format Word), à l'adresse indiquée ci-dessus.

**1. Objet de la consultation**

Nous relevons que la présente consultation porte sur le programme en faveur du trafic d'agglomération dit de quatrième génération, financé par le fonds FORTA. A ce jour, trois programmes ont déjà été adoptés par les Chambres fédérales, sur des bases légales qui ne sont désormais plus les mêmes, étant entendu que, à compter de la troisième génération, tous les projets ferroviaires (RER) sont financés, en bonne logique, par le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF).

Nous relevons par ailleurs que 32 projets d'agglomération de quatrième génération ont été soumis pour examen à l'Office fédéral du développement territorial (ARE), qui a classé les projets par ordre de priorité selon des critères « résolution des problèmes de transport les plus prégnants », critères que nous critiquons depuis des années (voir points ci-dessous).

Nous relevons enfin que le Conseil fédéral prévoit de proposer la libération d'un crédit d'engagement d'environ 1,3 milliard de francs « en faveur des mesures les plus efficaces arrivant à maturité financière et prêtes à être réalisées dans un délai de quatre ans ». Soit notamment sur la base de critères financiers et de réalisation (mise en œuvre plus rapide des mesures/investissements dans les différentes agglomérations), critères que nous soutenons expressément, tout comme de nombreuses organisations économiques.

## 2. Ligne directrice à la suite de l'adoption des fonds d'infrastructure FIF et FORTA

Nous nous félicitons de l'adoption, par le peuple et les cantons, du Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF), en 2014, et du Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA), en 2017, ensuite de deux campagnes de votation que nous avons soutenues totalement, afin de répondre aux besoins de mobilité dans une optique de « comodalité ».

En ce sens, nous demandons que, dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération, les investissements liés au transport individuel motorisé (TIM) n'aboutissent pas uniquement ou presque à des réductions de capacité des infrastructures routières urbaines (requalifications), mais au contraire à des augmentations ciblées de capacité de certaines de ces infrastructures. Nous demandons également que l'importance du trafic marchandises dans les agglomérations soit enfin prise en compte.

Enfin, nous soutenons l'instauration, à compter de la quatrième génération du programme en faveur du trafic d'agglomération, d'un délai maximal de cinq ans jusqu'au début des travaux, dans le but d'accélérer la mise en œuvre des mesures/investissements y relatifs, ces prochaines années.

## 3. Conclusions politiques

Compte tenu :

- a) de l'objet de la présente consultation, à savoir l'allocation de contributions fédérales, pour un montant de 1,3 milliard de francs, à 32 agglomérations, dont une seule contribution fédérale de CHF 4,6 millions pour ce qui concerne le canton de Vaud (Agglo Yverdon);
- b) de notre ligne directrice susmentionnée, suite à l'adoption des fonds FIF et FORTA;
- c) de l'extrême difficulté - en premier lieu pour des raisons techniques - de proposer une alternative crédible aux générations successives du programme en faveur des agglomérations, programme soutenu par le Conseil fédéral et par les cantons;

**nous renonçons à une prise de position détaillée et ne pourrions soutenir le programme en faveur du trafic d'agglomération que si les deux critères suivants pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomérations sont enfin pris en compte, dans une optique de «comodalité» :**

- a) Augmentation des investissements liés au transport individuel motorisé (TIM), y compris pour des augmentations ciblées de la capacité de certaines infrastructures routières urbaines existantes, à commencer par la création de routes de contournement.
- b) Prise en compte de l'importance du trafic marchandises dans les agglomérations.

En vous remerciant de l'attention que vous voudrez bien porter à cette prise de position, nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, l'assurance de notre considération distinguée.

Centre Patronal



Patrick Eperon

Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication  
Office fédéral du développement territorial (ARE)  
info@are.admin.ch

Réf. PM

Aigle, le 2 septembre 2022

**Objet : Consultation Arrêté fédéral sur les crédits d'engagement alloués à partir de 2024 pour les contributions aux mesures prises dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération**

Madame, Monsieur,

Nous saluons la politique du programme en faveur du trafic d'agglomération et ses effets bénéfiques sur le territoire. Après une lecture approfondie de l'Arrêté fédéral sur les crédits d'engagement alloués à partir de 2024 et du rapport explicatif, nous tenons à souligner la qualité du document et de l'analyse des dossiers des projets d'agglomération de la 4<sup>e</sup> génération par les services de la Confédération. Nous n'avons pas d'observations particulières à formuler à leur sujet sur la base du questionnaire concernant le projet mis en consultation.

Comme communiqué lors de l'entretien technique avec les services de la Confédération du 18 août 2022, nous souhaiterions une reconsidération de l'évaluation des mesures suivantes : PM.1 Interface à la halte de Massongex (6153.4.020), PM.2 Interface à la halte CFF de Bex (6153.4.021), MD.4 Passerelle au-dessus du Rhône secteur Charbonnière (6153.4.009) et TP.1 Reconstruction de la passerelle entre Massongex et Bex pour les TP et les MD (6153.4.018). Nous espérons que les éléments d'explication complémentaires permettront une meilleure compréhension mutuelle de ces mesures. Une réévaluation des mesures PM.1 et PM.2 peut avoir un impact sur le montant total de 1,3 milliard de francs. Une modification d'une ou de plusieurs de ces mesures peut influencer les mesures qui sont répertoriées dans le rapport explicatif.

Tout en restant à votre entière disposition, nous vous prions de recevoir, Madame, Monsieur, nos meilleures salutations.

Stéphane Coppey



Président COPIL Chablais Agglo

Pierrick Maire



Coordinateur Chablais Agglo

Norbert Zufferey



Directeur Chablais Région

Annexe :

- Réponses au questionnaire concernant le projet mis en consultation en objet

Copies :

- Direction Générale du Territoire et du Logement de l'Etat de Vaud
- Service du Développement Territorial de l'Etat du Valais

**ANNEXE : Réponses au questionnaire concernant le projet mis en consultation « Arrêté fédéral sur les crédits d'engagement alloués à partir de 2024 pour les contributions aux mesures prises dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération »**

**Généralités relatives au projet mis en consultation**

1. Approuvez-vous les grandes lignes du projet (en particulier le montant de la contribution à verser par la Confédération) ?

Oui, néanmoins le montant global peut être amené à varier à la suite des entretiens techniques avec les Agglomérations, s'il s'avère qu'une incompréhension a conduit à une erreur d'évaluation de certaines mesures.

2. Des aspects ont-ils, d'après vous, été insuffisamment pris en considération ? Si oui, lesquels ?

Non.

**Quatrième génération du programme en faveur du trafic d'agglomération**

3. Avez-vous des remarques à formuler au sujet du contexte présenté dans le projet (chapitre 1 du rapport explicatif) ?

Non.

4. Approuvez-vous la procédure d'examen des projets d'agglomération de la quatrième génération du programme en faveur du trafic d'agglomération ainsi que les résultats de cet examen (chapitre 2 du rapport explicatif) ?

Oui, sous réserve de modifications suite aux examens techniques entre la Confédération et les Agglomérations.

Dans la négative, quels sont d'après vous les ajustements nécessaires ?

Les éventuelles modifications suite aux examens techniques entre la Confédération les Agglomérations.

5. Avez-vous des remarques à formuler au sujet des commentaires relatifs aux dispositions de l'arrêté fédéral (chapitre 3 du rapport explicatif) ?

Non.

6. Avez-vous des remarques à formuler au sujet des conséquences présentées dans le projet (chapitre 4 du rapport explicatif) ?

Non.

7. Avez-vous des remarques à formuler au sujet des aspects juridiques présentés dans le projet (chapitre 5 du rapport explicatif) ?

Non.

8. Avez-vous des remarques à formuler au sujet des divers projets d'agglomération ou des mesures qu'ils contiennent  
Chablais Agglo demande l'intégration à la liste des mesures relevant de l'art.21 OUMin, priorité A des mesures suivantes : PM.1 (interface halte CFF de Massongex), PM.2 (interface halte CFF de Bex).

Chablais Agglo demande la réintégration à la liste des mesures relevant de l'art.21 OUMin, priorité B des mesures suivantes : MD.4 (passerelle MD Charbonnière), TP.1 (reconstruction de la passerelle entre Massongex et Bex pour les TP et MD).

Ces points ont été discutés lors de l'examen technique entre la Confédération et Chablais Agglo.

**Autres remarques**

9. Souhaitez-vous formuler d'autres remarques à propos du projet mis en consultation ?

Non.

Hauptstrasse 2  
4702 Oensingen  
☎ 062-388 05 00  
gemeindeverwaltung@oensingen.ch  
www.oensingen.ch

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,  
Energie und Kommunikation UVEK  
[info@are.admin.ch](mailto:info@are.admin.ch)

Oensingen, 05. September 2022

## **Stellungnahme zum Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga  
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Gemeinderat Oensingen bedankt sich für die Gelegenheit zur Stellungnahme und insbesondere auch für das direkte Gespräch zwischen der Gemeinde, dem kantonalen Amt für Raumplanung und dem Bundesamt für Raumentwicklung vom 17. September 2020.

Der Gemeinderat bekräftigt die Erwartung, dass die Gemeinde Oensingen in den beitragsberechtigten Perimeter des Agglomerationsprogramms AareLand aufgenommen wird. Mit der Aufnahme der Massnahme "Entlastung / Gesamtverkehrsprojekt Oensingen" als B-Priorität, wie auf Seite 33 des erläuternden Berichts des Bundesbeschlusses ersichtlich, betrachtet der Gemeinderat diese Erwartung als erfüllt und freut sich auf das weitere Engagement im Agglomerationsprogramm. Durch das Gesamtverkehrsprojekt Oensingen kann sichergestellt werden, dass der Ausbau der A1 optimal durch Anpassungen des Kantons- und Gemeindestrassennetz abgenommen werden kann. Zudem kann die Lebensqualität im Dorf durch die Aufwertung der Ortsdurchfahrt mit weniger Lärm und Emissionen erhöht werden. Im Rahmen der nächsten Generation soll dieses Projekt als A-Massnahme aufgenommen und umgesetzt werden.

Zugleich bedauert der Gemeinderat, dass die multimodale Drehscheibe Oensingen noch nicht Aufnahme in den Massnahmenkatalog fand. Der Gemeinderat ist bestrebt in der fünften Generation den entsprechenden Planungsstand zur Aufnahme zu erreichen und hat die entsprechenden Schritte veranlasst. Gleiches gilt für das Gebiet rund um die zukünftige SBB Haltestelle Oensingen Dorf, wo ein immenses Entwicklungspotenzial besteht und mit der nächsten Generation ebenfalls eine Eingabe erfolgen wird. Die zahlreichen grossen Entwicklungsmöglichkeiten von Oensingen wurden unlängst durch die Projekte KRV ON (nähere Betrachtung des ESP Oensingen-Niederbipp) und All-Gäu (Entwicklungsraum Oensingen – Wangen b. O.) bestätigt. Schliesslich besteht im nördlichen Dorfteil mit der Aufwertung der Dünnern (landschaftlich und als Erholungsraum) ein weiteres Projekt, welches möglicherweise zu einem späteren Zeitpunkt Eingang in das Agglomerationsprogramm findet.

Freundliche Grüsse

**GEMEINDERAT OENSINGEN**

Gemeindepräsident    Leiterin Verwaltung

Sig. Fabian Gloor

Sig. Gerda Graber

**Kopie**

- Amt für Raumplanung Kanton Solothurn, Herrn Dr. Stefan Zemp ([stefan.zemp@bd.so.ch](mailto:stefan.zemp@bd.so.ch))
- Geschäftsstelle Verein AareLand, Geschäftsführer Tobias Vogel ([tobias.vogel@zofingenregio.ch](mailto:tobias.vogel@zofingenregio.ch))



Fédération des  
Entreprises  
Romandes

FER Genève - FPE Bulle - UPCF Fribourg  
FER Arcju - FER Neuchâtel - FER Valais

[info@are.admin.ch](mailto:info@are.admin.ch)

Département fédéral de  
l'environnement, des transports, de  
l'énergie et de la communication  
Office fédéral du développement  
territorial

A l'attn. de M. U. SEEWER, vice-  
Directeur et de Mme I. SCHERRER,  
Cheffe de la section Trafic  
d'agglomération

Genève, le 29 août 2022  
RR/3248 – FER No 37-2022

### **Arrêté fédéral sur les crédits d'engagement alloués à partir de 2024 pour les contributions aux mesures prises dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération**

Monsieur le vice-Directeur,  
Madame la Cheffe de service,

Notre Fédération a bien compris que les projets étaient notés en fonction de différents critères, ce que nous acceptons tout à fait. Il nous apparaît en revanche que le détail des évaluations fait clairement défaut. Nous n'entendons pas remettre en cause la justesse des appréciations de l'Office ; néanmoins, sur un document de près de 60 pages, il ne nous aurait pas paru inconcevable que quelques lignes supplémentaires permettent de mieux expliquer ces choix. Cela nous aurait ainsi permis de mieux comprendre les raisons concrètes d'une réduction de 5% du taux de subventionnement fédéral pour mise en œuvre insuffisante, des neuf projets concernés (dont quatre romands).

Questionnaire concernant le projet mis en consultation « Arrêté fédéral sur les crédits d'engagement alloués à partir de 2024 pour les contributions aux mesures prises dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération. »

#### **Généralités relatives au projet mis en consultation**

##### **1. Approuvez-vous les grandes lignes du projet (en particulier le montant de la contribution à verser par la Confédération) ?**

Oui. Quand bien même la pandémie a pu modifier certains comportements, on constate que le besoin de mobilité est constant. Si les transports individuels et collectifs ont sensiblement diminué durant cette période, c'est notamment en raison de la généralisation du télétravail et de la fermeture de certaines infrastructures de loisirs. La mobilité douce s'est maintenue durant cette période. Il est

possible qu'elle se développe à l'avenir, mais sa part modale restera modeste dans la mesure où elle ne pourra répondre qu'à une petite partie des besoins de mobilité, et que son usage est principalement adapté aux trajets courts.

Pour ce qui est du montant dévolu aux projets, celui-ci semble adéquat, même s'il ne représente qu'une part minoritaire de l'ensemble des projets proposés. Il convient de relever que les précédents PTA ne sont pas tous entièrement réalisés et qu'il doit en être tenu compte dans le calendrier des travaux à venir.

**2. Des aspects ont-ils, d'après vous, été insuffisamment pris en considération ? Si oui, lesquels ?**

Si nous comprenons la nécessité de développer la mobilité douce, nous rappelons qu'elle ne peut répondre à l'ensemble des besoins de mobilité et qu'elle est plus particulièrement adaptée à certains types de trajets. La Confédération y consacre le tiers de son enveloppe, ce qui est largement supérieur à ce qu'elle représente en termes de part modale. Nous ne nous y opposons pas, dans la mesure où certains aménagements doivent être réalisés, mais soulignons qu'il s'agit d'un effort particulier pour adapter les infrastructures à ce type de mobilité, et que les autres modes de déplacements ne doivent pas être ignorés.

Le développement du trafic marchandises doit également être mieux pris en compte.

**Quatrième génération du programme en faveur du trafic d'agglomération**

**3. Avez-vous des remarques à formuler au sujet du contexte présenté dans le projet (chapitre 1 du rapport explicatif) ?**

Pas de remarques particulières.

**4. Approuvez-vous la procédure d'examen des projets d'agglomération de la quatrième génération du programme en faveur du trafic d'agglomération ainsi que les résultats de cet examen (chapitre 2 du rapport explicatif) ?**

Il semble pertinent de ne financer que les projets mûrs et prêts à démarrer, d'autant que l'ensemble des projets des programmes d'agglomération précédents sont loin d'être réalisés en totalité.

Le fait que l'efficacité globale des projets soit prise en compte est également bienvenu.

**Dans la négative, quels sont d'après vous les ajustements nécessaires ?**

Non.

**5. Avez-vous des remarques à formuler au sujet des commentaires relatifs aux dispositions de l'arrêté fédéral (chapitre 3 du rapport explicatif) ?**

Même si ce chapitre est consacré à des choix et que ces derniers sont évidemment susceptibles de faire des déçus, nous approuvons les décisions prises, comme l'enveloppe globale, qui nous semble suffisante. Nous soulignons à nouveau qu'il convient de tenir compte de la capacité de réalisation des différents projets de la part des collectivités concernées. L'enveloppe globale dédiée aux projets nous paraît donc adéquate.

**6. Avez-vous des remarques à formuler au sujet des conséquences présentées dans le projet (chapitre 4 du rapport explicatif) ?**

Non.

7. Avez-vous des remarques à formuler au sujet des aspects juridiques présentés dans le projet (chapitre 5 du rapport explicatif) ?

Non.

8. Avez-vous des remarques à formuler au sujet des divers projets d'agglomération ou des mesures qu'ils contiennent ?

Non.

#### Autres remarques

9. Souhaitez-vous formuler d'autres remarques à propos du projet mis en consultation ?

Si nous acceptons le programme proposé, nous soulignons à nouveau qu'il convient de tenir compte de la réalité de la mobilité. Toutes les régions n'ont pas les mêmes configurations et toutes les activités ne requièrent pas les mêmes besoins. En dépit de forts investissements ces dernières années en faveur des transports publics, la part modale dédiée à ce type de transports n'a que peu évolué. Par ailleurs, la mobilité douce – vélo, trottinette ou pédestre – n'est pas adaptée à tous les déplacements. Le transport en voiture reste le plus utilisé et souvent le plus efficace et il convient donc aussi de tenir compte de ce type de mobilité, tout en repensant de manière efficiente l'utilisation de la voirie.

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à la présente, nous vous prions de croire, Monsieur le vice-Directeur, Madame la Cheffe de service, à l'expression de notre haute considération.



Blaise Matthey  
Secrétaire général



Stéphanie Rueggsegger  
Directrice Politique générale  
FER Genève

La Fédération des Entreprises Romandes en bref

Fondée le 30 juillet 1947 à Morat, son siège est à Genève. Elle réunit six associations patronales interprofessionnelles cantonales (GE, FR, NE, JU, VS), représentant la quasi-totalité des cantons romands. La FER comprend plus de 45'000 membres.

**Von:** Fischer, Peter <Peter.Fischer@fischer-reinach.ch>  
**Gesendet:** Donnerstag, 8. September 2022 15:57  
**An:** \_ARE-Info (Gruppenpostfach)  
**Betreff:** VERAS Antwort Vernehmlassung  
**Anlagen:** VERNEHMLASSUNG VERAS.docx

Sehr geehrte Damen und Herren

Im Anhang dokumentiere ich Sie mit der Vernehmlassung zum „Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr“ zur Kenntnisnahme.

Unsere zwingende Forderung einer Priorisierung der „Ostumfahrung Suhr“ in die erste Phase A ist deckungsgleich mit dem aktuellen Vorschlag einer Etappierung von BVU und Regierungsrat. Die Aufteilung des Projekts VERAS in zwei Abschnitte entsprechend ihrer Dringlichkeit, ihrer verkehrlichen Wirkung, der Entlastung des Siedlungsraums Suhr sowie der finanziellen, bau- und verkehrstechnischen Umsetzbarkeit ist zielführender zur zeitnahen Realisierung der seit Jahren geforderten Ostumfahrung Suhr.

Freundliche Grüsse

**Peter Fischer**  
Präsident des Verwaltungsrates



Fischer Reinach AG  
Hauptstrasse 90  
CH-5734 Reinach

Direkt +41 62 288 15 62  
Zentrale +41 62 288 15 55  
Telefax +41 62 288 15 56  
[peter.fischer@fischer-reinach.ch](mailto:peter.fischer@fischer-reinach.ch)  
[www.fir-group.swiss](http://www.fir-group.swiss)

## **VERNEHMLASSUNG**

### **„Beschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr“**

#### **Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage**

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

*Nein. Die Höhe der Bundesbeiträge reichen bei weitem nicht aus, um die notwendigsten Projekte zu realisieren*

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

*Der Bundesbeschluss wirft insbesondere mit Blick auf das Aggloprogramm Aareland 4. Generation und das Verkehrsprojekt VERAS Fragen auf. Im Zentrum stehen die Einstufung des Projekts VERAS, sowie die Mehrzahl der damit in Zusammenhang stehenden Flankierenden Massnahmen für die Region, Natur und den Langsamverkehr, die Stand Entwurf nicht realisiert werden könnten.*

#### **Programm Agglomerationsverkehr der vierten Generation**

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

*Keine Bemerkungen*

4. Sind Sie mit dem Vorgehen und den Ergebnissen der Prüfung der Agglomerationsprogramme des Programms Agglomerationsverkehr der vierten Generation einverstanden (Kapitel 2 des Berichts)?

*Das vom Kanton Aargau, Abteilung Bau, Verkehr und Umwelt, sorgfältig und umfassend erarbeitete Verkehrsprojekt VERAS mit deren regionalen Massnahmen für den Langsamverkehr wird zu wenig wertgeschätzt und durch den Bund nur der B-Liste zugeteilt. Damit sind wir nicht einverstanden und wünschen uns eine erneute, eingehende Betrachtung des Projekts, allenfalls eine Etappierung der Teilbereiche.*

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

*Keine Bemerkungen*

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

*Der vorliegende Bundesbeschluss hat für die weitere Zukunft im ganzen Wynental und der Grossregion Aarau/Suhr nachteilige Auswirkungen auf die Volkswirtschaft in den Bereichen Agglomeration, Gesamtwirtschaft, Raum und Umwelt, vernetzte Mobilität sowie nationale Verkehrsinfrastruktur, da die Talschaft bis heute über keinen Anschluss an das nationale Strassennetz A1 verfügt. Dass die Talschaft Wynental keinen A1 Anschluss hat, akzeptieren wir. Aber umso dringender und wichtiger ist eben das Projekt VERAS.*

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

*Keine Bemerkungen*

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

*Wir erwarten, dass die Liste der Massnahmen Priorität B, Agglomeration Aareland Suhr VERAS, Erläuternder Bericht für die Vernehmlassung, Seite 33, korrigiert wird und das Verkehrsprojekt VERAS nach einer weiteren Überprüfung der Liste Massnahmen Priorität A zugeteilt wird. Wie schon in Antwort 4 ausgeführt, bitten wir um eine vertiefte Prüfung der Variante, dass VERAS im Rahmen des 4. Agglomerationsprogramms zumindest einen Teilbereich (Ostumfahrung Suhr) realisieren kann.*

### **Weitere Bemerkungen**

9. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?

*Gerne weisen wir nochmals auf die grosse Bedeutung und den nachhaltigen Nutzen von VERAS für die Siedlungsentwicklung und die Sicherstellung eines alle Verkehrsträger berücksichtigenden Mobilitätsangebotes in der Grossregion Suhr und Aarau hin.*

*Die Aufteilung des Projekts VERAS in zwei Abschnitte entsprechend ihrer Dringlichkeit, ihrer verkehrlichen Wirkung, der Entlastung des Siedlungsraums Suhr sowie der finanziellen, bau- und verkehrstechnischen Umsetzbarkeit ist zielführender zur zeitnahen Realisierung der seit Jahren geforderten Ostumfahrung Suhr.*

*Für Fragen stehen wir Ihnen jederzeit gerne zur Verfügung.*

Besten Dank für Ihre wertvolle und sehr geschätzte Unterstützung.

Bundesamt für Raumentwicklung ARE  
Dr. Maria Lezzi, Direktorin  
Worblentalstrasse 66  
3063 Ittigen

per E-Mail an:  
info@are.admin.ch / michael.furger@are.admin.ch

Zürich-Flughafen, 9. September 2022

## **Vernehmlassung zur 4. Generation Agglomerationsprogramme: Stellungnahme der Flughafen Zürich AG**

Sehr geehrte Frau Lezzi  
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 10. Juni 2022 hat der Bundesrat über seinen Vorschlag zur Unterstützung der Agglomerationsprogramme der 4. Generation informiert. Mit dem Schwerpunkt auf den Ausbau des Fuss- und Veloverkehrs will der Bundesrat Projekte in 32 Agglomerationen mit rund 1,3 Milliarden Franken mitfinanzieren.

Die Flughafen Zürich AG (FZAG) ist als Konzessionärin des Bundes Betreiberin des grössten Schweizer Landesflughafens. Der in der Agglomeration Zürich gelegene Flughafen ist das einzige interkontinentale Luftverkehrsdrehkreuz der Schweiz. Dementsprechend ist die Verkehrserschliessung des Flughafens Zürich per Strasse und Schiene nicht nur für die Agglomeration, sondern auch für den Metropolitanraum Zürich und die ganze Schweiz von grosser Bedeutung. Des Weiteren wird die Verkehrsdrehscheibe Flughafen Zürich und ihre öffentliche Funktion im kantonalen Verkehrssystem aufgrund des Bevölkerungs- und Mobilitätswachstums in Zukunft weiter an Bedeutung gewinnen. Diesem Umstand muss bei der kantonalen Verkehrsentwicklung Rechnung getragen werden, weshalb wir uns erlauben, Ihnen im Folgenden unsere Stellungnahme zu unterbreiten.

### **Ausgangslage**

Der Flughafen Zürich erfüllt eine wichtige Funktion für die interkontinentale Anbindung der Schweiz und als regional wichtige multimodale Verkehrsplattform. Er ist eine Hochfrequenzdrehscheibe des öffentlichen Verkehrs mit täglich 754 Flugbewegungen, 798 Busabfahrten, 404 Tramkursen, 448 Bahnverbindungen sowie 20'000 Parkplätzen und drei Autobahnkreuzen im Umkreis von 6 Kilometern<sup>1</sup>, weshalb ihm eine besonders grosse Bedeutung in der kantonalen Verkehrsentwicklung zukommt. Unzählige Pendlerinnen und Pendler nutzen den Verkehrsknotenpunkt täglich, um in die Agglomeration und in die Stadt Zürich zu gelangen. Im ÖV auf Strasse

---

<sup>1</sup> Stand 2019, vor dem pandemiebedingten Einbruch der Verkehrszahlen

und Schiene zählte der Flughafen Zürich vor dem pandemiebedingten Einbruch 28.5 Millionen Fahrgäste, wovon 2.8 Millionen (rund 10 %) den Flughafen als Umsteigeplattform nutzten.

Im Objektblatt Flughafen Zürich des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) setzt der Bundesrat die raumplanerischen Leitplanken für die Entwicklung der Infrastruktur am Flughafen Zürich fest. Das am 11. August 2021 festgesetzte Objektblatt Flughafen Zürich dient als Grundlage für Anpassungen des Betriebsreglements und der Flughafeninfrastruktur. Das SIL-Objektblatt Flughafen Zürich beinhaltet unter anderem Festlegungen zum Verkehrsanschluss des Flughafens via Strasse und Schiene. Diese beruhen auf einem Verkehrskonzept des Kantons Zürich für die gesamte Flughafenregion (rGVK vom 8. Februar 2011) und berücksichtigen die bestehenden Verkehrsplanungen des Bundes.

Eine gut funktionierende Verkehrsdrehscheibe am Flughafen ist von hoher regionaler Bedeutung. Diese wird sich in Zukunft weiter akzentuieren. Das prognostizierte Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum in der Region Glattal ist im schweizweiten Vergleich überdurchschnittlich. Das damit einhergehende Mobilitätswachstum soll gemäss kantonalem Verkehrskonzept überproportional über den ÖV bewältigt werden, weshalb davon auszugehen ist, dass die multimodale Verkehrsdrehscheibe Flughafen Zürich auch in den kommenden Jahrzehnten weiter wachsen und eine wichtige öffentliche Funktion im kantonalen Verkehrssystem haben wird.

Die anstehenden Herausforderungen bei der Aufrechterhaltung der vom Bund vorausgesetzten guten Erreichbarkeit des Flughafens Zürich müssen berücksichtigt werden und sich in der Priorisierung der durch den Bund mitfinanzierten Projekte aus den Agglomerationsprogrammen niederschlagen.

## **Bemerkungen zum Bundesratsbeschluss**

Der Bundesrat hat am 10. Juni 2022 entschieden, das Finanzierungsgesuch der Glattalbahn-Verlängerung auf Priorität B zurückzustufen, womit das Projekt frühestens im Programm der 5. Generation berücksichtigt werden kann. Die damit einhergehende Verzögerung der Realisierung des Gesamtprojekts ist angesichts dessen Bedeutung für den Flughafen Zürich und die Flughafenregion aus mehreren Gründen nicht nachvollziehbar:

### **1. Erreichbarkeit des Flughafens und Modalsplit:**

**Der Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) legt einen Erschliessungsauftrag der öffentlichen Hand und einen Modalsplit-Zielwert für den Flughafen Zürich fest.**

Gemäss den Festlegungen im SIL-Objektblatt sollen eine gute Erreichbarkeit des Flughafens für den Personen- und Güterverkehr auf dem Strassen- und Schienennetz langfristig sichergestellt sein, wobei im Personenverkehr ein Anteil von 46 % der Fahrten mit dem öffentlichen Verkehr abgewickelt werden soll (Zielwert Modalsplit für das Jahr 2030).

Ausbauten der Verkehrsinfrastruktur, das Angebot im öffentlichen Verkehr, das Verkehrsmanagement auf dem Strassennetz sowie die Bewirtschaftung der Parkplätze am Flughafen sollen auf dieses Ziel ausgerichtet werden. Die langfristige Aufrechterhaltung der guten landseitigen Erreichbarkeit des Flughafens Zürich für den Personen- und Güterverkehr soll über die Zuverlässigkeit, die Sicherheit, den Komfort sowie eine ausreichende Kapazität auf dem Schienen- und Strassennetz in seinem regionalen Einzugsgebiet sichergestellt werden. Diese Aufträge betreffen sowohl Bund und Kanton wie auch die Flughafenbetreiberin.

Die öffentliche Hand hat einen Erschliessungsauftrag für den Flughafen Zürich, d. h. sie sorgt für attraktive und leistungsfähige Verkehrsnetze auf Strasse und Schiene und kümmert sich um das ÖV-Angebot und Verkehrsmanagement. Die Flughafenhalterin (FZAG) ist für die Anschlüsse ans öffentliche Strassennetz auf ihrem Grundeigentum verantwortlich.

## 2. Entlastung des Verkehrssystems:

**Die Glattalbahn-Verlängerung bietet den zahlreichen in Kloten wohnhaften Flughafenmitarbeitenden eine attraktive ÖV-Verbindung. Zudem gewinnt der Langsamverkehr dank der Aufwertung der Velohauptverbindung zwischen Flughafen Zürich und Bassersdorf an Attraktivität. Die Alternativen zum motorisierten Individualverkehr (MIV) werden gestärkt.**

Mit der Glattalbahn-Verlängerung wird der Flughafen direkter und rascher mit den Entwicklungsgebieten in Kloten verbunden. Der neue Streckenabschnitt (von der heutigen Endhaltestelle «Flughafen Fracht» bis zur Wendeschleife im Gebiet «Grindel» an der Stadtgrenze zu Bassersdorf) wird als Verlängerung der heutigen Linie 12 im 15-Minuten-Takt betrieben werden.

Diese qualitative Verbesserung der ÖV-Verbindung hilft mit, den Modalsplit-Zielwert für den Flughafen Zürich zu erreichen. Von den über 27'000 Flughafenmitarbeitenden sind ca. 70 % im Kanton Zürich wohnhaft. Die Standortgemeinde Kloten allein zählt zahlreiche Flughafenmitarbeitende. Zudem ist der Flughafen Zürich für die Klotener Bevölkerung – wie auch für die Bevölkerung der gesamten Flughafenregion – ein beliebtes Ausflugs- und Einkaufsziel.

In Anbetracht des prognostizierten Bevölkerungswachstums für das Glattal von 11 % bis 2030 und dem steigenden Mobilitätsbedürfnis müssen attraktive ÖV- sowie – auf kurzen und mittleren Distanzen – Langsamverkehrsverbindungen geschaffen werden, die das an überlastete Strassensystem rund um den Flughafen ergänzen. Genau hier setzt die verlängerte Glattalbahn an und trägt zu einer Entlastung des Verkehrssystems für den MIV in der Flughafenregion bei. Dies auch aufgrund des Teilprojekts «Velo- und Fussweg», das eine Velohauptverbindung mit separatem Fussweg entlang des Altbachs vorsieht. Durch die Aufwertung der durchgehenden Fuss- und Veloverbindung entlang der Glattalbahn entsteht eine durchgehende, sichere und attraktive Velohauptverbindung zwischen dem Flughafen Zürich und Bassersdorf.

## 3. Hochwasserschutz:

**Mit der Glattalbahn-Verlängerung wird das Hochwasserrisiko minimiert. Auch der Flughafen Zürich hat ein Interesse an einem bestmöglichen Hochwasserschutz. Eine zeitnahe Umsetzung kann Schäden in Milliardenhöhe und einem Unterbruch des Flugbetriebs vorbeugen, die im Falle eines seltenen Hochwasserereignisses entstehen könnten.**

Das Teilprojekt «Hochwasserschutz» ist zwar nicht Bestandteil des Agglomerationsprogramms der 4. Generation, allerdings besteht eine unmittelbare Abhängigkeit mit der Realisierung des Gesamtprojekts. Zusammen mit der Glattalbahn-Verlängerung soll der Hochwasserschutz verbessert werden.

Die Stadt Kloten und der Flughafen Zürich weisen eines der grössten Hochwasserrisiken im Kanton Zürich auf – unter anderem aufgrund der aktuellen Beschaffenheit des Altbachs. Deshalb hat der Hochwasserschutz für den Flughafen Zürich hohe Priorität. Er verfügt seit 1999 über einen eigenen Generellen Entwässerungsplan (GEP), der laufend nachgeführt wird. Darin werden die Auswirkungen von Hochwasser auf den Rückstau im Kanalnetz des Flughafens wie folgt beurteilt (S. 20):

*«In den Untergeschossen des Flughafenkopfs und im Flughafenkopf besteht ein besonders grosses Schadenpotential bei einem Hochwasser des Altbachs. Deshalb wird dort das Hochwasserschutzprojekt Kloten/Altbach mit einem Entlastungskanal für HQ300 realisiert. Im Zusammenhang mit dem Projekt Umrollung Schwelle 28 wird zudem ein Arealschutz erstellt, der eine Ableitung des Überlastfalles (EHQ) aus der Autobahnwanne nach*

*Norden oberflächlich zum Himmelbach vorsieht und so einen Verzicht auf Objektschutzmassnahmen am gesamten Flughafenkopf erlaubt.»*

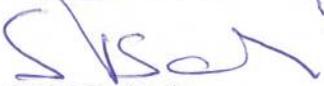
Bei einem Schadensereignis am Flughafen in Folge von Extrem-Hochwasser drohen Kosten in Milliardenhöhe. Hinzu kommen die Schäden, die ein Betriebsunterbruch an der Verkehrsdrehscheibe Flughafen Zürich zur Folge hätte. Betroffen wären namentlich nicht nur der Flugverkehr, sondern auch der Schienenverkehr via Flughafen Zürich.

## **Antrag**

Dem Gesamtprojekt Glattalbahn-Verlängerung Kloten ist im Agglomerationsprogramm des Bundes höchste Priorität einzuräumen. Der Entscheid des Bundesrats ist zu revidieren und das Projekt Glattalbahnverlängerung mit der Einstufung «Priorität A» ins Agglomerationsprogramm der vierten Generation aufzunehmen.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen und stehen Ihnen bei Rückfragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Stefan Tschudin

Chief Operation Officer



Thomas Müller

Head Masterplanning

Frau Bundesrätin  
Simonetta Sommaruga  
Vorsteherin des Eidgenössischen  
Departements für Umwelt, Verkehr,  
Energie und Kommunikation (UVEK)  
Bundeshaus Nord  
3003 Bern

Datum	Telefon	Unser Zeichen	Betrifft
26.08.2022	052 723 05 56	Walter Wobmann	Stellungnahme FMS

## **Stellungnahme Föderation der Motorradfahrer der Schweiz FMS – Vernehmlassung zum Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Einladung, im Rahmen der oben genannten Vernehmlassung Stellung zu nehmen. Wir äussern uns dazu wie folgt:

**Die FMS fordert eine stärkere Gewichtung des motorisierten Individualverkehrs im Programm Agglomerationsverkehr (PAV). Die starke Bevorzugung von ÖV und Langsamverkehr ist unverhältnismässig. Die Kürzung des Verpflichtungskredites zugunsten dringender Projekte des Nationalstrassennetzes beziehungsweise zur Senkung der Mineralölsteuer ist zu prüfen. Aus Sicht der FMS stellt sich zudem die Frage, weshalb Strassenbauprojekte mit Bundesbeiträgen im Umfang von 352 Mio. Franken nur als «B-Projekte» klassifiziert worden sind.**

Bei Projekten im Rahmen des PAV ist die Eigenverantwortung von Kantonen und Gemeinden im Auge zu behalten. Die Finanzierung regionaler Verkehrsprojekte ist grundsätzlich nicht Sache des Bundes und sollte nur in Härtefällen gewährt werden. Deshalb spricht sich die FMS für die Minimalvariante von neun Prozent des NAF aus. Die freiwerdenden Mittel sollen in dringliche Nationalstrassenprojekte fliessen. Auch die Bodenstrategie Schweiz hat sich an den Bedürfnissen der Kantone und Gemeinden und der lokalen Bevölkerung auszurichten. Eine staatlich festgelegte «Baukultur» ist abzulehnen. Das PAV hat sich auf seine Kernaufgabe, eine Effizienzsteigerung im Agglomerationsverkehr, zu konzentrieren.

Bei der angestrebten Dekarbonisierung des Verkehrs zur Erreichung der Klimaziele ist eine Diskriminierung des motorisierten Individualverkehrs festzustellen. Es sollten auch innovative

FMS Sekretariat, Zürcherstrasse 376, CH-8500 Frauenfeld  
Phone +41 52 723 05 56 – Fax +41 52 723 05 55 – E-Mail [fms@swissmoto.org](mailto:fms@swissmoto.org) – Internet [www.swissmoto.org](http://www.swissmoto.org)



Antriebsarten des motorisierten Individualverkehrs (Wasserstoff, synthetische Kraftstoffe etc.) gefördert werden. Eine Energiewende durch einseitige Privilegierung des öffentlichen Verkehrs (ÖV) wird zum Verkehrskollaps führen. Die Auswirkungen des PAV auf das Gewerbe und den Dienstleistungssektor insbesondere in Innenstädten sind stärker zu beachten. Gerade die Kundschaft vom Lande kann nicht zu Fuss oder mit dem Velo in die Stadt gelangen.

Hervorzuheben ist, dass dem Grossteil der berücksichtigten Agglomerationsprogramme (24 von 32) lediglich eine genügende Wirkung attestiert wird, viele davon nur knapp genügend. Eine sehr gute Wirkung wurde keinem Programm attestiert. Es stellt sich deshalb die Frage, ob das verfügbare Budget zwingend ausgeschöpft werden muss. Im Falle einer massiven Teuerung sollte der Bund Projekte sistieren. Zudem muss der Bund bei den Massnahmen in Zusammenarbeit mit dem Ausland gewährleisten, dass Schweizer Steuerzahler nicht unnötig Aufgaben eines anderen Staates finanzieren. Die Unterstellung der PAV-Beiträge unter die Ausgabenbremse ist in jedem Fall beizubehalten.

Das Verhältnis der Bundesbeiträge bei allen «A-Projekten» beträgt 334 Mio. zu 163 Mio. Franken zugunsten des ÖVs. Dies bestätigt die eingangs erwähnte starke Bevorteilung des ÖVs gegenüber dem motorisierten Individualverkehr. Zusätzlich werden der Fuss- und Veloverkehr für 237 Mio. Franken gefördert. Die Bundesbeiträge für die Verkehrsdrehscheiben in der Höhe von 131 Mio. Franken stuft die FMS als verhältnismässig ein. Insbesondere Park & Ride-Angebote sind positiv hervorzuheben, da sie der Landbevölkerung den kombinierten Verkehr ermöglichen.

Speziell möchte die FMS auf die anstehende Strommangellage hinweisen, die auch im PAV berücksichtigt werden sollte. Für die flächendeckende Elektrifizierung von Bussen im ÖV und Ladestationen für E-Automobile ist in den nächsten Jahren nicht ausreichend Strom verfügbar. Es stellt sich die ernste Frage, wie die 12 Elektrifizierungsprojekte für Busse (nur A-Projekte) mit ausreichend starker Grundlast gedeckt werden können. Warum werden nicht Wasserstoffbusse stärker gefördert?

Schliesslich muss auch die Begrenzung der Zuwanderung in die Gesamtstrategie des Schweizer Agglomerationsverkehrs miteinbezogen werden. Ein stetiger Ausbau der Infrastruktur auf der Grundlage einer überbordenden Zuwanderung ist ein Fass ohne Boden.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

FMS Föderation Motorradfahrer Schweiz

Nationalrat Walter Wobmann  
Zentralpräsident FMS

Andrea Läderach  
Generalsekretärin FMS

FMS Sekretariat, Zürcherstrasse 376, CH-8500 Frauenfeld

Phone +41 52 723 05 56 – Fax +41 52 723 05 55 – E-Mail [fms@swissmoto.org](mailto:fms@swissmoto.org) – Internet [www.swissmoto.org](http://www.swissmoto.org)

Madame Simonetta SOMMARUGA  
Conseillère fédérale  
Département fédéral de l'environnement,  
des transports, de l'énergie et de la  
communication  
Palais fédéral Nord  
3003 Berne

Genève, le 29 août 2022

**Objet : résultats provisoires du Projet d'agglomération de 4<sup>e</sup> génération (PA4) du Grand Genève**

Madame la Conseillère fédérale,

Nous faisons suite au projet d'arrêté fédéral mis en consultation portant sur les crédits d'engagement alloués à partir de 2024 pour les contributions aux mesures prises dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération après l'examen par l'Office fédéral du développement territorial des Projets d'agglomération de quatrième génération.

Le GLCT Grand Genève n'ayant pas été invité à se prononcer dans le cadre de cette consultation, nous vous faisons part, par la présente, de nos remarques sur les documents.

En premier lieu, nous tenons à souligner notre grande satisfaction concernant les résultats provisoires du Projet d'agglomération 4 Grand Genève. Nous saluons en particulier le soutien apporté par la Confédération au développement vertueux de notre agglomération transfrontalière à travers le mécanisme du trafic d'agglomération.

Nous soulignons en particulier l'appui à la réalisation de mesures structurantes pour notre agglomération : deux nouveaux trams transfrontaliers, jusqu'à Ferney-Voltaire d'une part et en prolongation de l'actuel tram d'Annemasse d'autre part, 3<sup>e</sup> étape de la requalification de la Route de Suisse, aménagements en lien avec l'extension de la gare de Cornavin.

Nous souhaitons également relever l'appui à plusieurs mesures en lien avec le Léman Express : notamment le bus à haut niveau de service gare d'Annemasse - Cranves-Sales – Bonne, l'interface multimodale en gare de Marignier et plusieurs mesures de mobilité douce en lien avec les gares sur une large partie du territoire de l'agglomération.

Nous comprenons et partageons l'objectif du Conseil fédéral de voir se concrétiser les mesures des générations précédentes. Toutefois, nous regrettons que cela se traduise par une réduction forfaitaire de 5% appliquée au taux de financement fédéral du Projet d'agglomération Grand Genève, par ailleurs très bien évalué.



Toujours est-il que la concrétisation des mesures des Projets d'agglomération, toute génération confondue, reste une priorité pour le Grand Genève. Certaines mesures pourraient d'ailleurs faire l'objet de demandes de réalisations anticipées, dans le cadre de cette quatrième génération.

Vous trouverez également en annexe de la présente le questionnaire de la consultation.

Vous remerciant par avance de la prise en considération de ces éléments, veuillez recevoir, Madame la Conseillère fédérale, nos salutations les meilleures.

Antonio HODGERS  
Président

Christian DUPESSEY  
Vice-Président

Christelle LUISIER BRODARD  
Vice-Présidente

**Annexe :**

- Questionnaire relatif à la consultation

**Groupement local de coopération transfrontalière Grand Genève**

Date : 29.08.2022

**Arrêté fédéral sur les crédits d'engagement alloués à partir de 2024 pour les contributions aux mesures prises dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération**

Questionnaire annexé au courrier du GLCT Grand Genève

**1- Approuvez-vous les grandes lignes du projet (en particulier le montant de la contribution à verser par la Confédération) ?**

Les grandes lignes du projet d'arrêté fédéral mis en consultation nous paraissent adéquates. L'ordre de grandeur du montant de la contribution à verser par la Confédération semble correspondre aux besoins des agglomérations. Nous notons toutefois que le montant global de 1.3 milliard de francs prévus pour l'ensemble des agglomérations est en retrait par rapport au montant global prévu pour le Projet d'agglomération 3 (pour mémoire, 1.41 milliard de francs).

**2- Des aspects ont-ils, d'après vous, été insuffisamment pris en considération ? Si oui, lesquels ?**

Les différents aspects nécessaires ont été pris en considération.

**3- Avez-vous des remarques à formuler au sujet du contexte présenté dans le projet (chapitre 1 du rapport explicatif) ?**

Pas de remarque.

**4- Approuvez-vous la procédure d'examen des projets d'agglomération de la quatrième génération du programme en faveur du trafic d'agglomération ainsi que les résultats de cet examen (chapitre 2 du rapport explicatif) ? Dans la négative, quels sont d'après vous les ajustements nécessaires ?**

La procédure d'examen est bien expliquée et claire.

Nous relevons en particulier les différentes explications portant sur les résultats comparés entre agglomérations.

S'agissant du taux de financement fédéral résultant de l'examen, nous regrettons, tout en comprenant le mécanisme, l'application d'une réduction forfaitaire de 5%.

**5- Avez-vous des remarques à formuler au sujet des commentaires relatifs aux dispositions de l'arrêté fédéral (chapitre 3 du rapport explicatif) ?**

Pas de remarque.

**6- Avez-vous des remarques à formuler au sujet des conséquences présentées dans le projet (chapitre 4 du rapport explicatif) ?**

Pas de remarque.

**7- Avez-vous des remarques à formuler au sujet des aspects juridiques présentés dans le projet (chapitre 5 du rapport explicatif) ?**

Pas de remarque.

**8- Avez-vous des remarques à formuler au sujet des divers projets d'agglomération ou des mesures qu'ils contiennent ?**

Nous souhaitons souligner notre grande satisfaction concernant les mesures retenues pour le Projet d'agglomération 4 du Grand Genève et les explications fournies par l'Office fédéral du développement territorial concernant l'évaluation de ces mesures. Nous rappelons que le soutien fédéral contribue grandement au développement vertueux de notre agglomération transfrontalière.

**9- Souhaitez-vous formuler d'autres remarques à propos du projet mis en consultation ?**

Nous souhaitons, en tant qu'autorité régionale, signataire de l'accord sur les prestations, être formellement consultés dans le cadre des différentes consultations en lien avec le trafic d'agglomération.



**GRÜNE Basel-Stadt**

Güterstrasse 83  
4053 Basel

sekretariat@gruene-bs.ch  
061 383 98 33

Bundesamt für Raumentwicklung  
Eidgenössisches Departement für Um-  
welt, Verkehr, Energie und Kommunika-  
tion UVEK  
3003 Bern  
Per Email: [info@are.admin.ch](mailto:info@are.admin.ch)

Basel, 9. September 2022

**FRAGENKATALOG ZUR VERNEHMLASSUNGSVORLAGE: «BUNDESBE-  
SCHLUSS ÜBER DIE VERPFLICHTUNGSKREDITE AB 2024 FÜR BEITRÄGE AN  
MASSNAHMEN IM RAHMEN DES PROGRAMMS AGGLOMERATIONSVERKEHR»**

Sehr geehrte Damen und Herren

Gerne nehmen wir nachfolgend Stellung zur Vernehmlassungsvorlage: «Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr». Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

**GENERELLE ASPEKTE ZUR VERNEHMLASSUNGSVORLAGE**

**1. SIND SIE MIT DEN GRUNDZÜGEN DER VORLAGE (INSBES. HÖHE DES BUNDESBEI-  
TRAGS) EINVERSTANDEN?**

Die GRÜNEN Basel-Stadt haben die Vorlage im Hinblick auf die Region Basel gesichtet und nehmen dazu wie folgt Stellung: Ja, die GRÜNEN Basel-Stadt sind mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden. Die GRÜNEN Basel-Stadt begrüssen die Zusage des Bundes zu den durch die Region Basel eingereichten umfassenden Investitionen, welche in Massnahmen zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehrs fliessen sollen. Investitionen in den aktiven Verkehr bringen uns beim Klimaschutz voran und fördern die Gesundheit der Bevölkerung.

Der CO<sub>2</sub>-Ausstoss von fossil betriebenen, wie auch von batteriebetriebenen Autos treibt die Klimakrise weiter voran. Die GRÜNEN Basel-Stadt sprechen sich aus diesem Grund grundsätzlich für einen MIV-Kapazitätsrückbau aus. Demnach begrüssen die GRÜNEN Basel-Stadt die klare Fokussierung der Vorlage auf den aktiven Verkehr und sind erfreut, dass im Kanton Basel-Stadt nur Investitionen in die MIV-Infrastruktur mitfinanziert werden, welche zugleich auch für den öffentlichen Verkehr oder den aktiven Verkehr Vorteile mitbringen. Dies ist ein wichtiger Schritt für die Verkehrswende. Den GRÜNEN Basel-Stadt fehlt bei der Vorlage jedoch die Unterstützung für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs im Kanton und sie bitten den Bund, die entsprechenden Entscheide bei den einzelnen Massnahmen zu überdenken.

**2. GIBT ES ASPEKTE, DIE IHRER ANSICHT NACH ZU WENIG BERÜCKSICHTIGT WURDEN?**

Ja, die GRÜNEN Basel-Stadt sehen es als notwendig an, den MIV zu reduzieren, um dadurch den CO<sub>2</sub>-Ausstoss zu senken. Dazu bedarf es eines Rückbaus an MIV-Kapazitäten unter gleichzeitigem Ausbau der Kapazitäten des öffentlichen Verkehrs. Dieser Aspekt hätte stärker berücksichtigt werden müssen.

**PROGRAMM AGGLOMERATIONSVERKEHR DER VIERTEN GENERATION**

**3. HABEN SIE BEMERKUNGEN ZUR DARGELEGTEN AUSGANGSLAGE (KAPITEL 1 DES ERLÄUTERNDEN BERICHTS)?**

Nein

**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)?**

Ja

**5. HABEN SIE BEMERKUNGEN ZU DEN ERLÄUTERUNGEN DER BESTIMMUNGEN DES BUNDESBESCHLUSSES (KAPITEL 3 DES ERLÄUTERNDEN BERICHTS)?**

Nein

**6. HABEN SIE BEMERKUNGEN ZUR DEN DARGELEGTEN AUSWIRKUNGEN (KAPITEL 4 DES ERLÄUTERNDEN BERICHTS)?**

Nein

**7. HABEN SIE BEMERKUNGEN ZU DEN DARGELEGTEN RECHTLICHEN ASPEKTEN (KAPITEL 5 DES ERLÄUTERNDEN BERICHTS)?**

Nein

**8. HABEN SIE BEMERKUNGEN ZU EINZELNEN AGGLOMERATIONSPROGRAMMEN BZW. ZU EINZELNEN MASSNAHMEN?**

**ZUBRINGER BACHGRABEN ALLSCHWIL UND TRAM BACHGRABEN**

In der Vorlage wird vorgeschlagen, sowohl den neuen Autotunnel namens «Zubringer Bachgraben-Allschwil» als auch das Tram nicht mitzufinanzieren. Die GRÜNEN Basel-Stadt erachten es als richtig, dem neuen Autotunnel die Finanzierung nicht zu sprechen. Der Autotunnel ist ein klares MIV-Ausbauprojekt und würde ein beachtliches Mehr an Autoverkehr generieren. Daher haben sich die GRÜNEN Basel-Stadt auch schon mehrfach gegen dieses Projekt ausgesprochen. Die GRÜNEN Basel-Stadt haben auch mehrfach betont, dass das Projekt dem kantonalen Umweltschutzgesetz widerspricht, da bis anhin kein Rückbau der MIV-Infrastruktur auf Kantonsstrassen geplant ist.

Zudem haben die GRÜNEN auch mehrfach auf das problematische Finanzierungsmodell hingewiesen: Der Landkanton soll einen Tunnel finanzieren, der auf dem Gebiet des Stadtkantons verläuft, ohne dass in Form des Grossen Rates des Kantons Basel-Stadt das aus unserer Sicht zuständige Parlament ein Mitspracherecht hätte. Die GRÜNEN Basel-Stadt halten das aus demokratiepolitischer Sicht für manipulativ und höchst bedenklich. Den Entscheid des Bundes, dieses klimaschädliche Monsterbauprojekt nicht mitzufinanzieren, begrüßen die GRÜNEN Basel-Stadt demnach sehr.

Bedauernswert finden die GRÜNEN Basel-Stadt, dass der Bund vorschlägt, auch das Tram vorerst nicht mitzufinanzieren. Das Entwicklungsgebiet Bachgraben braucht eine Verkehrsanbindung. Je länger das Gebiet auf den Tramanschluss warten muss, desto mehr

Personen werden mit dem Auto in dieses Gebiet pendeln. Dies belastet die angrenzenden Quartiere in Grossbasel-West sehr. Das Tram muss daher vorrangig umgesetzt werden, sodass der MIV ins Bachgrabengebiet reduziert und auf den öffentlichen Verkehr verlagert werden kann. Die GRÜNEN Basel-Stadt bitten den Bund, ihren Entscheid zum Tram Bachgraben erneut zu überdenken und weiter das Tram aus dem B-Horizont in den A-Horizont aufzunehmen und mitzufinanzieren.

### **TRAM KLYBECK SOLL IM A-HORIZONT BLEIBEN**

Die GRÜNEN Basel-Stadt bedauern, dass der Bund das Tram Klybeck in den B-Horizont zurückgestuft hat. Der Tramausbau in Basel-Stadt ist enorm wichtig und soll dazu dienen, die Erreichbarkeit für alle zu gewährleisten, eine Verlagerung hin zu umweltfreundlichen Verkehrsmitteln zu erreichen und damit mehr Klimaschutz zu leisten. Die GRÜNEN Basel-Stadt bitten daher den Bund, die Rückstufung des Tram Klybeck nochmals zu überdenken und das Projekt im A-Horizont zu belassen.

### **TRAM 30 GROSSBASEL UND ÖV-DREHSCHLEIBEN WICHTIG**

Befremdet sind die GRÜNEN Basel-Stadt darüber, dass der Bund die äusserst wichtige neue Tramlinie Nr. 30 aus dem B-Horizont gestrichen hat. Dies ist nicht nachvollziehbar, zumal die Buslinien auf dieser Strecke bereits heute klar am Anschlag sind und das Tram Nr. 30 ein wichtiger und essenzieller Schritt in der Tramnetzentwicklung bildet. Ebenfalls nicht nachvollziehbar finden die GRÜNEN Basel-Stadt, dass der Bund den vom Kanton geplanten ÖV-Drehscheiben keine Bedeutung zumisst und diese im B-Horizont streicht. Demnach möchten die GRÜNEN Basel-Stadt den Bund bitten, diese Entscheide zu korrigieren.

### **WEITERE BEMERKUNGEN**

*9. HABEN SIE WEITERE BEMERKUNGEN ZUR VERNEHMLASSUNGSVORLAGE?*

Nein

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit der Vernehmlassung und hoffen auf wohlwollende Aufnahme unserer Anliegen. Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Für die GRÜNEN Basel-Stadt

Raffaella Hanauer

Co-Präsidentin

[Raffaella.Hanauer@gruene-bs.ch](mailto:Raffaella.Hanauer@gruene-bs.ch)

Christine Wegmann

Leitung Sachgruppe Verkehr

[Christine.Wegmann@gruene-bs.ch](mailto:Christine.Wegmann@gruene-bs.ch)

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,  
Energie und Kommunikation UVEK  
CH-3003 Bern

per Mail an [info@are.admin.ch](mailto:info@are.admin.ch)

Basel, 9. September 2022 sd

**Stellungnahme der Handelskammer beider Basel zur Vorlage «Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr»**

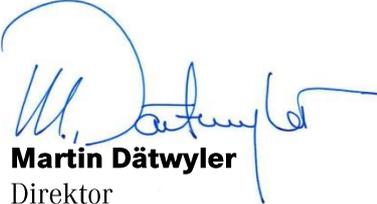
Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga  
Sehr geehrter Herr Seewer  
Sehr geehrte Frau Scherrer  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Vorlage «Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr» Stellung nehmen zu können.

Im Anhang senden wir Ihnen unsere Stellungnahme, mit der Bitte, unsere Überlegungen bei den zukünftigen Arbeiten zu berücksichtigen. Für zusätzliche Fragen im Zusammenhang mit unseren Darstellungen, stehen wir Ihnen selbstverständlich jederzeit zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

**Handelskammer beider Basel**



**Martin Dätwyler**  
Direktor



**Dr. Sebastian Deininger**

Leiter  
Verkehr, Raumplanung, Energie und Umwelt

Dr. Sebastian Deininger  
Leiter Verkehr, Raumplanung, Energie und Umwelt

T +41 61 270 60 24  
F +41 61 270 60 65

[s.deininger@hkbb.ch](mailto:s.deininger@hkbb.ch)

**Handelskammer beider Basel**

St. Jakobs-Strasse 25  
Postfach  
CH-4010 Basel

T +41 61 270 60 60  
F +41 61 270 60 05

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

## Stellungnahme

Basel, 9. September 2022 sd

# Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr

---

**Das Basler Agglomerationsprogramm schneidet bei der Prüfung durch das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK grundsätzlich gut ab. Nach Zürich erhält Basel mit einem Bundesbeitrag von 226 Millionen Franken (Beitragssatz Bund: 40 Prozent) den grössten Anteil aller gesprochenen Gelder in der vierten Generation. Bedauerlicherweise wurde das zentrale Projekt, der Zubringer Bachgraben, in der Botschaft des Bundesrats nicht als prioritär eingestuft. Für die Handelskammer beider Basel ist nicht hinnehmbar, dass dieses wichtige Wirtschaftsareal auf absehbare Zeit keine leistungsfähige strassenseitige Anbindung erhalten soll. Wir fordern daher die beiden Basler Kantone, insbesondere den federführenden Kanton Basel-Landschaft, auf, die Chancen und Risiken der bestehenden Optionen zu prüfen und die Arbeiten rasch wieder aufzunehmen, damit der Baustart im Jahr 2027 eingehalten werden kann.**

---

### Zusammenfassung unserer Anliegen

- Wir freuen uns, dass das Basler Agglomerationsprogramm mit insgesamt 226 Millionen Franken Bundesmitteln finanziert werden soll und begrüssen die Förderung der entsprechenden Projekte und Massnahmen mehrheitlich.
- Wir bedauern, dass der Zubringer Bachgraben nicht für den priorisierten A-Horizont beantragt wird.
- Wir fordern den Kanton Basel-Landschaft auf, die Chancen und Risiken der vorhandenen Optionen zu analysieren und das Projekt rasch voranzutreiben. Unabhängig von Prozessen des Agglomerationsprogramms, muss das Projekt zur Baureife geführt werden, damit der Baustart im 2027 erfolgen kann. Hierfür muss eine umfassende Projektsteuerung und -organisation durch den Kanton Basel-Landschaft aufgebaut und geführt werden. Die relevanten Kantons- und Bundesstellen sind einzubeziehen.
- Dass die dem Bundesbeschluss zugrundeliegenden Prüfberichte während der Vernehmlassung nicht öffentlich zugänglich waren, ist stossend. Zahlreiche Organisationen waren gezwungen zu etwas Stellung zu nehmen, dessen Grundlage nicht vollständig zugänglich war. Dies darf sich in den kommenden Generationen des Agglomerationsprogramms nicht wiederholen.

**Handelskammer beider Basel**

St. Jakobs-Strasse 25  
Postfach  
CH-4010 Basel

T +41 61 270 60 60  
F +41 61 270 60 05

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

Prüfberichte, auf deren Inhalt hin Bundesgelder beantragt werden, sind gemeinsam mit den übrigen Unterlagen in Vernehmlassung zu schicken.

### **Zur Vernehmlassungsvorlage**

Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK hat den «Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehrs» am 10. Juni in Vernehmlassung geschickt. In der vierten Generation hat das zuständige Bundesamt für Raumentwicklung ARE 32

Agglomerationsprogramme geprüft und bewertet. Insgesamt wurden Projekte mit einem Investitionsvolumen von rund sechs Milliarden Franken zur Mitfinanzierung durch die Agglomerationen beantragt. Der Bundesrat hat insgesamt 1.3 Milliarden Franken, davon rund 226 Millionen Franken für die Agglomeration Basel, zur Mitfinanzierung beantragt. Das Agglomerationsprogramm hat in den vergangenen Jahren im Raum Basel eine grosse Dynamik ausgelöst. Mit zahlreichen politischen Beschlüssen auf übergeordneter Ebene (Schweiz, Frankreich und Deutschland) wurden eine breit abgestützte, grenzüberschreitende Trägerschaft und ein gemeinsames Leitbild entwickelt. Das Agglomerationsprogramm Basel ist damit für die künftige regionale Siedlungs- und Verkehrsentwicklung ein wichtiges Instrument neben den STEP Strasse und Schiene des Bundes.

Die Schaffung von modernen und leistungsfähigen Infrastrukturen ist für die wirtschaftsstarke Region Basel essenziell, um weiterhin erfolgreich zu sein. Wir nehmen daher wie folgt zur Vorlage Stellung.

### **Konzeption**

Das Basler Agglomerationsprogramm schneidet mit insgesamt 565 Millionen Franken Investitionsvolumen und einem Bundesbeitrag von 226 Millionen Franken (Beitragssatz Bund: 40 Prozent) recht gut ab. Ein grosser Wermutstropfen ist allerdings die Nichtaufnahme des Projekts Zubringer Bachgraben. Dieser wurde von der Agglomeration für den A-Horizont, d.h. mit Baubeginn bis spätestens 2028, beantragt, vom ARE allerdings nicht in die Botschaft übernommen. Für den Wirtschaftsstandort Basel, insbesondere aber für das Bachgrabenareal und die dort ansässigen Unternehmen und deren Mitarbeiter und Kunden, ist dies ein herber Rückschlag.

Anlässlich des Agglo-Forums vom 2. September hat das ARE den Handlungsbedarf für eine gute verkehrliche Erschliessung des Bachgrabenareals anerkannt und zugesichert sich in die strategischen Planungen rund um das Gebiet einzubringen. Ferner bietet das ARE an, das Projekt zusammen mit den verantwortlichen kantonalen Stellen auszuarbeiten, sodass dieses im Agglomerationsprogramm der fünften Generation im priorisierten A-Horizont eingereicht und bewilligt werden kann.

### **Forderungen**

Das Bachgrabenareal in Allschwil ist ein boomender Life Sciences-Hub, auf dem in den nächsten Jahren circa 6'000 zusätzliche Arbeitsplätze sowie zukunftsweisende und nachhaltige Infrastrukturen entstehen werden, welche eine dynamische Wirtschaftsentwicklung ermöglichen. Die derzeitige Erschliessung ist sowohl im Bereich des öffentlichen und Langsamverkehrs wie auch beim motorisierten Individualverkehr (MIV) unzureichend. Der Zubringer Bachgraben reduziert den Autoverkehr im Luzernerring und den betroffenen Quartieren. Hierdurch wird genügend Leistungskapazität für eine effiziente Erschliessung des Bachgrabenareals mit dem öffentlichen Verkehr zur Verfügung gestellt.

Die Prüfung des eingereichten Projekts anhand der vom ARE gesetzten Bewertungskriterien hat gezeigt, dass eine Realisierung in der jetzigen Form im Rahmen des Agglomerationsprogramms nicht realistisch ist. Mit der Bereitschaft des ARE sich bei den strategischen Arbeiten zur Erschliessung des Gebiets einzubringen, stehen nun zwei konstruktive Optionen zur Verfügung: Eine Möglichkeit besteht darin, die durch das ARE geäusserten Vorbehalte bzw. Mängel bei den weiteren Planungen aufzunehmen. Dies mit dem Ziel, eine leistungsfähige Strassenanbindung im A-Horizont des Agglomerationsprogramms der fünften Generation einreichen zu können und bewilligt zu erhalten. Zusätzliche Strassenkapazität hat es systembedingt schwer im Agglomerationsprogramm berücksichtigt zu werden. Daher ist es nur mit vorhergehender Abstimmung realistisch im nächsten Agglomerationsprogramm erfolgreich zu sein. Der Brief des ARE vom 2. September eröffnet diesen Ansatzpunkt.

Die zweite Möglichkeit besteht darin, das Projekt in seiner jetzigen Form weiter zu planen, zu projektieren und als Kanton Basel-Landschaft gegebenenfalls allein zu finanzieren. Ein Landratsbeschluss, um die Arbeiten weiter voranzutreiben, liegt vor. Die Komplexität des Projekts besteht einerseits in der technischen und verfahrensmässigen Umsetzung im urbanen Raum, andererseits in der bikantonalen Umsetzung, die politische Akzeptanz voraussetzt, und schliesslich in der Binationalität des Vorhabens auf heute französischem Territorium, was die Zustimmung von Bern und Paris erforderlich macht. Soll das Projekt, wie angedacht, teils auch auf französischem und baselstädtischem Boden realisiert werden, bedarf es dafür der Zustimmung beider Länder. Damit das komplexe Vorhaben auch in der Praxis effizient und erfolgreich umgesetzt werden kann, muss der Kanton Basel-Landschaft daher eine umfassende Projektsteuerung und -organisation auf die Beine stellen. In dieser müssen auf der Schweizer Seite neben den Kantonen Basel-Landschaft und Basel-Stadt, unter anderem, auch das Eidgenössische Departement für auswärtige Angelegenheiten EDA und je nach gewählter Option das ARE einbezogen werden.

Wir fordern daher die zuständigen Stellen des Kantons Basel-Landschaft auf, die Optionen zügig auf ihre Chancen und Risiken hin zu prüfen und sodann die Arbeiten am Projekt wieder aufzunehmen. Ziel muss es sein das Projekt rasch und unabhängig von Prozessen des Aggloprogramms zur Baureife zu führen, um den geplanten Baustart im Jahr 2027 einhalten zu können.

Dass die dem Bundesbeschluss zugrundeliegenden Prüfberichte während der Vernehmlassungsfrist nicht öffentlich zugänglich waren, ist stossend. Zahlreiche Organisationen waren gezwungen zu etwas Stellung zu nehmen, dessen Grundlage nicht vollständig zugänglich war. Dies darf sich in den kommenden Generationen des Agglomerationsprogramms nicht wiederholen. Prüfberichte, auf deren Inhalt Bundesgelder beantragt oder auch nicht beantragt werden, sind gleichzeitig mit diesen zu veröffentlichen und gemeinsam mit den übrigen Unterlagen in Vernehmlassung zu schicken.

**VERNEHMLASSUNG Regionalplanungsverband aargauSüd impuls**

**„Beschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr“**

**Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage**

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

*Nein. Die Höhe der Bundesbeiträge reicht bei weitem nicht aus, um die notwendigsten Projekte zu realisieren*

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

*Der Bundesbeschluss wirft insbesondere mit Blick auf das Aggloprogramm Aareland 4. Generation und das Verkehrsprojekt VERAS Fragen auf. Im Zentrum stehen die Einstufung des Projekts VERAS in Priorität B, sowie die Mehrzahl der damit in Zusammenhang stehenden Flankierenden Massnahmen für die Region, Natur und den Langsamverkehr, die gemäss Entwurf nicht realisiert werden könnten.*

**Programm Agglomerationsverkehr der vierten Generation**

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

*Keine Bemerkungen*

**4. Sind Sie mit dem Vorgehen und den Ergebnissen der Prüfung der Agglomerationsprogramme des Programms Agglomerationsverkehr der vierten Generation einverstanden (Kapitel 2 des Berichts)?**

*Das vom Kanton Aargau, Abteilung Bau, Verkehr und Umwelt, sorgfältig und umfassend erarbeitete Verkehrsprojekt VERAS mit deren regionalen Massnahmen für den Langsamverkehr wird zu wenig wertgeschätzt und durch den Bund nur der B-Liste zugeteilt. Damit sind wir nicht einverstanden und wünschen uns eine erneute, eingehende Betrachtung des Projekts, allenfalls eine Etappierung der Teilbereiche, wie dies der Regierungsrat Kanton Aargau auch unterstützt.*

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

*Keine Bemerkungen*

**6. Haben Sie Bemerkungen zu den dargelegten Auswirkungen (Kapitel 4)?**

*Der vorliegende Bundesbeschluss hat für die weitere Zukunft im ganzen Wynental und der Grossregion Aarau/Suhr nachteilige Auswirkungen auf die Volkswirtschaft in den Bereichen Agglomeration, Gesamtwirtschaft, Raum und Umwelt, vernetzte Mobilität sowie nationale Verkehrsinfrastruktur, da die Talschaft bis heute über keinen Anschluss an das nationale Strassennetz A1 verfügt. Dass die Talschaft Wynental keinen A1 Anschluss hat, akzeptieren wir. Aber umso dringender und wichtiger ist eben das Projekt VERAS mit seiner priorisierten Ostumfahrung Suhr.*

**7. Haben Sie Bemerkungen zu den dargelegten rechtlichen Aspekten (Kapitel 5)?**

*Keine Bemerkungen*

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

*Wir erwarten, dass die Liste der Massnahmen Priorität B, Agglomeration Aareland Suhr VERAS, Erläuternder Bericht für die Vernehmlassung, Seite 33, korrigiert wird und das Verkehrsprojekt VERAS nach einer weiteren Überprüfung der Liste Massnahmen Priorität A zugeteilt wird. Wie schon in Antwort 4 ausgeführt, bitten wir um eine vertiefte Prüfung der Variante, dass VERAS im Rahmen des 4. Agglomerationsprogramms zumindest einen Teilbereich (Ostumfahrung Suhr) realisieren kann.*

**Weitere Bemerkungen**

**9. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?**

*Gerne weisen wir nochmals auf die grosse Bedeutung und den nachhaltigen Nutzen von VERAS für die Siedlungsentwicklung und die Sicherstellung eines alle Verkehrsträger berücksichtigenden Mobilitätsangebotes in der Grossregion Suhr und für das ganze Wynental hin.*

*Als Regionalplanungsverband aargauSüd impuls hoffen wir sehr, dass unsere Sichtweise zur Dringlichkeit und Unterstützungswürdigkeit von VERAS durch das Bundesamt für Raumentwicklung ARE aufgenommen wird.*

*Für Fragen stehen wir Ihnen jederzeit gerne zur Verfügung.*

Besten Dank für Ihre wertvolle und sehr geschätzte Unterstützung.

**Regionalplanungsverband aargauSüd impuls**

Karin Faes, Präsidentin und Grossrätin FDP Kanton Aargau

Herbert Huber, Geschäftsführer, 079 823 00 33

6.9.2022 HH

---

LITRA | Spitalgasse 32 | 3011 Bern

Eidgenössisches Departement für Umwelt,  
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

E-Mail: [info@are.admin.ch](mailto:info@are.admin.ch)

Bern, 9. September 2022

## **Stellungnahme der LITRA zum Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, zur oben erwähnten Vorlage Stellung nehmen zu dürfen. Gemeinsam mit unseren über 200 Mitgliedern steht die LITRA ein für die Schaffung günstiger Rahmenbedingungen für den öffentlichen Verkehr, für ein leistungsfähiges und integriertes Schweizer Verkehrssystem und für eine innovative Verkehrswirtschaft.

### **Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage**

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

**Die LITRA begrüsst, dass der Bundesrat die 4. Generation des Programms Agglomerationsverkehrs mit der maximal möglichen Bundesbeteiligung unterstützt und einen Verpflichtungskredite im Umfang von total 1.3 Milliarden Franken beantragt.** Ohne diese Unterstützung des Bundes könnten die Kantone und Gemeinden die vorgesehenen Massnahmen im Agglomerationsverkehr nicht vollumfänglich und zeitnah umsetzen. Wir begrüssen zudem, dass grenzüberschreitende Projekte in den Agglomerationen wie Basel oder Genf durch den Bund unterstützt und finanziert werden.

**Besonders hervorheben möchte die LITRA die vorgesehenen Mittel für Projekte zur Förderung von umweltfreundlichen Antrieben im öV.** Die Umstellung der öV-Flotten auf umweltfreundliche Antriebe ist im bestellten Verkehr eine grosse Herausforderung. Zu den im Vergleich zu Verbrennungsantrieben höheren Investitionskosten bei der Anschaffung von umweltfreundlichen Fahrzeugen, kommen umfangreiche Investitionen in die notwendigen Ladeinfrastrukturen hinzu. Die vorgesehenen Unterstützungsbeiträge des Bundes für diese Projekte sind deshalb absolut zentral zur Erreichung eines emissionsfreien öV.

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

### **Programm Agglomerationsverkehr der vierten Generation**

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

Die Agglomerationsprogramme müssen in Zukunft vermehrt in die STEP-Bundesplanungen von ASTRA und BAV einfließen. Während die Agglomerationen bereits heute die nationalen Planungen als Grundlagen berücksichtigen müssen, werden die regionalen Programme nicht ausreichend in die Planungen des Bundes einbezogen. **Eine gute aufeinander abgestimmte und nachhaltige Siedlungs- und**

---

**Gesamtverkehrsentwicklung kann jedoch nur erfolgen, wenn auch die Agglomerationsprogramme fester Bestandteil der Planungen des Bundes sind.**

4. *Sind Sie mit dem Vorgehen und den Ergebnissen der Prüfung der Agglomerationsprogramme des PAV der vierten Generation einverstanden (Kapitel 2 des erläuternden Berichts)? Falls nein, wo sehen Sie Anpassungsbedarf?*

Bei Strasseninfrastrukturprojekten werden oftmals spezifische Massnahmen zum Landschaftsbild, Umweltschutz, Lärm, Fruchtfolgeersatz, Tunnel etc. geplant. Diese Massnahmen führen zu Mehrkosten, generieren aber auch einen erheblichen Zusatznutzen. Diese werden in der Beurteilungsmethodik des ARE zur Zeit nicht hinreichend berücksichtigt. Dies führt dazu, dass es für Strassenbauprojekte fast nicht möglich ist, ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis zu erreichen, obwohl der Gesamtnutzen von solchen Strasseninfrastrukturen hoch wäre. **Die Bemessungsmethodik für Strasseninfrastrukturen mit Zusatznutzen ist deshalb so anzupassen, dass sie eine reelle Chance auf ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis haben.**

Gemäss den Richtlinien zum Programm Agglomerationsverkehr (RPAV) erfolgt die Beurteilung von Massnahmen nach den fünf Kriterien Mitfinanzierbarkeit, Kohärenz der Massnahme, Planungsstand, Kosten-Nutzen-Verhältnis, sowie Bau- und Finanzreife. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis von teuren Massnahmen wie Tram-Projekten wird nicht isoliert betrachtet, sondern zusätzlich mittels Quervergleichen festgestellt. Grossprojekte werden aber oftmals als Kombiprojekte (z.B. Tram und Umgestaltung Strassenraum, Tram und Velo, Tram und Umweltschutzmassnahmen) eingereicht. Wird ein Grossprojekt vom Bund zurückgestuft, können in der Regel auch die übrigen Co-Projekte nicht realisiert werden, obwohl diese auch ohne das Hauptprojekt sinnvoll wären. Das kann erhebliche Nachteile nach sich ziehen. **Bei Grossprojekten sollten neben der Kosten- und Nutzenbeurteilung deshalb auch die Auswirkungen und potenziell negativen Folgen einer Zurückstufung von davon abhängigen Co-Projekten in die Betrachtung einbezogen werden.**

5. *Haben Sie Bemerkungen zu den Erläuterungen der Bestimmungen des Bundesbeschlusses (Kapitel 3 des erläuternden Berichts)?* Nein
6. *Haben Sie Bemerkungen zur den dargelegten Auswirkungen (Kapitel 4 des erläuternden Berichts)?* Nein
7. *Haben Sie Bemerkungen zu den dargelegten rechtlichen Aspekten (Kapitel 5 des erläuternden Berichts)?* Nein
8. *Haben Sie Bemerkungen zu einzelnen Agglomerationsprogrammen bzw. zu einzelnen Massnahmen?* Nein

#### **Weitere Bemerkungen**

9. *Haben Sie weitere Bemerkungen Sie zur Vernehmlassungsvorlage?* Nein

Für die Berücksichtigung unserer Anliegen danken wir Ihnen. Der Geschäftsführer steht Ihnen für weitere Auskünfte gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

LITRA Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr



Martin Candinas, Nationalrat  
Präsident



Michael Bützer  
Geschäftsführer

# INTERESSENGEMEINSCHAFT OSTUMFAHRUNG SUHR

## VERNEHMLASSUNG IG Ostumfahrung Suhr

### „Beschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr“

#### Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

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

*Die Höhe der Bundesbeiträge ist nachvollziehbar. Selbstverständlich würden wir für die Projekte, die in unserem Interesse liegen, einen höheren Bundesbeitrag als 40% sehr begrüßen.*

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

*Der Bundesbeschluss wirft insbesondere mit Blick auf das Agglomerationsprogramm Aareland 4. Generation und das Verkehrsprojekt VERAS Fragen auf. Im Zentrum stehen die Einstufung des Projekts VERAS in Priorität B, sowie die Mehrzahl der damit in Zusammenhang stehenden flankierenden Massnahmen für die Region, Natur und den Langsamverkehr, die Stand heutigem Entwurf nicht realisiert werden könnten. Seitens IG Ostumfahrung Suhr bedauern wir dies. Wir durften aber wohlwollend zur Kenntnis nehmen, dass die beiden Kantone Aargau und Solothurn ein etappiertes Vorgehen in ihrer Vernehmlassungsantwort begrüßen würden. Das Projekt sollte gemäss der Kantone in zwei Projekte unterteilt werden: Ostumfahrung und Südumfahrung.*

#### Programm Agglomerationsverkehr der vierten Generation

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

*Keine Bemerkungen*

4. Sind Sie mit dem Vorgehen und den Ergebnissen der Prüfung der Agglomerationsprogramme des Programms Agglomerationsverkehr der vierten Generation einverstanden (Kapitel 2 des Berichts)?

*Das vom Kanton Aargau, Abteilung Bau, Verkehr und Umwelt, sorgfältig und umfassend erarbeitete Verkehrsprojekt VERAS mit deren regionalen Massnahmen für den Langsamverkehr wird nur der B-Liste eingeordnet. Damit sind wir nicht einverstanden und wünschen uns eine erneute, eingehende Betrachtung des Projekts, allenfalls eine Etappierung der Teilbereiche, wie dies der Regierungsrat auch unterstützt.*

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

*Keine Bemerkungen*

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

*Der vorliegende Bundesbeschluss hat, wenn die Ostumfahrung nicht in Priorität verschoben würde, für die weitere Zukunft im ganzen Wynental und der Grossregion Aarau/Suhr nachteilige Auswirkungen auf die Volkswirtschaft in den Bereichen Agglomeration, Gesamtwirtschaft, Raum und Umwelt, vernetzte Mobilität sowie nationale Verkehrsinfrastruktur, da die Talschaft bis heute über keinen Anschluss an das nationale Strassennetz A1 verfügt. Dass die Talschaft Wynental keinen A1*

## INTERESSENGEMEINSCHAFT OSTUMFAHRUNG SUHR

*Anschluss hat, akzeptieren wir. Aber umso dringender und wichtiger ist eben das Projekt VERAS, respektive die Ostumfahrung und Südumfahrung.*

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

*Keine Bemerkungen*

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

*Wir erwarten, dass die Liste der Massnahmen Priorität B, Agglomeration Aareland Suhr VERAS, erläuternder Bericht für die Vernehmlassung, Seite 33, korrigiert wird und das Verkehrsprojekt VERAS nach einer weiteren Überprüfung der Liste der Massnahmen Priorität A zugeteilt wird. Wie schon in Antwort 4 ausgeführt, bitten wir um eine vertiefte Prüfung der Variante, dass VERAS im Rahmen des 4. Agglomerationsprogramms zumindest einen Teilbereich (Ostumfahrung Suhr) realisieren kann und diese Ostumfahrung mit Priorität A versehen wird.*

### Weitere Bemerkungen

9. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?

*Gerne weisen wir nochmals auf die grosse Bedeutung und den nachhaltigen Nutzen von VERAS für die Siedlungsentwicklung und die Sicherstellung eines alle Verkehrsträger berücksichtigenden Mobilitätsangebotes in der Grossregion Suhr und für das ganze Wynental hin.*

*Als Interessengemeinschaft Ostumfahrung Suhr, welche das Projekt seit 2015 begleitet, hoffen wir sehr, dass unsere Sichtweise zur Dringlichkeit und Unterstützungswürdigkeit von VERAS durch das Bundesamt für Raumentwicklung ARE aufgenommen wird.*

*Für Fragen stehen wir Ihnen jederzeit gerne zur Verfügung.*

Besten Dank für Ihre wertvolle und sehr geschätzte Unterstützung.

## INTERESSENGEMEINSCHAFT OSTUMFAHRUNG SUHR

**Präsident** Dr. Hans-Peter Zehnder, Präsident des Verwaltungsrats Zehnder Group AG, Gränichen

**Vizepräsidentin** Maja Riniker, Nationalrätin FDP, Suhr

**Vizepräsident** Rudolf Obrecht, Verwaltungsratspräsident Pfister Arco Holding AG Suhr

7.9.2022 Herbert Huber, Geschäftsführer IG OUS, 079 823 00 33



objectif:ne

4 RÉGIONS, 1 AGGLOMÉRATION

Département fédéral de l'environnement,  
des transports, de l'énergie et de la  
communication (DETEC)  
À l'att. de Madame la conseillère fédérale  
Simonetta Sommaruga  
3000 Berne

La Chaux-de-Fonds, le 8 septembre 2022

## **Arrêté fédéral sur les crédits d'engagement alloués à partir de 2024 pour les contributions aux mesures prises dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération : procédure de consultation**

Madame la conseillère fédérale,

En notre qualité d'organisme régional coordinateur de l'agglomération RUN, notre association a pris connaissance avec beaucoup d'intérêt des documents transmis et vous remercie de l'avoir consultée en la matière. Notre association a le plaisir de vous transmettre ci-après ses remarques et ses propositions en réponse à ladite consultation.

### **• Généralités relatives au projet mis en consultation**

*1. Approuvez-vous les grandes lignes du projet (en particulier le montant de la contribution à verser par la Confédération) ?*

#### **Oui, avec certaines adaptations.**

Notre organisation partage pleinement les propositions du Conseil fédéral en réponse aux enjeux spécifiques affrontés par les agglomérations helvétiques en matière de paysage, d'urbanisation et mobilité. À ce titre, elle soutient sans réserve la politique d'agglomération menée par la Confédération et, par conséquent, approuve globalement l'arrêté fédéral sur les crédits d'engagement alloués à partir de 2024 en faveur du trafic d'agglomération.

Notre association considère toutefois que la pénalisation des agglomérations pour « mise en œuvre insuffisante » n'est pas pertinente. Les retards de réalisation n'incombent généralement pas à l'agglomération, mais aux processus démocratiques constitutionnels et/ou à des délais d'études, de planification, voire de concrétisation dont la maîtrise d'ouvrage n'appartient pas à l'agglomération. Elle estime que cette décision est contradictoire avec les objectifs du PTA et les enjeux environnementaux et climatiques actuels.

Dès lors, notre association demande au Conseil fédéral de renoncer à la pénalisation pour « mise en œuvre insuffisante » et d'adapter l'arrêté fédéral et les contributions liées en conséquence.

2. Des aspects ont-ils, d'après vous, été insuffisamment pris en considération ? Si oui, lesquels ?

**Oui.**

Nous constatons que les projets émanant des agglomérations de taille moyenne ont vu leur évaluation chuter, de manière étonnante et incompréhensible, entre la 3ème et la 4ème générations. Cette situation nous interpelle et nous interroge sur la méthode d'évaluation et sur le niveau d'exigence posé aux agglomérations de cette taille.

Cette dégradation touche également le projet d'agglomération RUN porté par notre association, alors même que les directives DTPA ont été scrupuleusement suivies. Un important travail d'approfondissement a pourtant été réalisé en réponse directe aux remarques précédentes de la Confédération et des besoins d'actions exprimés par l'agglomération. De manière peu compréhensible, le rapport d'examen relève la « faiblesse » de la vision d'ensemble et du volet stratégique alors que ceux-ci étaient jugés par la Confédération comme la principale « force » de notre projet lors de la 2ème et de la 3ème générations. Les explications fournies dans le rapport d'évaluation ne permettent pas à ce stade de comprendre ces décalages et cette différence d'appréciation.

**Aussi, nous demandons une clarification, voire une reconsidération de la méthode et du niveau d'exigence posés aux agglomérations de taille moyenne ; le cas échéant, nous sollicitons une révision de l'évaluation si des incohérences étaient effectivement relevées.**

À l'instar d'autres agglomérations helvétiques, les autorités politiques de l'agglomération RUN s'engagent sans réserve dans la réalisation d'investissements conséquents dans le but de répondre aux enjeux d'agglomération, notamment à travers la concrétisation des mesures contractualisées avec la Confédération. Ces efforts répondent pleinement aux enjeux environnementaux et climatiques qui requièrent une action coordonnée forte des autorités des différents échelons institutionnels helvétiques.

Dans ce contexte, nous considérons que la pénalisation des agglomérations pour « mise en œuvre insuffisante » va à l'encontre des intérêts partagés avec la Confédération. Rappelons que la mise en œuvre des mesures du projet d'agglomération ne dépend pas exclusivement de la volonté politique des autorités, mais également de raisons hors maîtrise des autorités.

Parmi celles-ci figurent les retards dans la planification et la réalisation de mesures d'ordre supérieur qui empêchent le lancement de nombreuses mesures d'accompagnement contractualisées dans le cadre du PTA. Plusieurs dizaines de mesures du projet d'agglomération RUN sont concernées et restent dans l'attente des résultats découlant d'études préparatoires menées dans le cadre de la réalisation du RER neuchâtelois, dont la maîtrise d'ouvrage est de compétence fédérale. Notre agglomération se trouve dans une situation similaire s'agissant de l'évitement est de la Ville de La Chaux-de-Fonds (H18) dont les études en cours intègrent la planification et la réalisation de nombres de mesures du PTA.

De manière identique, plusieurs mesures d'accompagnement planifiées dans le cadre du projet d'agglomération seront réalisées, de manière efficiente et cohérente, avec la planification globale du contournement de la Ville du Locle (H2O), sous maîtrise d'ouvrage fédérale.

D'autres mesures ont subi des blocages et retards liés à des processus démocratiques (oppositions, recours, référendum et votations de crédit devant la population). Nous considérons dès lors inopportun de pénaliser les agglomérations confrontées aux situations précitées qui peuvent difficilement être anticipées. Nous rappelons que les processus précités font intrinsèquement partie du droit de l'aménagement du territoire et constituent par conséquent un droit constitutionnel.

**Sur la base des constats susmentionnés, notre association s'oppose à la pénalisation des agglomérations pour « mise en œuvre insuffisante » et demande au Conseil fédéral de renoncer à cette mesure contraire aux intérêts partagés entre Confédération, Cantons et agglomérations.**

- **Quatrième génération du programme en faveur du trafic d'agglomération**

*3. Avez-vous des remarques à formuler au sujet du contexte présenté dans le projet (chapitre 1 du rapport explicatif) ?*

**Non, pas de remarques particulières.**

*4. Approuvez-vous la procédure d'examen des projets d'agglomération de la quatrième génération du programme en faveur du trafic d'agglomération ainsi que les résultats de cet examen (chapitre 2 du rapport explicatif) ? Dans la négative, quels sont d'après vous les ajustements nécessaires ?*

**Non, pas dans sa totalité.**

En référence au point 2 ci-dessus, notre association demande les ajustements nécessaires suivants :

- **clarifier la méthode et le niveau d'exigence posés aux agglomérations de taille moyenne et expliquer les raisons de la diminution significative de leur notation entre la 3ème et la 4ème générations ; le cas échéant, procéder à une nouvelle évaluation s'agissant des projets des agglomérations de taille moyenne.**
- **renoncer à la pénalisation pour « mise en œuvre insuffisante » et adapter l'arrêté fédéral et les contributions liées en conséquence.**

5. Avez-vous des remarques à formuler au sujet des commentaires relatifs aux dispositions de l'arrêté fédéral (chapitre 3 du rapport explicatif) ?

**Oui.**

En conséquence directe aux demandes formulées dans les points précédents, **nous demandons au Conseil fédéral de renoncer à la pénalisation pour « mise en œuvre insuffisante » et d'adapter l'arrêté fédéral et les contributions liées en conséquence.**

6. Avez-vous des remarques à formuler au sujet des conséquences présentées dans le projet (chapitre 4 du rapport explicatif) ?

**Non.**

7. Avez-vous des remarques à formuler au sujet des aspects juridiques présentés dans le projet (chapitre 5 du rapport explicatif) ?

**Non.**

8. Avez-vous des remarques à formuler au sujet des divers projets d'agglomération ou des mesures qu'ils contiennent ?

**Oui.**

Conformément aux directives de l'ARE, le Conseil d'État et le Groupe de pilotage du Projet d'agglomération RUN ont transmis, par l'entremise de son organisme régional, une série de remarques concernant les contenus du rapport d'examen de la Confédération. Celles-ci sont accompagnées de demandes de repriorisation dûment motivées concernant des mesures déclassées de manière non justifiée par la Confédération. Ces demandes ont été présentées par notre délégation à l'occasion de la séance du 18 août 2022 à Ittigen avec l'ARE.

**Notre association demande formellement l'adaptation du rapport d'examen et le rétablissement des priorités fixées par l'agglomération RUN concernant certaines mesures pour lesquelles le reclassement est dûment motivé (voir annexe, formulaire xls, ARE).**

- **Autres remarques**

9. Souhaitez-vous formuler d'autres remarques à propos du projet mis en consultation ?

**Non, pas d'autres remarques particulières.**

En vous souhaitant une bonne réception du présent courrier, nous vous prions d'agréer,  
Madame la conseillère fédérale, nos respectueuses salutations.

**Pour le Conseil d'administration :**

  
Daniel Rotsch  
Pr sident

  
Daniel Grassi Pirrone  
Directeur

**Annexe : ment.**

**Distribution :**

- Conseil d'Etat neuchâtelois
- Communes de l'agglomération RUN
- Membres de l'association objectif:ne, par leur présidence

ARE-Code Code ARE	Nr. AP N° PA	Massnahme Mesure	Änderungsantrag Prüfbericht Demande de modification du rapport d'examen	Begründung Justification
6458.4.021	H20.5 - H21.5	Investissements liés à la mise en place de nouvelles générations de trolleybus à batterie déperçables et pouvant circuler sans caténaire sur le Littoral neuchâtelois et La Chaux-de-Fonds, partie batteries tampon et atelier	C->A	La mesure est considérée par la Confédération comme ne relevant pas du projet d'agglomération. Si cela peut s'entendre pour la mesure 6458.4.020 / H20.4-H21.4 qui porte sur le renouvellement de lignes aériennes, la mesure 6458.4.021 / H20.5-H21.5 constitue, elle, un vrai changement de système favorisant une mobilité durable et propre. Les 3 nouvelles sous-stations en ville de CdF sont absolument nécessaires pour faire fonctionner le système de trolleybus à batterie. Il ne s'agit ici clairement pas d'entretien mais d'un développement du réseau de mobilité électrique TP (pour rappel, les trolleybus avaient été abandonnés suite au réaménagement de la place de la gare de La Chaux-de-Fonds). Élément non présent dans le dossier déposé en septembre 2021: TransN élabore actuellement avec Viteos la mise en oeuvre des 3 nouvelles sous-station à La Chaux-de-Fonds.
6458.4.054	I14.8	Requalification du carrefour des Chézards à Colombier avec valorisation des accès au Littoral (chemin de la Plaine)	C->A	La mesure est considérée par la Confédération comme ne relevant pas du projet d'agglomération, en raison du fait que la mesure est anticipée en 2023. Ceci n'est pas cohérent avec les informations reçues de la Confédération. Pour pallier au fait que l'année 2023 n'est pas couverte par le PA (PA3: 2019-2022 / PA4: 2024-2027), les mesures qui devront être mises en oeuvre en 2023 ont été indiquées comme "mesure anticipée" dans le dossier PA4, comme les services de l'ARE nous l'ont recommandé (mails / tél / plateforme d'échange). C'est le cas pour la mesure 6458.4.054 / I14.8 (voir fiche de mesure correspondante). De plus, les autres mesures anticipées en 2023 du dossier PA4 ne font l'objet d'aucune remarque de la Confédération. Élément non présent dans le dossier déposé en septembre 2021: Les deux communes concernées (Boudry et Milvignes) ont continué à travailler sur cette mesure suite au dépôt du projet PA RUN 4. Depuis, le projet d'ouvrage a été débuté, ce qui a permis de préciser et améliorer le projet, avec notamment une modification du tracé de la voie vélo. Le devis et l'avant-projet annexés (voir onglet Annexes n°3) ont été établis depuis le dépôt du PA RUN 4 en septembre 2021, venant ainsi compléter les éléments mis à disposition dans le cadre du dossier déposé, et montrer l'excellente dynamique d'avancement du projet.
6458.4.014	H13.2a	Réalisation d'un axe TP - MD structurant entre Fleur de Lys et halte de Marin-Epagnier, 1ère étape de l'extension vers le PDE Littoral Est	B->A	La raison invoquée par la Confédération est une absence de conception globale et un manque de coordination avec les mesures liées, notamment la halte de Marin ou encore la mesure de réalisation de l'interface (L23.1). Pourtant, les stratégies urbanisation, TP et MD du PA RUN 4 montrent toutes une ambition coordonnée d'améliorer la desserte TP et l'accessibilité MD du PDE Littoral Est. Ces principes sont d'ailleurs acquis depuis le PA3 et un schéma directeur a été établi. Ce dernier définit une vision d'ensemble du développement du PDE Littoral-Est à La Tène intégrant l'infrastructure TP-MD existant et sont à disposition dans le dossier PA4. Globalement, le PDE Littoral Est est le pôle cantonal qui a été le plus étudié et qui est le plus avancé du Canton. Dès lors, mettre en doute la maturation de la planification de ce pôle et la coordination au plan cantonal, régional et local n'est jugé pas acceptable. Par ailleurs, la restructuration des deux axes forts TP à la Tène et la prolongation de l'un des deux axes vers le nord de la gare et le PDE Littoral Est ont déjà fait l'objet de multiples études de conception, faisabilité, aménagement et exploitation TP (procédures d'opposition en cours de traitement). Il est à relever également que le fait de retenir la mesure L23.1 en A mais pas les mesures H13.2 est incohérent, car les deux projets sont liés (cela reviendrait à aménager l'interface de la halte RER pour desservir le PDE, mais pas l'axe de transports publics et mobilité douce qui y mène). A noter qu'il s'agit d'un seul projet coordonné et que le découpage en plusieurs mesures (H13.2a, H13.2b et L23.1) est imposé, puisqu'il s'agit de catégories de projet différentes selon les DPTA (H13.2a Valorisation / sécurité de l'espace routier -> type 3.2 / H13.2b Infrastructures bus -> type 7.2 / L23.1 Plateformes multimodales -> type 4). Sans cette exigence issue des DPTA une seule et unique mesure aurait été déposée. En définitive ce "paquet de mesures" H13.2a et b et L23.1 constitue un projet phare du projet d'agglomération PA RUN et indispensable au développement du plus important et plus abouti pôle de gare de l'agglomération (Marin-Epagnier, MEP pôle de gare réalisé depuis le dépôt du PA RUN 4 en septembre 2021), ainsi qu'au développement du pôle de développement économique le mieux localisé de l'agglomération (desservi par une gare, un axe fort bus et très bien connecté aux réseaux piétons et vélos). Cette infrastructure est déterminante pour assurer la coordination urbanisation-transports du futur PDE.
6458.4.015	H13.2b	Réalisation d'un axe TP - MD structurant entre la halte de Marin-Epagnier et le PDE Littoral Est, 2ème étape, y.c. route de desserte TIM depuis la route des Perveuls et aménagement du carrefour d'accès	B->A	A noter que ce "paquet de mesures" était déjà priorisé en B dans le PA3, et que toutes les études menées depuis lors justifient pleinement la priorisation en A dans le cadre du PA4. Politiquement, les mesures H13.2a et H13.2b sont d'importance primordiale et bénéficient d'un fort portage, y compris par le Conseil d'Etat. La commune de La Tène et plusieurs services cantonaux (NECO, SCAT, SCTR, SPCH, entre autres) sont impliqués dans l'élaboration de ce projet. Par le biais du fait qu'un plan d'affectation cantonal a été élaboré et mis à l'enquête, que la mesure concerne un pôle de développement économique cantonal crucial pour les capacités d'accueil du canton de nouvelles entreprises, que l'ambition de durabilité pour ce pôle est importante et partagée, ce dossier fait l'objet d'une certaine attention de la part de la population.

ARE-Code Code ARE	Nr. AP N° PA	Massnahme Mesure	Änderungsantrag Prüfbericht Demande de modification du rapport d'examen	Begründung Justification
6458.4.098	L4	P+R Morteau (gare)	B->A	<p>La raison invoquée par la Confédération est une absence de conception globale. Pourtant, les stratégies TP, TIM, intermodalité et en particulier la nouvelle stratégie transfrontalière du PA RUN 4 montrent toutes une ambition coordonnée d'améliorer l'usage des TP vers la Suisse. Ces principes sont d'ailleurs acquis depuis plusieurs générations de PA, en particulier le principe de P+R à Morteau.</p> <p>Le parking P+R Gare projeté en parking silo répondra à l'accompagnement des actions menées en faveur du renforcement du pôle multimodal de la gare. En effet, les stationnements à proximité de la gare sont déjà presque tous occupés en journée. Depuis l'étude de 2017 (Transitec, mise à disposition dans le cadre de l'élaboration du PA4), cette tendance s'est renforcée en raison notamment de la hausse des carburants, du développement des trajets TP à la suite des travaux réalisés sur la ligne ferroviaire franco-suisse et enfin surtout à la suite des mesures suisses concernant l'introduction de zones bleues (Chaux-de-Fonds et Locle) et de tarification des stationnements P+R (Chaux de Fonds).</p> <p>Par ailleurs, une étude franco-suisse sur le périmètre AUD va être lancée cette année. L'étude doit en particulier être menée dans la perspective d'une multimodalité, soit du rabattement en mobilité douce et en transport individuel sur les pôles de gare. Elle ne concerne que le tronçon dit transfrontalier de la ligne ferroviaire des Horlogers. L'action de création devra être engagée sur la période de réalisation des mesures A afin de renforcer le pôle gare de Morteau et réduire le trafic automobile pendulaire entre nos deux pays.</p> <p>En définitive, cette mesure s'inscrit dans un concept global clair détaillé dans la nouvelle stratégie transfrontalière développée dans le cadre du PA RUN 4 (SCTR, Transitec, voir les plans dans le rapport PA RUN 4). Elle s'inscrit également dans un concept global visant le renforcement de l'ensemble des multimodalités sur le pôle de gare de Morteau avec le P+R, mais également le réaménagement de l'interface TP et la restructuration du réseau TP prévue à l'horizon du PA5 (voir besoin d'actions déclaré, la compétence en la matière n'ayant été déléguée par l'Etat français à la Communauté de communes du Val-de-Morteau que dès 2021) ou encore la stratégie globale de valorisation du centre de la commune comprenant l'amélioration des liaisons de rabattements MD vers la gare (étude Transitec 2017). Le P+R de Morteau fait ainsi figure de mesure phare pour influencer le report modal vers les TP, en particulier en direction de la Suisse et constitue sans nul doute le P+R le plus pertinent et efficace de l'agglomération, par sa localisation très en amont des dépalcements et au plus proche des lieux de résidence des travailleurs frontaliers. Son effet sur le territoire suisse est ainsi jugé important.</p>
6458.4.105	L14.1	Restructuration et valorisation de l'interface terminus du Littorail	B->A	<p>Les coûts proposés pour ce projet intègrent bien la différence faite entre les travaux de mise aux normes des quais du tram pris en charge par la LHand et les travaux éligibles pour le PA. Le coût de 1.5mio CHF ne comprend donc que les travaux éligibles, à savoir les mesures d'accompagnement de mobilité de l'interface et de ses accès, et donc aucun travaux éligibles par la LHand ne sont intégrés. Cette mesure est par ailleurs d'importance primordiale pour le centre de Boudry, l'organisation de sa mobilité et l'attractivité des transports publics, et elle nécessite d'être coordonnée dans le temps avec les travaux LHand et donc d'être réalisée à l'horizon A.</p>
6458.4.049	I14.3	Requalification du bourg, extension de la zone à régime spécial sur la RC 5 et valorisation de l'espace public	C->A	<p>L'agglomération souhaite la repriorisation en A de cette mesure. En effet, l'état de planification 2 est rempli (voir fiche et documents disponible : étude de scénario et estimation des coûts). De plus, les études de projets suivent leurs courts et avancent même rapidement : un projet de réaménagement réalisé par les bureaux Transitec et Paysagegestion est notamment en cours pour une partie du périmètre, dans le cadre du projet de salle polyvalente. Par ailleurs, bien que le projet porte sur une traversée de localité avec un trafic relativement faible (selon les critères et benchmark ARE), la dimension de ce projet dépasse largement cet aspect, puisque le projet permet d'améliorer toute l'accessibilité au centre et à la gare pour les modes doux, et donc une amélioration substantielle de la sécurité et de la qualité de l'espace public au centre du bourg de Bevaix. L'évitement du trafic de transit, l'amélioration de la qualité de vie dans le centre, la redistribution des priorités en faveur de la MD, la réduction des vitesses de circulation sont autant de mesures décrites qui permettent de justifier la pertinence de cette mesure, au sens de la valorisation et sécurisation des MD et de l'accès aux transports publics.</p> <p>Elément non présent dans le dossier déposé en septembre 2021: A noter enfin que des travaux pour une infrastructure communale importante (double salle de gym) vont être lancés en 2023, avec un impact important, nécessitant d'assurer la qualité des espaces publics et l'accessibilité sécurisée à cette infrastructure pour tous les usagers de la Grande Béroche (commune fusionnée).</p>
6458.4.134	M13.6	Aménagement d'une piste cyclable entre St-Blaise et Cornaux	C->A	<p>La mesure est repoussée en C en raison d'un conflit avec l'IBN NE58 et un site de migration des amphibiens en conflit avec la circulation (n°220). Pourtant, un préavis favorable de l'OFEV a été obtenu dans le cadre du dossier (préavis du Service de l'aménagement du territoire du 28 janvier 2022), les mesures intégrées au projet répondent bien aux besoins liés à la zone de protection et la piste cyclopedestre répond à un besoin et aux stratégies sectorielles du PA et du Plan directeur cantonal de mobilité cyclable. Le projet tient correctement compte des besoins des amphibiens, puisque les mesures prévues correspondent aux normes en vigueur et aux connaissances actuelles en matière de migration de la faune. Ceci permet d'assurer le passage des batraciens lors de leurs migrations. De plus, le projet tient compte de tous les passages nécessaires aux amphibiens et prévoit même un assainissement des crapoducs existants.</p>
6458.4.169	M21.5	Aménagement de l'accessibilité piétonne et cycle à la halte de La Chaux-de-Fonds Les Forges	C->A	<p>La remarque de la Confédération est que la mesure est potentiellement en conflit avec l'IBN NE13 et que le tracé au sud des rails est exclu. Nous pouvons confirmer que le tracé proposé pour cette mesure se trouve au nord des rails, sans contact avec l'IBN NE13, et donc que cette mesure peut-être priorisée en A. La plan des mesures et le projet de quartier illustré dans la fiche montre d'ailleurs bien un cheminement au nord des voies. En effet, la mesure déposée dans le PA4 traite de l'accessibilité piétonne et cycle à la halte des Forges par le Nord soit jusqu'à la RC 1320. Elle constitue un maillon du chemin des Rencontres et une liaison de rabattement essentiel pour le nouveau plan de quartier de la Scierie qui accueillera un pôle administratif cantonal d'envergure d'ici 2025. Ce quartier stratégiques étant en cours de planification, il est essentiel de pouvoir remonter la mesure en A. De plus, cette mesure constitue un maillon essentiel de l'accessibilité MD de la nouvelle halte RER des Forges qu'il s'agit de rapidement réaliser, puisque la halte à déjà été mise en service en décembre 2022.</p>
6458.4.008	H11.1	Infrastructures pour le réseau d'axe structurant TP pour la desserte du pôle de développement économique cantonal Crêt-du-Loche, secteur Tourbillon - Alisiers	C->B	<p>La raison invoquée par la Confédération est un manque de coordination entre les mesures liées (interface TP - infrastructure TP - infrastructure MD). Pourtant, les stratégies urbanisation, TP et MD du PA RUN 4 montrent toutes une ambition coordonnée d'améliorer la desserte TP et l'accessibilité MD du PDE Crêt-du-Loche. Ces principes sont d'ailleurs acquis depuis le PA3 et encore avant le plan directeur sectoriel PDE (à disposition dans le dossier PA 3 et 4).</p> <p>La prolongation de l'axe fort vers la halte RER et à travers le PDE Crêt-du-Loche a déjà fait l'objet d'une étude de conception et faisabilité TP, et fait ainsi l'objet d'un état de planification avancé, avec un avant-projet disponible (voir illustration dans la fiche de mesure) et un état de planification 3.</p>

ARE-Code Code ARE	Nr. AP N° PA	Massnahme Mesure	Änderungsantrag Prüfbericht Demande de modification du rapport d'examen	Begründung Justification
6458.4.104	L11.1	Création d'une interface bus-train à la halte du Crêt-du-Loche, en lien avec la prolongation de la desserte TP du pôle de développement économique cantonal	C->B	A noter qu'il s'agit pour la prolongation de la ligne et l'interface TP d'un seul et unique projet coordonné et que le découpage en plusieurs mesures (H11.1 et L11.1) est imposé, puisqu'il s'agit de catégories de projet différentes selon les DPTA (H11.1 Infrastructures bus -> type 7.2 / L11.1 Plateformes multimodales -> type 4). Sans cette exigence issue des DPTA une seule et unique mesure aurait été déposée. La mesure de mobilité douce M21.4 prévoit elle une liaison offrant de nouvelles continuités vers la gare, en particulier pour répondre à l'absence de liaison entre la halte RER du Crêt du Loche et les usines existantes à l'Est du PDE. En définitive ce "paquet de mesures" H11.1 et L11.1 constitue un projet phare du projet d'agglomération PA RUN et indispensable au renforcement du pôle de développement économique le plus important des montagnes neuchâteloises (desservi par une gare, un axe fort bus et bien connecté aux réseaux piétons et vélos grâce à sa situation en fond de vallée). Cette mesure est notamment particulièrement importante pour améliorer et desservir aussi par le bus l'extrémité Ouest du site (Cartier, etc.). Enfin, ce "paquet de mesures" était déjà priorisé en B dans le PA3 par l'Agglomération et la Confédération avait retenu cette priorisation B. Il paraît dès lors incompréhensible aujourd'hui de justifier un retour à une priorité C pour un projet d'importance cantonale dont l'utilité est avérée (très forte densité d'emplois existant non-desservis par le bus) et pour lequel toutes les études menées jusqu'à présent justifient pleinement la priorisation en B dans le cadre du PA4.
6458.4.168	M21.4	Création de continuités MD et amélioration des accès TP dans le pôle de développement économique d'intérêt cantonal du Crêt-du-Loche, étape 1	C->B	Les mesures L10.4a et L10.4b sont repoussées en C par la Confédération, avec comme justification que les projets ne sont pas assez coordonnés entre eux et qu'il n'y a pas de concept global. Bien que la remarque sur la conception globale soit globalement correcte, ces mesures reposent sur une analyse partagée de tous les acteurs et sont conformes au besoin d'action déclaré dans le PA4 (voir chapitre 12.2 du rapport principal PA RUN 4). En effet, le besoin d'action indique en matière de TP pour le Littoral neuchâtelois à l'horizon du PA5 : "En lien avec les enjeux à long terme liés à la prolongation du Littoral vers la Maladière, et notamment son passage dans le goulet des places Pury – Armes – Numa-Droz et sa redondance avec les axes structurants TP, il s'agit de questionner la structure actuelle du réseau TP urbain de la Ville Littoral dans son ensemble, ainsi que le rôle et la localisation des arrêts dans l'interface principale du réseau en ville de Neuchâtel (places Pury – Numa-Droz)." Pour ces raisons, aujourd'hui, l'ensemble des acteurs (Canton, TransN, Ville de Neuchâtel) sont unanimes sur l'urgence de restructurer l'organisation des TP dans le centre-ville et c'est la raison pour laquelle le PA4 annonce à la fois de futures études TP et des mesures en priorité B. D'ailleurs la Ville de Neuchâtel établit actuellement la révision du PAL et son Plan directeur des mobilités, dont un volet spécifique porte sur le système de mobilité du centre-ville élargi. Sur cette base un concept de réaménagement global de l'interface principale des TP sera établi dès 2023. Ces études vont apporter une vision d'ensemble et une plus forte coordination pour ces projets à forte valeur symbolique et politique, en plus de leur importance pour l'organisation de la mobilité future du centre-ville de Neuchâtel. A noter enfin qu'une étude préliminaire sur la prolongation du Littoral en Ville de Neuchâtel, incluant les conséquences sur la structure du réseau de bus actuel, va prochainement être lancée par le service cantonal des transports (SCTR), dont le cahier des charges est annexé au présent document (voir notamment p.8-10, points 7.2.1 et 7.3).
6458.4.102	L10.4a	Restructuration et valorisation de l'interface bus de la place Pury	C->B	Les mesures L10.4a et L10.4b sont repoussées en C par la Confédération, avec comme justification que les projets ne sont pas assez coordonnés entre eux et qu'il n'y a pas de concept global. Bien que la remarque sur la conception globale soit globalement correcte, ces mesures reposent sur une analyse partagée de tous les acteurs et sont conformes au besoin d'action déclaré dans le PA4 (voir chapitre 12.2 du rapport principal PA RUN 4). En effet, le besoin d'action indique en matière de TP pour le Littoral neuchâtelois à l'horizon du PA5 : "En lien avec les enjeux à long terme liés à la prolongation du Littoral vers la Maladière, et notamment son passage dans le goulet des places Pury – Armes – Numa-Droz et sa redondance avec les axes structurants TP, il s'agit de questionner la structure actuelle du réseau TP urbain de la Ville Littoral dans son ensemble, ainsi que le rôle et la localisation des arrêts dans l'interface principale du réseau en ville de Neuchâtel (places Pury – Numa-Droz)." Pour ces raisons, aujourd'hui, l'ensemble des acteurs (Canton, TransN, Ville de Neuchâtel) sont unanimes sur l'urgence de restructurer l'organisation des TP dans le centre-ville et c'est la raison pour laquelle le PA4 annonce à la fois de futures études TP et des mesures en priorité B. D'ailleurs la Ville de Neuchâtel établit actuellement la révision du PAL et son Plan directeur des mobilités, dont un volet spécifique porte sur le système de mobilité du centre-ville élargi. Sur cette base un concept de réaménagement global de l'interface principale des TP sera établi dès 2023. Ces études vont apporter une vision d'ensemble et une plus forte coordination pour ces projets à forte valeur symbolique et politique, en plus de leur importance pour l'organisation de la mobilité future du centre-ville de Neuchâtel. A noter enfin qu'une étude préliminaire sur la prolongation du Littoral en Ville de Neuchâtel, incluant les conséquences sur la structure du réseau de bus actuel, va prochainement être lancée par le service cantonal des transports (SCTR), dont le cahier des charges est annexé au présent document (voir notamment p.8-10, points 7.2.1 et 7.3).
6458.4.103	L10.4b	Restructuration et valorisation de l'interface bus de la place Numa-Droz, y.c. limitation des mouvements TIM au carrefour, priorisation des TP et des traversées des piétons, et sécurisation des vélos	C->B	C'est en raison de ces études et travaux encore en cours que les mesures ont été déposées en priorité B et non en A. Il est primordial pour l'agglomération que ces mesures puissent être reconnues pour leur pertinence par la Confédération, en vue d'une intégration en priorité A lors de la prochaine génération de PA. Politiquement, ces mesures sont importantes, car définies comme prioritaires et emblématiques par la Ville de Neuchâtel. Ayant fusionné en 2021, Neuchâtel est devenue la 3ème ville de Suisse romande (45'000 habitants) et ce projet au coeur du centre-ville bénéficie d'un portage politique particulier.
/	I21.4a	Réaménagement de l'avenue Léopold-Robert, entre la place de l'Hôtel-de-Ville et l'avenue des Armes-Réunies, en faveur des TP et MD (mesures d'accompagnement anticipées liées à la mise en service de la H20, axes routiers avec potentiel d'influence faible)	C->A	La mesure n'a pas de numéro ARE car absente du rapport d'examen. Par téléphone, l'ARE nous a expliqué que cette mesure aurait déjà été mise en œuvre dans le cadre du PA1, sans qu'une précision nous soit donnée sur la mesure PA1 qui serait concernée. Toutefois, il est très clair pour nous et la Ville de La Chaux-de-Fonds que la mesure I21.4a déposée en PA RUN 4 ne porte pas sur le même périmètre, ni ne concerne un projet de même ampleur. Au contraire, la mesure déposée porte sur un autre projet, certes avec des recoupements spatiaux. En PA RUN 1, dans le cadre de la mesure I0.5a / 6458.033 il y avait eu un réaménagement du boulevard Leopold-Robert entre la Grande-Fontaine et la rue du Casino avec une réduction à deux voies de circulation dans chaque sens. La mesure déposée dans le PA RUN 4 prévoit une requalification complète du boulevard Leopold-Robert dans sa partie Est et en particulier l'axe Nord sur son extrémité est, avec une réduction supplémentaire des voies de circulation au profit de la mobilité douce (réduction de 2 à 1 voie dans le sens Ouest -> Est). Ce projet vise notamment à limiter le trafic Ouest -> Est, sécuriser les traversées piétonnes, supprimer une partie du stationnement, réaménager l'espace public jusqu'à la berme centrale, etc. Ainsi, la mesure I21.4a est tout au plus à considérer comme un complément à la mesure du PA1, mais est en réalité une nouvelle mesure sur un périmètre précis et avec un objectif nouveau cohérent avec les ambitions de piétonisation du centre-ville. En effet, la mesure I21.4a du PA4 est cruciale pour préparer les importantes transformations à venir dans le centre-ville de La Chaux-de-Fonds en faveur de la mobilité cyclable et piétonne qui sont planifiées, à savoir l'amorce du "centre-ville piéton : Espacité – place du Marché – Carmagnole – Hôtel-de-Ville ». Par ailleurs, cette mesure et ces transformations sont coordonnées et en pleine cohérence avec les projets routiers d'ordre supérieur, en tant que mesures d'accompagnement du contournement H18 (voir PDPH H18) et aussi comme mesure anticipées du projet H20 (axe avec potentiel d'influence faible). Enfin, cette mesure d'accompagnement à la H18 peut se réaliser sans la réalisation de la N20 (à cet horizon, lors de sa mise en service, des mesures de trafic supplémentaires seront prises, notamment la réalisation d'une zone piétonne sur ces mêmes secteurs). Cette planification figure dans le plan quadriennal voté par le Conseil général en février 2022 avec une réalisation prévue entre 2024 et 2025 (2 ans de travaux).

Thema Objet	Antrag Demande	Begründung Justification
<p>Appréciation générale - le fil conducteur entre les différents modules, en particulier entre le besoin d'action, les stratégies sectorielles et les mesures, peine à être identifiable. Par ailleurs, les enjeux sont différenciés par thématique, ce qui rend assez difficile la compréhension de la cohérence des interventions au niveau territorial.</p>	<p>Il est demandé que cette remarque soit nuancée et que la cohérence et le fil conducteur entre vision, stratégie et mesures soit remise en avant. La formulation suivante est demandée: "Le fil conducteur et la structure du PA RUN 4 sont en cohérence avec ceux du PA RUN 3. Le besoin d'action est échelonné à travers les différentes futures générations de PA et le besoin d'action défini pour le PA RUN 4 est décliné en stratégies sectorielles et mesures."</p>	<p>La critique est en partie difficilement compréhensible, car les approfondissements des stratégies sectorielles découlent de manière direct du besoin d'actions identifiés au chapitre 3 et son annexe 12.2. Ce même besoin d'actions s'inscrit par ailleurs en parfaite cohérence avec les lacunes mises en avant dans le cadre du rapport d'examen PA RUN 3. De manière générale, cette remarque est surtout difficile à comprendre, car le volet stratégique et la vision d'ensemble, grande force du PA RUN 3, deviennent la "faiblesse" du PA RUN 4, alors que le projet est fondamentalement le même, et fortement amélioré dans plusieurs stratégies sectorielles clés. Au sujet du traitement thématique des différentes stratégies, la remarque est également peu compréhensible, puisque les DPTA exigent un traitement thématique selon les CE 1 à 4 et de manière générale dans l'ensemble de ses exigences. A noter qu'à plusieurs reprises, l'évaluation des mesures fait état d'un manque de conception globale pour un secteur donné. L'absence de plan de synthèse par secteur ne signifie pas l'absence de coordination. Le dossier PA RUN est déjà très exhaustif en matière de cartographie, et les éléments par secteur constituent des éléments d'échelles locales, qui sont d'ailleurs traités dans les documents de la planification locales. La remarque est d'autant plus incompréhensible que les fiches d'urbanisation proposent pour chaque site stratégique un plan de sythèse urbanisation - transports, détaillant les principaux principes de mobilité multimodale TP - MD - TIM - stationnement.</p>
<p>Appréciation générale - la fragmentation des très nombreuses mesures de petite ampleur ne contribue pas à donner une vue d'ensemble claire et il est ainsi difficile de relier les mesures proposées à un besoin d'action.</p>	<p>Il est demandé que cette remarque soit nuancée. Le complément suivant est demandé: "Toutefois, le maintien de la structure des mesures du PA RUN 3 permet de garantir la continuité avec les acteurs locaux. Entre autres, les plans des stratégies sectorielles et les plans des mesures, ainsi que les explications dans les fiches de mesure, permettent de montrer leur cohérence avec le besoin d'action."</p>	<p>Bien que la remarque puisse être compréhensible, les DPTA n'indiquent pas de règles en matière de structure / regroupement des mesures. Cette structure des mesures PA RUN est hérité depuis plusieurs générations, et celle-ci a été maintenue dans le but de garantir la continuité avec les acteurs locaux (ex. une commune souhaite reprioriser une mesure B de 3ème génération en A dans la 4ème se réfert au numéro de mesure connu). Bien que l'idée d'une refonte complète de la liste des mesures aie été abordée en début de PA4, celle-ci n'a pas été jugée proportionnée au vu des très nombreuse tâches identifiées dans le besoin d'actions.</p>
<p>Appréciation générale - Coordination planifications nationales - La coordination entre les transports et l'urbanisation souffre cependant du manque de concrétisation du développement urbain à court et moyen termes</p>	<p>Il est demandé à ce que ce jugement soit modifié comme suit: "La coordination entre transports et urbanisation est cohérente, elle est garantie au niveau de la planification laquelle permet par ailleurs la mobilisation foncière au sens de l'art. 15a LAT. La concrétisation se réalise au gré de l'évolution démographique du canton."</p>	<p>Il n'est à notre sens pas honnête de juger la qualité de la planification du PA sur un élément externe, que l'Agglomération ne maîtrise pas. En effet, le faible le développement urbain, notamment dans les pôles de gares, est fortement lié à la croissance démographique limitée de ces dernières années dans le Canton (peu de demande, pas de grandes pressions immobilières comme dans d'autre grands centres urbains suisse, etc.), il n'est pas compréhensible, ni correct de juger le travail de planification de l'Agglomération sur un facteur externe (conjoncture, etc.). Par ailleurs, un travail très important a été réalisé pour accélérer le développement de ces pôles de gare, avec la réalisation d'une étude cantonale qui a permis de préciser les enjeux pour chaque pôle, définir une stratégie de mise en oeuvre avec calendrier, type de procédure, etc. Ce travail qui s'est traduit dans de nouvelles fiches de mesures détaillées (une par pôle, contre une fiche générique en PA3) devra déployer ces effets dans les années avenir, et il n'est à notre avis pas correct de sanctionner l'Agglomération à ce stade, alors que tous les moyens disponibles sont mis en oeuvre. Pour rappel, le processus de planification se déroule comme suit : 1) établissement du plan directeur cantonal (le PDC a été approuvé seulement en 2019) avec identification des pôles, possibilités pour les communes de mobiliser le foncier par un droit d'emption (15a LAT) dans les pôles (le droit d'emption est une atteinte à la propriété foncière, il doit être d'utilité publique, proportionné, ne pas vider de son sens le droit fondamental, puis reposer sur une base légale formelle (la décision du parlement de chaque commune) ; 2) révision des plans d'aménagement des communes, puis établissement des plans de quartier ou plans spéciaux dans les pôles de gare.</p>

Thema Objet	Antrag Demande	Begründung Justification
Appréciation générale - TP - Sur les autres territoires de l'agglomération, de nombreux points relatifs à l'offre restent cependant encore ouverts	Il est demandé de corriger ce passage et au contraire inscrire la formulation suivante: "le PA RUN a répondu aux objectifs qu'il s'est fixé dans le besoin d'actions, à savoir réaliser une nouvelle conception sur Le Locle, voire que les approfondissements sur les autres territoires restent à faire dans de prochaines générations."	<p>Les nouvelles DPTA et l'identification du besoin d'actions visent notamment à prendre en compte que toutes les études ne peuvent pas être refaites, complétées et financées à chaque génération de PA (limite des ressources financières et humaines). L'Agglomération a réalisé des choix clairs sur les thématiques à traiter (gestion des TIM, vélo et piétons dans les centres urbains concentrant le plus de déplacements, intermodalité et P+R, TP au Locle, etc.) comme décrit dans le chapitre besoin d'actions (voir chapitre 3 et 12. du rapport principal).</p> <p>Ce besoin d'action précise clairement les raisons pour lesquelles seul le concept TP du Locle a été développé dans le PA4. En effet, sur les autres territoires, soit l'urgence d'actions n'était pas avérée, soit les conditions cadres n'étaient pas réunies pour approfondir la stratégie : en France voisine la compétence TP n'est revenue à la Communauté de communes du Val-de-Morteau (CCVM) qu'à partir de 2021 (impossible d'agir avant car la compétence était à la Région, la nouvelle loi LOM maintenant a depuis modifié ceci), à La Chaux-de-Fonds le réseau est très performant et ne souffre d'aucunes lacunes majeures, hormis sur la partie sud de la ville, partie du réseau ayant justement fait l'objet d'une nouvelle conception suite aux différentes études menées (MEP, concept TP de fusion de lignes, Transitec) et dont les éléments ont justement été intégrés au PA (principes TP adaptés et nouvelles série de mesures liée à la restructuration). A noter aussi que l'offre en soirée a été prolongée sur les réseaux de CdF et NE en 2021.</p> <p>Le plan directeur cantonal des transports, partie bus, sera mis à jour dès 2022-2023, notamment en lien avec les grandes mesures annoncées en B sur les interfaces Pury et Numa-Droz, et donc logiquement cette restructuration a été prévue au PA5 dans le besoin d'action. Sur l'Ouest du littoral, réseau n'ayant pas de lacunes majeures et faute d'une urgence avérée et de moyens disponibles pour développer l'offre dans ce secteur, une inscription dans le besoin d'actions pour le PA5 a été retenue.</p> <p>Enfin, il faut relever qu'une restructuration du réseau TP cantonal et d'agglomération est prévue dans le cadre de l'actualisation du plan directeur TP, partie bus, et de la mise en oeuvre de la nouvelle liaison RER La Chaux-de-Fonds - Neuchâtel, et que les études pour accompagner ce changement majeur de l'offre TP dans le Canton sont en cours, comme par exemple dans le Val-de-Ruz. Cette actualisation du PDC TP, partie bus, traite la restructuration du réseau bus sur deux horizons: avant et après la Ligne Directe ("Avant", il concerne les réseaux de Neuchâtel, La Chaux-de-Fonds et du Locle, puis "Après l'implantation de la Ligne Directe" au Val-de-Travers). A noter que malgré l'absence de nouvelles stratégies / restructuration du réseau TP sur certaines parties du territoire, de très nombreuses mesures visant à accroître l'efficacité et l'attractivité du réseau TP sur ces territoires ont été prévues et déposées au PA4 (Neuchâtel, Peseux, St-Blaise, La Chaux-de-Fonds, etc.).</p>
Appréciation générale - Analyse spécifique des conditions de progression des TP manque	Il est demandé que cette remarque soit supprimée.	<p>Même si le constat général est correct et qu'une analyse systémique n'est pas présentée dans le rapport PA4, cette analyse a été faite par et avec les acteurs du territoire.</p> <p>De cette dernière analyse et des différentes récentes études menées sur le territoire par les différents acteurs (ex. MEP TP à La Chaux-de-Fonds entre PA 3 et 4, ou étude citec sur le réseau TP Est du Littoral, etc.) émergent justement les principales mesures de priorisation en faveur des TP dans l'Agglomération : requalification et priorisation des TP sur les principaux axes de Neuchâtel (H10 et RC5) ou encore la série de mesures liée à la nouvelle ligne fusionnée à la Chaux-de-Fonds. Ainsi à chaque point noir de progression TP sur le réseau urbain sont proposés des mesures de priorisation des TP, soit des mesures intégrées de requalification routière, soit encore des mesures de gestion des TIM.</p>
Appréciation générale - attractivité des TP (p.ex. concernant le confort du matériel roulant et des arrêts) n'a pas été abordée	Il est demandé que cette remarque soit supprimée.	<p>Même si le constat général est correct et qu'une analyse systémique n'est pas présentée dans le rapport PA4, cette analyse a été faite par et avec les acteurs du territoire. En effet le confort du matériel roulant est jugé bon par les usagers, comme en atteste les résultats de transN au projet de qualité "QMS" de l'OFT, disponibles sur <a href="https://www.bav.admin.ch/bav/fr/home/themes-generaux/trv/systeme-de-mesure-de-la-qualite.html">https://www.bav.admin.ch/bav/fr/home/themes-generaux/trv/systeme-de-mesure-de-la-qualite.html</a></p> <p>De cette analyse et des différentes études menées sur le territoire par les différents acteurs émergent justement quelques mesures de réaménagement d'arrêts TP et de leurs accès MD.</p> <p>Néanmoins, la remarque et le niveau de détail demandé qui en suit sont jugés inappropriés lorsqu'on traite d'une agglomération si grande et avec de si nombreux arrêts de bus son territoire. De plus, cette compétence est communale (PAL et aménagements courants) et n'a pas lieu d'être traitée dans un PA d'agglomération de taille moyenne à grande.</p> <p>A noter que dans le cadre de l'actualisation du Plan directeur TP, partie bus, un diagnostic du réseau actuel est attendu y compris les points noirs. Le mandat est en cours et les premiers résultats attendus pour la fin de l'année 2022. De plus, le matériel roulant sera renouvelé ces prochaines années en particulier par l'achat de 30 nouveaux trolleybus à batterie (voir fiches mesures e-TP).</p>

Thema Objet	Antrag Demande	Begründung Justification
<p>Appréciation générale - Cependant, les impacts des mesures envisagées en termes de charge de trafic ne sont pas quantifiés. Par ailleurs, si les principes de la politique de stationnement vont dans le bon sens, leur mise en oeuvre n'est pas encore concrétisée à l'échelle de l'agglomération. Les mesures influençant la demande restent très générales et le PA n'apporte que peu de détails quant à leur réalisation.</p>	<p>Il est demandé que cette remarque soit fortement nuancée, notamment au sujet du stationnement ou de très importantes étapes ont été franchies. De même en matière de TIM, une première conception de gestion des TIM a été élaborée et des mesures sont prévues dès l'horizon A. Ce sont des avancées "énormes" pour des agglomérations de la taille de celle du RUN et il est demandé de prendre en compte le contexte local dans l'évaluation et l'appréciation générale.</p> <p>La formulation suivante est demandée: "Compte tenu de l'échelle de l'agglomération RUN (taille moyenne), le concept de gestion des TIM élaboré et le fait que des mesures y relatives soient prévues dès l'horizon A sont à saluer. Ce sont des avancées importantes qui marquent une étape importante dans la gestion du trafic de l'agglomération."</p>	<p>Même si le constat que les mesures proposées influençant la demande en TIM restent encore très générale au niveau du PA4 est globalement correct, il est nécessaire de relever les efforts très importants consenti par l'Agglomération :</p> <p>1) Le constat est jugé comme très sévère, car si en effet les stratégies et mesures étaient lacunaires en PA3 en matière de gestion des TIM et de stationnement, de très important progrès et avancées ont été réalisées depuis et en particulier dans le cadre du PA4 :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- étude de gestion des TIM sur l'ensemble de la COMUL, et dans les villes de La Chaux-de-Fonds et du Locle, avec comme nouveaux produits : hiérarchie du réseau routier, concept de gestion et d'exploitation des TIM, mesures de gestion des TIM et de contrôle d'accès - concrétisation de plusieurs plans de stationnement à La Chaux-de-Fonds (mis en oeuvre) et au Locle (déclaré dans le PA, et depuis mis en oeuvre), mais également dans plusieurs communes du Littoral</li> <li>2) Par ailleurs, l'argument que le degré de détail des mesures reste de l'ordre du principe, même s'il est globalement correct, n'est pas jugé pertinent, car les mesures de moins de 5 mio., tant en priorité A que B, ne doivent pas faire l'objet d'un avant-projet selon les DPTA.</li> </ul> <p>Enfin, nous demandons à l'ARE de mieux prendre en compte le contexte dans son évaluation, car si des mesures de gestions des TIM coercitives peuvent être mise en place dans les grands centres urbains suisses, les mêmes règlent ne peuvent pas s'appliquer aux agglomérations et centre-villes de tailles moyenne. Nous demandons que la Confédération tienne compte de l'avancée significative effectuée depuis le PA3 (il y a 4 ans, personne dans l'agglomération ne savait ce qu'était un contrôle d'accès, aujourd'hui plusieurs mesures en priorités A et B figure au PA). De mêmes, nous demandons à la Confédération de faire preuve de patience, car les principes de gestion des TIM se sont mis en place sur plusieurs décennies dans les grands centres urbains suisses et il n'est pas réaliste pour une agglomération telle que celle du RUN de mettre en place en 4 ans tout un système de gestion des TIM. Ainsi, il est demandé que les importantes étapes franchies soient reconnues et appréciées.</p>
<p>Appréciation générale - La priorisation des mesures MD n'est pas explicitée et leur « effet réseau » n'est pas identifiable, ce d'autant plus que les mesures de plus grande envergure telles les franchissements (rail, autoroute) ne sont prévues qu'à long terme.</p>	<p>Il est demandé que cette remarque soit fortement supprimée, car l'effet réseau est tout à fait identifiable en comparant les cartes d'analyse du réseau (rapport COMUL MD par ex.), les cartes de stratégies et celles des mesures. Le report de certaines mesures de franchissement est principalement dû à des raisons de ressources et de pragmatisme (incapacité par exemple pour de petites communes d'investir fortement sur un axe bus et une gare, en plus encore d'un franchissement MD, des choix ont du être faits et les mesures les plus efficaces et touchant le plus grand nombre ont été priorisées).</p>	<p>Même si le rapport ne détaille pas les mécanismes de priorisation des mesures, cette priorisation a été faite selon les critères DPTA. La priorisation des mesures a été réalisée dans le cadre des séances techniques, politiques et des ateliers de travail avec les groupes locaux.</p> <p>La stratégie propose un réseau cyclable, basé sur une analyse des discontinuités (rapport séparé COMUL MD, détaillant l'état de planification de chaque tronçon du réseau, document non remis/intégré au PA, mais disponible en annexe), dont les continuités sont inébranlables au réseau proposé et aux itinéraires identifiés, en particulier ceux du PDCMC.</p> <p>Enfin, la priorisation des mesures s'est voulue "pragmatique" et adaptée aux ressources à disposition dans les communes. Raison pour laquelle plusieurs ouvrages de franchissement MD très coûteux ont été dépriorisés (ex. La Tène, pas les moyens de financer l'axe TP structurant et encore un nouveau franchissement des voies). A noter que plusieurs franchissements importants du réseau MD figure dans les PA1 et 2, qui avaient mis l'accent sur cette thématique et que depuis, les nouveaux besoins urgents sont rares.</p>
<p>Appréciation générale - Le projet ne propose pas de standards d'aménagement ni ne traite de la thématique du stationnement vélos</p>	<p>Il est demandé que cette remarques soit supprimée, car des standards d'aménagement existent à la fois dans le PDCMC et dans l'étude MD COMUL.</p> <p>La thématique du stationnement vélo est traitée, cependant suite aux très nombreuses mesures prises dans les PA de premières générations (dont certaines restent à mettre en oeuvre), aucune nouvelle mesure importante d'échelle d'agglomération n'a été identifiée.</p>	<p>Des standards d'aménagement existent dans le PDCMC et des éléments supplémentaires ont été développés dans les études d'approfondissements MD réalisées préalablement au PA4, en particulier pour le Littoral neuchâtelois. Il n'a pas été jugé nécessaire de reproduire exhaustivement ces éléments techniques dans le cadre du rapport PA, qui est un outil de planification stratégique avant tout. L'étude COMUL MD est disponible en annexe.</p> <p>Enfin, la problématique du stationnement vélo, bien que très importante et représentant un facteur déterminant du choix modal, ne fait en effet pas l'objet d'une stratégie à proprement parler ou de mesures dans le PA4, car cette thématique a été très largement traitée dans les PA de premières générations, avec notamment l'amélioration systématique du stationnement dans les gares et haltes du réseau RER. Aucun besoin de stationnement particulier et d'importance d'agglomération n'a dès lors été détecté (pas de besoin de nouvelles stations-vélos, etc.). Les normes VSS sont appliquées pour les aménagements vélos. De plus, la question du déneigement est un autre point pour les aménagements des pistes et bandes cyclables. Il n'y a dès lors pas de coupe type.</p> <p>Par ailleurs, il est jugé que la planification du stationnement "général" sur l'espace public est de la compétence de la commune et pas de l'Agglomération. En effet, il n'est pas jugé nécessaire de chercher systématiquement un cofinancement pour des mesures de très faibles coûts et de compétences locales. Il est également important de noter, au vu de la taille de l'agglomération RUN, qu'il n'est pas jugé réaliste d'exiger une planification aussi détaillée du stationnement des vélos (hors grandes infrastructures de type stations-vélos) ; nous remarquons que la majorité des grandes agglomérations ne proposent pas de mesures dans ce domaine.</p>

Thema Objet	Antrag Demande	Begründung Justification
Appréciation générale - Le reste du développement s'effectue dans les réserves des zones à bâtir existantes et par une densification diffuse. Cependant, le projet n'explique pas les leviers à disposition des autorités afin de mobiliser ces réserves.	Il est demandé que cette remarque soit supprimée ou, alternativement, fortement nuancée en mentionnant la formulation suivante: "Des efforts considérables ont été faits dans le PA et dans le Plan directeur cantonal pour que les nouveaux développements soient très majoritairement concentrés dans les pôles, mais pas uniquement dans ceux-ci puisque la densification est aussi prévue le long des axes forts TP ou encore dans les centralités. Ces éléments avaient été reconnus et plébiscités en PA3, et le PA4 propose exactement le même territoire d'urbanisation."	Le développement urbain de l'agglomération RUN est extrêmement compact, avec un renouvellement / densification des secteurs les mieux desservis en TP, en particulier les pôles de gares (1er pilier), mais ensuite aussi le long des axes forts TP (2ème pilier) ou encore la densification des terrains libres les mieux localisés (3ème pilier). La densification diffuse ne représente qu'une petite partie de l'ensemble des potentiels et celle-ci peut et doit aussi se réaliser dans les secteurs les mieux desservis. Enfin, il semble nécessaire de rappeler le bilan des hectares dézonés dans d'autres régions du Canton et l'effort très important de densification réalisé sur le territoire de l'agglomération (alors que les valeurs de densité cibles définies par la Confédération à travers la directive sur les zones à bâtir (DZB) auraient dans les fait permis près du double de surface en extension, chose que l'agglomération a refusé de faire dans le cadre du PA3 et PDCn, en réalisant un projet ambitieux en matière d'urbanisation, sur lequel s'appuie également le PA RUN 4). La densification diffuse n'est pas spécialement localisée et chiffrée mais il est clair qu'elle interviendra puisque l'ensemble des communes de l'agglomération est en train de réviser à la hausse les indices de densité dans les différentes zones et que de nombreuses zones d'habitation seront converties en zone mixte (révision des PAL fin 2023 - début 2024).
Appréciation générale - Manque de concrétisation des mesures d'urbanisation. L'agglomération n'apporte que peu de détails sur ses tâches et tout particulièrement sur les différentes étapes nécessaires afin de garantir un développement vers l'intérieur à court et moyen termes.	Il est demandé que cette remarque soit supprimée ou, alternativement, fortement nuancée, en mentionnant la formulation suivante: "Un travail très important a été réalisé depuis le PA3 avec l'étude stratégique des pôles de gare et la rédaction de nouvelles fiches propre pour chaque pôle (au lieu d'une fiche générique par domaine en PA3)."	Grâce à l'étude d'approfondissement stratégique sur les pôles de gare piloté par le SCAT une avancée importante en matière de mise en œuvre des pôles de gare a pu être réalisée depuis le PA3. En effet, cette étude a eu pour ambition de "passer à la mise en œuvre" et de clarifier les derniers éléments de projets, préciser les objectifs pour chaque pôle et surtout définir les outils et instruments pour mettre en œuvre leur réalisation. Ainsi ces fiches définissent nouvellement de manière précise pour chaque pôle : - Etat de la planification (2021) et les étapes de la mise en œuvre - Instances responsables Les premiers fruits de cette stratégie ont déjà pu être constatés avec la réalisation en 2021-2022 d'un MEP sur le pôle de gare de la Tène, qui a pu préciser le développement de ce secteur stratégique, tant au niveau de l'urbanisation que des mesures de transports. Enfin, il est reproché à l'agglomération de pas présenter de mesures B en matière d'urbanisation. Pourtant, il est connu de tous que le "projet urbain" est un processus long, qui par opposition aux mesures de transports, ne peut être défini précisément dans le temps. Dans ce contexte, l'agglomération a choisi de proposer des mesures permanente de priorité A. L'agglomération serait intéressée à ce que la Confédération précise ces attentes en matière de priorisation des mesures urbanisation dans les prochaines DPTA, car il est irréaliste de prioriser les mesures d'urbanisation dans les mêmes horizons que les mesures de transports.
Appréciation générale - le projet ne définit ni ne quantifie l'impact du développement sur les infrastructures de transport	Il est demandé que cette remarque soit supprimée.	Les vérifications des impacts sur les réseaux de transports sont effectuées dans le cadre des PAL. Cette compétence n'est pas de l'Agglomération et ces vérifications ont bien été réalisées par les autorités locales ou sont actuellement encore en cours dans le cadre de la révision des PAL. De manière plus générale, la densification vers l'intérieur avec de l'habitat ne doit pas nécessairement être vérifiée, car il est aujourd'hui reconnu que les comportements modaux en milieu urbain dense s'adaptent à l'offre et que de nouvelles pratiques plus vertueuses se mettent en place, de même qu'un nouvel état d'équilibre des flux sur les réseaux de transports, en particulier sur le réseau des TIM. Bloquer la densification de l'habitat dans les centres pour des raisons de trafic et donc repousser ces développements en périphérie serait d'autant plus contreproductif. Pour les PDE, les vérifications ont été réalisées. Par exemple des études trafic ont été réalisées dans le cadre du Schéma directeur du PDE Littoral Est, notamment sur le besoin d'extension de la ligne 101, les cadences, la localisation des arrêts, etc. de même que les effets sur la fréquentation de la ligne. Les études ont également porté sur la capacité du réseau routier et des giratoires et bretelles autoroutières d'absorber le volume complémentaire du trafic. Le rapport 47 OAT est mis à disposition.

Thema Objet	Antrag Demande	Begründung Justification
Appréciation générale - De surcroît, des zones à bâtir non construites disposent d'une desserte TP insuffisantes, entre autres celles avec des surfaces conséquentes (en particulier en AUD – Agglomération urbaine du Doubs). La coordination entre les transports et l'urbanisation demeure donc incertaine.	Il est demandé que cette remarque soit supprimée (ou tout au plus explicitement limitée au territoire français).	Même si le constat peut-être partagé pour certaines zones d'urbanisation sur France et en particulier à Villers-le-lac, la remarque est globalement jugée irrecevable. En effet, les autorités suisses, l'Agglomération ou le Canton, de même que la Confédération, n'ont pas les moyens juridiques et les outils pour imposer aux territoires français d'appliquer des règles d'aménagement de type suisse. Il n'est par conséquent légalement pas possible de contrôler l'urbanisation sur le sol français pour l'Agglomération. Cela dit, nous estimons que la remarque reste très sévère, car s'il est vrai que le territoire d'urbanisation sur Villers-le-Lac est largement surdimensionné, ce qui s'explique "simplement" par le fait que la révision du plan local d'urbanisme (PLU) n'a pas encore été réalisée pour cette commune (au contraire de toutes les autres communes françaises), vous pouvez constater que de très importants efforts ont été réalisés sur les communes qui ont révisé leur PLU. Les zones à bâtir sont fortement réduites et mieux localisées. La réalisation d'un PLU intercommunal à l'échelle de la CCVM va par ailleurs démarrer en 2022, comprenant le territoire de Villers-le-Lac. Cette problématique sera ainsi traitée d'ici au prochain PA. D'autre part le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) à l'échelle du Pays Horloger fixe des quotas d'urbanisation très limités. Ces chiffres s'imposeront aux communautés de communes dont la CCVM et par le fait à la commune de Villers le Lac. Il est à noter que le PLU intercommunal de la CCVM ambitionne de prendre en compte les déplacements car c'est une condition indispensable à l'atteinte des objectifs d'une mobilité plus durable à l'échelle du territoire. C'est une politique volontariste du territoire car cet aspect ne s'impose pas aux collectivités françaises à l'heure actuelle.
Appréciation générale - Finalement, la thématique des installations à forte fréquentation (IFF) est traitée de façon incomplète : certains centres commerciaux sont mal desservis par les TP et la MD, mais aucune mesure spécifique corrective n'est proposée à l'exception de Marin-Centre/Manor à La Tène.	Il est demandé que cette remarque soit supprimée, car il n'y a aucun centre commercial mal localisé et/ou mal desservi sur le territoire de l'Agglomération.	La thématique des IFF est traitée par une fiche de mesure (A9), basée sur le PDCn, de même qu'un volet complémentaire dans la stratégie d'urbanisation précise de manière volontariste les vocation des pôles de développement (chapitre 6.4.3). Cette stratégie vise notamment à limiter l'implantation de certaines IFF dans des secteurs bien précis et limité de l'agglomération. Par ailleurs, il faut noter qu'aujourd'hui aucun nouveau centres commerciaux ne sont prévus sur le territoire de l'agglomération et que la situation est totalement maîtrisée par les outils en place. Enfin, la remarque sur les centres commerciaux mal desservis est irrecevable et incompréhensible, car tous les centres commerciaux de l'agglomération bénéficie d'une desserte TP ferroviaire ou TP avec une fréquence de 10'. Tous ces centres commerciaux sont de plus localisés dans des centres ou des secteurs stratégiques bien desservis en TP et MD.
Appréciation générale - Le PA a un effet plutôt modéré sur l'accroissement de la sécurité routière / Seul un point noir sera traité	Il est demandé que cette remarque soit supprimée ou, alternativement, fortement nuancée, en mentionnant la formulation suivante: "Les dizaines de mesures de requalification de l'espace-vert et de MD prévues visent essentiellement à sécuriser les déplacements à pied, à vélos et l'accès aux transports publics, et donc rendre ces modes plus attractifs en vue d'un report modal."	Tout d'abord l'analyse des points noirs a été réalisée et comme annoncé (déjà en PA3), tous les points noirs OFROU sont systématiquement traités, soit par des mesures PA, soit par des actions rapides du service des ponts et chaussées (SPCH). La remarque n'est donc ni compréhensible, ni justifiée. Ensuite, le projet propose une stratégie de sécurité (chapitre 7.6), et bien que celle-ci est majoritairement traitée de manière transversale, cela ne signifie pas que la sécurité n'est pas traitée de manière minutieuse. Au contraire, le très important nombre de mesures visant à la requalification ou à l'apaisement des rues des centres villes et des centralités, ou encore les très nombreuses mesures de mobilité douce montrent que l'enjeu de la sécurité est pris très au sérieux. Ainsi, les principaux axes avec des problèmes relatifs de sécurité de l'Agglomération comme la H10 à Peseux ou encore la RC5 à St-Blaise, à Bevaix, à Colombier, etc. sont tous traités par des mesures visant à une amélioration des conditions de déplacements des MD et la pacification de la voirie. A cela s'ajoute encore les stratégies de piétonnisation ambitieuses des centres de La Chaux-de-Fonds ou du Locle. Enfin, aucune mesure de mise en zone 30 n'a été déposée dans le cadre du PA4, car ce type de mesures est considéré d'échelle locale et de compétence communale. D'ailleurs la Confédération a dernièrement refusé le cofinancement de certaines de ces mesures, raison pour laquelle leur développement est poursuivi par les autorités locales, sans détailler chacune d'elles dans le PA. A noter à ce titre que l'étude COMUL TIM propose une stratégie ambitieuse de réduction des vitesses sur son territoire, avec à terme la mise à 30 km/h de la quasi-totalité de son réseau routier (hors exception sur certains des principaux axes cantonaux).
Appréciation générale - Un certain nombre de points faibles pour les piétons sont identifiés mais uniquement pour La Chaux-de-Fonds. Les solutions pour y remédier ne sont pas claires.	Il est demandé que cette remarque soit supprimée.	Ces points noirs sont traités par les mesures PA3 M11.1a et PA4 M11.1b, qui traitent en 2 étapes de la mise aux normes des passages pour piétons sur les routes à 2 voies (2x 55 passages pour piétons). De manière générale, voir la réponse ci-dessus, les points noirs sont systématiquement traités.

Thema Objet	Antrag Demande	Begründung Justification
Appréciation générale - Le PA ne propose pas, par exemple de mesure supplémentaire pour encourager le covoiturage.	Il est demandé que cette remarque soit fortement nuancée, car le covoiturage est déjà instauré et opérationnel.	Le covoiturage est institué et organisé depuis de nombreuses années au sein du dispositif Covoiturage Arc Jurassien, comme indiqué dans le rapport principal PA4 ( <a href="https://covoiturage-arcjurassien.com/">https://covoiturage-arcjurassien.com/</a> ). De nombreuses mesures ont été développées et/ou sont en cours, un réseau de 90 aires de covoiturage ayant été déployé, ainsi que des outils de gestion du covoiturage à l'usage des entreprises et des covoituteurs. Ceci est intégré à la stratégie transfrontalière également présentée dans le dossier PA4 (voir chapitre 7.5). Les mesures de P+R, notamment la mesure L4 à Morteau demandée en priorité A, est également en cohérence avec les objectifs de développement du covoiturage.
Appréciation générale - Finalement, les mesures paysagères manquent d'une part de détails et d'autre part d'étapes de planification claires afin de garantir un effet lors de leur mise en oeuvre.	Il est demandé que cette remarque soit nuancée. La formulation suivante est demandée: "Les limites paysagères sont reprises dans le plan directeur cantonal et seront donc inscrites dans les PAL en cours de révision, devenant par conséquent liantes pour les tiers. Elles seront également inscrites dans les planifications de détail attendues, par exemple à Cernier en lien avec le projet de ligne directe prévu pour 2035."	La protection du paysage est garantie par la définition du territoire d'urbanisation et ses limites, qui sont clairement définies grâce au concept paysage - urbanisation développé dans le cadre du PA3 et reconduit en PA4. . Les limites paysagères, qui ont été définies par les travaux du PA3, sont reprises dans le plan directeur cantonal 2018 comme un élément liant pour les autorités et formalisées à travers la révision des plans d'aménagement locaux (horizon fin 2023), partant à ce stade deviendront liantes également pour les tiers. Certaines limites seront encore détaillées (matérialité) au stade des planifications de détail attendues, comme à Cernier (Val-de-Ruz) en lien avec le projet de Ligne directe prévu pour 2035. Dans ce contexte, il nous semble que la garantie d'un effet lors de la mise en oeuvre est clairement posée.
Recommandation - le projet d'agglomération doit contenir des mesures d'urbanisation à l'horizon A et B. Des mesures d'urbanisation à l'horizon B permettent d'assurer une meilleure coordination entre transports et urbanisation. De surcroît, les tâches permanentes devraient avoir un plan d'action concret (selon les horizons de réalisation A, B voire C) avec les étapes de planification futures, par exemple des informations sur les compétences et les délais.	Il est demandé que cette remarque soit fortement nuancée, en mentionnant que "Les mesures d'urbanisation A "permanentes" couvrent l'horizon B.	Les mesures d'urbanisation ont quasiment toutes été classées en mesures "permanentes" A, mais celles-ci couvrent et s'étendent aussi sur l'horizon B. La remarque que l'horizon B n'est pas traité est donc jugée irrecevable. Il est demandé à la Confédération une certaine compréhension, car il est impossible pour une agglomération (telle que l'agglomération RUN, mais d'ailleurs il en va a priori de même pour d'autres agglomérations, cette problématique n'étant pas propre à notre territoire) de définir à 4 ans près la réalisation de telles mesures. Les projets d'urbanisation sont d'une telle complexité et influencés par tant de facteurs externes non-maîtrisables qu'il ne semble pas réaliste d'exiger une planification plus précise, raison pour laquelle quasi l'ensemble des mesures ont été classées en processus permanents. De plus, certains processus s'apparentent effectivement à des processus permanents au moins autant qu'à des mesures concernant des projets précis (A1 Obligations des autorités de planification, A3 Densification vers l'intérieur du milieu bâti, A8 Développement économique hors pôles, A10 Qualité urbaine et architecturale, etc.) Concernant les pôles de gare, comme indiqué ci-dessus, une étude d'approfondissement stratégique sur les pôles de gare piloté par le SCAT a permis une avancée importante en matière de mise en oeuvre des pôles de gare par rapport au PA3. Cette étude a eu pour ambition de "passer à la mise en oeuvre" et de clarifier les derniers éléments de projets, préciser les objectifs pour chaque pôle et surtout définir les outils et instruments pour mettre en oeuvre leur réalisation. Ainsi ces fiches définissent nouvellement de manière précise pour chaque pôle : - Etat de la planification (2021) et les étapes de la mise en oeuvre - Instances responsables Les premiers fruits de cette stratégie ont déjà pu être constatés avec la réalisation en 2021-2022 d'un MEP sur le pôle de gare de la Tène, qui a pu préciser le développement de ce secteur stratégique, tant au niveau de l'urbanisation que des mesures de transports. Une planification plus détaillée des pôles de gare se trouve donc dans ces fiches et permettent de répondre, au moins en partie, à la demande concernant les horizons de réalisation des mesures d'urbanisation.
Recommandation - Une réduction de la part modale du TIM, à savoir de 75 % à 57 % d'ici 2040 semble ambitieuse au regard de l'évolution constatée ces dernières années. Des mesures plus fortes influençant la demande et le choix modal ainsi que la concrétisation d'une gestion ambitieuse du stationnement devraient être mises en place afin d'espérer atteindre ces objectifs..	Il est demandé que cette remarque soit nuancée en mentionnant la formulation suivante: "Les mesures de nouvelles infrastructures ferroviaires, notamment la ligne directe Neuchâtel-La Chaux-de-Fonds, le nouveau Règlement d'exécution de la loi sur les constructions qui définit des règles concernant le dimensionnement sur le stationnement privé, la tarification des P+R, la restructuration du réseau TP, la mise en oeuvre du PDCMC (plan directeur cantonal des mobilités cyclables) et les nouvelles haltes TP (Forges, Perreux, Malakoff) permettront toutefois d'influer sur la demande et le choix modal."	Le SCTR a mandaté le bureau RAPP. En ce qui concerne les mesures nécessaires pour le doublement de la part modale TP en agglomération, il ressort: - nouvelles infrastructures ferroviaires (LD) ainsi qu'une nouvelle politique stationnement sur le fonds privé et public et des restrictions du TIM aux centres urbains. Le canton mène actuellement des études pour le nouveau Rel.Constr., la tarification des P+R, la restructuration du réseau TP (bus) via l'actualisation du PDC TP et pour la mise en oeuvre de la ligne directe, des nouvelles haltes (Malakoff, Perreux) et pour le prolongement du Littorail. Le canton est donc bien conscient que seules des mesures d'infrastructure ne suffisent pas mais qu'une gestion plus stricte du stationnement et des circulations en agglomération est nécessaire.

Thema Objet	Antrag Demande	Begründung Justification
<p>Recommandation - La valeur cible concernant la densité des zones d'habitation, mixtes et centrales, passant de 101 à 105 habitants et emplois par hectare d'ici à 2040, est en dessous de l'évolution des dernières années, ce qui témoigne des défis que représente le développement vers l'intérieur pour l'agglomération. Pour la 5e génération, des progrès notables devraient être réalisés afin de se rapprocher des objectifs définis.</p>	<p>Il est demandé que cette remarque soit fortement nuancée, en mentionnant la formulation suivante: "Toutefois, les densités observées dans l'agglomération RUN sont relativement élevées en comparaison avec d'autres agglomérations de même taille. Les valeurs proposées pourraient être dépassées si la croissance démographique retrouvée récemment se confirme. Le nombre de projets denses réalisés et en cours sur le Littoral confirment cette tendance."</p>	<p>Comme indiqué dans le rapport (p.212 et 213), les densités observées dans l'agglomération RUN sont relativement élevées en comparaison avec d'autres agglomérations de même taille. Le développement vers l'intérieur présuppose sur une densification quantitative mais aussi qualitative. Avec 114 HE/ha, l'agglomération La Chaux-de-Fonds-Le Locle est la plus dense de Suisse, comme le montre le rapport MOCA établi par la Confédération en 2018, une valeur largement supérieure aux valeurs constatées dans les autres agglomérations de même taille (petites et moyennes). Elle est suivie de près par Genève qui obtient 112 HE/ha (grande agglomération), ou encore par Zoug qui obtient 107.5 (agglomération moyenne à grande). La densité pour toutes les agglomérations, toutes catégories confondues, est de 83.5 HE/ha. Il est clairement indiqué à la dernière ligne en page 213, que ces valeurs pourraient être dépassées si le canton retrouve le chemin de la croissance comme espéré. Le nombre de projets denses réalisés et en cours sur le Littoral nous laisse croire que ce 1,1% de densité supplémentaire sera aisément dépassé.</p>

**Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage: «Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr»**

**Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage**

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

Pro Velo beider Basel (PVbB) begrüsst die umfassende Mitfinanzierung von Massnahmen zu Gunsten der Veloinfrastruktur in der Agglomerationsregion Basel. Insgesamt bringt der Bundesbeschluss für die Velofahrenden in der Region Basel viele Vorteile mit sich. PVbB stellt weiter fest, dass der Bund in seinem Vorschlag in der Region Basel einen klaren Fokus auf den aktiven Verkehr gesetzt hat, und ihm rund 50% mehr Investitionsbedarf beimisst als dem MIV. Dies begrüsst PVbB sehr, denn der aktive Verkehr ist platzsparend, klimafreundlich, gesundheitsfördernd und lohnt sich volkswirtschaftlich auf lange Sicht. Die Veloinfrastruktur hat zudem im Vergleich zur Autoinfrastruktur einen klaren Aufholbedarf: Sie ist lückenhaft, nicht für alle Personengruppen geeignet und muss durchgehend und sicherer werden. PVbB ist erfreut, dass der Bund das Potential im Veloverkehr erkannt hat und diesen mit seiner Mitfinanzierung fördert.

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

PVbB hat festgestellt, dass Massnahmen aus früheren Agglomerationsprogrammen im Raum Basel im Bereich Langsamverkehr stark verzögert sind. Dass dies keine Konsequenzen auf die prozentuale Beteiligung des Bundes hat, begrüssen wir sehr. Die Verzögerungen in Projekten ist nach der Beurteilung von PVbB vor allem auf mangelnde Stellenprozente in den Behörden zurückzuführen. Pro Velo würde es begrüssen, wenn das Agglomerationsprogramm zukünftig vermehrt Stellen zur Umsetzung der eingereichten Projekte mitfinanzieren würde, damit es nicht zu einem Projektstau kommt.

**Programm Agglomerationsverkehr der vierten Generation**

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

Nein

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)?*

Ja

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

Nein

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

Nein

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

Nein

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

Begrüssenswerte Finanzierung von Langsamverkehrsmassnahmen im A-Horizont

Im Bereich der einzelnen Langsamverkehrsmassnahmen wurden im A-Horizont sämtliche von der Region Basel eingereichten Projekte zur Mitfinanzierung vorgeschlagen. Damit können allein für die Radschnellverbindungen und Velovorzugsrouten in der Region Projekte mit einem Investitionsbedarf von rund 74 Mio. Franken realisiert werden, 53.13 davon im Kanton Basel. Dies erfreut PVbB ganz besonders.

Grosses Pauschalpaket Langsamverkehr grösstenteils mitfinanziert

Im A-Horizont wurden als *Pauschalpaket Langsamverkehr* in der Region Basel 59 Massnahmen in der Gesamthöhe von rund 93 Mio. Franken eingereicht. Dieses umfassende Gesamtpaket in der Höhe will der Bund unterstützen. Jedoch senkt er den Investitionsbedarf auf 71,68 Mio. Franken und finanziert diesen um 40% mit. Ein Teil der Reduktion ist auf die Massnahme « Weil am Rhein: Lückenschluss Pendlerroute Heldelinger Strasse » zurückzuführen, welche selbst mit einer Höhe von 5.41 Mio. Franken vom Bund zur Mitfinanzierung im A-Horizont bewilligt wurde, jedoch als einzelne Massnahme und nicht innerhalb des Pauschalpakets. Es bleiben also noch 15.91 Mio. Franken an Investitionsbedarf, welcher vom Bund nicht zur Mitfinanzierung vorgeschlagen wurde. Unklar bleibt, was den Bund dazu bewogen hat, dem Pauschalpaket 15.91 Mio. Franken an Investitionsbedarf zu reduzieren und wo bzw. in welchen Massnahmen dies zu tragen kommen wird. PVbB wird sich dafür einsetzen, dass alle Velomassnahmen dennoch umgesetzt werden.

MIV Pauschalpaket Aufwertung Strassen begrüssenswert

Die Agglomerationsregion Basel hat im A-Horizont auch ein Pauschalpaket von Strassenaufwertungsmassnahmen in der Höhe von 34.3 Mio. Franken eingereicht. Davon sollen rund 30.5 Mio. Franken zu 40% mitfinanziert werden. Ein paar dieser Massnahmen kommen auch dem Velo zugute. PVbB ist erfreut, dass der Bund diese Projekte grösstenteils unterstützt, da sie z.T. auch die Sicherheit für Velofahrende verbessern.

Wegfall Mitfinanzierung ZUBA-Autotunnel stützt Haltung von Pro Velo

Die Entscheidung des Bundes, den neuen Autotunnel «ZUBA» nicht mitzufinanzieren stützt PVbB sehr. Das jetzige Vorprojekt zu diesem neuen Autotunnel ist nicht mit dem Umweltschutzgesetz des Kantons Basel-Stadt konform. Damit der Neubau von Strassen nicht zu einer Verkehrszunahme und damit zu einer Verdrängung des Veloverkehrs führt, steht im Umweltschutzgesetz des Kantons Basel-Stadt, dass der MIV auf Kantonsgebiet ausserhalb der Hochleistungsstrassen nicht zunehmen darf. Der ZUBA wird nicht als Hochleistungsstrasse geplant. Daher darf der ZUBA nicht zu einem Mehrverkehr an MIV führen. Der ZUBA ist jedoch momentan klar als Kapazitätsausbau angedacht und hätte diesen Gesetzesartikel torpediert. Damit hätte sich die Situation für die Velofahrenden in der Region verschlechtert.

Aeschenplatz

Die vorliegenden Pläne zum Aeschenplatz sind in der Region umstritten. PVbB begrüsst, dass der Aeschenplatz im B-Horizont verblieben ist. PVbB hält die vorliegenden Ideen der Regierung zur Umgestaltung des Aeschenplatzes für begrüssenswert, da sie eine klare Verbesserung der Verkehrssicherheit von Velofahrenden mit sich bringen. Demnach ist PVbB auch der Ansicht, dass mit der jetzigen Planung weitergegangen werden soll.

**Weitere Bemerkungen**

9. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?

Nein

## **Vernehmlassungsvorlage «Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr»**

### **Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage**

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

Grundsätzlich ist Public Health Schweiz mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden. Es fällt jedoch auf, dass die Beiträge im Vergleich zum 2. Agglomerationsprogramm ab 2015 (rund 1,68 Milliarden Franken) und dem 3. Agglomerationsprogramm (Total 1,41 Milliarden Franken) nun beim 4. Programm ab 2024 (1,3 Milliarden Franken) kontinuierlich zurückgehen. In diesem für die nachhaltige Verkehrsentwicklung der Schweiz äusserst wichtigen Bereich müssen genügend Mittel zur Verfügung stehen, wobei der nachhaltigste und gesundheitsfördernde Fuss- und Veloverkehr besondere Berücksichtigung finden muss. Bei einer geringeren Beteiligung des Bundes besteht die Gefahr, dass dringend nötige Projekte aufgrund mangelnder Finanzen von Kantonen, Städten und Gemeinden verspätet oder gar nicht realisiert werden können. Die vorgeschlagene Maximalvariante von zwölf Prozent der Fondseinlagen für die Verwendung im Rahmen des PAV wird deshalb unterstützt.

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

Die Massnahmen werden gemäss der in Artikel 17d MinVG formulierten Wirkungsziele bezüglich des besten Nutzen-Kosten-Verhältnisses beurteilt. Dabei fliessen heute folgende Aspekte mit ein:

- bessere Qualität des Verkehrssystems;
- mehr Siedlungsentwicklung nach innen;
- weniger Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch;
- mehr Verkehrssicherheit.

Nicht berücksichtigt werden jedoch die Gesundheitsnutzen, welche der Fuss- und Veloverkehr als einziger Verkehrsträger aufgrund der positiven Gesundheitseffekte der durch die damit verbundene körperliche Aktivität mit sich bringt. Epidemiologische Studien zeigen, dass ein Zusammenhang zwischen körperlicher Aktivität im Fuss- und Veloverkehr und einem geringeren Risiko der Erkrankung an Diabetes, verschiedenen Krebsarten, Demenz, Depression oder Herz-Kreislaufkrankung wie auch der vorzeitigen Sterblichkeit besteht. Während ein grosser Teil des Nutzens direkt bei denjenigen anfällt, die zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs sind, kommt ein Teil des Nutzens auch der Gesellschaft als Ganzes zugute, z.B. durch geringere Behandlungskosten für die Allgemeinheit oder weniger Produktionsausfälle in der Wirtschaft. Diese sogenannten «externen Nutzen» lassen sich für die Schweiz quantifizieren (Infras, Ecoplan 2019<sup>1</sup>): Insgesamt führten 2019 die Aktivitäten im Fuss- und Veloverkehr zu 1390 Mio. Fr. externen Nutzen. Die Fussgängerinnen und Fussgänger tragen gut 927 Mio. Fr. (67 %) dazu bei, die Velofahrenden 463 Mio. Fr. (33 %). Gleichzeitig entstehen durch Unfälle im Veloverkehr 526 Mio. Fr. und im Fussverkehr 388 Mio. Fr. externe Kosten. Dies weist darauf hin, dass insbesondere für den Veloverkehr verstärkte Investitionen in sichere Infrastruktur nötig sind, um die Gesundheitsnutzen insgesamt zu erhöhen (und natürlich auch die oft tragischen Folgen von Verkehrsunfällen für die Betroffenen zu vermeiden). Die Berücksichtigung der Gesundheitsnutzen zusätzlich

---

<sup>1</sup> Infras, Ecoplan (2019), Externe Effekte des Verkehrs 2015. Aktualisierung der Berechnungen von Umwelt, Unfall- und Gesundheitseffekten des Strassen-, Schienen-, Luft- und Schiffsverkehrs 2010 bis 2015. Zürich / Bern, im Auftrag des ARE

zur Verkehrssicherheit würde einen wichtigen Beitrag zu einer umfassenderen Beurteilung und Optimierung der Projekte im Hinblick auf den Gesamtnutzen leisten.

Zudem ist es sinnvoll, die für die Berechnung verwendete Methodik<sup>2</sup> zu überprüfen und gegebenenfalls zu verfeinern, sowie insbesondere das zugrundeliegende Datenmaterial aufzudatieren, welches die heutigen Verhältnisse nicht mehr vollumfänglich widerspiegelt.

### **Programm Agglomerationsverkehr der vierten Generation**

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

Keine weiteren Bemerkungen

#### **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?

Bei Abschnitt 2.2. «Übersicht über die bisherigen Generationen des Programms Agglomerationsverkehr» wäre es wünschenswert, eine Aufteilung der Investitionen pro PAV nach den gemäss Art. 21a MinVV vorgesehenen Hauptkategorien anzugeben:

- Langsamverkehr;
- Aufwertung und Sicherheit des Strassenraums;
- Verkehrssystemmanagement;
- Aufwertung von Tram- und Bushaltestellen

(oder auch nach den in Anhang 1 aufgeführten Massnahmengruppen). Dies würde eine bessere Übersicht geben, ob die Verteilung der Mittel über die Programme hinweg allen Kategorien gleichermassen zugutekommen oder ob bezüglich einzelner Kategorien besondere Anstrengungen nötig sind. Auch wenn naturgemäss Massnahmen im öffentlichen Verkehr oft teurer sind als solche im Fuss- und Veloverkehr, wäre eine solche Übersicht beispielsweise über die Entwicklung der Anteile der Investitionen pro Kategorie über die PVV hinweg äusserst nützlich, und es kann hierzu eine qualitative Einordnung im begleitenden Text erfolgen. Der besonders umwelt- und gesundheitsfreundliche Langsamverkehr sollte dabei besondere Aufmerksamkeit erhalten.

Wie bereits oben ausgeführt sollte als weiteres Kriterium bei der Prüfung der Programmwirkung auch die Gesundheitsnutzen berücksichtigt werden.

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

Keine weiteren Bemerkungen

---

<sup>2</sup> Ecoplan, ISPMZ Universität Zürich (2013): Integration des Langsamverkehrs in die Transportrechnung. Bundesamt für Statistik BFS, Bundesamt für Raumentwicklung ARE: Bern.

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

Wie bereits oben ausgeführt sollte in diesem Kapitel in Zukunft auch auf die Gesundheitswirkungen der PVA eingegangen werden.

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

Keine weiteren Bemerkungen

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

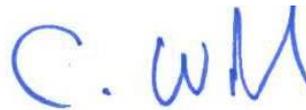
Keine weiteren Bemerkungen

**9. Haben Sie weitere Bemerkungen Sie zur Vernehmlassungsvorlage**

Keine weiteren Bemerkungen



Thomas Steffen  
Präsident Public Health Schweiz



Corina Wirth  
Geschäftsführerin Public Health Schweiz

7. September 2022, Zürich

**Stellungnahme zum Entwurf Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr (Vernehmlassung 2022/40)**

Sehr geehrte Damen und Herren

Vielen Dank für die Gelegenheit zum Entwurf Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr Stellung zu nehmen. Gerne machen wir davon Gebrauch.

Wir unterstützen grundsätzlich die Vorlage aufgrund der positiven Auswirkungen der Agglomerationsprogramme auf die Umweltverträglichkeit des Schweizer Verkehrssystems.

Allerdings fordern wir bei den Wirksamkeitskriterien, welche für die Festlegung der Beiträge des Bundes und zur Priorisierung der Programme entscheidend sind, ein stärkeres Gewicht auf die beiden gesetzlichen Kriterien „Siedlungsentwicklung nach innen“ sowie „Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch“ zu legen (Art. 17d Abs. 2 Bst. b und c MinVG) und insbesondere die möglichst minimale Versiegelung des Bodens sowie die Verschiebung des Modalsplitts weg vom motorisierten Individualverkehr stärker zu berücksichtigen.

Wir bitten Sie, unsere Vorschläge und Anliegen zu prüfen, und stehen für Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Daniel Gutzwiller

Stiftung Pusch – Praktischer Umweltschutz Schweiz

## Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage

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

Ja.

Vorausschicken möchten wir, dass wir die Agglomerationsprogramme für Siedlung und Verkehr für eine wichtige Errungenschaft der Schweizer Raumplanungs- und Verkehrspolitik halten. Auf vorbildliche Art und Weise wird ein wirksamer finanzieller Anreiz von Seiten des Bundes geschaffen, um Verkehrsprojekte möglichst umweltschonend auszugestalten und die Siedlungsentwicklung nach innen zu stärken. Beides ist in Anbetracht des zu beobachtenden Verkehrswachstums und der insgesamt steigenden Verkehrsflächen dringend notwendig. Mit dieser bewährten Verbundaufgabe bleibt einerseits die föderalistische Tradition der Schweizer Verkehrspolitik gewahrt. Andererseits engagiert sich der Bund finanziell und steuert die Qualität der zu realisierbaren Projekte massgebend, indem er vorbildliche Projekte mit Leuchtturmcharakter finanziell honoriert. Diese Aufgabe ist dringend notwendig, denn mit dem NAF stehen sehr hohe Mittel für den Ausbau der Nationalstrassen zur Verfügung. Zusätzliche Investitionen in Nationalstrassen sind dabei mit einem steigenden Mittelbedarf für das untergeordnete Strassennetz der Kantons- und Gemeindestrassen verbunden, welche den durch die Nationalstrassenausbauten zusätzlich induzierten Verkehr zu bewältigen haben. Die Städte und Gemeinden dürfen keinesfalls alleine gelassen werden mit diesen zusätzlichen Lasten. Effiziente Verkehrslösungen im urbanen Raum sind nun mal aufgrund der knappen Platzverhältnisse und der erhöhten Nutzungskonkurrenz besonders kostenintensiv.

Positiv zu würdigen ist auch die Tatsache, dass im Vergleich zur 3. Generation der Agglomerationsprogramme im aktuellen Programm der Anteil der Bundesbeiträge für Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr (FVV) um 10 Prozentpunkte gestiegen ist,<sup>1</sup> was aus umweltpolitischen Gründen Sinn macht. Von einer besser ausgebauten Infrastruktur für den FVV profitieren ausserdem auch die Nutzer des motorisierten Individualverkehrs, indem die Strassen und Parkflächen entlastet werden und der Verkehrsfluss verbessert wird. Dabei gilt es festzuhalten, dass wir den **verkehrsträgerneutralen Charakter** der Agglomerationsprogramme unterstützen und diesen nicht ändern wollen. Anderslautende Forderungen, beispielsweise jene nach je nach Verkehrsträger differenzierten gesetzlichen Beitragsspannweiten oder nach Mindestanteilen der Gelder oder der Projektzahl für einzelne Verkehrsträger lehnen wir entschieden ab.

Ebenso ist die Verwendung von 12 Prozent der Finanzmittel des Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAF) und damit die weitgehende Ausschöpfung des gesetzlichen Spielraums gemäss Art. 17f MinVG<sup>2</sup> (vgl. auch Erläuternder Bericht, Seite 6) positiv zu werten. Aufgrund der Tatsache, dass eigentlich förderungswürdige Projekte wegen der bestehenden finanziellen Beschränkung leider auf die B-Liste gesetzt werden mussten, sind wir zusätzlich der Meinung, dass der Bundesrat den Anteil von „in der Regel zwischen 9-12 Prozent“ (Art. 17f MinVG) der im NAF geplanten Ausgaben für die Agglomerationsprogramme diese Mal überschreitet und dem Parlament beantragt die Obergrenze höher anzusetzen. Stünden mehr Mittel zur Verfügung, könnten wünschenswerte Projekte, welche nun hintenangestellt werden mussten, früher verwirklicht werden. Eine Erhöhung der Mittel ist insbesondere auch deshalb anzustreben, weil eine solche Anhebung des Anteils für die Agglomerationsprogramme gleichzeitig die Mittel kürzt für unnötige und aus der Zeit gefallene Ausgaben für Erweiterungsprojekte der Nationalstrassen, welche zusätzlichen - aus umweltschutzpolitischen Gründen unerwünschten - motorisierten Individualverkehr induzieren.

Diesbezüglich möchten wir auch auf einen Punkt hinweisen, welcher zwar nicht direkt, aber doch indirekt den Bund betrifft: Die Tatsache, dass ein grosser Teil der bereits beantragten und

---

<sup>1</sup> Vgl. Infographiken: Programm Agglomerationsverkehr 3. und 4. Generation:  
<https://www.are.admin.ch/are/de/home/mobilitaet/programme-und-projekte/pav/4g.html> und  
<https://www.are.admin.ch/are/de/home/mobilitaet/programme-und-projekte/pav/3g.html>

<sup>2</sup> Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel (MinVG):  
[https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/1985/834\\_834\\_834/de](https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/1985/834_834_834/de)

stattgegebenen Projekte der ersten drei Generationen der Agglomerationsprogramme bisher aus unterschiedlichen Gründen (siehe Erläuternder Bericht, Seite 8) von den Trägerschaften nicht umgesetzt wurden, erachten wir als sehr bedauerlich. Um zu verhindern, dass sinnvolle Projekte schlimmstenfalls den Anspruch auf die beschlossenen Bundesmittel in den nächsten Jahren verlieren (Erläuternder Bericht, Seite 8), möchten wir den Bund gerne auffordern, zu prüfen, welche Massnahmen zur Unterstützung der Trägerschaften ergriffen werden können mit dem Ziel der fristgerechten Umsetzung der Projekte. Dies wäre aus unserer Sicht nicht nur für die Trägerschaften von Vorteil, sondern auch im Sinne des Bundes, welcher mit den Agglomerationsprogrammen ein potentiell sehr schlagkräftiges Instrument hat um die nationalen umweltpolitischen Ziele zu erreichen.

In diesem Zusammenhang möchten wir den Bund auch ermutigen vertiefte Abklärungen anzustellen, um die Gründe für die Nichtumsetzung von Projekten, denen Bundesmittel zugesprochen wurden, zu eruieren. Eine solche vertiefte Abklärung ist eine notwendige Grundlage um allfällige Massnahmen zur Unterstützung der Trägerschaften zu ergreifen. Im Erläuternden Bericht finden sich leider keine aussagekräftigen Informationen diesbezüglich (vgl. Seite 8).

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

Ja.

Wir möchten daran erinnern, dass diverse gesetzliche Ziele, die im Zusammenhang mit der Umweltbelastung und dem Ressourcenverbrauch stehen, aktuell nicht eingehalten werden. In Bezug auf die auf dem Umweltschutzartikel der Bundesverfassung fussenden Gesetzesbestimmungen besteht geradezu ein Vollzugsnotstand, für den zu einem Grossteil der Verkehr verantwortlich ist. Diese Ziellücke droht sich in Anbetracht des prognostizierten Verkehrswachstums in den kommenden Jahren noch massiv zu vergrössern.

Wir denken hierbei insbesondere an folgende gesetzlichen Vorgaben, die momentan eindeutig nicht eingehalten werden, wovon Städte und Agglomerationen überdurchschnittlich häufig betroffen sind:

- das aktuell gültige Sektorziel Verkehr der Schweizer Klimapolitik, wonach die CO<sub>2</sub>-Emissionen des inländischen Verkehrs nicht höher als 1990 sein dürfen (CO<sub>2</sub>V)
- der Zielpfad des Verbrauchsrichtwertes für die Nutzung fossiler Energien gemäss der von Parlament und Volk beschlossenen Energiestrategie 2050 (Art. 3 EnG des geltenden Rechts)
- aktuell gültige Grenzwerte der Luftreinhalteverordnung LRV
- aktuell gültige Grenzwerte der Lärmschutzverordnung LSV
- die internationalen Verpflichtungen, welche die Schweiz durch Unterzeichnung des internationalen Klima-Abkommens von Paris eingegangen ist (Reduktionsziel von minus 50 Prozent Treibhausgasemissionen bis 2030 gegenüber 1990)

Die Agglomerationsprogramme für Siedlung und Verkehr sind *das* Instrument der Schweizer Verkehrs-Infrastrukturpolitik, um die drohenden Verschlechterungen bezüglich des Zustandes unserer Umwelt abzuwenden. Sie bieten die Chance, dem neuen parlamentarischen Auftrag zur Verschiebung des Modal-Splits zu Gunsten des öV (Motionen Candinas, Töngi, Schaffner, Graf-Litscher 19.443-6), der Treibhausgasreduktionsverpflichtung der Schweiz und der Anpassung an den Klimawandel (durch Vermeidung von Versiegelung) Rechnung zu tragen. Diese Umweltprobleme haben sich seit Einführung der Agglomerationsprogramme 2008 eindeutig verschärft. Es ist deshalb unverständlich, weshalb der Bund nicht bereit ist, die Verordnung zur Beitragsbemessung an die neue Ausgangslage anzupassen und Umweltschutz-Aspekte bei allen Projekten stärker zu berücksichtigen. Wir fordern deshalb, das Kriterium des Umweltschutzes und des Ressourcenverbrauchs (Wirksamkeitskriterium 4 der Agglomerationsprogramme) bei der Bemessung der Beiträge per sofort stärker - nämlich zumindest doppelt so stark wie bisher - zu gewichten.

Ähnlich ist die Ausgangslage auch beim Wirksamkeitskriterium 2 „Siedlungsentwicklung nach innen“. Der haushälterische Umgang mit dem Raum wird in Anbetracht des prognostizierten

Verkehrswachstums in den nächsten Jahrzehnten noch deutlich anspruchsvoller als er ohnehin schon ist. Die Agglomerationsprogramme sind auch hier der Schlüssel zu einer verbesserten Infrastrukturpolitik innerhalb der Agglomerationsperimeter. Wir fordern deshalb, auch das Wirksamkeitskriterium 2 (Siedlungsentwicklung nach innen) bei der Bemessung der Beiträge ab sofort mindestens doppelt so stark zu gewichten wie bisher.

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

Positiv zu werten ist das im Kapitel 1 des Erläuternden Berichts (Seite 5f) erwähnte Verkehrswachstum des FVV in der Schweiz als Folge der ergriffenen Massnahmen im Kampf gegen das COVID-19-Virus. Dieser erfreulichen Entwicklung gilt es mit einem verstärkten Engagement des Bundes im Bereich der Förderung des FVV im allgemeinen und der Veloinfrastruktur im Speziellen Rechnung zu tragen, unter anderem im Rahmen der zukünftigen Generationen der Agglomerationsprogramme.

### **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?**

Grundsätzlich haben die Kriterien der Agglomerationsprogramme für Siedlung und Verkehr Vorbildcharakter für eine moderne Verkehrs- und Raumplanungspolitik und sind unserer Ansicht nach spätestens mittelfristig auch auf die übrigen vom Bund finanzierten Verkehrsprojekte auszudehnen. Wir beobachten, dass insbesondere Nationalstrassenprojekte ihnen oft nicht oder ungenügend gerecht werden.

Dennoch gibt es dringend nötiger Anpassungsbedarf bei den Kriterien für die Gesamtwirkung der Programme zur Festlegung der Beiträge des Bundes und zur Priorisierung der Programme (Erläuternder Bericht, Seite 8). Wir stellen drei Forderungen, welche für die dringend notwendige Entwicklung hin zu einem weniger umweltschädigenden Verkehrssystem in der Schweiz Not tun (Begründung siehe Ausführungen zu Fragen 1 und 2 oben):

1. Das Kriterium des Umweltschutzes und des Ressourcenverbrauchs (Wirksamkeitskriterium 4 der Agglomerationsprogramme) sowie das Kriterium „Siedlungsentwicklung nach innen“ (Wirksamkeitskriterium 2) sollen bei der Bemessung der Beiträge per sofort stärker - nämlich zumindest doppelt so stark wie bisher gewichtet werden. Damit würde auch sichergestellt, dass bei der finanziellen Unterstützung von Projekten, welche das Potential haben den motorisierten Individualverkehr für mehr Leute attraktiv zu machen und damit Mehrverkehr zu schaffen die notwendige Zurückhaltung ausgeübt wird und stattdessen sinnvolle Projekte für den FVV und den öffentlichen Verkehr finanziert werden. Diese beiden Änderungen sind ohne Gesetzesänderung möglich.
2. Es ist uns unverständlich, weshalb das wichtige Kriterium der möglichst zurückhaltenden Versiegelung von Flächen einen eher tiefen Stellenwert bei der Beurteilung der Projekte durch den Bund hat. Gemäss den Weisungen des ARE zu Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation<sup>3</sup> gibt es beim Wirksamkeitskriterium 4 („Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert“), einen Aspekt 3 „Verminderung der Flächenbeanspruchung und Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen“, wovon der Unteraspekt „Minimierung des Anteils der versiegelten Flächen innerhalb und zwischen den Verkehrsanlagen“ (ARE 2015: Seite 47) diese wichtige Thematik beinhaltet. Dieser Unteraspekt muss gemäss der derzeitigen Regelung nicht einmal unbedingt in den Projekten berücksichtigt werden um die Maximalpunktzahl des Wirksamkeitskriteriums zu erreichen (ARE 2015: Seite 40). Wir fordern, dass dem Aspekt der Verhinderung der zusätzlichen Versiegelung von Schweizer Boden eine deutliche stärkere Bedeutung zukommt als diese derzeitige marginale Berücksichtigung. Dies auch im Hinblick auf die hochaktuelle und immer

---

<sup>3</sup> ARE Bundesamt für Raumentwicklung (2015). Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation. Bern.

stärker werdende Problematik der „Hitzestädte“ im Sommer sowie generell wegen des bereits heute viel zu hohen Anteils zubetonierter Fläche in der Schweiz.

3. Ähnlich verhält es sich mit dem Ziel der „Verbesserung des Modalsplits zugunsten des Langsamverkehrs und des öffentlichen Verkehrs (öV) und Verringerung des Anteils des MIV“ (ARE 2015: Seite 47). Auch hier fordern wir eine starke Aufwertung dieses Kriteriums bei der Wirksamkeitsanalyse des Bundes, beispielsweise indem zusätzlich zu den bisherigen vier Wirksamkeitskriterien auch ein konkretes Ziel der Modalsplittverschiebung als Kriterium aufgenommen wird. Dies mit dem Ziel die Verkehrsanteile weg vom motorisierten Individualverkehr, hin zum öffentlichen Verkehr, sowie insbesondere zum Fuss- und Veloverkehr zu verschieben.

Diese Änderungen gebieten sich in Anbetracht der zahlreichen aktuell nicht eingehaltenen gesetzlichen Ziele des Bundes (siehe Frage 2 oben). Die erwähnten Vollzugsdefizite werden sonst künftig weiter zunehmen.

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

Nein.

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

Nein.

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

Nein.

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

Nein.

**9. Haben Sie weitere Bemerkungen Sie zur Vernehmlassungsvorlage?**

Nein.

## Stellungnahme der Agglomeration Solothurn

Vernehmlassung zum Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für

Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr

### Inhalt

---

1.	Allgemeine Würdigung	2
2.	Massnahme Bahnhof Solothurn Süd	3
2.1	Ausgangslage	3
2.2	Wirkungen der Langsamverkehrsunterführung (PU West)	3
2.3	Risiken einer verzögerten Realisierung der PU West	5
2.4	Antrag	7

---

## 1. Allgemeine Würdigung

Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Solothurn bedankt sich für die Gelegenheit zur Stellungnahme über den Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr. Der Dialog und die Zusammenarbeit mit dem Bund wird sehr geschätzt.

Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Solothurn nimmt den Entwurf des Bundesbeschlusses über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr und den dazugehörigen Erläuterungsbericht erfreut zur Kenntnis. Sie ist insbesondere sehr erfreut über das gute Ergebnis des Agglomerationsprogramms Solothurn und dem resultierenden Beitragssatz von 40%. Für die Trägerschaft ist dies eine wichtige Anerkennung für die geleistete Arbeit und zugleich auch eine Verpflichtung für die weitere Abstimmung von Siedlung und Verkehr.

Die Trägerschaft äusserst sich mit dieser Stellungnahme insbesondere zur Frage 8 des Bundes *«Haben Sie Bemerkungen zu einzelnen Agglomerationsprogrammen bzw. zu einzelnen Massnahmen?»*

Die Trägerschaft konzentriert sich mit der vorliegenden Stellungnahme ausschliesslich auf die Massnahme «V-KM 401 Multimodale Drehscheibe Solothurn Hauptbahnhof / RBS» (ARE-Code 4601.4.001). Hier beantragt die Trägerschaft eine Überprüfung der Priorisierung des Bundes. Die Erläuterungen dazu werden nachfolgend dargelegt.

---

## 2. Massnahme Bahnhof Solothurn Süd

### 2.1 Ausgangslage

---

Der Bund sieht vor die Massnahme «V-KM 401 Multimodale Drehscheibe Solothurn Hauptbahnhof / RBS» (ARE-Code 2601.4.001) in zwei Projekte aufzuteilen und den Teil PU West in die Priorität B zurückzustufen:

- Verkehrsdrehscheibe Hauptbahnhof Süd – RBS: Priorität A (vgl. Erläuternder Bericht, Tabelle A1-11, Seite 45)
- Langsamverkehrsunterführung Hauptbahnhof Süd – RBS: Priorität B (vgl. Erläuternder Bericht, Tabelle A1-12, Seite 46)

Die Trägerschaft betrachtet die Massnahme «Multimodale Drehscheibe Solothurn Hauptbahnhof / RBS» als die Schlüsselmasnahme des gesamten Agglomerationsprogramms der vierten Generation. Die Trägerschaft ist überzeugt, dass die Langsamverkehrsunterführung dabei eine sehr hohe Wirkung im Sinne des PAV erreicht und daher auch mit der Priorität A berücksichtigt werden soll. Weiter ist die Trägerschaft überzeugt, dass eine Etappierung der Massnahme «Multimodale Drehscheibe Solothurn Hauptbahnhof / RBS» mit verzögerter Realisierung der PU West erhebliche Mehrkosten und planerische Risiken zur Folge hätte, die nicht im Sinne des Bundes sind. Die Argumente dafür legt die Trägerschaft nachfolgend dar. Die PU West ist ein unverzichtbarer Teil dieses Generationenprojekts, welches bezüglich der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs in der Kantonshauptstadt einen Quantensprung ermöglichen wird.

### 2.2 Wirkungen der Langsamverkehrsunterführung (PU West)

---

Die PU West bedeutet eine wesentliche Verbesserung der Erschliessung der multimodalen Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Solothurn

- Mit der PU West wird der Zugang zum neuen Bahnhof RBS für alle Reisenden (Fuss- und Veloverkehr) mit Quelle oder Ziel nordwestlich des Bahnhofs (hier liegt auch das Stadtzentrum) sowie auch für viele Umsteigende zwischen Bus und Zug deutlich kürzer. Damit kommt ein grosser Teil der Anwohnenden und Arbeitsplätze faktisch in den Genuss einer besseren ÖV-Erschliessungsgüte. Müsste die entsprechende Zeitersparnis von deutlich über einer Minute auf der Bahnstrecke bei den Fahrzeiten der Züge erreicht werden, so wäre dies nur mit sehr viel höheren finanziellen Aufwendungen realisierbar.
- Die neue PU West stellt eine wesentliche Entlastung der bestehenden Personenunterführung dar. Diese erreicht aufgrund der schlechten Abstimmung der einzelnen Anlageelemente schon heute zeitweise

---

<sup>1</sup> Die «Langsamverkehrsunterführung» entspricht exakt dem Projektteil PU West  
repla espaceSOLOTHURN Stellungnahme der Agglomeration Solothurn

ihre Kapazitätsgrenzen, was zu längeren Umsteigezeiten führt und der Fahrplanstabilität abträglich ist. Mit der neuen PU West kann ein Ausbau der bestehenden Unterführung verzögert werden, was den Bahnen Zeit bietet ein entsprechendes Projekt zu entwickeln und die Finanzierung zu sichern. Die PU West ist dabei so angelegt, dass eine Aufwärtskompatibilität zu den zukünftigen Entwicklungen am Bahnhof Solothurn besteht (z.B. Ausbau Mittelperron Gleis 2/3).

- Mit der Bündelung vieler Wege ermöglicht die PU West einen attraktiven und belebten neuen Bahnhofplatz auf der südlichen Bahnhofseite. Diese Aufenthaltsqualitäten tragen wesentlich zur Attraktivität des Öffentlichen Verkehrs und der Umsteigebeziehungen an der multimodalen Drehscheibe Solothurn bei.

#### Die PU West schafft eine direkte, sichere und attraktive Stadtverbindung für den Fuss- und Veloverkehr

- Die PU West bietet dem Fussverkehr eine direkte, sichere und attraktive Verbindung zwischen den Stadtteilen nördlich und südlich des Gleisfeldes.
- Die PU West ist der Schlüssel, um dem Veloverkehr eine sichere, direkte und attraktive Verbindung zwischen den südlichen und nördlichen Gebieten der Agglomeration Solothurn anzubieten. Heute stehen dem Veloverkehr drei Optionen für die Querung des Gleisfeldes zur Verfügung: Die Personenunterführung des Bahnhofs, welche für Velo gesperrt ist. Velofahrende müssen absteigen und schieben sowie steile Treppen überwinden. Die Unterführung «Blaue Post», welche stellenweise gefährlich, eng und verwinkelt ist und damit die benötigte soziale Sicherheit kaum bietet (Dieses historische Überbleibsel wurde 2012 als Notmassnahme eröffnet, um dem Veloverkehr eine Ausweichmöglichkeit zu den anderen Querungen zu bieten). Die dritte Möglichkeit ist die Kantonsstrasse über den Schöngrünkreisel. Diese Route ist aufgrund der hohen Verkehrsdichte fahrerisch anspruchsvoll und liegt abseits der Wunschlinien. Aufgrund dieser Ausgangslage wird auch beabsichtigt das kantonale Velonetz über die PU West zu führen. Die entsprechende Anbindung an das anschliessende Strassennetz ist planerisch bereits sichergestellt (Vorprojekt Zuchwilerstrasse) oder Bestandteil laufender Planungen (Langsamverkehrskonzept Solothurn). Damit erfährt die Attraktivität des Veloverkehrs der ganzen Agglomeration einen Quantensprung.
- Die PU West erschliesst sowohl die nördliche wie auch die südliche Velostation am Bahnhof. Damit können die Nutzenden ihre Wege optimieren und die Auslastung beider Stationen wird ausgeglichen.
- Mit der PU West erfährt der Langsamverkehr gegenüber dem MIV insgesamt eine deutliche Attraktivitätssteigerung. Dies wird sich positiv sowohl auf den Modalsplit der Agglomeration wie auch auf die Verkehrssicherheit auswirken.

### Die PU West fördert die Attraktivität der bahnhofsnahen Areale und damit die Siedlungsentwicklung nach innen

- Die PU West bündelt die Fuss- und Velowege auf der Südseite des Bahnhofs. Abgestimmt mit dem neuen Bahnhofplatz und den vorgesehenen Arealentwicklungen entstehen belebte öffentliche Räume mit hohen Aufenthaltsqualitäten an zentralen Lagen. Dies ist eine wichtige Voraussetzung, um die angestrebte Entwicklung nach innen mit hoher Attraktivität und Lebensqualität realisieren zu können.
- Mit der verbesserten Erschliessung der Stadtteile südlich des Bahnhofs wird deren Lageattraktivität deutlich erhöht. Dies fördert die von der Stadt mit ihren Planungsinstrumenten angestrebte ressourcenschonende Entwicklung nach innen.

### **2.3 Risiken einer verzögerten Realisierung der PU West**

---

Die PU West ist ein Hauptbestandteil des grösseren Projekts «Entwicklung Bahnhof Solothurn Süd». Die Bauherrengemeinschaft umfasst den RBS, die SBB sowie die Stadt und den Kanton Solothurn. Das bestehende Projekt integriert damit auf sehr effiziente Weise verschiedenste Anforderungen und nutzt zahlreiche Synergien. Beim fortgeschrittenen Projektstand eine Verzögerung der PU West einzuplanen, hätte weitreichende Konsequenzen.

#### Zwischen den Projektbestandteilen bestehen zahlreiche funktionale Abhängigkeiten

- Die PU West erschliesst die Velostation Süd mittels Rampe. Ohne PU West muss die Eröffnung der Velostation Süd verzögert oder eine alternative Einfahrt gefunden werden.
- Die PU West erschliesst die Velostation Süd für Nutzende mit Quelle oder Ziel nördlich der Gleise (hier liegt das Stadtzentrum). Ohne PU West wäre die Auslastung der Velostation deutlich tiefer, resp. die dringend benötigte Entlastung der bestehenden Velostation Nord kann nur in beschränktem Mass erzielt werden.
- Die PU West erschliesst den RBS-Perron sowie die südlichen Bushaltestellen mittels Rampen. Diese Rampen müssten entweder als risikoreiche Vorinvestition oder mit der PU West unter laufendem Bahnhofsbetrieb realisiert werden.
- Vor der Eröffnung der PU West wäre der neue Bahnhofplatz deutlich weniger belebt, da die grosse Mehrheit der Fussgänger und Velos andere Wege suchen müssten. Das gesamte Konzept des Platzes müsste überprüft werden. Die positiven Effekte auf die Entwicklung der umliegenden Areale würden ausbleiben.

### Zwischen den Projektbestandteilen bestehen zahlreiche baulich-technische Abhängigkeiten

- Eine etappierte Realisierung bedeutet eigene oder länger genutzte Installationsplätze. Dafür müssten zusätzliche Flächen beschafft werden und/oder die Entwicklung der aktuell vorgesehenen Flächen verzögert werden.
- Bei einer etappierten Realisierung müsste der neue Bahnhofplatz Süd verzögert und mehrmals aufgerissen werden. Der Bahnhof Solothurn verkäme zu ewigen Baustelle mit entsprechender Belastung für Nutzende und das Quartier. Der Bahnhofplatz mit der vorgesehenen Bepflanzung könnte erst viel später realisiert werden.
- Der unter den vier Bauherren vereinbarte Kostenschlüssel wäre an die Etappierung, allfällige Vorinvestitionen und Mehrkosten anzupassen. Das bestehende Projekt an alle hier aufgelisteten funktionalen und baulich-technischen Abhängigkeiten anzupassen, stellt ein bedeutsames Terminrisiko für die rechtzeitige Inbetriebnahme des RBS-Bahnhofs dar.

### Solange die PU West nicht in Betrieb ist, können wichtige Synergieeffekte nicht genutzt werden

- Die Entlastung der bestehenden Personenunterführung fehlt. Die punktuellen Überlastungen und verzögerten Umsteigevorgänge dauern an.
- Die Entwicklung des Areals «Enter» bleibt blockiert.
- Die Attraktivitätssteigerung für die südlichen Bahnhofsquartiere bleibt aus.
- Der Region fehlt eine adäquate Stadtverbindung für den Veloverkehr.

## 2.4 Antrag

---

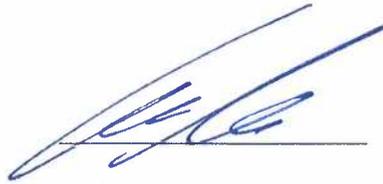
Aus den oben ausgeführten Gründen stellen wir folgenden Antrag:

**Die Massnahme V-KM 401 Multimodale Drehscheibe Solothurn Hauptbahnhof / RBS ist nicht aufzuteilen und als Ganzes mit CHF 55.15 Mio. im A-Horizont aufzunehmen.**

Im Namen der Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Solothurn danken wir für die Prüfung dieses Antrags.



Roger Siegenthaler  
Präsident repla espaceSOLOTHURN



Sacha Peter  
Kantonsplaner

Schweizerischer Baumeisterverband, Postfach, 8042 Zürich

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

**Martin Maniera**  
Politik & Kommunikation  
Wissenschaftlicher Mitarbeiter

[martin.maniera@baumeister.ch](mailto:martin.maniera@baumeister.ch)

[info@are.admin.ch](mailto:info@are.admin.ch)

Zürich, 01.09.2022

## **Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr**

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit der Eröffnung der Vernehmlassung vom 10. Juni 2022 laden Sie interessierte Kreise ein, Stellung zum «Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr» zu nehmen. Gerne folgen wir diesem Aufruf.

Der Schweizerische Baumeisterverband (SBV) ist die gesamtschweizerische Berufs-, Wirtschafts- und Arbeitgeberorganisation des Bauhauptgewerbes mit über 20 Milliarden Umsatz und rund 80'000 Mitarbeitenden. Mit Sektionen in allen Kantonen vertritt der SBV die Interessen von mehr als 2'500 Bauunternehmen. Das Bauhauptgewerbe erwirtschaftet rund fünf Prozent der Schweizer Wertschöpfung (BIP). Der SBV ist die Organisation der Arbeitswelt für den Hoch- und Tiefbau und engagiert sich als Verbundpartner mit Bund und Kantonen für eine zukunftsorientierte Bildung. Als einer der grössten Sozialpartner der Schweiz setzt er sich für faire und wirtschaftliche Arbeitsbedingungen in der Branche ein.

**Der Baumeisterverband stimmt dem Bundesbeschluss grundsätzlich zu. Aber die Bewertungskriterien müssen derart umgestaltet werden, dass sie Strassenprojekte nicht mehr benachteiligen. Sie müssen mehr Finanzmittel erhalten, damit insbesondere Umfahrungsstrassen entwickelt werden können. Ferner werden einige Projekte als MIV eingestuft, obwohl sie die Kapazitäten für die individuelle Mobilität reduzieren. Diese Projekte müssen in andere Kategorien eingestuft werden.**

### **1. Allgemeine Bemerkungen**

Die Weiterentwicklung des Programms Agglomerationsverkehrs (PAV) ist grundsätzlich begrüssenswert, weil es die aktuellen und zukünftig drohenden Mobilitätsprobleme der Agglomerationen angeht. Im Jahr 2020 waren in der Schweiz 78% der Bevölkerung und 84% der Arbeitsplätze in Agglomerationen angesiedelt. Die Verkehrsperspektiven 2050 des Bundes rechnen darum in ihrem Basisszenario mit einer Zunahme von Einwohnern und Einwohnerinnen sowie Arbeitsplätzen in den urbanen Regionen.

Der SBV unterstützt das Anliegen des Bundesrats, 1,30 Milliarden Franken als Kredit für Massnahmen der Agglomerationsprogramme der vierten Generation ab 2024 zu beantragen.

## 2. Bemerkungen zu einzelnen Punkten

### **Verteilung der Mittel**

Von dem 1,3-Milliarden- Franken-Kredit für Investitionsbeiträge soll jeweils rund ein Drittel in den öffentlichen Verkehr sowie in den Langsamverkehr investiert werden. Der motorisierte Individualverkehr (MIV) soll aber nur 10 Prozent der Fördermittel erhalten. Ausserdem werden keine wichtigen Umfahrungsstrassen unterstützt. Stattdessen werden Projekte für den öffentlichen Verkehr oder den Langsamverkehr mit der Kategorie "MIV" versehen. Dies ist eine irreführende Kategorisierung.

Diese Bundesbeiträge werden zu 100 Prozent durch den MIV und den privaten Strassentransport finanziert. Aus diesem Grund ist es nicht akzeptabel, dass Projekte, die auf die Einschränkung oder Aufhebung von Strassenkapazitäten abzielen, vom Bund unterstützt werden und dass der wichtige Beitrag des motorisierten Individualverkehrs in der Mobilität gerade auch in den Agglomerationen nicht gewürdigt sondern ausgeklammert wird.

Wir fordern den Bund auf, vermehrt Projekte zur Verflüssigung des privaten Strassenverkehrs zu unterstützen, insbesondere Projekte für kantonale Umfahrungsstrassen.

Die Beurteilungskriterien scheinen Strassenprojekte zu benachteiligen, da einige Kantone offensichtlich darauf verzichten, diese einzureichen und es vorziehen, die Projekte ohne Bundessubventionen zu finanzieren (z.B. Umfahrung La Chaux-de-Fonds). Das Programm Agglomerationsverkehr sollte jedoch neutral ausgestaltet werden und einen generellen Ansatz – unabhängig von den Verkehrsträgern – anstreben.

### **Stärkere Koordination der Agglomerationsprogramme mit den Nationalstrassen**

Die Agglomerationsprogramme sollten stärker mit den Projekten zur Beseitigung von Engpässen auf den Nationalstrassen koordiniert werden. Insbesondere wäre es sinnvoll, kantonale Strassenverbindungen zu verstärken und multimodale Hubs in den Agglomerationen zu bauen, wo die Staus auf den Nationalstrassen am grössten sind, um den im Stau stehenden Pendlern alternative Lösungen zu bieten.

### **Prüfung und ggf. Umklassifizierung der «MIV»-Projekte**

Projekte mit dem Ziel, Fahrspuren aufzuheben oder den Zugang zur Strasse für den MIV zu reduzieren, dürfen nicht unter dem Begriff "MIV" Projekte laufen. Das Ziel der Agglomerationsprogramme ist es, den Beitrag aller Verkehrsträger zu einem funktionierenden gesamtheitlichen Mobilitätskonzept zu. Es sollte daher nicht möglich sein, Projekte zu finanzieren, die den Abbau von Strassenkapazitäten oder Parkplätzen beinhalten, ohne dass diese ersetzt werden. Wir fordern, dass die Projekte der Kategorie "MIV" erneut überprüft werden und nur solche Projekte mitfinanziert werden, die nicht die Kapazitäten oder die Anzahl der den Nutzern zur Verfügung stehenden Parkplätze reduzieren.

### **Multimodale Schnittstellen**

Multimodale Schnittstellen befinden sich fast ausschliesslich in Bahnhöfen, diese sind aber mit dem Auto nicht immer einfach erreichbar und liegen auch nicht unbedingt am Eingang des Agglomerationsgürtels, wo sich die Staus bilden. Interessanterweise gibt es fast keine multimodalen Projekte, die darauf abzielen, den motorisierten Individualverkehr direkt mit Tram, Bus oder Fahrrad zu verbinden. Um die Multimodalität zu fördern, scheint es uns notwendig, die Schaffung multimodaler Hubs in der Peripherie der Agglomerationen zu unterstützen und direkte Verbindungen zwischen dem MIV und dem städtischen öV sowie dem Velo anzubieten.

Städte sollten einen stärkeren Anreiz haben, in multimodale Infrastrukturen für die Autopendler zu investieren. Um dem entgegenzuwirken, fordern wir, dass die Anzahl der in einer Agglomeration zur Verfügung stehenden Parkplätze in den Zuteilungskriterien entsprechend der demografischen (Anwohner) und sozioökonomischen (Arbeitsplätze, Berufs- und Freizeitverkehr) Entwicklung berücksichtigt wird. Beim Wegfall von Parkplätzen im Stadtzentrum sollten die Städte verpflichtet werden, diese innerhalb der Agglomeration zu kompensieren - insbesondere würde dies die Städte dazu veranlassen, mehr in multimodale Hubs zu investieren.

Dementsprechend müssen die Angebote und Kapazitäten für den Schienenverkehr und den motorisierten Individualverkehr kompatibel sein, sie ersetzen einander nicht. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund Ihrer eigenen Feststellung, dass je nach Agglomerationsraumtyp die Bahn nicht das geeignete Mittel darstellt, sondern der Strasse und entsprechenden Fahrzeugen der Vorzug gegeben werden sollte.

Der Schienenverkehr ist weder für alle Agglomerationsraumtypen geeignet noch effizient. Umso wichtiger ist es, den motorisierten Individualverkehr anzuerkennen und dem Strassenbau eine wichtige Rolle zuzugestehen. Dementsprechend muss Ihr Programm Agglomerationsverkehr austariert werden.

Wir können uns aber des Eindrucks nicht erwehren, dass der Strassenverkehr zu Gunsten der anderen Verkehrsträger benachteiligt wird im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehrs, obwohl dessen Bedeutung für die Stossrichtung der «kurzen und mittleren Distanzen» in der Vernehmlassung zur Bahn 2050 stark betont wird. Beide Vernehmlassungen zusammen wirken etwas widersprüchlich. Die eine Vernehmlassung betont, dass verschiedene Verkehrsträger – insbesondere in den Agglomerationen – wichtig sind, die andere legt den Fokus zu einseitig auf den Schienenverkehr.

Freundliche Grüsse  
Schweizerischer Baumeisterverband

**Bernhard Salzmann**  
Direktor

**Marcel Sennhauser**  
Leiter Politik + Kommunikation



Schweizerischer Nutzfahrzeugverband  
Association suisse des transports routiers  
Associazione svizzera dei trasportatori stradali

Eidgenössisches Departement  
für Umwelt,  
Energie, Verkehr und  
Kommunikation UVEK  
Bundeshaus Nord  
3003 Bern

per E-Mail:  
[info@are.admin.ch](mailto:info@are.admin.ch)

Bern, 08. September 2022

## **Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr**

### **Stellungnahme des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbands ASTAG**

---

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit, zu dem im Titel genannten Thema wie folgt Stellung nehmen zu dürfen.

#### **Generelle Bemerkungen**

Mit diesem Bundesbeschluss will der Bundesrat einen Kredit von rund 1,3 Milliarden Franken für Investitionsbeiträge an die Verkehrsinfrastruktur in den Agglomerationen sprechen. Rund ein Drittel dieses Betrags sollen in den öffentlichen Verkehr investiert werden und ein Drittel kommen dem Langsamverkehr zugute. Der motorisierte Individualverkehr (MIV) erhält ungefähr 10 Prozent der Fördermittel und es werden keine wichtigen Umfahrungsstrassen unterstützt; im Gegenteil, es finden sich sogar auch Projekte für den öffentlichen Verkehr oder den Langsamverkehr in der Kategorie "MIV".

Wir möchten daran erinnern, dass diese Bundesbeiträge zu 100 Prozent durch den MIV und den privaten Strassentransport finanziert werden. Aus diesem Grund kann die ASTAG nicht akzeptieren, dass Projekte, die auf die Einschränkung oder Aufhebung von Strassenkapazitäten abzielen, vom Bund unterstützt werden und dass die Bedürfnisse des motorisierten Individualverkehrs in den Agglomerationen auf diese Weise weiterhin ausgeklammert werden. Wir fordern den Bund auf, vermehrt Projekte zur Verflüssigung des privaten Strassenverkehrs zu unterstützen, insbesondere Projekte für kantonale Umfahrungsstrassen.

Aufgrund des Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstums sowie der Siedlungsentwicklung nach Innen steigt die Verkehrsüberlastung auf den Strassen in den Agglomerationen. Wegen der steigenden Nachfrage ist es unerlässlich, die Strassenkapazität dort zu vergrössern, wo

der Bedarf wächst. Die Behauptung, neue Strassen führen zu Mehrverkehr, ist insofern falsch, da das Verkehrswachstum insgesamt geringer als das Bevölkerungswachstum verläuft. Angesichts des längerfristigen Realisierungshorizonts der Strassenbauprojekte muss der Bund die entsprechenden Anreize dafür setzen, statt solche Projekte zu bremsen. Mit der Defossilisierung und der Automatisierung wird sich der private Strassenverkehr in Zukunft noch wesentlich weiterentwickeln.

## **Detaillierte Bemerkungen**

### Verteilung der Beiträge

Einmal mehr sind die Strassenprojekte das Stiefkind dieser Generation von Agglomerationsprogrammen. Die ASTAG bedauert, dass die Auswahlkriterien die Strassenprojekte immer noch zu benachteiligen scheinen, da einige Kantone offensichtlich darauf verzichten, diese einzureichen und es vorziehen, die Projekte ohne Bundessubventionen zu finanzieren (z.B. Umfahrung La Chaux-de-Fonds).

### Berücksichtigung der Bedürfnisse des Güterverkehrs

Die Ver- und Entsorgung in den Agglomerationen kann fast nur über die Strasse, genauer gesagt über den Strassentransport, gewährleistet werden. Leider werden die Bedürfnisse des Schwerverkehrs im Rahmen der Agglomerationsprogramme bisher praktisch nicht berücksichtigt: Flüssige Strassenverbindungen sind für eine effiziente Versorgung der Städte unabdingbar, Staus erhöhen die Transportkosten und den Schadstoffausstoss massiv. In Anbetracht dessen fordert die ASTAG, dass die Bedürfnisse des Güterverkehrs besser berücksichtigt werden - insbesondere was den Verkehrsfluss, die Spurenanzahl und die Strassenverbindung betrifft. Wenn die notwendigen Strassenprojekte in den Agglomerationen nicht geplant und realisiert werden, droht die Entsorgung und Versorgung in der Schweiz zu kollabieren.

### Koordination mit dem Nationalstrassenprogramm

Es ist bedauerlich, dass die Agglomerationsprogramme nicht stärker mit den Projekten zur Beseitigung von Engpässen auf den Nationalstrassen koordiniert werden. Insbesondere wäre es sinnvoll, kantonale Strassenverbindungen zu verstärken und multimodale Hubs in den Agglomerationen zu bauen, wo die Staus auf den Nationalstrassen am grössten sind, um den im Stau stehenden Pendlern alternative Lösungen zu bieten.

### MIV-Projekte

Die ASTAG befürchtet, dass unter dem Begriff "MIV" Projekte aufgeführt sind, die darauf abzielen, Fahrspuren aufzuheben oder den Zugang zur Strasse für den MIV zu reduzieren. Das Ziel der Agglomerationsprogramme ist es, die Kapazität für alle Verkehrsträger zu erhöhen. Es sollte daher nicht möglich sein, Projekte zu finanzieren, die den Abbau von Strassenkapazitäten oder Parkplätzen beinhalten, ohne dass diese ersetzt werden. Wir fordern, dass die Projekte der Kategorie "MIV" erneut überprüft werden und nur solche Projekte mitfinanziert werden, die nicht die Kapazitäten oder die Anzahl der den Nutzern zur Verfügung stehenden Parkplätze reduzieren.

### Multimodalität

Die ASTAG stellt fest, dass sich die gewählten multimodalen Schnittstellen fast ausschliesslich in Bahnhöfen befinden, diese sind aber mit dem Auto nicht immer einfach erreichbar und liegen auch nicht unbedingt am Eingang des Agglomerationsgürtels, wo sich die Staus bilden. Interessanterweise gibt es fast keine multimodalen Projekte, die darauf abzielen, den motorisierten Individualverkehr direkt mit Tram, Bus oder Fahrrad zu verbinden. Um die Multimodalität zu fördern, scheint es uns notwendig, die Schaffung multimodaler Hubs in der Peripherie der Agglomerationen zu unterstützen und direkte Verbindungen zwischen dem MIV und dem städtischen öV sowie dem Velo anzubieten; ausserdem erscheint es uns nicht notwendig, dazu systematisch einen Bahnhof einzubeziehen.

Die ASTAG stellt fest, dass die Städte offenbar nicht genügend Anreize haben, in multimodale Infrastrukturen für die Autopendler zu investieren. Um dem entgegenzuwirken, fordern wir, dass die Anzahl der in einer Agglomeration zur Verfügung stehenden Parkplätze in den Zuteilungskriterien entsprechend der demografischen (Anwohner) und sozioökonomischen (Arbeitsplätze, Berufs- und Freizeitverkehr) Entwicklung berücksichtigt werden. Beim Wegfall von Parkplätzen im Stadtzentrum sollten die Städte verpflichtet werden, diese innerhalb der Agglomeration zu kompensieren - insbesondere würde dies die Städte dazu veranlassen, mehr in multimodale Hubs zu investieren.

### **Abschliessende Bemerkungen**

Aus diesen Gründen kann die ASTAG die Vorlage in der vorliegenden Form nicht unterstützen. Wir fordern eine Neugewichtung der Bundesbeiträge, um den Strassenverkehr in den Agglomerationen stärker zu verflüssigen. Wir können nicht länger hinnehmen, dass die Bedürfnisse des Strassentransports SOWIE des motorisierten Individualverkehrs im Rahmen der Agglomerationsprogramme weiterhin ausgeklammert werden.

Wir danken Ihnen, sehr geehrte Frau Bundesrätin, sehr geehrte Damen und Herren, für die Kenntnisnahme unserer Stellungnahme und die Berücksichtigung unserer Anliegen. Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

ASTAG Schweizerischer Nutzfahrzeugverband



SR Thierry Burkart  
Zentralpräsident



André Kirchhofer  
Vizedirektor

*Anhang:* Antworten zum Fragenkatalog

## Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage

### «Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr»

#### Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

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

Nein, wir können nicht weiterhin ein Programm unterstützen, das dazu beiträgt, dass die Verkehrsstaus in den Städten zunehmen, statt sie zu bekämpfen.

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

4 | 5

Ja, es gibt u.a. zwei Aspekte, die nicht ausreichend berücksichtigt werden:

1. Projekte zur Verflüssigung des Strassenverkehrs machen nur einen sehr kleinen Teil der beitragsberechtigten Projekte aus, obwohl der Bundesrat in seinem Bericht zum Postulat 18.3606 "Die Schnittstellenproblematik zwischen Nationalstrassen und dem nachgelagerten Strassennetz lösen" ein schwerwiegendes Problem des Strassenverkehrsflusses festgestellt hat. Um dem Bevölkerungswachstum und den damit verbundenen Pendlerströmen gerecht zu werden, ist es unerlässlich, mehr Strassenprojekte zu unterstützen, die den Strassenverkehr in und um die grossen Agglomerationen herum flüssiger machen. Wenn die Bewertungskriterien des ARE nicht dazu führen, dass Strassenprojekte im Rahmen von Agglomerationsprogrammen unterstützt werden, bedeutet dies, dass die Kriterien zugunsten anderer Verkehrsträger verzerrt sind und daher unbedingt überarbeitet werden müssen.
2. Die Tatsache, dass Verkehrsverbindungen für die Ver- und Entsorgung der Städte unerlässlich sind, scheint völlig unberücksichtigt zu bleiben; wenn der Bund die Aufhebung von Strassenverbindungen oder Fahrspuren subventioniert, erhöht er die Kosten und den Schadstoffausstoss des Strassengüterverkehrs.

#### Programm Agglomerationsverkehr der vierten Generation

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

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?

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

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

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

<sup>515</sup> 8. Haben Sie Bemerkungen zu einzelnen Agglomerationsprogrammen bzw. zu einzelnen Massnahmen?

**Weitere Bemerkungen**

9. Haben Sie weitere Bemerkungen Sie zur Vernehmlassungsvorlage



Stadt Kloten · LR · Postfach · 8302 Kloten

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und  
Kommunikation, UVEK  
Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga

per E-Mail an [info@are.admin.ch](mailto:info@are.admin.ch)

7. September 2022

## **Agglomerationsprogramm der 4. Generation; Stellungnahme**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 10. Juni 2022 wurde das Vernehmlassungsverfahren zum Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr eröffnet. Auch wenn der Stadtrat Kloten nicht direkt angeschrieben worden ist, erlauben wir uns, aufgrund unserer grossen und direkten Betroffenheit eine Stellungnahme zum Entwurf des Bundesbeschlusses abzugeben und folgende Anträge zu stellen:

### *Anträge:*

*Die Projekte 0261-1.4.001 (GV1a), Kloten – Verlängerung Stadtbahn (Flughafen – Kloten Industrie), 0261-1.4.002 (GV1b), Kloten/Bassersdorf, Velohauptverbindung Kloten und 0261-1.4.041 (ÖV10), Kloten – Umfeld Glattalbahnhaltestelle Stadthaus sind mit Priorität A in den Bundesbeschluss aufzunehmen.*

Wir hatten bereits am 2. August 2022 im Rahmen der Fachgespräche und auch am 6. September 2022 bei einem informellen Austausch zwischen dem Amt für Raumentwicklung des Bundes und dem Kanton Zürich Gelegenheit, die spezielle Situation der Flughafenregion und der Stadt Kloten darzulegen. Gerne möchten wir Ihnen die zentrale Bedeutung der Projekte für eine zielgerichtete und prosperierende Entwicklung unserer Stadt und für eine zukunftsfähige Erschliessung des Flughafens Zürich nochmals kurz erläutern.

Arbeitsplätze und man- Die Stadt Kloten weist insbesondere dank dem Flughafen Zürich gut 40'000 Arbeits-  
gelnder Wohnraum plätze auf. Wohnraum steht aber nur für rund 21'000 Personen zur Verfügung, wes-  
halb er gesucht und entsprechend rar ist. Dies umso mehr, weil 50% der erwerbstä-  
tigen Einwohnerinnen und Einwohner am Flughafen arbeiten. Das Potential an Ar-  
beitsplätzen ist rund um den Flughafen zudem noch nicht ausgeschöpft, der Druck  
wird in den nächsten Jahren voraussichtlich noch steigen.

Strassenkapazitäten sind erschöpft	<p>Das Strassensystem rund um den Flughafen ist in den Spitzenstunden völlig überlastet, auch das gut ausgebaute Bussystem leidet darunter, was der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs nicht zuträglich ist.</p> <p>Anstatt wie andere Gemeinden und Städte auf einen Ausbau des Strassensystems zu pochen, hat Kloten seine Entwicklungsstrategie seit einigen Jahren auf ein städtisches Verkehrssystem mit einem eigentrassierten, zuverlässigen öffentlichen Verkehr und auf den Fuss- und Veloverkehr ausgerichtet. Arbeitsplätze und Wohnquartiere liegen sehr nahe beieinander und können mit diesen Mobilitätsformen sehr gut erreicht werden.</p>
Gebietsentwicklung Steinacker	<p>Im heutigen Gewerbegebiet Steinacker besteht ein Potential für über 7'000 Einwohnerinnen und Einwohner sowie zusätzlich 2'000 Arbeitsplätze. Das Quartier soll zum lebendigen Arbeits-, Freizeit- und Wohnort entwickelt werden. Die Transformation wird mit den betroffenen Eigentümerinnen und Eigentümer, Gewerbebetrieben und den kantonalen, regionalen und lokalen Planungsträgerinnen und Planungsträger in einem aufwendigen partizipativen Prozess vorangetrieben.</p> <p>Die Revisionsvorlage des kommunalen Richtplans und der Bau- und Zonenordnung liegt vor und wurde soeben von der Baudirektion vorgeprüft. Die öffentliche Auflage ist Ende 2022 vorgesehen, die Behandlung im städtischen Parlament im 2023.</p> <p>Die gesamte Transformation ist auf die Glattalbahn und die Velohauptroute als Verbindung zu den Arbeitsplätzen in Kloten und am Flughafen Zürich ausgelegt. Um die bereits überlasteten Strassen nicht noch stärker zu belasten, werden im Gebiet nur eine sehr geringe Anzahl an "privaten" Parkplätzen zugelassen.</p> <p>Der Prozess war lange Zeit insbesondere mit den Bestandesbetrieben im heutigen Gewerbegebiet sehr anspruchsvoll und es wurde mit viel Aufwand und Einsatz nun eine positive Dynamik erzeugt, welche auf grossem gegenseitigem Vertrauen basiert.</p> <p>Diese gute Ausgangslage wird mit einer Verschiebung der zur Diskussion stehenden Projekte auf's Spiel gesetzt bzw. es besteht die Gefahr, dass mit dem vorläufigen Wegfall der Infrastrukturprojekte die Gebietsentwicklung auf Druck der Eigentümerinnen und Eigentümer auf eine neue Basis, ohne die dringend notwendige Abstimmung zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung, gestellt wird.</p>
Hochwasserschutz	<p>Der Flughafen Zürich mit dem unterirdischen SBB-Bahnhof, aber auch die Stadt Kloten weisen eines der grössten Hochwasserrisiken des Kantons Zürich und der Schweiz auf. Neben den verkehrlichen und raumplanerischen Aspekten entschärft das gesamtheitlich gedachte Projekt diese Situation.</p>

Die Entwicklungen direkt an einem der grössten Arbeitsplatzgebiete der Schweiz zeichnen sich dadurch aus, dass mit einem kombinierten Projekt viele Synergien genutzt und auf die Herausforderungen der Flughafenstadt Kloten, aber auch der gesamten Flughafenregion, reagiert werden kann. Die detaillierte und sorgfältige Abstimmung zwischen der Siedlungsentwicklung, deren Auswirkungen und der dafür notwendigen Infrastruktur sind aus unserer Sicht vorbildlich und entsprechen genau dem Sinn und Zweck des Agglomerationsprogrammes. Weiter wird der Flughafen als Mobilitätsdrehscheibe und Arbeitsplatzgebiet besser an die Region und an wichtige, aber nahegelegene Wohngebiete angeschlossen. Die Ungewissheit und Rechtsunsicherheit, welche eine Verschiebung der Infrastrukturprojekte mit sich bringen würde, dürfte unsere Entwicklungen auf Jahre blockieren oder die Transformationsabsichten in eine falsche Richtung lenken.

Aus all diesen Gründen bitten wir Sie, auf Ihren Entscheid zurück zu kommen und die drei Projekte antragsgemäss als "A-Projekte" aufzunehmen. Gerne stehen wir für weitere Informationen oder Unterlagen zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



René Huber  
Stadtpräsident



Thomas Peter  
Verwaltungsdirektor

---

**Von:** Mobilité et aménagement des espaces publics <[map@lausanne.ch](mailto:map@lausanne.ch)>

**Gesendet:** Donnerstag, 7. Juli 2022 11:30

**An:** \_ARE-Info (Gruppenpostfach) <[info@are.admin.ch](mailto:info@are.admin.ch)>

**Betreff:** Arrêté fédéral sur les crédits d'engagement alloués à partir de 2024 pour les contributions aux mesures prises dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération : ouverture de la procédure de consultation

Madame, Monsieur,

Nous vous remercions pour l'invitation à participer à cette consultation que vous nous avez adressé par courrier en date du 10 juin dernier.

La Ville de Lausanne et l'agglomération PALM ayant renoncé à participer à la quatrième volée des cofinancements des projets d'agglomération, nous vous informons que nous ne participerons pas à cette consultation.

En vous remerciant de votre invitation, nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, nos salutations distinguées.

**Paul Cros**



**Ville de Lausanne**

Service de la mobilité et de l'aménagement des espaces publics |

Rue du Port-Franc 18 | CP 5354 – 1002 Lausanne | T +41 21 315 54 15 | [Web](#) | [Facebook](#) | [Twitter](#) | [YouTube](#)



Préservez l'environnement: avez-vous vraiment besoin d'imprimer cet email et/ou les annexes?

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

Per Mail an:  
[info@are.admin.ch](mailto:info@are.admin.ch)

Zürich, 9. September 2022

## Vernehmlassungsantwort von Swiss Engineering STV zum Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Swiss Engineering STV, der Berufsverband der Ingenieur:innen und Architekt:innen, engagiert sich seit über 115 Jahren für die Interessen der rund 11'500 Mitglieder und vertritt die Anliegen aus der Welt der Technik in Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und Gesellschaft.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und freuen uns, Ihnen anbei die Überlegungen unseres Berufsverbands zum vorgeschlagenen Bundesbeschluss zuzustellen. Wir haben unsere Antworten zum Fragenkatalog in diesem Brief mit roter Farbe integriert:

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage	
1.	Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage (insbes. Höhe des Bundesbeitrags) einverstanden? <ul style="list-style-type: none"><li>• Ja</li></ul>
2.	Gibt es Aspekte, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden? <ul style="list-style-type: none"><li>• Ja</li><li>• Die Begründung, weshalb der Modalsplit hinsichtlich zum Schienenverkehr erhöht werden muss, ist zu wenig begründet dargelegt. Die Vorlage zur Perspektive BAHN 2050 zeigt im Fazit klar auf, dass die Erhöhung des Modalsplits allenfalls nur in geringem Mass erreicht werden kann (3-6%) und weit weg von den minimal notwendigen 20% gemäss Infraset al (2022) ist.</li></ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>Inwiefern sind die Ziele des Agglomerationsprogramm mit der Perspektive BAHN 2050 deckungsgleich? Bzw. worin unterscheiden sich diese?</li> </ul>
<b>Programm Agglomerationsverkehr der vierten Generation</b>	
3.	<p>Haben Sie Bemerkungen zur dargelegten Ausgangslage (Kapitel 1 des erläuternden Berichts)?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Ja</li> <li>Wenn 37% der Emissionen aus den fossilen Verbrennungsmotoren des Strassenverkehrs rührt, weshalb führt die Elektrifizierung der Fahrzeuge (unter der Voraussetzung, dass der benötigte Strom emissionsfrei erzeugt wird) nicht zur erforderlichen Reduktion?</li> <li>Ist bei der angegebenen Bilanz nur der Betrieb der Verkehrsmittel berücksichtigt, oder auch der Fussabdruck der Infrastruktur (über den gesamten Lebenszyklus)?</li> </ul>
4.	<p>Sind Sie mit dem Vorgehen und den Ergebnissen der Prüfung der Agglomerationsprogramme des Programms Agglomerationsverkehr der vierten Generation einverstanden (Kapitel 2 des erläuternden Berichts)?</p> <p>Falls nein, wo sehen Sie Anpassungsbedarf?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Ja, jedoch besteht eine Frage in der Bewertung.</li> <li>Es wird auf einen Bewertungskriterienkatalog MinVG 17d aus dem Jahre 1985 verwiesen. Dort ist der Aspekt der Umweltbelastung und Ressourcenschonung im 3.Punkt aufgeführt. Textlich wird auf die aktuelle Klimapolitik des Bundesrates vom Jahre 2021 abgestützt. Aus diesem Punkt heraus ist die Bewertung und die Gewichtung/Priorisierung anhand des Nutzenverhältnis nicht klar.</li> <li>Weiter wird zum Bewertungskriterienkatalog MinVG 17d auf Zielbilder und Strategien von Städten und Agglomerationen hingewiesen, welche berücksichtigt wurden. Ist die Transparenz und Nachvollziehbarkeit gegeben? Wo sind diese Kriterien erläutert und in welcher Priorität in die Bewertung eingeflossen? Wie wurde eine Vermischung der Kriterien verhindert?</li> </ul>
5.	<p>Haben Sie Bemerkungen zu den Erläuterungen der Bestimmungen des Bundesbeschlusses (Kapitel 3 des erläuternden Berichts)?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Nein</li> </ul>
6.	<p>Haben Sie Bemerkungen zu den dargelegten Auswirkungen (Kapitel 4 des erläuternden Berichts)?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Ja</li> <li>Im Kapitel 4.5 werden die besonderen Rollen von Verkehrsdrehscheiben und der multimodalen Mobilität erwähnt. In der Vorlage fehlen Erläuterungen hierzu. Inwiefern beeinflusst multimodale Mobilität den Modalsplit?</li> <li>Weitere wichtige Beeinflussungsfaktoren (Verkehrslenkung – Stichwort «Mobility-Pricing, Parkraummanagement, usw.) werden in der Vorlage ausgeklammert. Was bedeutet das für die Projektbewertung und für die Erreichung der gesteckten Verlagerungsziele?</li> </ul>

7.	Haben Sie Bemerkungen zu den dargelegten rechtlichen Aspekten (Kapitel 5 des erläuternden Berichts)?  <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nein</li> </ul>
8.	Haben Sie Bemerkungen zu einzelnen Agglomerationsprogrammen bzw. zu einzelnen Massnahmen?  <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nein</li> </ul>
<b>Weitere Bemerkungen</b>	
9.	Haben Sie weitere Bemerkungen Sie zur Vernehmlassungsvorlage?  <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ja</li> <li>• Es sind einige Tramprojekte in der Vorlage aufgeführt. Inwiefern bestehen Synergien oder Konflikte mit der sich ebenfalls in Vernehmlassung befindlichen Perspektive BAHN 2050, welche Projekte beinhaltet, die sich potenziell im gleichen Agglomerationsgürtel befinden?</li> <li>• Inwiefern werden Lenkungsziele aus anderen Vorlagen/Vernehmlassungen (z.B. Mobility-Pricing) berücksichtigt?</li> <li>• In der Vorlage wird explizit auf die Komplexität der Infrastrukturprojekte in dichtbesiedelten Ballungsräumen hingewiesen, und damit auch auf verzögerte Umsetzungen. Die verschärften Anforderungen an Nachhaltigkeit, Ressourcenschonung, Klimaziele, usw. erhöhen die Komplexität der Planung, Projektierung und baulichen Umsetzung, insbesondere unter laufendem Betrieb. Der Fachkräftemangel auf allen Ebenen führt zu einem weiteren Risiko, auf welches in der Vorlage nicht eingegangen wird.</li> </ul>

Freundliche Grüsse

Swiss Engineering STV UTS ATS

Frank Zeugin  
Präsident der Fachgruppe Mobility

Alexander Jäger  
Generalsekretär

Ronald Abegglen  
Public Affairs – Advisor to the CEO



Swiss International Air Lines AG  
Postfach ZRHS/V/ABRO  
CH-8058 Zürich-Flughafen  
Tel. +41 44 564 21 25  
ronald.abegglen@swiss.com

Bundesamt für Raumentwicklung  
Postfach  
3003 Bern

Per E-Mail an: [info@are.admin.ch](mailto:info@are.admin.ch)

Zürich-Flughafen, 8 September 2022

**Vernehmlassung zum Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr - Stellungnahme SWISS**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin,  
sehr geehrte Damen und Herren

Swiss International Air Lines AG (SWISS) ist aufgrund ihrer Heimbasis am Flughafen Zürich und des Unternehmensstandortes in Kloten an einer langfristig leistungsfähigen landseitigen Verkehrsinfrastruktur in der Flughafenregion interessiert. Dazu gehört insbesondere das Projekt «Glattalbahn-Verlängerung Kloten». Wir erlauben uns deshalb, Ihnen die nachfolgenden Anliegen und Bemerkungen zum rubrizierten Geschäft zu übermitteln.

SWISS anerkennt die Bedeutung des Projekts für den Kanton Zürich als Wirtschaftsstandort und als Tourismusdestination. Die Verlängerung der Glattalbahn ist angesichts der steigenden Mobilitätsbedürfnisse eine sinnvolle und notwendige Weiterentwicklung, die der Gesamregion und dem Verkehrsknotenpunkt Flughafen Zürich dienlich ist.

Die effizientere und umweltverträglichere Anbindung der Entwicklungsgebiete in Kloten mit dem Flughafen Zürich dient dem Kanton Zürich als Wirtschaftsstandort und Naherholungsgebiet gleichermassen. Die Verlängerung der Glattalbahn führt einerseits dazu, dass die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel durch Tourist:innen sowie die Pendlermobilität vermehrt vom motorisierten Individualverkehr (MIV) zu den öffentlichen Verkehrsmitteln transferiert, andererseits wird die positive Rückkoppelung auf den verminderten CO<sub>2</sub>-Ausstoss durch das erste Teilprojekt, der geplanten Velohauptverbindung, weiter verstärkt.

Durch die zeitnahe Umsetzung des «Glattalbahn»-Projekts wird auf die dringend erforderliche Entlastung des Strassenverkehrsnetzes in der Flughafenregion reagiert. SWISS erachtet sie als sinnvoll und zielführend. Aus diesen Gründen ersuchen wir Sie, das Projekt «Glattalbahn-Verlängerung Kloten» in die Kategorie A des Programms aufzunehmen und ihm die entsprechende Priorität zuzuordnen.

Wir danken für die wohlwollende Prüfung unseres Anliegens.

Freundliche Grüsse

Swiss International Air Lines AG

Ronald Abegglen, MLaw  
Public Affairs  
Advisor to the CEO

A large, stylized handwritten signature in blue ink, written over the typed name and title of Ronald Abegglen.



## Sektion beider Basel

Touring Club Schweiz  
Uferstrasse 10  
4414 Füllinsdorf  
sektionBSBL@tcs.ch  
www.tcsbasel.ch

Birgit Kron  
Tel.: + 41 61 906 66 11  
Mail: birgit.kron@tcs.ch

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,  
Energie und Kommunikation UVEK  
Bundesamt für Raumentwicklung  
Worbentalstrasse 66  
3063 Ittigen

8. September 2022

### Stellungnahme zum Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga  
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Touring Club Schweiz (TCS), Sektion beider Basel, bedankt sich für die Möglichkeit, in Form einer Stellungnahme seine Schwerpunkte und Anliegen zum Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr zum Ausdruck zu bringen. Als Sektion des TCS befasst sich der TCS beider Basel (fortan TCS beider Basel) intensiv mit den verkehrstechnischen Herausforderungen der Metropolitanregion Basel, die explizit die beiden Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft betreffen. Folglich erlauben wir uns im Folgenden einige Bemerkungen zur Einschätzung des Agglomerationsprogrammes Basel durch den Bund.

#### I. Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

Die erweiterte Region Basel, welche die beiden Halbkantone Basels sowie die angrenzende französische und deutsche Agglomeration mit einschliesst, ist eine dynamische und verkehrstechnisch komplexe Region, die in der Schweiz einzigartig ist. Auch deshalb ist dem Verein Agglo Basel eine grosse Bedeutung beizumessen, in der Ausarbeitung und Koordination der Entwicklungsprogramme.

Der Bund würdigt diese Bemühungen, in dem er einen Beitragssatz von 40% attestiert. Dies auch aufgrund des Umsetzungsstandes der Vorgängergenerationen. Mit neun

Wirkungspunkten wird dem Agglomerationsprogramm Basel der 4. Generation nun eine sehr hohe Wirksamkeit attestiert. Das Gesamtfördervolumen beträgt CHF 225,84 Mio. Nach Zürich-Glatttal ist dies der zweithöchste Beitrag an die hiesige Verkehrsinfrastruktur. Der TCS beider Basel ist erfreut über die Anerkennung der Bedeutung unserer Region und deren Verkehrsbedürfnisse. Die Region beider Basel hat zudem noch sehr viel Potential und könnte – bei einer gesunden Entwicklung von Siedlung und Mobilität – noch weiter zur Schweizerischen Volkswirtschaft beitragen.

Die Verkehrssituation unserer Region ist dabei geprägt vom Grenz- und Pendelverkehr, und stellt aufgrund der hohen Dichte der Arbeitsplätze erhöhte Anforderungen an die Infrastruktur. Deshalb sind Entlastungsprojekte zentral und müssen bei der Beurteilung gesonderte Beachtung finden. Wie die Region die Entlastung z.B. eines Entwicklungsgebiets erreichen will, sollte – unter Abklärung und Einbezug aller Stakeholder und Umstände – grossmehrheitlich ihr überlassen bleiben. Entlastung, insbesondere in der hiesigen Region, geschieht nur über die Strasse. Arbeitnehmende aus sowohl Deutschland wie auch Frankreich, die zu einer prosperierenden Region und zur Standortattraktivität für global tätige Firmen beitragen, bestreiten ihren Arbeitsweg überwiegend mit dem Auto. Im Jahr 2022 sind dies rund 71'000 Pendlerinnen und Pendler.

Dies wird sich in der nächsten Zeit nicht ändern, da in beiden Nachbarländern die Dichte des ÖV-Netzes in keinsten Weise den Pendelverkehr aufnehmen oder ersetzen kann. Dies liegt mitunter auch an den grösseren Distanzen der Arbeitswege. Entlastung der betroffenen Arbeitsgebiete kann daher lediglich durch intelligente Verkehrswege und zum Schutz der Quartiere erfolgen. Dies einerseits mittels Massnahmen auf dem Hochleistungsstrassennetz (z.B. Rheintunnel) wie auch auf dem Verteilnetz (z.B. Zubringersysteme, Umfahrungen). Kanalisierungseffekte und die Strassenhierarchie spielen dabei die zentrale Rolle. Ein Massnahmenpaket wie jenes um den Zubringer Bachgraben, wäre daher geeignet gewesen, in absehbarer Zeit Entlastung zu schaffen.

Die Life Science Branche ist für die Schweiz ein wichtiger Motor für die gesamte Volkswirtschaft und somit von übergeordneter Bedeutung. Gerade im Entwicklungsgebiet Bachgraben entsteht ein solches Life Science Cluster, welches überregionale Ausstrahlung besitzt und den Standort Schweiz auch im internationalen Wettbewerb konkurrenzfähig hält. Die verkehrliche Erschliessung dieses Quartiers ist bereits verspätet, daher kommt eine Nicht-Priorisierung durch den Bund einer direkten Abwertung der Standortattraktivität für die ganze Region gleich. Die Dringlichkeit der Entlastung zum Schutz der Bewohnerschaft und des Wohnraums wurde durch das Bundesamt für Raumentwicklung mit weitreichenden Folgen verkannt. Nicht nur versetzt der Bund durch diese Beurteilung der Region einen fahrlässigen Wettbewerbsnachteil im internationalen Konkurrenzkampf, er kommt auch seiner Pflicht zum Schutz der Anwohnerschaft aufgrund des Verkehrs nicht nach. Der eingereichte Massnahmenkatalog hätte Wirtschaft & Siedlung einen Vorteil verschafft. Auch wenn der gesamtverkehrliche Handlungsbedarf durch den Bund anerkannt wird, versäumt er es, eine zeitnahe Lösung für die Region zu finden und lässt zu, dass die Verkehrssituation sich verschlimmert.

Die angrenzenden Wohngebiete Allschwil, Hégenheim, Hésingue und West-Basel leiden stark unter der unkontrollierten Verkehrsführung, die ansässigen Firmen sind gezwungen, für ihre Transporte das untergeordnete Strassennetz zu benutzen. Aber LKW gehören nicht ins Quartier, dafür setzt sich der TCS beider Basel seit je her ein. Es wäre die Pflicht der beteiligten Bundesämter sowie des Bundesrates gewesen, den Sonderstatus des Entwicklungsareals mit Hauptsitzen von Global Players anzuerkennen und dies in die Kosten-

Nutzen-Analyse einzubeziehen. Der Nutzen und die Entlastungsfunktion des grössten Strassenprojektes der Schweiz wurde deshalb, gemäss Art. 14 der Verordnung des UVEK über das Programm Agglomerationsverkehr, unterbewertet.

## II. Programm Agglomerationsverkehr der vierten Generation: Region Basel

Das eingereichte Massnahmenbündel Tramprojekt Bachgraben (4Ö13) in Kombination mit dem Zubringer Bachgraben – Allschwil (4M1) inkl. Contournement Hésingue- Hégenheim (4M2) mit den dazugehörenden FLAMA u.a. auch auf französischer Seite (4M16, 4M17, 4M11.14) sowie der Velovorzugsroute Allschwil Bachgraben – Basel SBB (1. Etappe 4LV2) hätte Entlastungswirkung entfaltet. Die aufeinander abgestimmten Massnahmen ergeben ein Gesamtkonzept, welches alle Verkehrsträger beinhaltet. Gemäss erläuterndem Bericht muss bei der Bewertung «auf die von den beitragsberechtigten Städten und Agglomerationen erarbeiteten Zielbilder und Strategien geachtet und auf die gegenseitigen Abhängigkeiten der verschiedenen Massnahmen Rücksicht genommen» werden (Erläuternder Bericht, S. 11). Dies wurde bei der Einstufung des Projekts 4M1 in den C-Horizont wie auch die Rückstufung des Tramprojekts Bachgraben 4Ö13 in den B-Horizont nicht berücksichtigt. Denn eine Realisierung die zu jeder Zeit alle Verkehrsträger gleichzeitig mit einbezieht, wie dies das ARE als Grund der Einstufung verkündete, ist baulich aufgrund der gegenseitigen Abhängigkeit von Strassen- und Tramausbau unmöglich. Die Einstufung des sorgfältig ausgearbeiteten Massnahmenspektrums, insbesondere die Beurteilung des Projekts 4M1, ist für den TCS beider Basel nicht nachvollziehbar.

Der TCS beider Basel fordert deshalb ein Bekenntnis des Bundes zur Bedeutung des Entwicklungsareals und lädt die zuständigen Behörden ein, ihr Engagement für den Raum Bachgraben-Allschwil/Hégenheim zu verstärken. Der TCS beider Basel sieht nun insbesondere den Kanton Basel-Landschaft in der Pflicht, den Bau des Zubringers Bachgraben voranzutreiben und auch unabhängig von einer Horizont-Einordnung im Agglomerationsprogramm zu forcieren. Die Entlastung der betroffenen Quartiere und der Anwohnerschaft muss sogleich erfolgen. Deshalb schlägt der TCS beider Basel eine Realisierung in Anlehnung an den Vollanschluss Aesch an die A18 (neu N18) vor. Der Kanton muss nun in Vorleistung gehen und den Bau vorantreiben. Der Baubeginn muss 2027, allerspätestens 2028, erfolgen. Der Vollanschluss Aesch ist eine Erfolgsgeschichte und ein gutes Beispiel der Kooperation zwischen Kanton und Bund. Um der Bedeutung des Entwicklungsgebiets Bachgraben gerecht zu werden, müssen Bund und Kantone erneut zusammenarbeiten und die gleichen Zielsetzungen verfolgen. Die Finanzierungsfrage ist untergeordneter Natur, zunächst muss für Entlastung gesorgt werden und die im Raum Bachgraben ansässigen Anwohnenden und Unternehmen müssen eine Perspektive erhalten. Dafür setzt sich der TCS beider Basel weiter vehement ein.

## III. Weiterführende Anmerkungen zur Finanzierung

Langfristig wird der Finanzierungsschlüssel des Agglomerationsprogrammes einem Wandel unterliegen. Die Dekarbonisierung des Strassenverkehrs sowie die Ablösung der Motorfahrzeugsteuer werden eine neue Verteilung der finanziellen Mittel nötig machen. Der NAF finanziert sich ausschliesslich aus Beiträgen des Strassenverkehrs. Im aktuellen Agglomerationsprogramm liegt der Fokus jedoch nicht länger auf dem motorisierten Individualverkehr, sondern auf Massnahmen des öffentlichen und des Langsamverkehrs. Die Liste der A-Massnahmen Individual Verkehr weist kein einziges Entlastungsprojekt auf der Strasse aus.

Bedenkt man, dass noch immer über 80% der Mobilität durch den motorisierten Individualverkehr (und zwar im Privat- wie im Transportverkehr) abgewickelt wird, ist dieser Förderungsschwerpunkt verfehlt. Entlastung und somit Verbesserungen im Agglomerationsverkehrs kann nur auf der Strasse geschehen. Die Finanzierung von Fahrplanstabilitätsmassnahmen dienen in erster Linie der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs. Erst ein zäher und nachgelagerter Effekt, nämlich ein Umsteigeeffekt, würde Verbesserungen auf der Strasse bringen. Die Umsteigepotentiale stagnieren jedoch seit Jahren und echte, effektive und unmittelbare Entlastung kann nur durch eine bessere Kanalisierung des Strassenverkehrs erreicht werden. Eine Abstufung von Strassenprojekten wie dem Zubringersystem Bachgraben inkl. FLAMA sollte daher in Zukunft eine bessere Einstufung erreichen, als nachgelagerte Massnahmen wie Umgestaltung von Ortsdurchfahrten. Entlastung im Individualverkehr bringt auch immer eine Gesamtwirkung (Stichwort Gesamtkonzept) mit sich, die automatisch z.B. Fahrplanstabilität für den öffentlichen Verkehr nach sich ziehen würde. Die Mittel für den Agglomerationsfonds sollen daher inskünftig auch zweckgebunden und prioritär für Entlastungsprojekte im Individualverkehr angewendet werden.

#### IV. Kritik

Zum Schluss erlauben wir uns eine kritische Bemerkung: Wichtige Stakeholder der Region, namentlich die Verkehrs- und Wirtschaftsverbänden sowie politischen Parteien, welche die hiesigen Akteure in der täglichen Arbeits- und Lebenswelt der Region darstellen, sind in der Vernehmlassungsphase aufgefordert, ihr Fachwissen über ihre Region sowie die verkehrlichen und wirtschaftlichen Besonderheiten ins Programm einzubringen. Die Frist über den Sommer ist mit allen Ferienabwesenheiten und den betrieblichen Herausforderungen nur schwer möglich. Ein erweiterter Zeitraum wäre für viele Verbände wünschenswert.

Eine Vernehmlassung, bei der nicht alle relevanten Grundlagen vorhanden sind, verhindert eine vertiefte Auseinandersetzung mit der Thematik. Der Prüfbericht des ARE, in dem die tatsächliche Beurteilung der eingereichten Projekte geschieht, ist nicht öffentlich. Allein die Behörden und Regierungen haben Zugriff darauf und können den Einschätzungen des ARE und der beteiligten Bundesbehörden etwas entgegensetzen. Die Verbände und weitere Vernehmlassungsteilnehmer müssen sich auf Medien und Aussagen bei der Veröffentlichung der Beurteilung verlassen und im Trüben fischen. Der TCS beider Basel fordert darum, dass der Prüfbericht in Zukunft veröffentlicht und Teil der Vernehmlassungsgrundlagen wird. Ansonsten herrscht weiterhin eine Informationsschieflage, welche eine seriöse Teilnahme an der Vernehmlassung gefährdet. Denn die Fachkenntnis und Expertise der regionalen Verbände und Parteien würden zu einem ausgewogenen Programm beitragen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Für allfällige Rückfragen steht Ihnen Birgit Kron (Tel. 061 906 66 11, E-Mail: [birgit.kron@tcs.ch](mailto:birgit.kron@tcs.ch)) gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse  
TCS beider Basel



Lukas Ott  
Geschäftsführer



Birgit Kron  
Leiterin Politik



Touring Club Schweiz  
Chemin de Blandonnet 4  
Postfach 820  
1214 Vernier GE  
[www.tcs.ch](http://www.tcs.ch)

Peter Goetschi  
Zentralpräsident  
Tel.: +41 58 827 27 11  
[peter.goetschi@tcs.ch](mailto:peter.goetschi@tcs.ch)

Touring Club Schweiz, Postfach 820, 1214 Vernier GE

Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga  
Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK  
3003 Bern

Elektronischer Versand: [info@are.admin.ch](mailto:info@are.admin.ch)

Vernier/Genf, 9. September 2022

## Vernehmlassung über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr

### Position des TCS

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Touring Club Schweiz (TCS), mit seinen über 1,5 Millionen Mitgliedern der grösste Mobilitätsclub der Schweiz, dankt für die Gelegenheit, zu den Agglomerationsprogrammen der vierten Generation Stellung nehmen zu können.

Für die vierte Generation haben 32 Agglomerationen ihre Programme mit einem Investitionsvolumen von 6 Milliarden Franken eingereicht. Nach der Beurteilung durch das ARE sollen davon Massnahmen (Prio A) mit einem Investitionsvolumen von 3,5 Milliarden Franken unterstützt werden: Hierfür will der Bundesrat beim Parlament einen Verpflichtungskredit von 1,3 Milliarden Franken beantragen. Ein Schwerpunkt der mitzufinanzierenden Projekte liegt gemäss Bundesrat beim Ausbau des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs. Weiter soll in Verkehrsdrehscheiben investiert werden, um den Wechsel zwischen verschiedenen Verkehrsträgern zu vereinfachen.

Als seinerzeitiger Mitinitiant der Agglomerationsprogramme begrüsst der TCS das Ziel des Bundesrates, die Agglomerationen bei einem effizienteren und nachhaltigeren Gesamtverkehrs- und Siedlungssystem zu unterstützen. Mit Blick auf die zunehmend multimodale Mobilität sieht der TCS insbesondere in den Verkehrsdrehscheiben grosses Potenzial, Synergien zu stärken und die Kombination aller Verkehrsmittel zu optimieren. Diesbezüglich gilt es aber zu unterstreichen, dass eben alle Verkehrsmittel zu berücksichtigen sind, im Besonderen auch der motorisierte Individualverkehr (MIV). Auch dieser muss in den Agglomerationen – und damit ebenfalls in den Agglomerationsprogrammen – seinen Platz haben. In diesem Sinne fordert der TCS Anpassungen bei der vorgesehenen **Ausrichtung der Verkehrsdrehscheiben**, eine **Neubeurteilung der Projekte zugunsten des motorisierten Individualverkehrs** und sowie die Ausarbeitung von **Massnahmen in Hinblick auf die Realisierung**. Die konkreten Anliegen und Forderungen sind nachstehend ausgeführt.

### Ausrichtung der Verkehrsdrehscheiben

Wie eingangs erwähnt teilt der TCS die Beurteilung des Bundesrates, dass den Verkehrsdrehscheiben für eine vernetzte Mobilität eine besondere Rolle zukommt. Sie verbessern die Effizienz des Gesamtverkehrssystems, indem sie die verschiedenen Verkehrsträger und Landesregionen verknüpfen. Dies erlaubt den individuellen Verkehrsteilnehmenden, möglichst schnell und einfach von ihrem Start- an ihren Zielpunkt zu gelangen.

Dieses Ziel kann aber nur erreicht werden, wenn *alle* Verkehrsträger richtig einbezogen werden. In diesem Sinne fordert der TCS, die Verkehrsdrehscheiben nicht nur aus einer Perspektive des ÖV und des Langsamverkehrs zu konzipieren, sondern eben alle Verkehrsträger, im Besonderen auch den MIV, miteinzubeziehen. Nur wenn die Verkehrsdrehscheiben für alle Verkehrsträger attraktiv sind, werden sie auch das Gesamtverkehrssystem effizienter machen. Während der Langsamverkehr die Mikroerschliessung in den Agglomeration ermöglicht, kommen der öffentliche Verkehr und der motorisierte Individualverkehr auf den längeren Distanzen zum Tragen – sowohl innerhalb als auch um und zwischen den Agglomerationen. Damit ist auch eine Konzentration auf die Agglomerationszentren nicht zielführend.

Aus diesem Grund sieht der TCS Handlungs- und Anpassungsbedarf bei der räumlichen Ausrichtung der Verkehrsdrehscheiben sowie der unausgewogenen Fokussierung auf den öffentlichen Verkehr und dem Fuss- und Veloverkehr.

Die im vorliegenden Entwurf aufgenommenen Projekte scheinen sich in der Tat zu einseitig auf die Bahnhöfe in den Ortszentren zu konzentrieren. Beispielsweise ist für die „Verlängerung Glattalbahn“ der Agglomeration Zürich, welche die Flughafenregion mit der Stadtbahn verbinden und so gleichzeitig die restliche Verkehrsinfrastruktur entlasten würde, keine Bundesbeteiligung vorgesehen. Der TCS sieht für Verkehrsdrehscheiben insbesondere an den Agglomerationsrändern grosses Potenzial. Insofern hier effiziente Anschlüsse und Parkmöglichkeiten geboten würden, liesse sich unter anderem auch der Durchgangsverkehr via die Zentren reduzieren.

Auch der Bundesrat hat in seiner Langfriststrategie für die Eisenbahn (*Perspektive BAHN 2050*) das Potenzial von Verkehrsdrehscheiben an den Agglomerationsrändern erkannt und plant, zunehmend die Vorortbahnhöfe zu fördern. In diesem Zusammenhang fordert der TCS, dass die Koordination zwischen den verschiedenen Programmen – Agglomerationsprogramme, STEP Nationalstrassen und den Ausbausritten der Bahninfrastruktur (Perspektive BAHN 2050) – weiter optimiert wird. Gegebenenfalls sind neue Anreize für die Agglomerationen zu schaffen, um die Massnahmen über alle Verkehrsträger hinweg besser abzustimmen.

### **Neubeurteilung der Projekte zugunsten des motorisierten Individualverkehrs (MIV)**

Der Verpflichtungskredit wird über die Massnahmenkategorien öffentlicher Verkehr (27 Prozent), motorisierter Individualverkehr (26 Prozent), Fuss- und Veloverkehr (37 Prozent) sowie Verkehrsdrehscheiben (10 Prozent) aufgeteilt. Gemäss Vernehmlassungsunterlagen wird im Vergleich zu den Agglomerationsprogrammen der dritten Generation ein deutlich höherer Anteil in den Fuss- und Veloverkehr (+10 Prozentpunkte) investiert. Anteilsmässig weniger Mittel fließen in den öffentlichen Verkehr (-8 Prozentpunkte). Beim motorisierten Individualverkehr (-2 Prozentpunkte) sowie bei den Verkehrsdrehscheiben ( $\pm 0$  Prozentpunkte) bleibt der Anteil etwa stabil.

Der TCS begrüsst die Investition in die Veloinfrastruktur, insbesondere mit Hinblick auf das per 1. Januar 2023 in Kraft tretende Veloweggesetz. Das neue Veloweggesetz soll die Grundsätze des 2018 vom Schweizer Stimmvolk angenommenen Verfassungsartikels umsetzen, dem Fahrrad Schub verleihen und das Velofahren sicherer machen. Und wie bereits ausgeführt erachtet der TCS auch die Unterstützung der Verkehrsdrehscheiben – mit den dargelegten Vorbehalten – als sinnvoll und zielführend.

Hingegen bemängelt der TCS die Behandlung und die Darstellung des MIV in den Agglomerationsprogrammen. Der MIV ist ein tragender Bestandteil unseres Mobilitätssystem und dieser Tatsache muss auch in den Agglomerationen und den Agglomerationsprogrammen Rechnung getragen werden. Die Agglomerationsprogramme dürfen nicht dazu dienen, den MIV aus den Agglomerationen zu vertreiben, sondern müssen dazu beitragen, diesen zu integrieren, sei es durch Verkehrsdrehscheiben, Umfahungsstrassen oder Entflechtung.

Ausser den Verkehrsdrehscheiben – und dort auch nur mit Abstrichen – ist in den Vernehmlassungsunterlagen hierfür nicht viel zu finden. Zwar soll der MIV gemäss diesen rund einen Viertel des Verpflichtungskredits erhalten. Bei genauerer Betrachtung ist jedoch die Hälfte davon für Verkehrsmanagement und

Strassengestaltungskonzepte vorgesehen. Offensichtlich geht es hier um Massnahmen, die den MIV unattraktiver machen sollen statt die Kapazitäten und den Verkehrsfluss zu verbessern. Weitere gelistete Projekte, wie zum Beispiel „BL: Fahrplanstabilität“, lassen an ihrem Nutzen für den MIV zweifeln. Somit dürfte die finanzielle Beteiligung zugunsten des MIV deutlich tiefer sein als ausgewiesen. Und das, obwohl die Agglomerationsprogramme vollständig mit Geldern aus dem MIV finanziert werden.

Der TCS befürwortet Anreize statt Hemmnisse und Verbote. Er fordert deshalb, Projekte zugunsten eines attraktiven und effizienten MIV (Kapazitätserhöhung, Verkehrsfluss) transparent und nachvollziehbar auszuweisen. Vor diesem Hintergrund fordert der TCS eine Neubeurteilung der Massnahmen (Prio A) für den MIV.

### **Massnahmen im Hinblick auf die Realisierung der Projekte**

Neben den aktuellen Agglomerationsprogrammen informiert der Bundesrat im erläuternden Bericht auch über den Stand der Umsetzung der bisherigen drei Programmgenerationen. Insgesamt wurden seit 2010 Projekte für über 13 Milliarden Franken lanciert. Daran beteiligte sich der Bund mit 4,6 Milliarden Franken. Zudem hat er dringende Projekte mit 2,56 Milliarden Franken unterstützt.

Gleichzeitig hält der Bericht fest, dass gewisse Agglomerationen mit der Umsetzung der Massnahmen in Verzug sind. Im Schnitt wurde seit der ersten Generation 2010 erst ein Drittel der vom Parlament freigegebenen Mittel von den Agglomerationen abgerufen. Deshalb hat der Bundesrat die Fristen für den Baubeginn ab der vierten Generation auf 5 Jahre verkürzt (Verordnung zum Programm Agglomerationsverkehr PAVV). Dadurch sollen sich die Agglomerationen auf baureife und politisch breit abgestützte Projekte fokussieren.

Zwar hält der TCS die verkürzten Fristen zur beschleunigten Umsetzung grundsätzlich für begrüssenswert. Gerade für komplexe und kostenintensive Projekte reicht diese Massnahme jedoch kaum aus. Der TCS fordert den Bundesrat deshalb auf, einen Massnahmenplan zur Straffung der Prozesse zu entwickeln, mit denen Blockaden limitiert und die Realisierung beschleunigt werden kann.

\*\*\*

Wir danken Ihnen, sehr geehrte Frau Bundespräsidentin, sehr geehrte Damen und Herren, für Ihre Kenntnisnahme und die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

**Touring Club Schweiz**

  
Peter Gletschi  
Zentralpräsident

Beilage: Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage

## Beilage

### Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage

#### «Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr»

##### Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

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

Als seinerzeitiger Mitinitiant der Agglomerationsprogramme begrüsst der TCS das Ziel des Bundesrates, die Agglomerationen bei einem effizienteren und nachhaltigeren Gesamtverkehrs- und Siedlungssystem zu unterstützen. Er sieht jedoch bei gewissen Teilen Handlungsbedarf. So fordert der TCS Anpassungen bei der vorgesehenen Ausrichtung der Verkehrsdrehscheiben, eine Neubeurteilung der Projekte zugunsten des motorisierten Individualverkehrs sowie die Ausarbeitung von Massnahmen hinsichtlich der Realisierung (siehe Frage 2).

*2. Gibt es Aspekte, die aus Ihrer Sicht zu wenig berücksichtigt wurden?*

Die Verkehrsdrehscheiben sind aus Sicht des TCS räumlich zu stark auf die Agglomerationszentren (Bahnhöfe) ausgerichtet, statt das Potenzial an den Agglomerationsrändern zu nutzen. Mit Blick auf die Multimodalität sind zudem alle Verkehrsmittel, einschliesslich des MIV (Parkiermöglichkeiten und effiziente Anschlüsse), einzubeziehen. In diesem Zusammenhang ist die Koordination zwischen Agglomerationsprogrammen, STEP Nationalstrassen und den Ausbausritten der Bahninfrastruktur (Perspektive BAHN 2050) weiter zu optimieren. Gegebenenfalls sind neue Anreize für die Agglomerationen zu schaffen, um die Massnahmen über alle Verkehrsträger hinweg besser abzustimmen.

Wie im Begleitschreiben ausgeführt, bemängelt der TCS die Behandlung und die Darstellung des MIV in den Agglomerationsprogrammen. Er fordert deshalb, Projekte zugunsten eines attraktiven und effizienten MIV (Kapazitätserhöhung, Verkehrsfluss) transparent und nachvollziehbar auszuweisen. Vor diesem Hintergrund fordert der TCS zudem eine Neubeurteilung der Massnahmen (Prio A) für den MIV.

Betreffend der Umsetzung der Projekte begrüsst der TCS zwar, dass ab der vierten Generation kürzere Fristen für den Baubeginn gelten. Dadurch sollen sich die Agglomerationen auf baureife und politisch breit abgestützte Projekte fokussieren. Gerade für komplexe und kostenintensive Projekte reicht diese Massnahme jedoch kaum aus. Der TCS fordert den Bundesrat deshalb auf, einen Massnahmenplan zur Straffung der Prozesse zu entwickeln, mit denen Blockaden limitiert und die Realisierung beschleunigt werden kann.

##### Programm Agglomerationsverkehr der vierten Generation

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

Wie der Bundesrat ist der TCS der Ansicht, dass der Verkehrsdrehscheiben in der modernen Mobilität eine zentrale Rolle zukommt. Nicht nur lassen sich damit die verschiedenen Verkehrsmittel verknüpfen, sie tragen auch zur Vernetzung des städtischen und ländlichen Raumes dabei. Für ein attraktives und gut

funktionierendes Gesamtverkehrssystem bleibt es essentiell, dass die Anforderungen aller Verkehrsträger berücksichtigt werden – einschliesslich des MIV.

*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)?*

Siehe Frage 2.

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

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

Wie der Bundesrat befürwortet der TCS die Förderung der multimodalen Mobilität, also die optimale Nutzung und Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsmittel. Hingegen lehnt der TCS jegliche Massnahmen ab, die eine Erhöhung des Modalsplits zugunsten des öV und Langsamverkehrs durch eine Schlechterstellung des MIV bezwecken.

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

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

Die „Verlängerung Glattalbahn“ der Agglomeration Zürich verbindet die Flughafenregion mit der Stadtbahn. Dabei umfasst sie zwei weitere Teilprojekte: eine Velohauptverbindung mit separatem Fussweg sowie den dringlichen Hochwasserschutz für Kloten und das Flughafenareal inkl. Bahnhof. Das Projekt ist somit ein gutes Beispiel für die optimierte Nutzung der verschiedenen Verkehrsmittel und die regionale Vernetzung. Es ist bedauerlich, dass für dieses Projekt keine Bundesbeteiligung vorgesehen ist.

#### **Weitere Bemerkungen**

*9. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?*



## Geschäftsstelle Agglo Basel

Emma Herwegh-Platz 2a  
CH-4410 Liestal

+41 61 926 90 50  
info@agglobasel.org  
www.agglobasel.org

[Geschäftsstelle Agglo Basel, Emma Herwegh-Platz 2a, CH-4410 Liestal](#)

## Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation

Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga  
Bundeshaus Nord  
CH-3003 Bern

Liestal, 02.09.2022

Referenz: Patrick Leypoldt, GS Agglo Basel

## Stellungnahme der trinationalen Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel zur Vernehmlassungsvorlage des Bundesbeschlusses über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr (4. Generation)

1/2

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga

Mit Schreiben vom 10. Juni 2022 haben Sie uns eingeladen, zur Vernehmlassungsvorlage des Bundesbeschlusses über die Verpflichtungskredite ab 2024 für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr Stellung zu nehmen. Für diese Möglichkeit bedanken wir uns und nehmen diese gerne wahr.

Das beiliegende Dokument beinhaltet die gemeinsame Stellungnahme der Agglomeration Basel, wie sie von der trinationalen Politischen Steuerung des Agglomerationsprogramms am 26. August 2022 einstimmig beschlossen wurde. Das Dokument ist in den vergangenen Wochen von den Regierungen der vier Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Aargau und Solothurn beschlossen worden. Darüber hinaus haben diverse politische Gremien in den Teilräumen Deutschland und Frankreich die Stellungnahme ebenfalls beschlossen. Die vorliegende Stellungnahme ist damit breit abgestützt und wird von allen sechs Partnern der Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel gleichermassen getragen. Dementsprechend gross ist die Hoffnung, dass der Bund die Anliegen der trinationalen Agglomeration Basel berücksichtigt und auf die Forderungen eingeht.

Abschliessend möchte ich meinen Dank an den Bundesrat bzw. die Bundesbehörden für die grosse Arbeit, welche der Bund im Rahmen der 4. Generation geleistet hat, aussprechen.

Mit freundlichen Grüssen

Regierungsrat Isaac Reber  
Präsident Verein Agglo Basel  
Geschäftsstelle Agglo Basel



**Kopie an:**

- Mitglieder der Politischen Steuerung des Agglomerationsprogramms Basel (PST AP)
- Mitglieder der Politischen Steuerung trireno (PST trireno)

**Beilage:**

Stellungnahme der trinationalen Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel zur Vernehmlassungsvorlage des Bundesbeschlusses über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr (4. Generation)



ARE		02. SEP. 2022			z E	
an			AV		a/a	
Datum						
Visa						
Reg. Nr. 223.2-04-4						

Stellungnahme der trinationalen Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel zur Vernehmlassungsvorlage des Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr (4. Generation)

Beschlossen von der Politischen Steuerung des Agglomerationsprogramms Basel am 26. August 2022



---

## Inhalt

Management Summary .....	3
1 Einleitung .....	5
2 Gesamtwürdigung der Vorlage .....	5
3 Beantwortung der Fragen .....	7
3.1 Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage .....	7
3.2 Programm Agglomerationsverkehr der vierten Generation .....	8
3.3 Weitere Bemerkungen .....	15
4 Schlusswort .....	16



## Management Summary

Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel bedankt sich für die Möglichkeit, zur Vernehmlassungsvorlage des Bundesbeschlusses über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr (4. Generation) inkl. des Prüfberichtes Basel der 4. Generation Stellung nehmen zu dürfen.

Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel ist mit dem vorliegenden Bericht des Bundesrats für die Vernehmlassung und der Grundlage hierfür, dem Prüfbericht des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE), grundsätzlich einverstanden und begrüsst insbesondere, dass der Bundesrat bei der Finanzierung der Massnahmen der 4. Generation des PAV auf die maximale Bundesbeteiligung setzt. Wir schätzen es sehr, dass der Bund dem Agglomerationsprogramm Basel der 4. Generation mit 9 Wirkungspunkten eine sehr hohe Wirksamkeit attestiert hat. Die erzielten Fortschritte unseres trinational abgestimmten Programms und unser unermüdliches Engagement für die Umsetzung der Massnahmen aus den Vorgängergenerationen wurden damit gewürdigt. Wir bedanken uns im Namen der gesamten trinationalen Agglomeration Basel für den Beiztragsatz von 40% und den vorgesehenen Bundesbeitrag für das Agglomerationsprogramm Basel.

Allerdings erachten wir es als problematisch, dass ausgerechnet für den prosperierenden Wirtschaftsraum «Bachgraben-Allschwil-Hégenheim» unsere in eine gesamtverkehrliche Betrachtung eingebetteten Verkehrsmassnahmen nicht im vorgesehenen Zeithorizont anerkannt werden. Wir müssen schnell umfassende Lösungen zur Verbesserungen der Verkehrsanbindung finden und v.a. umsetzen. Für die Anbindung dieses dynamischen Gebiets ist die zeitnahe und koordinierte Realisierung sowohl Tramprojekts Bachgraben (4Ö13), Zubringers Bachgrabens – Allschwil (4M1) inkl. Contournement Hésingue- Hégenheim (4M2) sowie den dazugehörigen FLAMA u.a. auch auf französischer Seite (4M16, 4M17, 4M11.14) und der Velovorzugroute Allschwil Bachgraben – Basel SBB (1. Etappe 4LV2) von zentraler Bedeutung.

Gemäss den Gesprächen mit den Bundesbehörden zur Vernehmlassungsvorlage zeigen sich die Bundesbehörden bereit, im Hinblick auf die 5. Programmgeneration an den Lösungen der Erschliessung dieses zentralen Entwicklungsgebietes mitwirken und die Agglomeration Basel zu beraten. Wir laden die Bundesbehörden hiermit nochmals ausdrücklich ein, sich für diesen Raum zu engagieren und gemeinsam mit den Partnern der Agglomeration Basel die Planungen voranzubringen, damit spätestens mit der 5. Programmgeneration bauliche Massnahmen zur Verkehrserschliessung dieses Gebietes ab 2028 in die dringend notwendige Realisierung gehen können. Falls der Baustart einzelner Projekte bereits 2027 erfolgt, muss dies mittels Genehmigungen zu «vorzeitigen Baustarts» ermöglicht werden. Um unserer Absicht Nachdruck zu verleihen, wird die Agglomeration Basel das Gespräch mit Departementsvorsteherin und Bundesrätin Frau Simonetta Sommaruga suchen.

Um die Koordination der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in der Agglomeration Basel sicherzustellen, beantragt die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel im Rahmen der Vernehmlassung Änderungen bei nachfolgenden Projekten:

Nr.	Projekt / Thema	Forderung / Antrag
4Ö13 4M1 4M2	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ BL/BS: Tram Bachgraben</li> <li>▪ BL: Zubringer Bachgraben – Allschwil (ZUBA)</li> <li>▪ SLA: Contournement Hésingue-Hégenheim</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Formulierungen im Prüfbericht gemäss den Forderungen aus dem Fachgespräch vom 09. August 2022 anpassen</li> <li>2) Verlässliche Aussagen des Bundes zu seinem Engagement für den Raum Bachgraben-Allschwil/Hégenheim im Prüfbericht aufnehmen</li> </ol>
4M11.14 4M16 4M17	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Hégenheim: mesures d'accompagnement du contour-nement Hésingue-Hégenheim</li> <li>▪ Hésingue: mesures d'accompagnement du contour-nement Hésingue-Hégenheim</li> <li>▪ Saint-Louis: mesures d'accompagnement du contour-nement Hésingue-Hégenheim sur la commune de Saint-Louis- Bourgfelden</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Formulierungen im Prüfbericht gemäss den Forderungen aus dem Fachgespräch vom 09. August 2022 anpassen</li> <li>2) Verlässliche Aussagen des Bundes zu seinem Engagement für den Raum Bachgraben-Allschwil/Hégenheim im Prüfbericht aufnehmen</li> <li>3) nicht programmrelevant (NPR) → C</li> </ol>



4LV10.20	Dornach: Langsamverkehrsunterführung Apfelsee	1) A LV-Pauschale → A Einzelprojekt 2) Erhöhung Kosten auf Stand der abgeschlossenen Vorstudie
4LV10.4	BL: Radweg Buus – Maisprach	C → A
4MD4	Rheinfelden (DE): B&R und P&R an der S-Bahn Haltestelle Warmbach	B → A
4MD8	Rheinfelden (CH): Mobilitätsdrehscheibe Schiffacker	B → A
4LV5	Rheinfelden (D): Radweg Kraftwerk Rhyburg – Beuggen	A → B
4LV10.52	Ferrette: Création d’une liaison cyclable vers Bâle entre Ferrette et la piste cyclable à Bouxwiller	A → C
4LV10.19	Münchenstein: Neue Fussgängerbrücke mit Lift «Van Baerle-Neue Talstrasse»	nicht programmrelevant (NPR) → C
Formulierungen zur Trinationalen S-Bahn Basel bzw. Herzstück		Die Ausführungen im Prüfbericht zur trinationalen S-Bahn Basel im längerfristigen Horizont sind auf den Schlussbericht der strategischen Planung Knoten Basel («Fünfpunkteplan») abzustimmen.
Umgang mit allen ÖV-Drehscheiben		1) Bei <u>allen</u> Projekten Handlungsbedarf anerkennen. 2) Umpriorisieren von C → B: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 4MD6: BS: ÖV-Drehscheibe an der S-Bahn Haltestelle Solitude (Kurzfristige Massnahme)</li> <li>▪ 4MD11: AG: ÖV-Drehscheibe Bahnhof Kaiser-Augst</li> <li>▪ 4MD13: BS: ÖV-Drehscheibe an S-Bahn Haltestelle Morgartenring</li> </ul>



# 1 Einleitung

Die vorliegende Stellungnahme wurde von den Gremien des Vereins Agglo Basel beschlossen (PST AP vom 26. August 2022). Aufgrund des sehr engen Zeitrahmens über die Pfingstferien (DE) und Sommerferien (CH, FR und DE) wurde sie von der Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel auf Basis der Vorgaben der Gremien des Verein Agglo Basel erarbeitet und trinational abgestimmt sowie in diversen politischen Gremien der Mitglieder besprochen (Regierungen, Parlamente etc.), formale Beschlüsse der Mitglieder (RRB's etc.) waren hingegen nicht in allen Fällen möglich.

Die unter dem Dach von Agglo Basel vereinten Mitglieder erachten das Agglomerationsprogramm als wertvolles Instrument zur grenzüberschreitenden Steuerung einer abgestimmten Siedlungs- und Verkehrsentwicklung. Das Programm ist hierfür eine wertvolle Triebfeder und löst eine grosse Dynamik aus. Nach über 10 Jahren intensiven Arbeitens hat sich die grenzüberschreitende Zusammenarbeitskultur grundlegend verstärkt. Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung wird heute in unserer Agglomeration grossgeschrieben und gelebt. In den Gremien des Agglomerationsprogramms Basel besteht die tiefe Überzeugung, dass mit wissenschaftlich fundierten Analysen, gemeinsamen zukunftsorientierten Strategien und entschlossenem Umsetzen unsere Agglomeration grenzüberschreitend vorangebracht werden kann.

Im Folgenden gehen wir vertieft auf die Vorlage ein und legen unsere detaillierte Einschätzung dar. Die Stellungnahme orientiert sich ab Kapitel 3 am Fragebogen zur Vernehmlassung.

## 2 Gesamtwürdigung der Vorlage

Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel begrüsst die vorliegende Botschaft des Bundesrats für die Vernehmlassung und den Prüfbericht des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE) grundsätzlich und freut sich, dass die im Rahmen der 4. Programmgeneration erzielten Fortschritte vom Bund gewürdigt wurden. Im Prüfbericht wurde die komplexe Ausgangslage der trinationalen Agglomeration ausdrücklich hervorgehoben. Mit 9 Wirkungspunkten wird dem Agglomerationsprogramm Basel der 4. Generation eine sehr hohe Wirksamkeit attestiert. Aufgrund des Umsetzungsstandes der Vorgängergenerationen wurde von einem Umsetzungsabzug abgesehen, womit unser Programm einen Beitragssatz von 40% erreicht.

Der Bund anerkennt, dass das Agglomerationsprogramm Basel 4. Generation auf den früheren Generationen aufbaut und diese kohärent weiterentwickelt. Speziell gewürdigt werden die vertiefte Zusammenarbeit auf der Ebene der neun Korridore, die gezielt eine Abstimmung von Siedlung und Verkehr verfolgen und damit wesentlich zur hohen konzeptionellen Qualität des Agglomerationsprogramms Basel beitragen. Zudem zeichnet sich das Agglomerationsprogramm durch seinen guten und leicht verständlichen Aufbau sowie die durchdachte Strukturierung aus. Der rote Faden ist vorhanden.

Gemäss Bundesprüfung gelingt die Abstimmung von Siedlung und Verkehr zu weiten Teilen gut. Gerade die grossen Schwerpunktgebiete im Agglomerationsraum sind eng mit den Verkehrsmassnahmen verknüpft. Auch ist das System des ÖV über das gesamte Agglomerationsgebiet aus Sicht des Bundes mehrheitlich gut auf die Entwicklungsschwerpunkte abgestimmt. Zudem wird dem Agglomerationsprogramm Basel attestiert, dass das Programm eine starke Wirkung auf das Gesamtverkehrssystem entfaltet. Hervorgehoben wird, dass eine flächendeckende Gesamtverkehrsstrategie mit klaren Zielen besteht.

Gemäss seiner Bewertung attestiert der Bund dem trinationalen Agglomerationsprogramm insgesamt eine konzeptionell hohe Qualität. Die Wirksamkeit des Programms wird entsprechend positiv bewertet. Aus Sicht des Bundes gibt es allerdings bei einzelnen Wirksamkeitskriterien Verbesserungspotenzial – diese Einschätzung wird zu einem grossen Teil von Agglo Basel geteilt. Die vom Bund im Prüfbericht genannten Optimierungsmöglichkeiten fanden so auch bereits Eingang in das Konzept zur Erarbeitung der 5. Generation, welches von der Politischen Steuerung des Vereins am 13. Dezember 2021 beschlossen wurde.

Die bundesseitig bestätigte Priorisierung zahlreicher Massnahmen im A-Horizont mit Baubeginn ab 2024, etwa der drei Tramprojekte «Tram Letten», «Tram Petersgraben» und «Tram 8 bis Läublinpark», unterstützen den eingeschlagenen Weg der Agglomeration bei der ÖV-seitigen Strategie. Mit Investitionen zur Elektrifizierung diverser Buslinien in Basel-Stadt und Basel-Landschaft wird die Dekarbonisierung der Mobilität einen



Schub erhalten, und mit dem Neu- und Ausbau der ÖV-Drehscheiben und Bushöfe zu Mobilitätsdrehscheiben in Basel, Bottmingen, Pratteln, Zwingen, Riehen und Schliengen wird die Vernetzung der Mobilitätsformen vorangetrieben. Auch mit den gezielten punktuellen strassenseitigen Weiterentwicklungen in Laufen, Arlesheim – Münchenstein, Aesch, Birsfelden und Saint-Louis wird das Verkehrssystem sinnvoll optimiert. Die Bereitschaft des Bundes zur Mitfinanzierung von zahlreichen Massnahmen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs wird der Umsetzung der Fuss- und Velostrategie einen deutlichen Schub geben. Vor allem von den diversen Velovorzugsrouten, u. a. für Pendler (auch mit E-Bikes) im Birstal, in Allschwil und im Wiesental erhofft sich die trinationale Agglomeration Basel einen spürbaren Mehrwert.

Wir können jedoch nicht alle im Prüfbericht enthaltenen Einschätzungen des Bundes unterstützen. Wir erachten es als problematisch, dass ausgerechnet für den prosperierenden Wirtschaftsraum «Bachgraben-Allschwil/Hégenheim» unsere umfassend ausgearbeiteten und untereinander koordinierten Lösungen nicht anerkannt werden. Der Siedlungsschwerpunkt Allschwil/Hégenheim hat sich in den letzten Jahren mit der Ansiedlung vieler Unternehmen, vor allem aus dem Bereich der Biologie-, Pharma- und Chemie- Branche, ausserordentlich dynamisch entwickelt. Bereits heute sind dort rund 4'500 Arbeitsplätze angesiedelt. Auch in Zukunft soll die Ansiedlung weiterer Firmen aus dem Life-Sciences-Bereich erfolgen. Das Arbeitsplatzgebiet Bachgraben steht somit im Fokus der wirtschaftlichen Entwicklung der Gemeinde Allschwil, ist als Arbeitsplatzgebiet von kantonaler Bedeutung im kantonalen Richtplan vermerkt und ist eines der Schlüsselgebiete im Agglomerationsprogramm Basel. Insgesamt sollen in den Arealen im Bachgraben und im benachbarten Hégenheim weitere 4'000 – 7'500 zusätzliche Arbeitsplätze entstehen. Diese Entwicklung kommt nicht in ferner Zukunft, sondern ist bereits heute mit voller Intensität vor Ort zu besichtigen. Die Entwicklung findet jetzt statt und die Verkehrserschliessung hinkt schon heute der Entwicklung hinterher.

Mit der wachsenden Anzahl Beschäftigter und Einwohner steigt jedoch auch die Verkehrsbelastung weiter an. Für den Erfolg des Siedlungsschwerpunkts Allschwil/Hégenheim, welcher durchaus auch von nationalem Interesse sein sollte, müssen schnell Lösungen gefunden und v. a. umgesetzt werden. Aus Sicht der trinationalen Agglomeration Basel stehen die zeitnahe und koordinierte Realisierung sowohl des Tramprojekts Bachgraben (4Ö13), des Zubringers Bachgrabens – Allschwil (4M1) inkl. Contournement Hégingue- Hégenheim (4M2) sowie den dazugehörenden FLAMA u.a. auch auf französischer Seite (4M16, 4M17, 4M11.14) und der Velovorzugsrouten Allschwil Bachgraben – Basel SBB (1. Etappe 4LV2) im Vordergrund. Gemäss den Gesprächen mit den Bundesbehörden zur Vernehmlassungsvorlage zeigen sich die Bundesbehörden bereit, im Hinblick auf die 5. Programmgeneration an den Lösungen der Erschliessung dieses zentralen Entwicklungsgebietes mitwirken und die Agglomeration Basel zu beraten. Wir begrüssen das sehr und laden die Bundesbehörden hiermit nochmals ausdrücklich ein, sich für diesen Raum zu engagieren und gemeinsam mit den Partnern der Agglomeration Basel den Prozess voranzubringen, damit spätestens mit der 5. Programmgeneration bauliche Massnahmen zur Verkehrserschliessung dieses Gebietes ab 2028 in die dringend notwendige Realisierung gehen können. Falls der Baustart einzelner Projekte bereits 2027 erfolgt, muss dies mittels Genehmigungen zu «vorzeitigem Baustart» ermöglicht werden. Um unserer Absicht Nachdruck zu verleihen, wird die Agglomeration Basel das Gespräch mit Departementsvorsteherin und Bundesrätin Frau Simonetta Sommaruga suchen.

Ein wichtiger Pfeiler unserer agglomerationsweiten Strategie zur Umsetzung des Zukunftsbildes 2040 ist der Ausbau der Trinationalen S-Bahn Basel. Die Bundesbeschlüsse zum Bahnausbau schritt 2035 (FABI) haben die Zulaufstrecken bereits einen grossen Schritt nach vorne gebracht. Die Inwertsetzung der Siedlungsschwerpunktgebiete, die Schonung der wertvollen Landschaften und die Ermöglichung einer nachhaltigen und ressourcenschonenden Mobilität - und damit die Umsetzung des Zukunftsbildes - wird nur mit dem Herzstück für die trinationale S-Bahn Basel gelingen. In dieser Frage gibt es keinen Plan B für die trinationale Agglomeration Basel. Und dies ist nicht nur die Einschätzung der Standortkantone. Vielmehr kommt auch die strategische Planung für den Bahnknoten Basel «Fünfpunkteplan» zum gleichen Schluss (vgl. Schlussbericht «Konfiguration Knoten Basel» vom 25. Mai 2022<sup>1</sup>). Der Bericht wurde vom Bundesamt für Verkehr (BAV), der SBB AG, dem Bundeseisenbahnvermögen (BEV), den Schweizerischen Rheinhäfen sowie den beiden Kantonen

<sup>1</sup> [https://www.bav.admin.ch/dam/bav/de/dokumente/aktuell-startseite/berichte/schlussbericht-konfiguration-knoten-basel.pdf.download.pdf/220525%20Konfiguration%20Knoten%20Basel%20V1.0\\_def.pdf](https://www.bav.admin.ch/dam/bav/de/dokumente/aktuell-startseite/berichte/schlussbericht-konfiguration-knoten-basel.pdf.download.pdf/220525%20Konfiguration%20Knoten%20Basel%20V1.0_def.pdf)



Basel-Stadt und Basel-Landschaft beschlossen. Darin wird beispielsweise festgehalten, dass «im Kernbereich die Linienführung mit Basel SBB Tiefbahnhof und unterirdischer Neubaustrecke über Basel Mitte nach St. Johann und Basel Bad Bf durch den Stossrichtungsentscheid der Bahnknotenpartner festgelegt ist» und dass «mit dem S-Bahn-Angebot auf der geplanten Neubaustrecke Herzstück einerseits das Tramnetz in der Kernstadt von Basel entlastet wird und andererseits Gebiete mit starker Nutzung und grossem Potenzial besser erschlossen werden können» (Seite 257). Auch wurde ausführlich und auf Grundlage von umfangreichen Untersuchungen belegt, dass mit der Tramnetzentwicklung allein nicht annähernd gleichwertiges ÖV-Angebot geschaffen werden kann (Seite 227).

Den zurückhaltenden Formulierungen im Prüfbericht zur Entwicklung der S-Bahn Basel kann daher nicht gefolgt werden. Die Zurückstufung diverser ÖV-Drehscheiben an geplanten S-Bahnhaltestellen steht im Widerspruch zu dieser gemeinsamen Planung. Ein Verzicht auf den Ausbau der S-Bahn Basel hätte eine Entwicklung mit weniger wirtschaftlicher Prosperität, begrenzten Möglichkeiten für eine umweltfreundliche Mobilität, gravierende Einschränkungen der Verkehre von nationaler Bedeutung (internationaler Personenfern- und Güterverkehr) und in letzter Konsequenz, eine verpasste Chance einen wesentlichen Beitrag zu den Klimazielen der Schweiz beigetragen zu haben, zur Folge. Zudem ist die vom Bund gelobte Agglomerationsstrategie ohne S-Bahn-Ausbau schlicht nicht umsetzbar, was tiefgreifende Auswirkungen auf die grundlegende strategische Ausrichtung des Zukunftsbildes hätte. Wir bitten daher den Bund hier seiner Verantwortung gerecht zu werden und die Erkenntnisse aus dem vom Bundesamt für Verkehr (BAV) geführten Prozess zum Knoten Basel in die Bewertung des Agglomerationsprogramms Basel der 4. Generation gebührend einfließen zu lassen. Der Ausbau der Trinationalen S-Bahn Basel mit Herzstück ist unbestritten und muss so rasch wie möglich umgesetzt werden. Die derzeit sich in der Vernehmlassung befindende «Perspektive BAHN 2050» des Bundesamts für Verkehr (BAV) zeigt den Weg zum Ausbau der S-Bahn-Angebote in den Agglomerationen v. a. auch grenzüberschreitend klar auf.

## 3 Beantwortung der Fragen

### 3.1 Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

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

Ja.

Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel begrüsst ausdrücklich den grossen Stellenwert des Instruments der Agglomerationsprogramme beim Bund und freut sich über die nun in der Vorlage zur 4. Generation gesamthaft vorgesehenen CHF 1,3 Mrd. Bundesbeiträge. Insbesondere wird begrüsst, dass der Bundesrat bei der Finanzierung der Massnahmen der 4. Generation des PAV auf die maximale Ausschöpfung des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) setzt (12%).

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

Ja.

Im Kapitel 1.3.2 des erläuternden Berichts weist der Bund auf das Verhältnis zu den Strategien des Bundesrats, zwischen Raumkonzept Schweiz, Sachpläne des Bundes und STEP-Ausbauschritte hin. Das Programm Agglomerationsverkehr (PAV) ist mit den STEP-Programmen für die Nationalstrassen und die Eisenbahninfrastruktur abgestimmt. Während die beiden STEP-Programme eine längerfristige Perspektive mit umfangreichen Projekten enthalten, fokussiert das PAV auf einen kurz- bis mittelfristigen Realisierungshorizont. Während der Erarbeitung werden die gegenseitigen Abhängigkeiten berücksichtigt.

Den Agglomerationsprogrammen werden jedoch bis dato keine fundierten und auf Bundesebene abgestützten Koordinationshinweise für die weitere Abstimmung mit den Agglomerationsprogrammen gegeben. Um eine ausreichende Koordination über alle Programme sicherzustellen, müssen zwingend auch die Träger-schaften der Agglomerationsprogramme in die gesamträumliche Abstimmung einbezogen werden.



#### Antrag:

- In die Koordination der Programme «STEP Schiene», «STEP Strasse» und «Agglomerationsverkehr» sind die Trägerschaften der Agglomerationsprogramme zwingend einzubeziehen. Die Trägerschaften sind mit den für eine ausreichende Abstimmung der Agglomerationsprogramme erforderlichen Koordinationshinweisen zu versorgen.
- Bereits beschlossene oder in den STEP-Planungen enthaltene Nationalstrassen- oder Eisenbahnprojekte können nicht ausschliesslich als einzige Voraussetzungen der aktuellen Bundesplanung gelten. Abgeschlossene und veröffentlichte Studien bzw. Berichte zu Langfristplanungen (z.B. «Konfiguration Knoten Basel») sind zur Koordination der verschiedenen Planungen mitzubersichtigen.

### 3.2 Programm Agglomerationsverkehr der vierten Generation

#### Haben Sie Bemerkungen zur dargelegten Ausgangslage?

Nein.

#### Sind Sie mit dem Vorgehen und den Ergebnissen der Prüfung der Agglomerationsprogramme des Programms Agglomerationsverkehr der vierten Generation einverstanden? Falls nein, wo sehen Sie Anpassungsbedarf?

Weitgehend ja, aber nicht vollständig einverstanden.

Im Kapitel 2.3.2.3 des erläuternden Berichts weist der Bund bei der Prüfung von Einzelmassnahmen auf die Abstimmung mit den nationalen, kantonalen und weiteren relevanten Planungen der Schweiz und des grenznahen Auslands hin. Dabei wird insbesondere zu stark auf bereits beschlossene oder in den STEP-Planungen enthaltene Nationalstrassen- oder Eisenbahnprojekte gestützt. Langfristige Planungen ausserhalb dieser etablierten Instrumente finden zu wenig Berücksichtigung bei der Beurteilung des Handlungsbedarfs bzw. der Massnahme. Die geplante S-Bahn Haltestelle Morgartenring wurde beispielsweise noch in keiner Bundesplanung beschlossen. Nichtsdestotrotz soll eine zeitnahe Realisierung im Zusammenhang mit dem 4-Meter-Korridor erfolgen. Die damit im Zusammenhang stehende ÖV-Drehscheibe weist, in unserem Verständnis aufgrund der fehlenden Verankerung im STEP-Prozess, gemäss Prüfbericht keinen Handlungsbedarf aus, obschon sie als eine der zeitnahen ÖV-Drehscheiben realisiert werden sollte.

#### Antrag:

- Die Abstimmung zwischen den Agglomerationsprogrammen, den nationalen STEP-Planungen und Grossprojekten ohne gesicherte Bundes-Finanzierung ist weiter zu intensivieren und zu verbessern.

Grundsätzlich ist die Trägerschaft des Agglomerationsprogramm Basel mit den Ergebnissen der Bundesprüfung der 4. Generation einverstanden. Im Hinblick auf Folgegenerationen sehen wir Anpassungsbedarf in drei Bereichen.

#### Zusammenfassung der Prüfergebnisse/Programmwirkung:

Im Kapitel 4.2 des erläuternden Berichts geht der Bund auf das Verfahren zur Ermittlung der Programmwirkung ein. Der Nutzen des Agglomerationsprogramms in Punkten wird dessen Kosten gegenübergestellt. Hinsichtlich der Wirkung wird die Verbesserung des Gesamtverkehrssystems, die Unterstützung einer Siedlungsentwicklung nach innen, die Verbesserung der Verkehrssicherheit und die Reduktion von Umweltauswirkungen sowie des Ressourcenverbrauchs beurteilt.

Die Gesamtwürdigung (knapp 2 Seiten im Prüfbericht) lässt keinen detaillierten Rückschluss zwischen der Programmbeurteilung und den einzelnen Wirkungskriterien zu. Vielmehr müssen die genannten Punkte mutmasslich den Kriterien zugeordnet werden, um allfällige Stärken und Schwächen eruieren zu können. Zu be-



grüssen ist, dass im Kapitel 7 der Prüfberichte gegenüber Vorgängergenerationen substanzielle Empfehlungen zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms genannt werden. Insgesamt fügen sich die aufgeführten Begründungen an den verschiedenen Stellen zu einem einheitlichen Prüfergebnis zusammen. Was wir gänzlich im Prüfbericht vermissen, ist die Beurteilung der Teilstrategien. Eine Rückmeldung zu diesen ist, wenn überhaupt, nur indirekt ableitbar. Für eine Fortsetzung der Teilstrategie (Überarbeitung nur im 8-Jahresrhythmus) ist eine Einschätzung des Bundes diesbezüglich jedoch unerlässlich.

#### Antrag:

- Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel beantragt für zukünftige Prüfberichte die Ergänzung eines Kapitels, evtl. analog AP3, zur «Beurteilung der Programmwirkung». Darin enthaltene Schwächen und Stärken zu den jeweiligen Wirkungspunkten helfen den Trägerschaften, ihre Agglomerationsprogramme zielgerichtet weiterzuentwickeln.
- Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel beantragt für zukünftige Prüfberichte, dass der Bund im Rahmen der Gesamtwürdigung auf die Teilstrategien eingeht, oder zumindest einzelne aus Sicht der Bundesbehörden lückenhafte Teilstrategien erwähnt.

#### Langfristige Entwicklungen des ÖV-Systems:

Der Prüfbericht geht in Kapitel 2.2 und Kapitel 7 auf die langfristige Entwicklung des ÖV-Systems ein und hält fest, dass sich das Agglomerationsprogramm Basel zu stark auf das noch nicht gesicherte «Herzstück» abstütze. Zudem soll das Agglomerationsprogramm keine Aufschlüsse dazu geben, wie das ÖV-Angebot, insbesondere der Umgang mit den Durchmesserlinien, im Fall grösserer Verzögerungen des Herzstücks, langfristig aussehen soll. In Bezug auf das «Herzstück» soll für kommende Generationen zusätzlich vertieft aufgezeigt werden, wie die Agglomerationsmassnahmen mit noch nicht gesicherten, übergeordneten Massnahmen aufwärtskompatibel abgestimmt sind und gleichzeitig auch, dass das Agglomerationsprogramm mittel- bis langfristig ohne diese funktioniert.

An dieser Stelle möchten wir darauf hinweisen, dass die strategischen Planungen für den Bahnknoten Basel («Fünfpunkteplan») – durchgeführt unter der Federführung des Bundes langfristig keine andere wirtschaftliche und genehmigungsfähige Möglichkeit zur Entwicklung des ÖV-Systems in Basel aufzeigen können als den Bau des «Herzstücks» (vgl. Schlussbericht «Konfiguration Knoten Basel, SBB, 25.05.2022»). Untermauert wird diese Erkenntnis mit einer von den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft in Auftrag gegebene Studie zum «Tramnetzdesign ohne Herzstück der trinationalen S-Bahn Basel» (EBP, 5. Oktober 2021). Auch ein konsequenter Ausbau des untergeordneten ÖV-Netzes vermag nicht die Nachfrageentwicklung mit Horizont 2050 abzufangen. Es ist deshalb nicht nachvollziehbar, dass der Prüfbericht, wie schon in AP3, das Agglomerationsprogramm auffordert, Gegenentwicklungen zu einem etablierten und mit dem Bund eng abgestimmten Prozess aufzuzeigen. Eine solche Forderung ist zudem auch gegenüber der Öffentlichkeit nicht erklärbar.

#### Antrag:

- Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel beantragt, auf den Nachweis eines Agglomerationsprogramms ohne Herzstück zu verzichten. Der Bund soll bei der Beurteilung der Gesamtstrategie und der Agglomassnahmen den Planungsstatus der übergeordneten Massnahmen - hier konkret die strategische Planung für den Bahnknoten Basel «Fünfpunkteplan») – besser berücksichtigen.
- Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel beantragt, die Formulierung im Prüfbericht (...Für kommende Generationen könnte vertieft aufgezeigt werden, wie die Agglomerationsmassnahmen mit noch nicht gesicherten, übergeordneten Massnahmen aufwärtskompatibel abgestimmt sind und gleichzeitig auch, dass das Agglomerationsprogramm mittel- bis langfristig ohne diese funktioniert...) zu streichen.

#### Velomassnahmen im Teilraum FR:

Im Kapitel 2.2 des Prüfberichts geht der Bund auf die Ableitung der Massnahmen zur Förderung des Veloverkehrs ein. Dabei geht er auf die bedeutende Rolle des FVV im Rahmen von BGK ein und unterstreicht, dass das Bündel der Massnahmen zu einem sicheren, dichten, zusammenhängenden und attraktiven Netz für den Veloverkehr beitragen wird.



Speziell im französischen Teil der Agglomeration wird bemängelt, dass keine Vorzugsroute enthalten ist und dass angesichts der wenigen Massnahmen nicht klar wird, wann das gesamte Zielnetz realisiert werden kann. Diese Aussagen lehnen wir dezidiert ab. Es wurde in keinem anderen Teilraum, so viele Massnahmen im Bereich FVV eingereicht, wie in Frankreich. Mehr als 1/3 dieser Massnahmen liegen auf französischem Territorium. Ausserdem ist ein erster Teil einer Vorzugsroute in Rahmen vom 4LV10.48 «liaison cyclable le long des voies SNCF entre rue de Seville et la gare» in Saint-Louis in AP4 vorgesehen. Saint-Louis Agglomération verfügt über einen Schéma de pistes cyclables bis 2032, welche das Zielnetz vom AP4 abdecken soll. Eine Vorzugsroute in Saint-Louis ist im Zielnetz vorgesehen.

**Antrag:**

- Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel beantragt, die Formulierungen im Prüfbericht zu den Velomassnahmen im Teilraum Frankreich zu streichen.

**Haben Sie Bemerkungen zu den Erläuterungen der Bestimmungen des Bundesbeschlusses**

Nein.

**Haben Sie Bemerkungen zu den dargelegten Auswirkungen**

Ja.

Im Kapitel 4.2 des erläuternden Berichts weist der Bund auf die langfristig gesicherte Finanzierung und den neu in der Richtlinie Programm Agglomerationsverkehr (RPAV) eingeführten Prozesse hin. Beides soll, im Zusammenspiel mit der Mitfinanzierung von Massnahmen gewisser Massnahmenkategorien über pauschale Bundesbeiträge in Zukunft, zu einem geringeren Ressourcenaufwand der Trägerschaften führen. Vor allem letztere Aussage ist mit Vorsicht zu begegnen.

Die Einführung der Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen hat, zumindest im trinationalen Kontext, aber gemäss Erläuterungen an den Austauschplattformen mit Agglomerationen und Bundesbehörden auch bei den rein schweizerischen Agglomerationsprogrammen, zu einem erheblichen initialen Mehraufwand geführt. Das Agglomerationsprogramm Basel sieht den Bund in der Pflicht, die Trägerschaften bei ihren Bemühungen zu unterstützen, die administrativen Hürden im Rahmen der Umsetzung der Agglomerationsprojekte möglichst gering zu halten, damit der Ressourcenaufwand wie gewünscht verringert werden kann.

**Antrag:**

- Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel beantragt, dass die zuständigen Bundesbehörden bzgl. dem weiteren Abbau der administrativen Hürden im Rahmen der Umsetzung der Agglomerationsprojekte mit den Trägerschaften umgehend nach praktikablen Lösungen suchen. Insbesondere ist dabei auf die Belange der grenzüberschreitenden Programme eingehen.

**Haben Sie Bemerkungen zu den dargelegten rechtlichen Aspekten**

Nein.



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

Die Bemerkungen der Trägerschaft des trinationalen APBS zu einzelnen Massnahmen werden in zwei Kategorien aufgeführt:

- Anträge zur Umpriorisierung von Massnahmen
- Weitere Anträge zum Prüfbericht Basel der 4. Generation

### Anträge zur Umpriorisierung von Massnahmen:

#### Raum Bachgraben-Allschwil/Hégenheim

Für den Raum Bachgraben-Allschwil müssen schnell umfassende Lösungen zur Verbesserung der Verkehrsanbindung gefunden und v. a. umgesetzt werden. Aus Sicht der trinationalen Agglomeration Basel sind die zeitnahe und koordinierte Realisierung sowohl des Tramprojekts Bachgraben (4Ö13), des Zubringers Bachgrabens – Allschwil (4M1) inkl. Contournement Hésingue- Hégenheim (4M2) mit den dazugehörenden FLAMA u. a. auch auf französischer Seite (4M16, 4M17, 4M11.14) und der Velovorzugsroute Allschwil Bachgraben – Basel SBB (1. Etappe 4LV2) von zentraler Bedeutung. Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel ist bereit die vom Bund vorgenommene Priorisierung im C-Horizont zu akzeptieren, verlässt sich im Gegenzug auf das bei den Verhandlungen versprochene Engagement der Bundesbehörden für den Raum Bachgraben-Allschwil/Hégenheim. Gemäss den Gesprächen zur Vernehmlassungsvorlage zeigen sich die Bundesbehörden bereit, im Hinblick auf die 5. Programmgeneration an den Lösungen zur Erschliessung dieses zentralen Entwicklungsgebietes mitzudenken und die Agglomeration Basel bzw. die verantwortlichen Projektträger hierbei zu beraten, wie das Gesamtsystem weiterzuentwickeln ist bzw. welche Zusammenhänge noch besser aufzuzeigen sind. Wir laden die Bundesbehörden hiermit nochmals ausdrücklich ein, sich für diesen Raum zu engagieren und die Partner der Agglomeration Basel in den Planungen zu unterstützen und zu beraten. Die Mitarbeit der Bundesbehörden ist insbesondere bei den noch zu klärenden Fragen bzgl. der Landesgrenze entscheidend. Ziel ist es spätestens mit der 5. Programmgeneration die baulichen Schlüsselmassnahmen (4Ö13, 4M1, 4M2 mit 4M11.14, 4M16, 4M17) zur Verkehrserschliessung dieses Gebietes ab 2028 als beitragsberechtigt anerkannt werden können und die dringend notwendige Realisierung gestartet werden kann.

#### 4M1: BL: Zubringer Bachgraben – Allschwil (ZUBA)

ARE-Code:	2701.4.036
Kosten:	CHF 345.0 Mio.
Projektträger:	Kanton Basel-Landschaft
Priorisierung bei Eingabe am 11. Juni 2021:	A
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 21. Juni 2022:	C

#### Anträge:

- 1) Wir beantragen dem Bund die Formulierungen im Prüfbericht gemäss den Forderungen aus dem Fachgespräch vom 09. August 2022 anzupassen.
- 2) Wir fordern gemäss den Verhandlungsergebnissen vom Bund verlässliche Aussagen zu seinem Engagement für den Raum Bachgraben-Allschwil/Hégenheim im Prüfbericht aufzunehmen.

#### 4M2: SLA: Contournement Hésingue-Hégenheim

ARE-Code:	2701.4.037
Kosten:	CHF 18.7 Mio.
Projektträger:	Saint-Louis Agglomération (SLA)
Priorisierung bei Eingabe am 11. Juni 2021:	A
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 21. Juni 2022:	C

#### Anträge:

- 1) Wir beantragen dem Bund die Formulierungen im Prüfbericht gemäss den Forderungen aus dem Fachgespräch vom 09. August 2022 anzupassen.
- 2) Wir fordern gemäss den Verhandlungsergebnissen vom Bund verlässliche Aussagen zu seinem Engagement für den Raum Bachgraben-Allschwil/Hégenheim im Prüfbericht aufzunehmen.



#### 4Ö13: BL/BS : Tram Bachgraben

ARE-Code:	2701.4.025
Kosten:	CHF 120.0 Mio.
Projektträger:	Kanton Basel-Stadt
Priorisierung bei Eingabe am 11. Juni 2021:	B
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 21. Juni 2022:	C

##### Anträge:

- 1) Wir beantragen dem Bund die Formulierungen im Prüfbericht gemäss den Forderungen aus dem Fachgespräch vom 09. August 2022 anzupassen.
- 2) Wir fordern gemäss den Verhandlungsergebnissen vom Bund verlässliche Aussagen zu seinem Engagement für den Raum Bachgraben-Allschwil/Hégenheim im Prüfbericht aufzunehmen.

#### 4M11.14 : Hégenheim: mesures d'accompagnement du Contournement Hésingue-Hégenheim

#### 4M16 : Hésingue: mesures d'accompagnement du Contournement Hésingue-Hégenheim

#### 4M17 : Saint-Louis: mesures d'accompagnement du Contournement Hésingue-Hégenheim sur la commune de Saint-Louis- Bourgfelden

ARE-Code:	2701.4.060 / 2701.4.074 / 2701.4.075
Kosten:	CHF 1,25 Mio. / CHF 2,30 Mio. / CHF 1,76 Mio. /
Projektträger:	Hégenheim / Hésingue / Saint-Louis
Priorisierung bei Eingabe am 11. Juni 2021:	A / B
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 21. Juni 2022:	Nicht programmrelevante Massnahmen (NPR)

##### Anträge:

- 1) Wir beantragen dem Bund die Formulierungen im Prüfbericht gemäss den Forderungen aus dem Fachgespräch vom 09. August 2022 anzupassen.
- 2) Wir fordern gemäss den Verhandlungsergebnissen vom Bund verlässliche Aussagen zu seinem Engagement für den Raum Bachgraben-Allschwil/Hégenheim im Prüfbericht aufzunehmen.
- 3) Verschiebung von nicht programmrelevant (NPR) → C

#### 4LV10.20: Dornach: Langsamverkehrsunterführung Apfelsee

Im Rahmen der Konkretisierung des Projektes durch die SBB (Vorstudie abgeschlossen) sind für die Langsamverkehrsunterführung deutlich höhere Kosten veranschlagt worden, als noch zum Zeitpunkt der Einreichung. Das Projekt wird von der SBB zusammen mit der Haltestelle Dornach Apfelsee projektiert und auch die Ausführung wird im selben Projekt mitgedacht und veranschlagt. Die zu tief veranschlagten Kosten in AP4 gefährdet die Realisierungsmöglichkeit des Projektes, da die selbst zu tragenden Kosten für die Gemeinde Dornach zum heutigen Zeitpunkt weit mehr als 60% betragen.

ARE-Code:	2701.4.111
Kosten:	CHF 4.83 Mio.
Projektträger:	Dornach
Priorisierung bei Eingabe am 11. Juni 2021:	A-Pauschal Paket LV (AP)
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 21. Juni 2022:	A-Pauschal Paket LV (AP)

##### Anträge:

- 1) Erhöhung der Kosten auf Mio. 15.9 CHF
- 2) A LV-Pauschale → A Einzelprojekt



#### 4LV10.4: BL: Radweg Büus – Maisprach

Die verschiedenen Konflikte (Wildruhezone, Wald, schutzwürdigen Hecken, Gewässerraum des Buuser Bach und Amphibienwanderungen) bzw. Lösungsmöglichkeiten wurden bereits umfassend untersucht. Die Linienführung und Projekt sind in enger Abstimmung mit den kantonalen Naturschutz-Fachstellen so angepasst, dass die Konflikte minimiert werden und das Projekt aus Sicht Naturschutzfachstellen bewilligungsfähig ist.

ARE-Code:	2701.4.092
Kosten:	CHF 1.5 Mio.
Projektträger:	Kanton Basel-Landschaft
Priorisierung bei Eingabe am 11. Juni 2021:	A
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 21. Juni 2022:	C
<b>Antrag:</b>	C → A

#### 4MD4: Rheinfelden (DE): B&R und P&R an der S-Bahn Haltestelle Warmbach

Entgegen der Begründung im Prüfbericht, erfolgt die Realisierung der Hochrheinelektrifizierung und damit verbundene S-Bahn Haltestelle Warmbach gemäss DB Netz nicht erst im Jahr 2030, sondern bereits in 2025/26. Das bedeutet, dass eine Förderung ab 2030 keine Option ist. Der Handlungsbedarf wird parallel zur Realisierung der Haltestelle gegeben sein, da aus Synergiegründen die Anlagen für B&R und P&R gleichzeitig erstellt werden.

ARE-Code:	2701.4.020
Kosten:	CHF 0.85 Mio.
Projektträger:	Rheinfelden (DE)
Priorisierung bei Eingabe am 11. Juni 2021:	A
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 21. Juni 2022:	B
<b>Antrag:</b>	B → A

#### 4MD8: Rheinfelden (CH): Mobilitätsdrehscheibe Schiffacker

Der Schwerpunkt dieser Massnahme liegt, wie in der Eingabe beschrieben, bei der Entlastung von Rheinfelden durch den motorisierten Zielverkehr. Dies soll durch Umsteigen an diesem sehr gut erschlossenen Ort vom MIV auf den ÖV und Velo erreicht werden. Ein kleinerer Anteil wird auch auf den Bus zum Bahnhof umsteigen. Am Bahnhof gibt es kaum Parkplätze und keinen Platz für eine richtige Drehscheibe.

ARE-Code:	2701.4.024
Kosten:	CHF 5.00 Mio.
Projektträger:	Rheinfelden (CH)
Priorisierung bei Eingabe am 11. Juni 2021:	A
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 21. Juni 2022:	B
<b>Antrag:</b>	B → A

#### 4LV5: Rheinfelden (D): Radweg Kraftwerk Rhyburg – Beuggen

Aufgrund der Planungsarbeiten für 4MD4 (P&R-B&R HAST Warmbach) und 4M11.6 (Aufwertung Rheinbrückstrasse) sind umfassende personelle und finanzielle Ressourcen der Kommune gebunden. Zudem bestehen immer noch personelle und finanzielle Engpässe aufgrund Covid19. Der voraussichtliche Baustart wurde aufgrund angepasster Planungen auf das Jahr 2028 verschoben.

ARE-Code:	2701.4.080
Kosten:	CHF 9.0 Mio.
Projektträger:	Rheinfelden (DE)
Priorisierung bei Eingabe am 11. Juni 2021:	A
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 21. Juni 2022:	A
<b>Antrag:</b>	A → B



#### 4LV10.52: Ferrette: Création d'une liaison cyclable vers Bâle entre Ferrette et la piste cyclable à Bouxwiller

Verzögerung aufgrund übergeordneter Planungen. Die Collectivité européenne d'Alsace (CeA) realisiert die Fortführung dieses Radwegs und hat ihr Teilprojekt auf nach 2028 verschoben. Die Gemeinde Ferrette hat die eigenen Planungen diesem neuen Baustart angepasst.

ARE-Code:	2701.4.146
Kosten:	CHF 0.1 Mio.
Projektträger:	Ferrette
Priorisierung bei Eingabe am 11. Juni 2021:	A
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 21. Juni 2022:	A
<b>Antrag:</b>	A → C

#### 4LV10.19: Münchenstein: Neue Fussgängerbrücke mit Lift «Van Baerle-Neue Talstrasse»

Aufgrund der negativen Volksabstimmung vom 13.6.2021 kann diese Massnahme aus dem Programm entfernt werden (nicht programmrelevant (NPR) → C). Der Handlungsbedarf in diesem Entwicklungsgebiet besteht weiterhin. In den nächsten Jahren soll eine neue Massnahme aufgelegt werden, welche den Bedürfnissen entspricht.

ARE-Code:	2701.4.110
Kosten:	CHF 3.26 Mio.
Projektträger:	Münchenstein
Priorisierung bei Eingabe am 11. Juni 2021:	A
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 21. Juni 2022:	NPR
<b>Antrag:</b>	NPR → C

### Weitere Anträge zum Prüfbericht Basel der 4. Generation

#### Formulierungen zur Trinationalen S-Bahn Basel bzw. Herzstück

Die Erkenntnisse aus der strategischen Planung für den Bahnknoten Basel («Fünfpunkteplan»; Im Auftrag des BAV durch die SBB erstellt) sind im Prüfbericht zu berücksichtigen. Konkret betrifft dies alle ÜM-Projekte, die im Zusammenhang mit dem Vollausbau der trinationalen S-Bahn Basel stehen (Herzstück, Haltestellen Mitte und Klybeck, Vollausbau EAP sowie Fricktal). Hier muss klar zum Ausdruck kommen, dass gemäss strategischer Planung kein Weg am Herzstück vorbeiführt und es nur die Frage der Realisierungsabfolge und damit des Zeithorizontes offen ist. Der Schlussbericht der strategischen Planung nennt einen frühestmöglichen Termin für die Inbetriebnahme im Zeitraum 2046-2048 (S. 264).

Folgende, nicht auf die strategische Planung abgestimmten Äusserungen sind im Prüfbericht beispielsweise enthalten:

- Seite 5 Prüfbericht: «Mit Blick auf die langfristige Entwicklung des ÖV-Systems stützt sich das Agglomerationsprogramm zu stark auf das noch nicht gesicherte Herzstück ab. Dabei bleibt offen, wie das ÖV-Angebot, insbesondere der Umgang mit den Durchmesserlinien, im Fall grösserer Verzögerungen des Herzstücks, langfristig aussehen soll.»
- Seite 30 Prüfbericht: «Für kommende Generationen könnte vertieft aufgezeigt werden, wie die Agglomerationsmassnahmen mit noch nicht gesicherten, übergeordneten Massnahmen aufwärtskompatibel abgestimmt sind und gleichzeitig auch, dass das Agglomerationsprogramm mittel- bis langfristig ohne diese funktioniert»

Betroffene Projekte:	4Ü-Ö23: Herzstück Basel 4Ü-Ö24: S-Bahn Haltestelle Basel Mitte 4Ü-Ö25: S-Bahn Haltestelle Basel Klybeck 4Ü-Ö27: Vierspurausbau Basel St. Johann - St-Louis sowie Ausbau und Erweiterung HAST EAP 4Ü-Ö28: 3. Gleis Pratteln - Rheinfelden
<b>Antrag:</b>	Die Ausführungen im Prüfbericht zur trinationalen S-Bahn Basel im längerfristigen Horizont sind auf den Schlussbericht der strategischen Planung Knoten Basel («Fünfpunkteplan») abzustimmen.



Handlungsbedarf bei allen ÖV-Drehscheiben anerkennen und einzelne Umpriorisierungen von C in B

Handlungsbedarf bei folgenden Projekten nicht anerkannt:

- 4MD6: BS: ÖV-Drehscheibe an der S-Bahn Haltestelle Solitude (Kurzfristige Massnahme)
- 4MD9: SO: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Dornach Apfelsee
- 4MD11: AG: ÖV-Drehscheibe Bahnhof Kaiseraugst
- 4MD13: BS: ÖV-Drehscheibe an S-Bahn Haltestelle Morgartenring

Folgende Projekte werden den Baustart deutlich vor 2032 haben:

- 4MD6: BS: ÖV-Drehscheibe an der S-Bahn Haltestelle Solitude (Kurzfristige Massnahme)
- 4MD11: AG: ÖV-Drehscheibe Bahnhof Kaiseraugst
- 4MD13: BS: ÖV-Drehscheibe an S-Bahn Haltestelle Morgartenring

Betroffene Projekte: 4MD6: BS: ÖV-Drehscheibe an der S-Bahn Haltestelle Solitude  
 4MD9: SO: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Dornach Apfelsee  
 4MD11: AG: ÖV-Drehscheibe Bahnhof Kaiseraugst  
 4MD13: BS: ÖV-Drehscheibe an S-Bahn Haltestelle Morgartenring

**Antrag:**

Handlungsbedarf bei folgenden Projekten anerkennen:

- 4MD6: BS: ÖV-Drehscheibe an der S-Bahn Haltestelle Solitude (Kurzfristige Massnahme)
- 4MD9: SO: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Dornach Apfelsee
- 4MD11: AG: ÖV-Drehscheibe Bahnhof Kaiseraugst
- 4MD13: BS: ÖV-Drehscheibe an S-Bahn Haltestelle Morgartenring

Folgende Projekte werden den Baustart deutlich vor 2032 haben, wir beantragen deshalb eine Aufstufung von C → B:

- 4MD6: BS: ÖV-Drehscheibe an der S-Bahn Haltestelle Solitude (Kurzfristige Massnahme)
- 4MD11: AG: ÖV-Drehscheibe Bahnhof Kaiseraugst
- 4MD13: BS: ÖV-Drehscheibe an S-Bahn Haltestelle Morgartenring

### 3.3 Weitere Bemerkungen

Haben Sie weitere Bemerkungen Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Keine.



## 4 Schlusswort

Die Agglomeration Basel wird die Anstrengungen, die im Rahmen der 1., 2., 3. und 4. Generation des Agglomerationsprogramm Basel geleistet wurden, weiterführen. Das gute Einvernehmen mit dem Bund möchten wir weiter pflegen wie auch die Zusammenarbeit mit der restlichen Schweiz und den ausländischen Partnern.

Wir danken Ihnen im Voraus für die Berücksichtigung unserer Anliegen und grüssen Sie freundlich.

**Isaac Reber**

Präsident Verein Agglo Basel  
Regierungsrat Kanton Basel-Landschaft

**Esther Keller**

Vize-Präsidentin Agglo Basel  
Regierungsrätin Kanton Basel-Stadt

**Marion Dammann**

Landrätin des Landkreises Lörrach

**Jean-Marc Deichtmann**

Président Saint-Louis Agglomération (SLA)

**Stephan Attiger**

Regierungsrat Kanton Aargau

**Sandra Kolly**

Regierungsrätin Kanton Solothurn

Kopie:

- Schweizerische Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK)
- Schweizer Städteverband
- Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (Mitglied Agglo Basel)
- Région Grand Est (Mitglied Agglo Basel)
- Kanton Jura (Mitglied Agglo Basel)
- Regierungspräsidium Freiburg im Breisgau (Mitglied FG Strasse von Agglo Basel)
- Collectivité européenne d'Alsace (CeA), (Mitglied FG Strasse von Agglo Basel)

Eidgenössisches Departement für Umwelt,  
Energie, Verkehr und Kommunikation UVEK  
Bundeshaus Nord  
3003 Bern

per E-Mail: [info@are.admin.ch](mailto:info@are.admin.ch)

Bern, 09.09.2022

## **Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr**

### ***Stellungnahme von strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs (FRS)***

---

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit, zu dem im Titel genannten Thema wie folgt Stellung nehmen zu dürfen.

#### **Generelle Bemerkungen**

Mit diesem Bundesbeschluss will der Bundesrat einen Kredit von rund 1,3 Milliarden Franken für Investitionsbeiträge an die Verkehrsinfrastruktur in den Agglomerationen sprechen. Rund ein Drittel dieses Betrags sollen in den öffentlichen Verkehr investiert werden und ein Drittel kommen dem Langsamverkehr zugute. Der motorisierte Individualverkehr (MIV) erhält ungefähr 10 Prozent der Fördermittel und es werden keine wichtigen Umfahrungsstrassen unterstützt; im Gegenteil, es finden sich sogar auch Projekte für den öffentlichen Verkehr oder den Langsamverkehr in der Kategorie "MIV".

Wir möchten daran erinnern, dass diese Bundesbeiträge zu 100 Prozent durch den MIV und den privaten Strassentransport finanziert werden. Aus diesem Grund kann strasseschweiz nicht akzeptieren, dass Projekte, die auf die Einschränkung oder Aufhebung von Strassenkapazitäten abzielen, vom Bund unterstützt werden und dass die Bedürfnisse des motorisierten Individualverkehrs in den Agglomerationen auf diese Weise weiterhin ausgeklammert werden. Wir fordern den Bund auf, vermehrt Projekte zur Verflüssigung des privaten Strassenverkehrs zu unterstützen, insbesondere Projekte für kantonale Umfahrungsstrassen.

Aufgrund des Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstums sowie der Siedlungsentwicklung nach Innen steigt die Verkehrsüberlastung auf den Strassen in den Agglomerationen. Wegen der steigenden Nachfrage ist es unerlässlich, die Strassenkapazität dort zu vergrössern, wo der Bedarf wächst. Die Behauptung, neue Strassen führen zu Mehrverkehr, ist insofern falsch, da das Verkehrswachstum insgesamt geringer als das Bevölkerungswachstum verläuft. Angesichts des längerfristigen Realisierungshorizonts der Strassenbauprojekte muss der Bund die entsprechenden Anreize dafür setzen, statt solche Projekte zu bremsen. Mit der Defossilisierung und der Automatisierung wird sich der private Strassenverkehr in Zukunft noch wesentlich weiterentwickeln.

## **Detaillierte Bemerkungen**

### Verteilung der Beiträge

Einmal mehr sind die Strassenprojekte das Stiefkind dieser Generation von Agglomerationsprogrammen. strasseschweiz bedauert, dass die Auswahlkriterien die Strassenprojekte immer noch zu benachteiligen scheinen, da einige Kantone offensichtlich darauf verzichten, diese einzureichen und es vorziehen, die Projekte ohne Bundessubventionen zu finanzieren (z.B. Umfahrung La Chaux-de-Fonds).

### Koordination mit dem Nationalstrassenprogramm

Es ist bedauerlich, dass die Agglomerationsprogramme nicht stärker mit den Projekten zur Beseitigung von Engpässen auf den Nationalstrassen koordiniert werden. Insbesondere wäre es sinnvoll, kantonale Strassenverbindungen zu verstärken und multimodale Hubs in den Agglomerationen zu bauen, wo die Staus auf den Nationalstrassen am grössten sind, um den im Stau stehenden Pendlern alternative Lösungen zu bieten.

### MIV-Projekte

strasseschweiz befürchtet, dass unter dem Begriff "MIV" Projekte aufgeführt sind, die darauf abzielen, Fahrspuren aufzuheben oder den Zugang zur Strasse für den MIV zu reduzieren. Das Ziel der Agglomerationsprogramme ist es, die Kapazität für alle Verkehrsträger zu erhöhen. Es sollte daher nicht möglich sein, Projekte zu finanzieren, die den Abbau von Strassenkapazitäten oder Parkplätzen beinhalten, ohne dass diese ersetzt werden. Wir fordern, dass die Projekte der Kategorie "MIV" erneut überprüft werden und nur solche Projekte mitfinanziert werden, die nicht die Kapazitäten oder die Anzahl der den Nutzern zur Verfügung stehenden Parkplätze reduzieren.

### Berücksichtigung der Bedürfnisse des Güterverkehrs

Die Ver- und Entsorgung in den Agglomerationen kann fast nur über die Strasse, genauer gesagt über den Strassentransport, gewährleistet werden. Leider werden die Bedürfnisse des Schwerverkehrs im Rahmen der Agglomerationsprogramme bisher praktisch nicht berücksichtigt: Flüssige Strassenverbindungen sind für eine effiziente Versorgung der Städte unabdingbar, Staus erhöhen die Transportkosten und den Schadstoffausstoss massiv. In Anbetracht dessen fordert strasseschweiz, dass die Bedürfnisse des Güterverkehrs besser berücksichtigt werden - insbesondere was den Verkehrsfluss, die Spurenanzahl und die Strassenverbindung betrifft. Wenn die notwendigen Strassenprojekte in den Agglomerationen nicht geplant und realisiert werden, droht die Ent- und Versorgung zu kollabieren.

## Multimodalität

strasseschweiz stellt fest, dass sich die gewählten multimodalen Schnittstellen fast ausschliesslich in Bahnhöfen befinden, diese sind aber mit dem Auto nicht immer einfach erreichbar und liegen auch nicht unbedingt am Eingang des Agglomerationsgürtels, wo sich die Staus bilden. Interessanterweise gibt es fast keine multimodalen Projekte, die darauf abzielen, den motorisierten Individualverkehr direkt mit Tram, Bus oder Fahrrad zu verbinden. Um die Multimodalität zu fördern, scheint es uns notwendig, die Schaffung multimodaler Hubs in der Peripherie der Agglomerationen zu unterstützen und direkte Verbindungen zwischen dem MIV und dem städtischen öV sowie dem Velo anzubieten; ausserdem erscheint es uns nicht notwendig, dazu systematisch einen Bahnhof einzubeziehen.

strasseschweiz stellt fest, dass die Städte offenbar nicht genügend Anreize haben, in multimodale Infrastrukturen für die Autopendler zu investieren. Um dem entgegenzuwirken, fordern wir, dass die Anzahl der in einer Agglomeration zur Verfügung stehenden Parkplätze in den Zuteilungskriterien entsprechend der demografischen (Anwohner) und sozioökonomischen (Arbeitsplätze, Berufs- und Freizeitverkehr) Entwicklung berücksichtigt werden. Beim Wegfall von Parkplätzen im Stadtzentrum sollten die Städte verpflichtet werden, diese innerhalb der Agglomeration zu kompensieren - insbesondere würde dies die Städte dazu veranlassen, mehr in multimodale Hubs zu investieren.

## **Abschliessende Bemerkungen**

Aus diesen Gründen kann strasseschweiz die Vorlage in der vorliegenden Form nicht unterstützen. Wir fordern eine Neugewichtung der Bundesbeiträge, um den Strassenverkehr in den Agglomerationen stärker zu verflüssigen. Wir können nicht länger hinnehmen, dass die Bedürfnisse des motorisierten Individualverkehrs sowie des Strassentransports im Rahmen der Agglomerationsprogramme weiterhin ausgeklammert werden.

\*\*\*\*\*

Wir danken Ihnen, sehr geehrte Frau Bundesrätin, sehr geehrte Damen und Herren, für die Kenntnisnahme unserer Stellungnahme und die Berücksichtigung unserer Anliegen. Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

**strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS**



Olivier Fantino  
Geschäftsführer

Anhang: Antworten zum Fragenkatalog



## Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage

### «Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr»

#### Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

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

Nein, wir können nicht weiterhin ein Programm unterstützen, das dazu beiträgt, dass die Verkehrsstaus in den Städten zunehmen, statt sie zu bekämpfen.

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

Ja, es gibt u.a. zwei Aspekte, die nicht ausreichend berücksichtigt werden:

1. Projekte zur Verflüssigung des Strassenverkehrs machen nur einen sehr kleinen Teil der beitragsberechtigten Projekte aus, obwohl der Bundesrat in seinem Bericht zum Postulat 18.3606 "Die Schnittstellenproblematik zwischen Nationalstrassen und dem nachgelagerten Strassennetz lösen" ein schwerwiegendes Problem des Strassenverkehrsflusses festgestellt hat. Um dem Bevölkerungswachstum und den damit verbundenen Pendlerströmen gerecht zu werden, ist es unerlässlich, mehr Strassenprojekte zu unterstützen, die den Strassenverkehr in und um die grossen Agglomerationen herum flüssiger machen. Wenn die Bewertungskriterien des ARE nicht dazu führen, dass Strassenprojekte im Rahmen von Agglomerationsprogrammen unterstützt werden, bedeutet dies, dass die Kriterien zugunsten anderer Verkehrsträger verzerrt sind und daher unbedingt überarbeitet werden müssen.
2. Die Tatsache, dass Verkehrsverbindungen für die Ver- und Entsorgung der Städte unerlässlich sind, scheint völlig unberücksichtigt zu bleiben; wenn der Bund die Aufhebung von Strassenverbindungen oder Fahrspuren subventioniert, erhöht er die Kosten und den Schadstoffausstoss des Strassengüterverkehrs.

#### Programm Agglomerationsverkehr der vierten Generation

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

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?

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

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

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

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

**Weitere Bemerkungen**

9. Haben Sie weitere Bemerkungen Sie zur Vernehmlassungsvorlage

Bundesamt für Raumentwicklung ARE  
3003 Bern

Per E-Mail an: [info@are.admin.ch](mailto:info@are.admin.ch)

Bern, 06.09.2022

## **Stellungnahme zum Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr**

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme zu titelgenanntem Dossier.

Der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) setzt sich für eine Steigerung des Anteils des öffentlichen Verkehrs (öV) am Gesamtverkehr ein. Der öV ist dank seiner geringen Emissionen sowie seiner Energie- und Raumeffizienz Teil der Lösung für die Klima- und Energiestrategien des Bundes und der Kantone. Die grössten Potenziale zur Erhöhung des Modalsplit-Anteils des öV liegen mitunter in den Agglomerationsräumen. Daher begrüsst der VöV die Mitfinanzierung der Massnahmenpakete durch den Bund im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr ausdrücklich.

Mit dem Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 wird sichergestellt, dass die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung gut aufeinander abgestimmt und dadurch eine nachhaltige Entwicklung von Agglomerationsräumen mit öV-Erschliessung gefördert werden. Mit Blick auf grosse Agglomerationsräume in grenznahen Gebieten wie beispielsweise in Basel möchten wir unterstreichen, dass die Planung auch über die Landesgrenzen hinaus bedeutungsvoll ist. Der VöV begrüsst daher auch die Berücksichtigung von Projekten im grenznahen Ausland.

### **Erforderliche Verbesserungsmassnahmen durch Aufklassierung in Priorität A**

Vor dem Hintergrund der oben skizzierten Bedeutung der Verkehrsprojekte für die Verlagerung vom MIV zum öV erkennt der VöV Nachbesserungsbedarf in zwei Bereichen, indem folgende Projekte in der Kategorie mit Priorität A klassiert werden:

- **Glattalbahn-Verlängerung Kloten**

Wir unterstützen die Glattalbahn-Verlängerung Kloten zusammen mit der Velohauptverbindung im Agglomerationsprogramm als Massnahme der Kategorie A für eine Umsetzung ab 2026. Im Vernehmlassungsbericht des Bundes wurde das Gesamtprojekt jedoch mit Priorität B benannt. Diese Rückstufung eines fast baureifen Projekts hätte eine zeitliche Verzögerung zur Folge, die jedoch

keinerlei Verbesserung hinsichtlich Kosten oder Nutzen bringt. Die Glattalbahn-Verlängerung Kloten ist ein Vorzeigeprojekt im Sinne der integrierten und fachübergreifenden Agglomerationsplanung. Das Gesamtprojekt berücksichtigt alle relevanten politischen Zielsetzungen und Ansprüche und präsentiert eine gut austarierte, finanziell optimierte Lösung. **Dem Gesamtprojekt Glattalbahn-Verlängerung Kloten ist daher im Agglomerationsprogramm des Bundes höchste Priorität einzuräumen**

- **Tram Klybeck**

Die Klassierung dieses Projekts mit Priorität B ist nach unserer Auffassung aus Sicht der Arealentwicklung problematisch. Die beabsichtigte Kombination von Wohnraum und Arbeitsplätzen für rund 15'000 Menschen erfordert eine Anbindung ans Tramnetz, die mit der Priorität A vorangetrieben werden sollte.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse



Ueli Stückelberger  
Direktor



**VEREIN AGGLOMERATION**  
SCHAFFHAUSEN

GESCHÄFTSSTELLE  
BECKENSTUBE 7  
CH-8200 SCHAFFHAUSEN  
T + 41 52 632 71 58  
F + 41 52 632 72 00  
NADINE.FREI@SH.CH  
WWW.VAS.SH.CH

Schaffhausen, 6. September 2022

## **Vernehmlassung über den Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr (PAV); Stellungnahme**

Sehr geehrte Damen und Herren

Im Rahmen der Vernehmlassung zu oben genanntem Geschäft ist der Verein Agglomeration Schaffhausen als Trägerschaft der Agglomerationsprogramme Schaffhausen dazu eingeladen, Stellung zu nehmen. Dafür danken wir Ihnen bestens. Gerne möchten wir Ihren Fragenkatalog wie folgt beantworten:

### **Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage**

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

Teilweise; Die Agglomeration schneidet hinsichtlich Beitragssatz und Förderbeiträge (auch gemessen pro Kopf der Wohn-/Präsenzbevölkerung) im Verhältnis zu anderen mittel-kleinen Agglomerationen zwar gut ab. Die durch den Bund erfolgte Umriorisierung einiger grösserer Massnahmen sehen wir allerdings kritisch, weshalb wir im Rahmen des Fachgesprächs einige Änderungsanträge eingereicht haben. Die in allen Agglomerationen notwendigen Umriorisierungen und Streichungen zeigen, dass ein hoher Bedarf besteht, die Verkehrsinfrastruktur in den Agglomerationen weiterzuentwickeln und im Kontext der übergeordneten Zielsetzungen der Raumentwicklung anzupassen (vgl. Ausführungen zum Finanzbedarf bei Frage 3).

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

Verkehrsdrehscheiben im ländlichen Raum/Regionalzentren: Im Programm Agglomerationsverkehr (PAV) betont der Bund wiederholt die Bedeutung von Verkehrsdrehscheiben im ländlichen Raum, die den dortigen Verkehr in Richtung der Agglomerationskerne bündeln sollen. Wir stimmen dieser Bedeutung voll zu. Häufig befinden sich die Drehscheiben aber in kleinen Gemeinden mit nur begrenztem finanziellen Spielraum. Diese kleinen Gemeinden können die Aufwertung dieser intermodalen Knoten (i.d.R. Bahnhöfe) finanziell alleine kaum stemmen. Darüber hinaus stellt sich für die ländlichen Gemeinden die Frage, wo der Nutzen der Aufwertung für den lokalen Verkehr liegt. Hier bedarf es u.E. nach im Rahmen des PAV ein höheres Mass an Flexibilität auch ausserhalb des BeSA-Perimeters entsprechende Massnahmen zu fördern.

Wir beantragen die stärkere Förderung von intermodalen Knoten, die für die Bündelung der ländlichen Verkehre in Richtung Agglomerationskern von Bedeutung sind, auch wenn sie nicht im BeSA-Perimeter liegen.

Im PAV werden die Agglomerationen angehalten, grenzüberschreitend zu planen und zu kooperieren. Gleichzeitig werden aber organisatorische Rahmenbedingungen, die einer Verbesserung der regionalen Kooperation und somit der Angebotsentwicklung im Wege stehen, vom Bund nicht entsprechend berücksichtigt. So tragen die räumlichen Zuschnitte der Verkehrsverbände bzw. deren Tarif- und Angebotsgestaltung nicht überall zu einer zielorientierten Verkehrs- und Raumplanung bei. Insbesondere die nördlichen Gemeinden im Zürcher Weinland werden hier vom Zürcher Verkehrsverbund angebots- und tarifseitig erheblich benachteiligt. Hier sehen wir Art. 15 Tarifpflicht des Personenbeförderungsgesetzes (PBG) verletzt, der für alle Kundinnen und Kunden in vergleichbarer Lage vergleichbare Bedingungen einfordert. Die Einwohnerinnen und Einwohner der nördlichen Zürcher Gemeinden sind in ihrer Wahl verschiedener Angebote unverhältnismässig beeinträchtigt. ÖV-Tarife, die die tatsächlichen funktionalräumlichen Gegebenheiten widerspiegeln, tragen auch dazu bei, dass flexible Mobilität nicht an Tarifgrenzen mit extremen Preissprüngen endet.

Wir beantragen, dass der Bund beiträgt, diese tarifliche Benachteiligung zu beheben.

### **Programm Agglomerationsverkehr der vierten Generation**

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

Problemlage und Anlass des Finanzbegehrens, Bedeutung des zu finanzierenden Vorhabens: Für die Massnahmen zur Verbesserung des Agglomerationsverkehrs sind nach Artikel 17f des Bundesgesetzes vom 22. März 1985 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel (MinVG) neun bis zwölf Prozent der Mittel des NAF vorgesehen. Wie der erläuternde Bericht zu recht feststellt, haben die Trägerschaften «eine grosse Anzahl von vordringlich zu realisierenden Massnahmen eingereicht». Die Umpriorisierung und Streichung von Massnahmen mit dem alleinigen Ziel, den Schwellenwert von zwölf Prozent einzuhalten, könnten langfristig die Akzeptanz des Programms Agglomerationsverkehr bei den Trägerschaften, Kantonen und Gemeinden gefährden.

Wir beantragen, zukünftig von der Möglichkeit Gebrauch zu machen, einen höheren Betrag zur Verfügung zu stellen, sofern die Prüfung der Agglomerationsmassnahmen ergibt, dass der finanzielle Umfang dringlicher Massnahmen, die den Förderbedingungen des Bundes entsprechen, den oberen Schwellenwert von zwölf Prozent übersteigt.

**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)?**

Der Vergleich der Programme der einzelnen Agglomerationen ist die logische Konsequenz, wenn der vorhandene Spielraum bei den Beitragssätzen ausgeschöpft und ein Anreiz für ein möglichst wirksames Massnahmenpaket geboten werden soll. Letztlich bietet der «Wettbewerb um Fördergelder» für jede Agglomeration eine Gelegenheit, ein gutes und durchdachtes Agglomerationsprogramm zu entwickeln und zu sehen, wo man sich im Vergleich mit anderen Agglomerationen befindet. Dass nicht alle Agglomerationen in diesem Wettbewerb die gleiche Ausgangssituation haben, ist unumstritten.

Im Hinblick auf diese Ausgangssituation scheint uns die Prüfung der Programmwirkung bzw. die zugrunde gelegten Bewertungsmechanismen mit «Wirkungspunkten» in den vier Wirkungsbereichen jedoch noch nicht ausgereift. Agglomerationen mit einer guten Ausgangssituation, sprich einem bereits schon heute effizienten Gesamtverkehrssystem (gute ÖV-Erschliessung, funktionierende intermodale Knoten, hoher Verkehrssicherheit etc.) werden aufgrund des tendenziell geringeren Wirkungspotenzials von Massnahmen schlechter bewertet, weil diese ein tendenziell schlechteres Nutzen-Kosten-Verhältnis aufzuweisen. Wenn allerdings vor dem Hintergrund der gewünschten Programmkontinuität nur noch wenige, eher kostengünstige Massnahmen mit geringem Beitragssatz vom Bund im jeweiligen A-Horizont gefördert werden, könnte sich für die Trägerschaften die Frage

nach Aufwand und Ertrag für die Erstellung des Agglomerationsprogramms stellen. Das nicht erwünschte Auslassen von Programm-Generationen wäre die Folge.

Wir beantragen, dass zukünftig die spezifische Ausgangssituation einer Agglomeration bei der Bewertung der Wirkungskriterien stärker berücksichtigt wird.

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

Nein

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

Bei der Förderung sogenannter «flächeneffizienter Verkehrsmittel» wird häufig nicht thematisiert, dass diese nur dann platzsparend sind, wenn sie auf bestehenden Infrastrukturen verkehren. Nichts ist weniger flächeneffizient, als eine separate Busspur, auf der nur wenige Busse verkehren oder ein separater Radweg, auf dem kaum ein Velo fährt. Eine kompromisslose Forderung nach räumlicher Trennung von Verkehrsmitteln, die mit einem Ausbau einhergeht, läuft dem eigentlichen Ziel eines effizienten Gesamtverkehrssystems daher oftmals zuwider. Dabei wird zudem noch übersehen, dass der städtische Raum - zwischen den Fassaden - knapp ist. Soll der Gewinn zusätzlicher Flächen nicht zu Lasten des MIV gehen (was schon im Bereich des ruhenden Verkehrs politisch schwer umsetzbar ist), müsste öffentlicher Raum geopfert werden. In Städten, denen es an verfügbarer Platzreserve mangelt (so Schaffhausen), können flächeneffiziente Verkehrsmittel - über entsprechende Betriebs- und Gestaltungskonzepte - oftmals nur im Mischverkehr gestärkt werden. Damit verbunden ist eine Angleichung des Tempos aller Verkehrsträger.

Wir beantragen, dass in der Prüfung der Agglomerationsprogramme berücksichtigt wird, dass grundsätzliche Konzepte für die Förderung sog. «flächeneffizienter Verkehrsmittel» nicht gleichermassen auf alle Agglomerationen übertragbar sind.

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

Nein

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

Wir verweisen auf die Anträge zum AP4G, die im Rahmen des Fachgesprächs zwischen Bund und Agglomeration zum Prüfbericht eingereicht wurden und bitten um entsprechende Berücksichtigung.

**Weitere Bemerkungen**

**9. Haben Sie weitere Bemerkungen Sie zur Vernehmlassungsvorlage?**

Nein

Freundliche Grüsse

Im Namen des Vereins Agglomeration Schaffhausen

Der Präsident:



Martin Kessler  
Regierungsrat

Frau  
Bundesrätin Simonetta Sommaruga  
Eidgenössisches Departement für Umwelt, Energie  
Verkehr und Kommunikation UVEK  
3003 Bern

8. September 2022

**Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen  
im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr:**

Sehr geehrter Frau Bundesrätin

motosuisse vertritt die Interessen der schweizerischen Motorrad- und Rollerimporteure. Unser Verband ist Mitglied beim Dachverband strasseschweiz (Verband des Strassenverkehrs FRS). Wir haben die Stellungnahme von strasseschweiz an Sie in dieser Sache studiert und besprochen. Wir unterstützen die Stellungnahme von strasseschweiz (einschliesslich der Antworten auf dem Fragenkatalog) und **lehnen Ihre Vorlage in der vorliegenden Form ab**. Wir fordern vielmehr eine Neugewichtung der Bundesbeiträge, um den Strassenverkehr in den Agglomerationen stärker zu verflüssigen. Wir können nicht hinnehmen, dass die Bedürfnisse des motorisierten Individualverkehrs und namentlich auch von Motorrad- und Rollerfahrerinnen und -fahrern im Rahmen der Agglomerationsprogramme weiterhin ausgeklammert werden.

Wir bitten Sie um Kenntnisnahme und bedanken wir uns dafür, dass wir eingeladen worden sind, an dieser Vernehmlassung teilzunehmen.

Freundliche Grüsse

motosuisse



Dr. Andreas Gubler  
Geschäftsführer

Elektronisch an  
[info@are.admin.ch](mailto:info@are.admin.ch)

Bern, 08. September 2022

## Stellungnahme zum Entwurf Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr (Vernehmlassung 2022/40)

Sehr geehrte Damen und Herren

Vielen Dank für die Gelegenheit zum Entwurf Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr Stellung zu nehmen. Gerne machen wir davon Gebrauch.

Wir unterstützen grundsätzlich die Vorlage aufgrund der positiven Auswirkungen der Agglomerationsprogramme auf die Umweltverträglichkeit des Schweizer Verkehrssystems.

Allerdings fordern wir bei den Wirksamkeitskriterien, welche für die Festlegung der Beiträge des Bundes und zur Priorisierung der Programme entscheidend sind, ein stärkeres Gewicht auf die beiden gesetzlichen Kriterien „Siedlungsentwicklung nach innen“ sowie „Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch“ zu legen (Art. 17d Abs. 2 Bst. b und c MinVG) und insbesondere die möglichst minimale Versiegelung des Bodens sowie die Verschiebung des Modalsplitts weg vom motorisierten Individualverkehr stärker zu berücksichtigen.

Wir bitten Sie, unsere Vorschläge und Anliegen zu prüfen, und stehen für Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Anders Gautschi

Geschäftsführer  
VCS Verkehrs-Club der Schweiz

## Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage

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

Ja.

Vorausschicken möchten wir, dass wir die Agglomerationsprogramme für Siedlung und Verkehr für eine wichtige Errungenschaft der Schweizer Raumplanungs- und Verkehrspolitik halten. Auf vorbildliche Art und Weise wird ein wirksamer finanzieller Anreiz von Seiten des Bundes geschaffen, um Verkehrsprojekte möglichst umweltschonend auszugestalten und die Siedlungsentwicklung nach innen zu stärken. Beides ist in Anbetracht des zu beobachtenden Verkehrswachstums und der insgesamt steigenden Verkehrsflächen dringend notwendig. Mit dieser bewährten Verbundaufgabe bleibt einerseits die föderalistische Tradition der Schweizer Verkehrspolitik gewahrt. Andererseits engagiert sich der Bund finanziell und steuert die Qualität der zu realisierbaren Projekte massgebend, indem er vorbildliche Projekte mit Leuchtturmcharakter finanziell honoriert. Diese Aufgabe ist dringend notwendig, denn mit dem NAF stehen sehr hohe Mittel für den Ausbau der Nationalstrassen zur Verfügung. Zusätzliche Investitionen in Nationalstrassen sind dabei mit einem steigenden Mittelbedarf für das untergeordnete Strassennetz der Kantons- und Gemeindestrassen verbunden, welche den durch die Nationalstrassenausbauten zusätzlich induzierten Verkehr zu bewältigen haben. Die Städte und Gemeinden dürfen keinesfalls alleine gelassen werden mit diesen zusätzlichen Lasten. Effiziente Verkehrslösungen im urbanen Raum sind nun mal aufgrund der knappen Platzverhältnisse und der erhöhten Nutzungskonkurrenz besonders kostenintensiv.

Positiv zu würdigen ist auch die Tatsache, dass im Vergleich zur 3. Generation der Agglomerationsprogramme im aktuellen Programm der Anteil der Bundesbeiträge für Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr (FVV) um 10 Prozentpunkte gestiegen ist,<sup>1</sup> was aus umweltpolitischen Gründen Sinn macht. Von einer besser ausgebauten Infrastruktur für den FVV profitieren ausserdem auch die Nutzer des motorisierten Individualverkehrs, indem die Strassen und Parkflächen entlastet werden und der Verkehrsfluss verbessert wird. Dabei gilt es festzuhalten, dass wir den **verkehrsträgerneutralen Charakter** der Agglomerationsprogramme unterstützen und diesen nicht ändern wollen. Anderslautende Forderungen, beispielsweise jene nach je nach Verkehrsträger differenzierten gesetzlichen Beitragsspannweiten oder nach Mindestanteilen der Gelder oder der Projektzahl für einzelne Verkehrsträger lehnen wir entschieden ab.

Ebenso ist die Verwendung von 12 Prozent der Finanzmittel des Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAF) und damit die weitgehende Ausschöpfung des gesetzlichen Spielraums gemäss Art. 17f MinVG<sup>2</sup> (vgl. auch Erläuternder Bericht, Seite 6) positiv zu werten. Aufgrund der Tatsache, dass eigentlich förderungswürdige Projekte wegen der bestehenden finanziellen Beschränkung leider auf die B-Liste gesetzt werden mussten, sind wir zusätzlich der Meinung, dass der Bundesrat den Anteil von „in der Regel zwischen 9-12 Prozent“ (Art. 17f MinVG) der im NAF geplanten

<sup>1</sup> Vgl. Infographiken: Programm Agglomerationsverkehr 3. und 4. Generation:  
<https://www.ate.admin.ch/are/de/home/mobilitaet/programme-und-projekte/pav/4g.html> und  
<https://www.ate.admin.ch/are/de/home/mobilitaet/programme-und-projekte/pav/3g.html>

<sup>2</sup> Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel (MinVG):  
[https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/1985/834\\_834\\_834/de](https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/1985/834_834_834/de)

Ausgaben für die Agglomerationsprogramme diese Mal überschreitet und dem Parlament beantragt die Obergrenze höher anzusetzen. Stünden mehr Mittel zur Verfügung, könnten wünschenswerte Projekte, welche nun hintenangestellt werden mussten, früher verwirklicht werden. Eine Erhöhung der Mittel ist insbesondere auch deshalb anzustreben, weil eine solche Anhebung des Anteils für die Agglomerationsprogramme gleichzeitig die Mittel kürzt für unnötige und aus der Zeit gefallene Ausgaben für Erweiterungsprojekte der Nationalstrassen, welche zusätzlichen - aus umweltschutzpolitischen Gründen unerwünschten - motorisierten Individualverkehr induzieren.

Diesbezüglich möchten wir auch auf einen Punkt hinweisen, welcher zwar nicht direkt, aber doch indirekt den Bund betrifft: Die Tatsache, dass ein grosser Teil der bereits beantragten und stattgegebenen Projekte der ersten drei Generationen der Agglomerationsprogramme bisher aus unterschiedlichen Gründen (siehe Erläuternder Bericht, Seite 8) von den Trägerschaften nicht umgesetzt wurde, erachten wir als sehr bedauerlich. Um zu verhindern, dass sinnvolle Projekte schlimmstenfalls den Anspruch auf die beschlossenen Bundesmittel in den nächsten Jahren verlieren (Erläuternder Bericht, Seite 8), möchten wir den Bund gerne auffordern, zu prüfen, welche Massnahmen zur Unterstützung der Trägerschaften ergriffen werden können mit dem Ziel der fristgerechten Umsetzung der Projekte. Dies wäre aus unserer Sicht nicht nur für die Trägerschaften von Vorteil, sondern auch im Sinne des Bundes, welcher mit den Agglomerationsprogrammen ein potentiell sehr schlagkräftiges Instrument hat um die nationalen umwelpolitischen Ziele zu erreichen.

In diesem Zusammenhang möchten wir den Bund auch ermutigen vertiefte Abklärungen anzustellen, um die Gründe für die Nichtumsetzung von Projekten, denen Bundesmittel zugesprochen wurden, zu eruieren. Eine solche vertiefte Abklärung ist eine notwendige Grundlage um allfällige Massnahmen zur Unterstützung der Trägerschaften zu ergreifen. Im Erläuternden Bericht finden sich leider keine aussagekräftigen Informationen diesbezüglich (vgl. Seite 8).

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

Ja.

Wir möchten daran erinnern, dass diverse gesetzliche Ziele, die im Zusammenhang mit der Umweltbelastung und dem Ressourcenverbrauch stehen, aktuell nicht eingehalten werden. In Bezug auf die auf dem Umweltschutzartikel der Bundesverfassung fussenden Gesetzesbestimmungen besteht geradezu ein Vollzugsnotstand, für den zu einem Grossteil der Verkehr verantwortlich ist. Diese Ziellücke droht sich in Anbetracht des prognostizierten Verkehrswachstums in den kommenden Jahren noch massiv zu vergrössern.

Wir denken hierbei insbesondere an folgende gesetzlichen Vorgaben, die momentan eindeutig nicht eingehalten werden, wovon Städte und Agglomerationen überdurchschnittlich häufig betroffen sind:

- das aktuell gültige Sektorziel Verkehr der Schweizer Klimapolitik, wonach die CO<sub>2</sub>-Emissionen des inländischen Verkehrs nicht höher als 1990 sein dürfen (CO<sub>2</sub>V)
- der Zielpfad des Verbrauchsrichtwertes für die Nutzung fossiler Energien gemäss der von Parlament und Volk beschlossenen Energiestrategie 2050 (Art. 3 EnG des geltenden Rechts)
- aktuell gültige Grenzwerte der Luftreinhalteverordnung LRV
- aktuell gültige Grenzwerte der Lärmschutzverordnung LSV

- die internationalen Verpflichtungen, welche die Schweiz durch Unterzeichnung des internationalen Klima-Abkommens von Paris eingegangen ist (Reduktionsziel von minus 50 Prozent Treibhausgasemissionen bis 2030 gegenüber 1990)

Die Agglomerationsprogramme für Siedlung und Verkehr sind *das* Instrument der Schweizer Verkehrs-Infrastrukturpolitik, um die drohenden Verschlechterungen bezüglich des Zustandes unserer Umwelt abzuwenden. Sie bieten die Chance, dem neuen parlamentarischen Auftrag zur Verschiebung des Modal-Splits zu Gunsten des öV (Motionen Candinas, Töngi, Schaffner, Graf-Litscher 19.443-6), der Treibhausgasreduktionsverpflichtung der Schweiz und der Anpassung an den Klimawandel (durch Vermeidung von Versiegelung) Rechnung zu tragen. Diese Umweltprobleme haben sich seit Einführung der Agglomerationsprogramme 2008 eindeutig verschärft. Es ist deshalb unverständlich, weshalb der Bund nicht bereit ist, die Verordnung zur Beitragsbemessung an die neue Ausgangslage anzupassen und Umweltschutz-Aspekte bei allen Projekten stärker zu berücksichtigen. Es ist deshalb nötig, das **Kriterium des Umweltschutzes und des Ressourcenverbrauchs (Wirksamkeitskriterium 4 der Agglomerationsprogramme)** bei der Bemessung der Beiträge per sofort stärker - nämlich zumindest doppelt so stark wie bisher - zu gewichten.

Ähnlich ist die Ausgangslage auch beim **Wirksamkeitskriterium 2 „Siedlungsentwicklung nach innen“**. Der häusliche Umgang mit dem Raum wird in Anbetracht des prognostizierten Verkehrswachstums in den nächsten Jahrzehnten noch deutlich anspruchsvoller als er ohnehin schon ist. Die Agglomerationsprogramme sind auch hier der Schlüssel zu einer verbesserten Infrastrukturpolitik innerhalb der Agglomerationsperimeter. Wir fordern deshalb, auch das **Wirksamkeitskriterium 2 (Siedlungsentwicklung nach innen)** bei der Bemessung der Beiträge ab sofort doppelt so stark zu gewichten wie bisher.

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

Positiv zu werten ist das im Kapitel 1 des Erläuternden Berichts (Seite 5f) erwähnte Verkehrswachstum des FVV in der Schweiz als Folge der ergriffenen Massnahmen im Kampf gegen das COVID-19-Virus. Dieser erfreulichen Entwicklung gilt es mit einem verstärkten Engagement des Bundes im Bereich der Förderung des FVV im allgemeinen und der Veloinfrastruktur im Speziellen Rechnung zu tragen, unter anderem im Rahmen der zukünftigen Generationen der Agglomerationsprogramme.

## **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?**

Grundsätzlich haben die Kriterien der Agglomerationsprogramme für Siedlung und Verkehr Vorbildcharakter für eine moderne Verkehrs- und Raumplanungspolitik und sind unserer Ansicht nach spätestens mittelfristig auch auf die übrigen vom Bund finanzierten Verkehrsprojekte auszudehnen. Wir beobachten, dass insbesondere Nationalstrassenprojekte ihnen oft nicht oder ungenügend gerecht werden.

Dennoch gibt es dringend nötiger Anpassungsbedarf bei den Kriterien für die Gesamtwirkung der Programme zur Festlegung der Beiträge des Bundes und zur Priorisierung der Programme (Erläuternder Bericht, Seite 8). Wir stellen drei Forderungen, welche für die dringend notwendige Entwicklung hin zu einem weniger umweltschädigenden Verkehrssystem in der Schweiz Not tun (Begründung siehe Ausführungen zu Fragen 1 und 2 oben):

1. Das Kriterium des Umweltschutzes und des Ressourcenverbrauchs (Wirksamkeitskriterium 4 der Agglomerationsprogramme) sowie das Kriterium „Siedlungsentwicklung nach innen“ (Wirksamkeitskriterium 2) sollen bei der Bemessung der Beiträge per sofort stärker - nämlich zumindest doppelt so stark wie bisher gewichtet werden. Damit würde auch sichergestellt, dass bei der finanziellen Unterstützung von Projekten, welche das Potential haben den motorisierten Individualverkehr für mehr Leute attraktiv zu machen und damit Mehrverkehr zu schaffen die notwendige Zurückhaltung ausgeübt wird und stattdessen sinnvolle Projekte für den FVV und den öffentlichen Verkehr finanziert werden. Diese beiden Änderungen sind ohne Gesetzesänderung möglich.
2. Es ist uns unverständlich, weshalb das wichtige Kriterium der möglichst zurückhaltenden Versiegelung von Flächen einen eher tiefen Stellenwert bei der Beurteilung der Projekte durch den Bund hat. Gemäss den Weisungen des ARE zu Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation<sup>3</sup> gibt es beim Wirksamkeitskriterium 4 („Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert“), einen Aspekt 3 „Verminderung der Flächenbeanspruchung und Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen“, wovon der Unteraspekt „Minimierung des Anteils der versiegelten Flächen innerhalb und zwischen den Verkehrsanlagen“ (ARE 2015: Seite 47) diese wichtige Thematik beinhaltet. Dieser Unteraspekt muss gemäss der derzeitigen Regelung nicht einmal unbedingt in den Projekten berücksichtigt werden um die Maximalpunktzahl des Wirksamkeitskriteriums zu erreichen (ARE 2015: Seite 40). Wir fordern, dass dem Aspekt der Verhinderung der zusätzlichen Versiegelung von Schweizer Boden eine deutliche stärkere Bedeutung zukommt als diese derzeitige marginale Berücksichtigung. Dies auch im Hinblick auf die hochaktuelle und immer stärker werdende Problematik der „Hitzestädte“ im Sommer sowie generell wegen des bereits heute viel zu hohen Anteils zubetonierter Fläche in der Schweiz.
3. Ähnlich verhält es sich mit dem Ziel der „Verbesserung des Modalsplits zugunsten des Langsamverkehrs und des öffentlichen Verkehrs (öV) und Verringerung des Anteils des MIV“ (ARE 2015: Seite 47). Auch hier fordern wir eine starke Aufwertung dieses Kriteriums bei der Wirksamkeitsanalyse des Bundes, beispielsweise indem zusätzlich zu den bisherigen vier Wirksamkeitskriterien auch ein konkretes Ziel der Modalsplittverschiebung als Kriterium aufgenommen wird. Dies mit dem Ziel die Verkehrsanteile weg vom motorisierten Individualverkehr, hin zum öffentlichen Verkehr, sowie insbesondere zum Fuss- und Veloverkehr zu verschieben.

Diese Änderungen gebieten sich in Anbetracht der zahlreichen aktuell nicht eingehaltenen gesetzlichen Ziele des Bundes (siehe Frage 2 oben). Die erwähnten Vollzugsdefizite werden sonst künftig weiter zunehmen.

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

Nein.

---

<sup>3</sup> ARE Bundesamt für Raumentwicklung (2015). Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation. Bern.

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

Nein.

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

Nein.

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

Ja, siehe Abschnitt „Kommentare zu einzelnen Massnahmen“ unten.

**9. Haben Sie weitere Bemerkungen Sie zur Vernehmlassungsvorlage?**

Nein.

## Kommentare zu einzelnen Massnahmen

### Agglomeration Bern

#### Tabelle A1-3 im Erläuternden Bericht

- Paket Aufw. Bushalt. B-Liste: Die Notwendigkeit des Projektes ist fraglich, da Abhängigkeiten zur Erschliessung des Inselareals (grosse Evaluation steht bevor) und künftiger Erschliessung der Länggasse / Hochschulstandorte bestehen.

#### Tabelle A1-5

- Paket VM A-Liste: Wir unterstützen die Massnahme.

#### Tabelle A1-7

- Paket VM B-Liste: Wir unterstützen die Massnahme.
- Paket Aufw. Str. B-Liste: Wir unterstützen die Massnahme trotz Vorbehalten gegenüber der Massnahme 5.2: Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Knotens Köniz-Waldeggstrasse und gegenüber der Massnahme 5.3, wo eine konkrete Veloinfrastruktur wünschenswert wäre.

#### Tabelle A1-9

- Paket LV A-Liste: Wir unterstützen die Massnahme. Als sehr wichtig und dringend bewerten wir die Massnahme BM.LV-Ü.21.11 (Querung Schauplatzgasse-Bahnhofplatz), die insbesondere die heute fehlende direkte Verbindung zwischen dem Südosten und Nordwesten Berns herstellen würde.

#### Tabelle A1-10

- Paket LV B-Liste: Wir unterstützen die Massnahme.

#### Zu den abgelehnten Massnahmen haben wir folgende Kommentare und Forderungen:

- Gestaltung Schützenmatte: Diese wurde zurückgestellt. Wir fordern deren Aufnahme in die B-Liste.
- Bären- und Waisenhausplatz: Dies ist ein wichtiges städtebauliches Projekt und es ist uns nicht klar, weshalb es zurückgestellt wurde. Wir fordern deren Aufnahme in die B-Liste.
- BGK Egghölzli: Die Umgestaltung ist in Koordination mit dem kantonalen Projekt «Koordination Thunstrasse Muri» praktisch beschlossene Sache. Es ist uns deshalb nicht klar, wieso die Massnahme nicht unterstützt werden soll. Wir fordern die Aufnahme der Massnahme in die A-Liste (mit dem Vorbehalt, dass sie nicht bereits anderweitig im Rahmen eines Gesamtprojektes unterstützt wird)
- Ausbau Angebot Velostationen Bahnhof Bern, B-Horizont: Die Rückstellung dieser Massnahme ist schwer verständlich, da die Kapazität der Velostationen unbedingt erhöht werden muss. Wir fordern deshalb deren Aufnahme in die B-Liste.
- BGK Muristrasse: Hier ist der Handlungsbedarf insbesondere im Bereich der Tramhaltestelle Weltpostverein gross. Wir fordern deshalb die Aufnahme der Massnahme in die B-Liste.

- Thunplatz: Hier gibt es sogar einen sehr hohen Handlungsbedarf. Wir fordern deshalb entschieden die Aufnahme der Massnahme in die B-Liste.

### Agglomeration Biel/Bienne – Lyss

In Biel sind die Massnahmen "Neugestaltung Bahnhofplatz, 1 Etappe" und "Neugestaltung Unterer Quai, Abschnitt Zentralplatz bis Spitalstrasse" gemäss Entwurf des Agglomerationsprogramms 4. Generation des Vereins seeland.biel/bienne in die Vorlage aufzunehmen.

Die Neugestaltung des Bahnhofplatzes in Biel verbessert die Zugänglichkeit, die Effizienz und die Benutzerfreundlichkeit des öffentlichen Verkehrs (öV) und optimiert das Gesamtverkehrssystem im Umfeld des Bahnhofes. Die Aufwertung der Strassenräume und Platzflächen erhöht zudem die Siedlungsqualität und verbessert die subjektive Verkehrssicherheit. Die Förderung des öV und des Fuss- und Veloverkehrs wirkt sich ausserdem positiv auf die Umweltbelastung aus.

Die siedlungsorientierte Neugestaltung des Unteren Quais stärkt den Fuss- und Veloverkehr, erhöht die Siedlungsqualität, verbessert die subjektive Verkehrssicherheit und reduziert die Luft- und Lärmbelastung.

### Agglomeration Burgdorf

Eine generelle Beurteilung der Massnahmen im Agglomerationsprogramm 4. Generation Burgdorf ist kaum möglich, da das gesamte Programm auf der Realisierung der Verkehrssanierung Burgdorf-Oberburg-Hasle (VSBOH) aufbaut. Im Hinblick auf die Bindung grosser finanzieller Mittel durch die Verkehrssanierung werden nur punktuelle, ohne grosse finanzielle Mittel zu realisierende Massnahmen eingestellt, die die Wirkung der Verkehrssanierung vor allem im Bereich öV und Langsamverkehr optimieren sollen. Grundsätzlich wären solche Massnahmen positiv zu bewerten. Die Schliessung von Netzlücken und der Ausbau wichtiger Velorouten dürfen aber nicht nur in Abhängigkeit der VSBOH stehen, dieses Ziel muss auch unabhängig vom Projekt VSBOH verfolgt und realisiert werden.

### Agglomeration Langenthal

Im Bereich öV ist der Schwerpunkt auf das Massnahmenpaket OA.ÖV-STR.1, Kategorie Aufwertung Bus- und Tramhaltestellen zu legen, unter Einbezug der ausserhalb des Perimeters liegenden Massnahmen. Dies ist für eine Verbesserung des Modalsplits zwingend.

### Agglomeration Thun

Die vorgeschlagenen Massnahmen sind im Grundsatz sinnvoll. Zu kritisieren ist jedoch das unkoordinierte und überhastete Eingeben noch nicht ausgereifter Projekte durch die Regionalkonferenz. Es ist deswegen nicht möglich, den Sinn der eingegebenen Projekte oder die Notwendigkeit zurückgestellter Projekte genauer zu beurteilen.

## Agglomération Basel

### Öffentlicher Verkehr:

Für die Vernetzung mit der Agglomération ist es wichtig, dass die öV-Projekte nicht auf die lange Bank geschoben werden. Wir begrüßen die vorgesehenen Massnahmen beim öffentlichen Verkehr. Bei den A-Projekten fehlt uns jedoch insbesondere die öV-Drehscheibe an der S-Bahn-Solitude, welche eine wichtiges Puzzelstück bei der Weiterentwicklung des öV-Netztes in der Agglomération Basel darstellt.

### Individualverkehr:

Wir begrüßen es, dass der Zubringer Bachgraben-Allschwil nicht über das 4. Agglomerationsprogramm finanziert werden soll. Dieser massive Ausbau der Autoinfrastruktur ist nicht mehr zeitgemäss. Die Kosten des Projekts stehen in keinem Verhältnis zu seinem Nutzen. Eine Berücksichtigung des ZUBA in einem kommenden Agglomerationsprogramm ist für uns nur denkbar, wenn die Erschliessung des Bachgrabengebiets mit dem Velo- und dem öffentlichen Verkehr parallel geplant und umgesetzt wird.

### Fuss- und Veloverkehr:

Es ist erfreulich, dass alle beantragten A-Massnahmen im Bereich Fuss- und Veloverkehrs Eingang in das Agglomerationsprogramm gefunden haben. Es ist uns ein wichtiges Anliegen, dass es insbesondere bei den Velovorzugsrouten nun schnell vorangeht.

## Agglo Y

### APA Ouest - Mesure 4-57

La Confédération prévoit de financer la Route de contournement d'Yverdon (coût d'investissement total : 13 millions). Ce financement est en ordre de priorité B, pour une réalisation prévue entre 2028 et 2032. Cette route de contournement est appelée désormais « axe principal d'agglomération » (APA).

En parallèle, AggloY prévoit la mise en place d'une voie de mobilité douce parallèle à l'APA. Cet élément, sur le principe, est salué, mais créer un itinéraire parallèle pose de multiples interrogations. Pour l'ATE, la route de contournement ne permet pas de respecter les enjeux de l'agglomération. Plutôt que de dissuader l'usage du TIM, la route de contournement augmente le trafic et l'attrait pour la voiture, bien que le trafic épargne le centre de l'agglomération. En effet, l'enjeu n'est pas seulement la préservation du centre-ville, mais également l'encouragement au report modal. Le projet d'APA ne prévoit aucunement d'encourager à un report modal mais propose une voie rapide de circulation pour le TIM, augmentant de fait la pollution de l'air. La mise en place d'une voie parallèle de mobilité douce est certes indispensable pour assurer la sécurité des piéton·nes et des cyclistes, qui vont cependant être les premières victimes de la génération de la pollution de cette voie de contournement.

Le volume B du PA4 Agglo-Y indique notamment que « L'APA Ouest allège considérablement le trafic de l'agglomération en soulageant notamment de 30% la route de Sainte-Croix »<sup>4</sup> (p. 62). Or, un report de trafic n'est en aucun cas un soulagement du trafic mais bien un déplacement de la charge routière, voire dans ce cas un très probable renforcement global du trafic. 13,37 millions, cela représente de loin

<sup>4</sup> aggloy Volume B – Rapport de Mesures et Annexes: <https://www.aggloy.ch/wp/wp-content/uploads/assembleage-rapport-pa4-volumeB-2021-08-25-WEB.pdf>

la mesure la plus coûteuse du projet d'agglomération, alors qu'elle concerne essentiellement le TIM. Sur les 4,64 millions prévus de subvention fédérale pour AggloY, 86% sont uniquement destinés à cette route de contournement.

Les directives du programme trafic d'agglomération (DPTA) rappellent que les agglomérations doivent prévoir non seulement *une stratégie consistant à gérer le trafic routier pour le reporter vers le réseau des routes nationales mais aussi une stratégie active de transfert et de réduction du flux de trafic routier et donc de désengorgement des réseaux de transport*», ainsi « *qu'une réduction du volume de trafic ou report vers les TP et la MD* » (p. 44), ce qui n'est pas le cas ici, puisqu'aucune réduction globale du flux de trafic routier n'accompagne le projet. L'ATE estime que la route de contournement n'est pas nécessaire à une politique d'agglomération de désencouragement du TIM au centre-ville, et que les autres mesures du PA4 se suffisent en elles-mêmes pour atteindre cet objectif. Les bénéfices environnementaux de l'APA n'ont pas été démontrés, alors que ses impacts négatifs sur l'environnement sont réels.

Le Plan climat du Canton de Vaud rappelle qu'il est nécessaire de réduire de 50 à 60% les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030 et de viser la neutralité climatique au plus tard en 2050. Là encore, l'APA ne contribue en rien à cet objectif ou tout du moins ne prouve pas en quoi il y contribuerait.

Si les communes d'AggloY souhaitent réaliser la route de contournement, conformément aux décisions des autorités communales et faisant suite à la votation populaire sur la question, la Confédération ne doit en tout cas pas soutenir financièrement la création d'une route ayant un effet d'encouragement à l'usage de la voiture individuelle. Les mesures d'accompagnement ne prévoient par ailleurs pas d'encourager le report modal, le covoiturage et la diminution des émissions polluantes dans l'air. En ce sens, le projet ne correspond en aucun cas aux objectifs affichés par la politique d'agglomération de la Confédération.

Enfin, sur la question spécifique de la voie prévue pour la mobilité douce, son tracé doit être le plus direct possible mais surtout le plus éloigné possible de la route de contournement et de ses nuisances sonores. En particulier, l'ATE soulève l'importance de séparer de manière stricte la voie destinée aux cycles de la voie destinée aux piéton·nes si les dimensions de cet espace ne sont pas conformes aux normes VSS relatives, en particulier si la largeur de la voie est inférieure à 4 mètres.

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,  
Energie und Kommunikation UVEK  
[info@are.admin.ch](mailto:info@are.admin.ch)

**Michael Köhn**  
Zentrale +41 (0)61 927 64 64  
Direktwahl +41 (0)61 927 65 40  
E-Mail [m.koehn@kmu.org](mailto:m.koehn@kmu.org)

Pratteln, 6. September 2022

## **Vernehmlassung zum Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrter Herr Seewer  
Sehr geehrte Frau Scherrer  
Sehr geehrte Damen und Herren

Im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr will der Bund Massnahmen zur Verbesserung des Agglomerationsverkehrs unterstützen und hat die geplante Freigabe von Finanzmitteln in Höhe von CHF 1,3 Milliarden für die vierte Generation der Agglomerationsprogramme (Aggloprogramm) in die Vernehmlassung geschickt. Die Wirtschaftskammer Baselland beschränkt ihre nachfolgenden Ausführungen im Allgemeinen auf die Projekte in der Region Basel und im Besonderen auf den Zubringer Bachgraben-Allschwil (nachfolgend ZUBA), welcher zwischen der Stadt Basel und der Baselbieter Gemeinde gebaut werden soll.

Die Region Basel erhält CHF 225,84 Mio. aus dem Aggloprogramm. Dabei sind total neun Projekte vom Bund als Prioritär A bezeichnet worden. Es fällt auf, dass acht Projekte davon den öffentlichen Verkehr betreffen. Das wichtigste und grösste Strassenprojekt in der Region Basel, der Zubringer Allschwil (ZUBA), hat es nicht einmal in die Priorität B geschafft. Dies ist irritierend und absolut nicht nachvollziehbar. Ziel des ZUBA ist es, das wirtschaftliche Entwicklungsgebiet Bachgrabengebiet verkehrstechnisch besser zu erschliessen. Das Bachgrabengebiet in Allschwil boomt und hat in den letzten Jahren ein intensives Wachstum an Arbeitsplätzen erfahren. Die besagte Gegend ist ein wichtiger Anziehungspunkt für international tätige Firmen geworden. In den nächsten Jahren sollen im Bachgraben rund 6'000 weitere Arbeitsplätze entstehen. Die direkte Erschliessung über den ZUBA ist überfällig und zwingend notwendig, auch, um die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr über Basel West zu verbessern. Das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) begründet die Nicht-Unterstützung generisch mit einer angeblich «fehlenden Gesamtkonzeption, welche alle Verkehrsträger gleicher-

massen berücksichtigt.» Die Trägerschaft des Aggloprogramm Basel will sich offenbar mit der vorge-tragenen Begründung sowie mit der Nicht-Priorisierung im Rahmen der 4. Generation zufriedenge-ben. Für den Kanton Basel-Landschaft und die dort ansässigen Unternehmen, aber auch für die An-wohner (es haben sich verschiedene Interessengemeinschaften von Anwohnern gebildet, die sich durch den ZUBA in den Quartieren weniger Verkehr erhoffen), ist das Projekt aber sehr wohl prioritär. Unabhängig der Beurteilung durch das ARE ist der Kanton Basel-Landschaft aufgefordert, das Projekt nun rasch und konsequent voranzutreiben. Dabei ist es ganz zentral, dass die Planung des ZUBA-Tun-nels aufwärtskompatibel gestaltet wird, so dass im Bedarfsfall ohne grössere Mühen eine zweite Röhre gebaut werden kann.

Die Wirtschaftskammer möchte vorliegend die Gelegenheit nutzen, um ein paar grundsätzliche Be-merkungen zum Aggloprogramm anzuführen. Das Aggloprogramm hat sich in den letzten Jahren im-mer mehr zu einem eigentlichen Förderprogramm für ÖV und Langsamverkehr entwickelt, obwohl sich ein solcher Förderzweck weder aus der Entstehungsgeschichte, noch aus den gesetzlichen Grundlagen oder den «Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr» vom 13. Februar 2020 ergibt. Das ARE schreibt gar auf der Internetseite des Bundes: «Ein Schwerpunkt der mitzufinanzierenden Projekte liegt beim Ausbau des Fuss- und Veloverkehrs sowie des ÖV. Weiter soll in Verkehrsdreh-scheiben investiert werden, um den Wechsel zwischen verschiedenen Verkehrsträgern zu vereinfachen.» Zudem redet das ARE viel vom Klima und der Klimastrategie der Schweiz, obwohl Ziel des Agglomerationsprogramm die Erschliessung der Agglomerationen ist. Als Beispiel kann hier die Elektrifizierung von Buslinien im Kanton Basel-Landschaft dienen: Dies mag eine gute Sache sein, oder auch nicht, hat aber aus Sicht der Wirtschaftskammer nichts mit der verkehrstechnischen Er-schliessung der Agglomeration zu tun. Will man das Aggloprogramm mit anderen Zielen verbinden, muss dafür die politische Legitimation abgeholt werden. Die Wirtschaftskammer erlaubt sich schliesslich die Frage aufzuwerfen, warum das ARE die Federführung bei den Aggloprogrammen in-nehmt und ist der Meinung, dass die Agglomerationsprogramme eigentlich vom Bundesamt für Strasse (ASTRA) oder dem Bundesamt für Verkehr (BAV) koordiniert werden sollten. Dadurch könnte das dortige Knowhow betreffend Strassenprojekte, deren Realisierungen und Möglichkeiten mit der Beurteilung im Rahmen des Aggloprogramms verknüpft werden.

Wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Für die Beantwortung von Fragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

**WIRTSCHAFTSKAMMER BASELLAND**



Stv. Direktor  
Michael Köhn