



Erläuternder Bericht

zur Totalrevision der Verordnung des UVEK vom 20. Dezember 2017¹ über Fristen und Beitragsberechnung für Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr (PAvV; neu: Verordnung des UVEK über das Programm Agglomerationsverkehr [PAVV])

I. Ausgangslage

Am 15. Juni bzw. am 14. September 2016 stimmten die eidgenössischen Räte der Änderung des Bundesbeschlusses vom 4. Oktober 2006 über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds² bzw. des Netzbeschlusses vom 10. Dezember 2012³ zu. Mit Bundesbeschluss vom 30. September 2016⁴ schufen sie den unbefristeten Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF). Gleichzeitig verabschiedeten sie das Bundesgesetz vom 30. September 2016⁵ über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAFG) sowie damit verbundene Änderungen anderer Erlasse, so insbesondere im Bundesgesetz vom 22. März 1985⁶ über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel (MinVG). Mit dem Erlass des NAFG war die Aufhebung des Infrastrukturfondsgesetzes vom 6. Oktober 2006 (IFG)⁷ verbunden. Die mit dem Bundesbeschluss über die Schaffung des NAF einhergehende Teilrevision der Bundesverfassung wurde in der Abstimmung vom 12. Februar 2017 von Volk und Ständen angenommen.

Nach Schaffung des NAF revidierte der Bundesrat unter anderem die Verordnung vom 7. November 2007⁸ über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassenverkehr zweckgebundener Mittel (MinVV). Dabei erliess er eine Delegationsnorm, die es dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) erlaubt, die Anforderungen an die Agglomerationsprogramme festzulegen. Er übertrug dem UVEK ebenfalls die Kompetenz, das Verfahren für die Einreichung, die Kriterien der Prüfung der Agglomerationsprogramme sowie die Rechte und Pflichten der Trägerschaften zu normieren (vgl. Art. 18a Abs. 3 MinVV). Diese Delegationsnorm dient insbesondere dazu, Regelungen mit Aussenwirkungen, die bisher in den Weisungen über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme⁹ enthalten waren, auf Verordnungsstufe zu verankern. Es wurde denn auch bereits angekündigt, dass diese Regelungen in eine

¹ **SR 725.116.214**

² BBl 2007 8553

³ BBl 2017 7807

⁴ BBl 2016 7587

⁵ **SR 725.13**

⁶ **SR 725.116.2**

⁷ **[SR 725.13]**

⁸ **SR 725.116.21**

⁹ Siehe Weisung des UVEK vom 12. Dezember 2007 über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme; Weisung des UVEK vom 14. Dezember 2010 über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 2. Generation sowie Weisung des UVEK vom 16. Februar 2015 über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation.

Departementsverordnung aufgenommen würden¹⁰. Die Schaffung von stufengerechten Rechtsgrundlagen dient der Transparenz und der Rechtssicherheit für alle am Programm Agglomerationsverkehr beteiligten Akteure.

Aufgrund der Anzahl neu hinzugefügter Bestimmungen wird die PAVV totalrevidiert. Zudem soll auch ihre Bezeichnung dem grösseren Regelungsumfang entsprechend in «Verordnung über das Programm Agglomerationsverkehr (PAVV)» geändert werden. Die totalrevidierte PAVV soll am 1. Februar 2020 in Kraft treten, damit die darin enthaltenen Bestimmungen auf die Agglomerationsprogramme ab der vierten Generation anwendbar sind.

Die vorliegende Verordnung wird in den Richtlinien des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE) zum Programm Agglomerationsverkehr (RPAV) ausgeführt werden. Darin finden sich nähere Ausführungen zu den Anforderungen, die sich aus den Erlassen zum Programm Agglomerationsverkehr ergeben, sowie Präzisierungen zur Prüfung der Agglomerationsprogramme durch das ARE.

II. Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen

1. Abschnitt: Anforderungen an Agglomerationsprogramme

Damit ein Agglomerationsprogramm geprüft werden kann, hat dieses gewisse Anforderungen zu erfüllen. Neben formalen Anforderungen, die in Artikel 2, 6 und 7 des Vernehmlassungsentwurfs (VE) enthalten sind, sowie die Angabe der Zielwerte für die Monitoring- und Controllingindikatoren (sogenannte MOCA-Indikatoren), deren Einhaltung im Rahmen der Eingangsprüfung (vgl. Art. 11 VE) untersucht wird, muss das Agglomerationsprogramm überdies die Grundanforderungen nach Artikel 4 VE erfüllen (vgl. Art. 12 VE). Erst wenn diese Anforderungen gegeben sind, können die Prüfung der Agglomerationsprogramme fortgesetzt und die eigentliche Massnahmen- und Programmbeurteilung (vgl. Art. 13 f. VE) vorgenommen werden.

Artikel 1 (Massnahmen)

Absatz 1 (Massnahmenarten)

Die Massnahmen nach Absatz 1 VE sind unabdingbarer Bestandteil eines Agglomerationsprogramms, das als Planung-, Koordinations- und Umsetzungsinstrument gilt. Die Herleitung von Massnahmen stellt denn auch eine Grundanforderung dar (vgl. Art. 4 Bst. c VE); wenn nicht sämtliche Grundanforderungen erfüllt sind und dadurch eine zweckmässige Beurteilung des Agglomerationsprogramms nicht möglich ist, prüft das ARE das entsprechende Agglomerationsprogramm nicht weiter (Art. 12 Abs. 2 VE). Die vom Bundesrat als mitfinanzierbar erachteten Verkehrsinfrastrukturmassnahmen bilden zudem die Grundlage für den Kreditbeschluss des Parlaments. Eine Leistungsvereinbarung wird schliesslich über die Verkehrsinfrastrukturmassnahmen, die im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr mitfinanziert werden, sowie über die übrigen A- und B-Massnahmen nach Artikel 1 Buchstabe b und c (nicht mitfinanzierte Verkehrsmassnahmen und Siedlungsmassnahmen) abgeschlossen.

Überdies kann die Trägerschaft Massnahmen in den Bereichen Landschaft, Natur oder Umwelt vorschlagen, die massgeblich zur Siedlungsqualität und damit zur Verbesserung der Lebens- und Umweltqualität in den Agglomerationen beitragen können. Diese sollen ebenfalls das Zukunftsbild verwirklichen helfen bzw. die Teilstrategien in den Bereichen Verkehr und Siedlung, inklusive Landschaft, unterstützen. Die erwähnten Massnahmen sind aus Sicht des Bundes sehr erwünscht, sind jedoch nicht zwingend und werden im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr nicht mitfinanziert.

¹⁰ Siehe Teilrevision vom 22. November 2017 der Verordnung vom 7. November 2007¹ über die zweckgebundene Mineralölsteuer im Strassenverkehr (MinVV): Erläuterungen zu den Ordnungsbestimmungen betreffend das Programm Agglomerationsverkehr, Version vom 15. Februar 2018, S. 2, zu Artikel 18a Absatz 3.

Buchstabe a (Verkehrsinfrastrukturmassnahmen)

Gemäss Artikel 17a MinVG leistet der Bund Beiträge an Verkehrsinfrastrukturen, die zu einem effizienteren und nachhaltigeren Gesamtverkehrssystem in Städten und Agglomerationen führen (Abs. 1). Dazu gehören Infrastrukturmassnahmen des Strassen- und Schienenverkehrs sowie des Langsamverkehrs, soweit eine Finanzierung durch andere Bundesmittel ausgeschlossen ist (vgl. Abs. 2). Es handelt sich dabei um im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr mitfinanzierbare Verkehrsinfrastrukturmassnahmen.

Buchstabe b (nicht mitfinanzierte Verkehrsmassnahmen)

Nicht vom Bund mitfinanzierte Verkehrsmassnahmen werden vollständig von den Trägerschaften bzw. den jeweils zuständigen Gebietskörperschaften finanziert (z.B. nachfrageseitige Verkehrsbeeinflussung wie Parkraumbewirtschaftung oder Mobilitätsmanagement). Es handelt sich dabei um «eigene Leistungen». Zu unterscheiden sind diese Massnahmen von Verkehrsinfrastrukturmassnahmen, die das ARE nach der Prüfung des Agglomerationsprogramms als nicht mitfinanzierbar einstuft. Die «eigenen Leistungen» sind überdies nicht zu verwechseln mit den Eigenleistungen, worunter man Leistungen versteht, zu deren vollständigen Finanzierung und Umsetzung die Kantone gemäss Leistungsvereinbarungen der ersten und zweiten Generation verpflichtet wurden.

Buchstabe c (Siedlungsmassnahmen)

Siedlungsmassnahmen bilden ebenfalls einen zwingenden Bestandteil eines Agglomerationsprogramms. Darunter versteht man planerische Massnahmen, die eine Siedlungsentwicklung nach innen unterstützen. Diese sind in Richt-, Rahmennutzungs- oder Sondernutzungsplänen enthalten, können sich aber auch aus Masterplänen ergeben. Für Siedlungsmassnahmen ist keine Mitfinanzierung im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr vorgesehen. Siedlungsmassnahmen stellen sicher, dass die Siedlungsentwicklung in verdichteter Form an gut erschlossenen Lagen stattfindet und tragen somit zu einem effizienten Verkehrssystem bei. In der Regel konkretisieren sie die Festlegungen der jeweiligen kantonalen Richtpläne und tragen somit zu deren Umsetzung bei.

Absatz 2 (Angaben zu einer Verkehrsinfrastrukturmassnahme)

Damit das ARE die Verkehrsinfrastrukturmassnahmen beurteilen und schliesslich auch die Programmbeurteilung durchführen kann (vgl. Art. 13 f. VE), bedarf es die in den Buchstaben a bis e erwähnten Angaben. Diese sind im Agglomerationsprogramm auszuweisen.

Buchstabe a (Mitfinanzierbarkeit durch den Bund)

Unter «Mitfinanzierbarkeit durch den Bund» ist im Agglomerationsprogramm anzugeben, ob es sich um Massnahmen nach Artikel 17a Absatz 1–3 MinVG handelt. Der Bund leistet Beiträge an Verkehrsinfrastrukturmassnahmen, die zu einem effizienteren und nachhaltigeren Gesamtverkehrssystem in Städten und Agglomerationen führen (Art. 17a Abs. 1 MinVG). Im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr werden Beiträge für Infrastrukturmassnahmen zugunsten des Strassen- und Schienenverkehrs sowie des Langsamverkehrs ausgerichtet, soweit sie zur Verbesserung des Agglomerationsverkehrs führen und eine Finanzierung durch andere Bundesmittel ausgeschlossen ist (Art. 17a Abs. 2 MinVG). Werden mit dem Einsatz von speziellem, der Feinerschliessung dienendem Rollmaterial erhebliche Infrastrukturmassnahmen eingespart, so können auch Beiträge an die entsprechenden Mehrkosten des Rollmaterials ausgerichtet werden (Art. 17a Abs. 2^{bis} MinVG). Beiträge können überdies für entsprechende Massnahmen im grenznahen Ausland ausgerichtet werden (Art. 17a Abs. 3 MinVG). Betriebsbeiträge sind ausgeschlossen (Art. 17a Abs. 4 MinVG).

Buchstabe b (Kohärenz nach Artikel 3)

Im Agglomerationsprogramm ist anzugeben, ob die Verkehrsinfrastrukturmassnahmen die Generationenkohärenz (vgl. Art. 3 Abs. 1) und die inhaltliche Kohärenz (vgl. Art. 3 Abs. 2) gewährleisten.

Buchstabe c (Planungsstand)

Bei Verkehrsinfrastrukturmassnahmen ist überdies ein genügender Planungsstand nachzuweisen. Mit diesem Kriterium wird der Stand des Planungsprozesses beurteilt (vgl. Art. 13 Abs. 1 VE). Für Massnahmen mit Investitionskosten von mehr als 40 Millionen Franken gelten zusätzliche Anforderungen (vgl. Art. 5 VE).

Buchstabe d (Kosten-Nutzen-Verhältnis)

Für die Massnahmen- und Programmbeurteilung (vgl. Art. 13 f. VE) ist sodann wesentlich, dass das Agglomerationsprogramm über das Kosten-Nutzen-Verhältnis jeder darin enthaltenen Verkehrsinfrastrukturmassnahme informiert.

Buchstabe e (Bau- und Finanzreife)

Für jede Verkehrsinfrastrukturmassnahme muss ferner im Agglomerationsprogramm die Bau- und Finanzreife ausgewiesen werden. Mit diesem Nachweis kann deren Umsetzbarkeit beurteilt werden.

Baureif ist eine Massnahme, wenn die Planungs-, Projektierungs- und Bewilligungsverfahren innerhalb von rund vier Jahren nach Verabschiedung des Bundesbeschlusses zum Programm Agglomerationsverkehr abgeschlossen werden können.

Finanzreif ist eine Massnahme, wenn die Restfinanzierung der Investitionen für die geplanten Projekte weitestgehend sichergestellt und die Tragbarkeit der Folgekosten aus Betrieb und Unterhalt soweit möglich nachgewiesen ist (vgl. Art. 17c Bst. c MinVG).

Absatz 3 (Beurteilung des massgeblichen Nutzens in der Schweiz)

Gemäss Artikel 17a Absatz 3 in Verbindung mit Absatz 2 MinVG können auch für Verkehrsinfrastrukturmassnahmen im grenznahen Ausland Beiträge ausgerichtet werden. Da das Programm Agglomerationsverkehr auf die Schweiz ausgerichtet ist (vgl. auch Art. 17c Bst. a und b, wonach die geplanten Projekte mit den übergeordneten Verkehrsnetzen und der Siedlungsentwicklung gemäss kantonalen Richtplänen abzustimmen sowie mit letzteren übereinzustimmen haben), ist für die Beurteilung einer Verkehrsinfrastrukturmassnahme im Ausland nötig zu wissen, ob deren massgeblicher Nutzen in der Schweiz anfällt. Entsprechende Angaben sind im Agglomerationsprogramm (beispielsweise in den Massnahmenblättern, siehe Art. 6 Abs. b Ziff. 1 VE) auszuweisen. Für kleinere Massnahmen ist darzulegen, ob sie einen spürbaren Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl und die Verkehrsströme im grenzüberschreitenden Verkehr haben.

Absatz 4 (A- und B-Massnahmen)

Ein Agglomerationsprogramm enthält zwingend A- und B-Massnahmen. Damit kann eine rollende Planung im Gebiet der beitragsberechtigten Stadt oder Agglomeration sichergestellt werden. Dagegen müssen C-Massnahmen nicht zwingend in das Agglomerationsprogramm aufgenommen werden; es braucht dafür denn auch keine Massnahmenblätter (vgl. Art. 6 Bst. a). Solche Massnahmen sind frühestens im Zeithorizont der übernächsten Generation ausführungsfähig.

Buchstabe a (A-Massnahmen)

Der Bund priorisiert eine Massnahme nach Artikel 1 Absatz 1 VE als A-Massnahme, wenn sie sich innerhalb von vier Jahren nach Verabschiedung des entsprechenden Bundesbeschlusses zum Programm Agglomerationsverkehr als ausführungsfähig erweist. Eine Verkehrsinfrastrukturmassnahme nach Artikel 1 Buchstabe a VE gilt als ausführungsfähig, wenn davon auszugehen ist, dass sie innert diesem vorgegebenen Zeitraum bau- und finanzfähig sein wird (vgl. dazu Art. 1 Abs. 2 Bst. e und Art. 13 Abs. 1 VE). Der Zeitraum von vier Jahren ergibt sich aus Artikel 7 Buchstabe b NAFG, wonach der Bundesrat der Bundesversammlung in der Regel alle vier Jahre einen Verpflichtungskredit für die Beiträge an Massnahmen zur Verbesserung des Agglomerationsverkehrs beantragt. Eine mitfinanzierbare Verkehrsinfrastrukturmassnahme muss zudem die weiteren Voraussetzungen gemäss Artikel 1 Absätze 2 und 3 VE erfüllen, um als A-Massnahme zu gelten (vgl. Art. 13 Abs. 1 VE).

Buchstabe b (B-Massnahmen)

Als B-Massnahme priorisiert der Bund eine Massnahme nach Artikel 1 Absatz 1 VE, wenn davon auszugehen ist, dass sie in der nächsten Generation voraussichtlich die Voraussetzungen einer A-Massnahme erfüllen wird.

Artikel 2 (Kantonale Genehmigung)

Da nicht alle Trägerschaften über eine Rechtspersönlichkeit verfügen, schliesst der Bund die Leistungsvereinbarungen nicht mit ihnen (vgl. Art. 24 Abs. 1 MinVV), sondern jeweils mit den beteiligten Kantonen ab. Den Kantonen werden auch die Bundesbeiträge zuhanden der Trägerschaften ausgerichtet (vgl. Art. 17b Abs. 1 MinVG). Überdies sind die Kantone bei vielen Massnahmen der Agglomerationsprogramme für deren Finanzierung und Umsetzung zuständig. Im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr sind die Kantone somit wichtige Akteure.

Das ARE stellt bei der Prüfung der eingereichten Agglomerationsprogramme massgeblich auf die darin enthaltenen Angaben ab. Es ist deshalb entscheidend, dass diese Angaben den Tatsachen entsprechen. Damit dies gewährleistet ist, soll die auf Kantonsebene politisch verantwortliche Behörde deren Richtigkeit bestätigen. Aus diesen Gründen und um eine konsequente Umsetzung des Agglomerationsprogramms und der in den Leistungsvereinbarungen enthaltenen Massnahmen zu ermöglichen, ist die Genehmigung des Agglomerationsprogramms durch die auf kantonaler Ebene zuständige Behörde erforderlich. In der Regel handelt es sich dabei um den Regierungsrat.

Artikel 3 (Kohärenz)

Absatz 1 (Generationenkohärenz)

Aufgrund des nunmehr unbefristeten NAF ist es wichtig, dass der Kohärenz der verschiedenen Generationen von Agglomerationsprogrammen im Sinn einer rollenden Planung genügend Beachtung geschenkt wird. Das aktuelle Agglomerationsprogramm muss auf dem Zukunftsbild, den Teilstrategien sowie den Massnahmen der Vorgängergenerationen aufbauen und deren Stand der Umsetzung berücksichtigen. Die Gewährleistung dieser Generationenkohärenz ist Ausfluss davon, dass das Agglomerationsprogramm nicht nur ein Planungs-, sondern auch ein Umsetzungsinstrument ist. Jede Generation stellt eine Weiterentwicklung der Vorgängergeneration dar. Bei der Aktualisierung und Weiterentwicklung eines Agglomerationsprogramms ist deshalb auch ein Blick in die Vergangenheit nötig. Der Stand der Umsetzung der Massnahmen gemäss den Leistungsvereinbarungen und der entsprechenden Agglomerationsprogramme bildet denn auch einen Baustein, der im Hauptteil des Agglomerationsprogramms enthalten sein muss, falls in einer Vorgängergeneration eine Leistungsvereinbarung abgeschlossen wurde (vgl. Art. 7 Abs. 2 VE).

Absatz 2 (Inhaltliche Kohärenz)

Das Erfordernis der inhaltlichen Kohärenz ergibt sich aus Artikel 17c MinVG, wonach Beiträge ausgerichtet werden können, wenn die Trägerschaften in einem Agglomerationsprogramm nachweisen, dass die [darin enthaltenen] Massnahmen in eine Gesamtverkehrsplanung eingebunden sowie auf die übergeordneten Verkehrsnetze und der Siedlungsentwicklung gemäss kantonalen Richtplänen abgestimmt sind (Bst. a). Überdies müssen die geplanten Projekte mit den kantonalen Richtplänen übereinstimmen (Bst. b).

Mit der inhaltlichen Kohärenz wird gewährleistet, dass das Agglomerationsprogramm und seine Massnahmen das Zukunftsbild, den Handlungsbedarf und die Teilstrategien in den Bereichen Verkehr und Siedlung, inklusive Landschaft, berücksichtigen. Überdies sind das Agglomerationsprogramm und seine Massnahmen auf die nationalen, die kantonalen und weitere relevante Planungen (insbesondere auf die Entwicklungsprogrammen STEP Schiene und STEP Nationalstrassen, den kantonalen Richtplan, die kantonale Verkehrsplanung, die kantonalen Programme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit) abzustimmen. Überdies sind ausländische Planungen bei Massnahmen im Ausland zu beachten.

Artikel 4 (Grundanforderungen)

Ein Agglomerationsprogramm muss bestimmte Grundanforderungen erfüllen, damit es vom ARE auf Massnahmen- und Programmebene weiter beurteilt werden kann. Die Grundanforderungen dienen einerseits dem Verständnis und der Stringenz eines Agglomerationsprogramms. Andererseits ermöglichen sie die Prüfung der Agglomerationsprogramme durch das ARE auf vergleichbaren Grundlagen, was eine möglichst gleichwertige Behandlung aller eingereichten Agglomerationsprogramme erlaubt. Zudem stellen sie sicher, dass ein Agglomerationsprogramm bei den betroffenen Gebietskörperschaften und bei der Bevölkerung breit abgestützt ist. Schliesslich tragen sie zu einer termingerechten Umsetzung der Massnahmen gemäss den Leistungsvereinbarungen und der entsprechenden Agglomerationsprogramme bei.

Buchstabe a (Trägerschaft und Partizipation)

Buchstabe a setzt die Schaffung einer Trägerschaft voraus; über deren Existenz ist der Nachweis zu erbringen. Des Weiteren muss im Agglomerationsprogramm der Einbezug der beteiligten Gebietskörperschaften nachgewiesen werden und es muss dargelegt werden, dass eine genügende Mitwirkungsmöglichkeit der betroffenen Bevölkerung gewährleistet wurde. Ziel ist eine breite politische Abstützung des Agglomerationsprogramms, um eine möglichst reibungslose Umsetzung der schliesslich in der Leistungsvereinbarung enthaltenen Massnahmen zu erreichen.

Gemäss Artikel 23 MinVV sind die Trägerschaften für die Planung und die Umsetzung der Agglomerationsprogramme zuständig. Sie sind insbesondere für die technische Zweckmässigkeit und Richtigkeit der einzelnen Programmteile verantwortlich (Abs. 1). Ausserdem gewährleisten sie die Verbindlichkeit der jeweiligen Agglomerationsprogramme und sorgen für deren koordinierte Umsetzung (Abs. 2). Die Trägerschaften erbringen gegenüber dem Bund den Nachweis, dass sich die zuständigen Organe der jeweiligen Gebietskörperschaften zur Umsetzung des Agglomerationsprogramms verpflichtet haben. Mit der Trägerschaft treten die am Agglomerationsprogramm beteiligten Akteure wie Kantone, Gemeinden und gegebenenfalls regionale Gebietskörperschaften gegenüber dem Bund mit einer Stimme auf. Damit schaffen sie eine gemeinsame Stelle als Ansprechpartnerin für den Bund. Erstrebenswert wäre dabei die Schaffung einer Trägerschaft mit eigener Rechtspersönlichkeit, die hinsichtlich ihrer Organisationsform und der ihr übertragenen Zuständigkeiten eine möglichst effiziente und breit abgestützte Erarbeitung der Agglomerationsprogramme sowie Umsetzung der Massnahmen gemäss den Leistungsvereinbarungen erlaubt.

Die Gebietskörperschaften im jeweiligen Perimeter nach Artikel 17b Absatz 2 MinVG, Artikel 19 und Anhang 4 MinVV (Gemeinden, regionale Körperschaften und Kantone) müssen an der Erarbeitung und Umsetzung des jeweiligen Agglomerationsprogramms mitwirken. Massnahmen im Zuständigkeitsbereich der betreffenden Gebietskörperschaften sind von den jeweils zuständigen Organen zu genehmi-

gen, zumal die Restfinanzierung der Investitionen für die geplanten Projekte des Agglomerationsprogramms sichergestellt werden muss (vgl. Art. 17c Bst. c MinVG). Eine Genehmigung durch das für den Baukredit zuständige Organ ist jedoch noch nicht erforderlich. Im Fall von grenzüberschreitenden Agglomerationsprogrammen müssen sich auch die ausländischen Gebietskörperschaften an der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms und an der Umsetzung der Massnahmen gemäss den Leistungsvereinbarungen beteiligen.

Die Bevölkerung muss über den Inhalt eines Agglomerationsprogramms angemessen informiert werden. Überdies muss sie nachweislich Gelegenheit gehabt haben, sich dazu zu äussern. Dafür muss genügend Zeit zur Verfügung stehen und die Dokumente müssen allen zugänglich gemacht werden. In welcher Form die Mitwirkung der Bevölkerung erfolgt, ist den Trägerschaften überlassen. Sie müssen im Agglomerationsprogramm nachweisen, dass die betroffene Bevölkerung in genügender Weise die Gelegenheit hatte mitzuwirken. Zu denken ist an die Errichtung einer Internetplattform, die Organisation von Informationsveranstaltungen oder an ein schriftliches Mitwirkungsverfahren. Nicht zwingend ist die Durchführung eines Vernehmlassungsverfahrens oder eines entsprechenden Verfahrens nach kantonalem Recht. Werden die Vorgaben eines Agglomerationsprogramms und die Massnahmen in den kantonalen oder einen regionalen Richtplan aufgenommen, kann die Mitwirkung der Bevölkerung im Rahmen des Richtplanverfahrens durchgeführt werden. Damit werden Doppelspurigkeiten vermieden.

Buchstabe b (Vollständigkeit und roter Faden)

Die Vollständigkeit eines Agglomerationsprogramms wird erreicht, indem es den Anspruch einer kohärenten, Artikel 3 genügenden Gesamtplanung in den Bereichen Verkehr und Siedlung, inklusive Landschaft, erfüllt und darin alle in Artikel 7 Abs. 1 und 2 VE vorgegebenen Bausteine enthalten sind. Diese müssen überdies aufeinander aufbauen und zueinander in einem logischen Bezug stehen (roter Faden). Vollständigkeit und roter Faden sind wichtige Voraussetzungen für eine effiziente Prüfung der Agglomerationsprogramme durch das ARE. In Bezug auf den Aufbau des Hauptteils wird empfohlen, die in Artikel 7 Absatz 1 VE gewählte Reihenfolge zu beachten.

Buchstabe c (Herleitung priorisierter Massnahmen)

Das Agglomerationsprogramm muss Massnahmen nach Artikel 1 Absatz 1 VE (Verkehrsinfrastrukturmassnahmen, nicht vom Bund mitfinanzierte Verkehrsmassnahmen und Siedlungsmassnahmen) enthalten. Diese Massnahmen müssen in begründeter Weise aus dem Zukunftsbild, dem Handlungsbedarf und den Teilstrategien in den Bereichen Verkehr und Siedlung, inklusive Landschaft, hergeleitet werden. Ausserdem müssen sie auf die nationalen, die kantonalen und weitere relevante Planungen (z.B. Entwicklungsprogrammen STEP Schiene und Nationalstrassen, kantonale oder regionale Richtpläne, ausländische Planungen) abgestimmt sein. Deren Priorisierung erfolgt auf der Grundlage des Handlungsbedarfs sowie des Stands der Umsetzung der Massnahmen gemäss den Leistungsvereinbarungen und der entsprechenden Agglomerationsprogramme.

Buchstabe d (Abstimmung und Umsetzung)

Diese Grundanforderung betrifft die Sicherstellung der Umsetzung der Massnahmen gemäss den Leistungsvereinbarungen sowie der entsprechenden Agglomerationsprogramme. Ersteres wird gewährleistet, indem das Agglomerationsprogramm und die darin enthaltenen Massnahmen nicht in Widerspruch zum Bundesrecht stehen (z.B. Raumplanungs-, Umweltschutzgesetzgebung) und auf die Planungen des Bundes und der beteiligten Kantone abgestimmt sind (insbesondere strategische Entwicklungsprogramme Nationalstrassen und Schiene, Sachpläne und Konzepte des Bundes [vgl. Art. 17c Bst. a MinVG], kantonale Richtpläne [vgl. Art. 17c Bst. b MinVG]). Das Agglomerationsprogramm und seine Massnahmen sind deshalb in der Planung der beteiligten Kantone zu beachten und behördenverbindlich zu verankern (siehe dazu Art. 19 VE).

Die Trägerschaft hat sodann dem Bund in geeigneter Weise über die Umsetzung der Agglomerationsprogramme und der Massnahmen gemäss den Leistungsvereinbarungen zu berichten. Die Berichterstattung zur Umsetzung ist gewährleistet, wenn die Trägerschaft die vom ARE zur Prüfung benötigten Grundlagen zur Beurteilung des Stands der Umsetzung der Agglomerationsprogramme und der vereinbarten Massnahmen vorlegt (vgl. Art. 14 Abs. 4 VE). Dies tut sie mittels Umsetzungsbericht und -übersicht im Hauptteil des aktuellen Agglomerationsprogramms sowie mittels Umsetzungstabellen (vgl. Art. 6 Bst. a und c VE).

Artikel 5 (Vorprojekt)

Um den genügenden Planungsstand bei Verkehrsinfrastrukturmassnahmen mit Investitionskosten von mehr als 40 Millionen Franken nachweisen zu können (vgl. dazu Art. 1 Abs. 2 Bst. c und Art. 13 Abs. 1 VE), bedarf es eines Vorprojekts. Dieses muss dem eingereichten Agglomerationsprogramm beiliegen. Die nötigen Angaben sind in Absatz 2 aufgelistet. Die RPAV enthalten Hinweise dazu, wie der genügende Planungsstand von Massnahmen bis 10 Millionen und von Massnahmen bis 40 Millionen Franken nachgewiesen werden kann.

Artikel 6 (Aufbau eines Agglomerationsprogramms)

Dieser Absatz gibt die Mindestbestandteile eines Agglomerationsprogramms vor. Ein solches muss einen Hauptteil (Bst. a), einen Massnahmenteil (Bst. b) sowie Umsetzungstabellen (Bst. c) enthalten. Letztere sind nur zwingend, soweit bereits in einer Vorgängergeneration eine Leistungsvereinbarung für das betreffende Agglomerationsprogramm abgeschlossen wurde. Dank der damit erzielten Vereinheitlichung der Berichterstattung und der Reduzierung auf das Wesentliche wird eine Effizienzsteigerung bei der Prüfung der Agglomerationsprogramme ermöglicht.

Buchstabe a (Hauptteil)

Im Hauptteil wird der Inhalt des Agglomerationsprogramms mit den Bausteinen nach Artikel 7 VE übersichtlich und in der nötigen Länge dargestellt und erläutert, wobei darauf verzichtet wird, eine maximale Seitenzahl vorzugeben. Der Hauptteil soll sich jedoch auf die wesentlichen Angaben beschränken, die zur Prüfung des Agglomerationsprogramms nötig sind.

Buchstabe b (Massnahmenteil)

Für jede A- und B-Massnahme, die mit dem Agglomerationsprogramm in der aktuellen Generation eingegeben wird, ist ein Massnahmenblatt zu erstellen (Ziff. 1). Dieses beinhaltet die für die Prüfung erforderlichen Informationen. Der Massnahmenteil enthält sodann mindestens eine Tabelle mit den A- und B-Massnahmen der aktuellen Generation (Ziff. 2), den Massnahmen gemäss der Leistungsvereinbarung der letzten Vorgängergeneration (Ziff. 3) sowie den Massnahmen der nationalen Planungen im Bereich Verkehr, die mit den eingegebenen A- und B-Massnahmen in Zusammenhang stehen und deren Finanzierung beschlossen ist (Ziff. 4). Letzteres gilt auch für Massnahmen ausländischer Planungen.

Keines Massnahmenblattes bedarf es bei Massnahmen, die in Leistungsvereinbarungen von Vorgängergenerationen enthalten sind. Solche Massnahmen sind aber in einer Übersichtstabelle und -karte aufzulisten bzw. zu verorten.

Ein Massnahmenblatt ist konzipiert und übersichtlich abzufassen. Vorgaben zur Ausgestaltung eines Massnahmenblatts lassen sich in den RPAV finden.

Buchstabe c (Umsetzungstabellen)

Die Umsetzungstabellen bilden einen weiteren Teil eines Agglomerationsprogramms. Voraussetzung für die Erstellung solcher Tabellen ist, dass bereits in einer Vorgängergeneration ein Agglomerationsprogramm eingereicht wurde und Massnahmen vereinbart wurden. In den Umsetzungstabellen gibt die Trägerschaft dem Bund Auskunft über den Stand der Umsetzung der in den Vorgängergenerationen vereinbarten Massnahmen. Die Umsetzungstabellen zeigen auf, wie diese Umsetzung vorankommt, und sie stellen die massgeblichen Gründe für allfällige Verzögerungen oder Sistierungen bei der Umsetzung kurz dar. Für wichtige Massnahmen sollen im Umsetzungsbericht des Hauptteils ergänzende Informationen festgehalten werden.

Das ARE bereitet die Umsetzungstabellen vor und pflegt die für die Berichterstattung relevanten Informationen, nämlich die Massnahmenattribute gemäss Leistungsvereinbarungen, darin ein. Danach stellt sie diese Tabellen den Trägerschaften zu. Die Umsetzungstabellen können auch in den Hauptteil gemäss Buchstabe a integriert werden, müssen aber klar ersichtlich sein.

Artikel 7 (Hauptteil)

Der Inhalt des Hauptteils ergibt sich aus den Artikeln 17a und 17c MinVG, worin der Verwendungszweck der Beiträge an Verkehrsinfrastrukturen in beitragsberechtigten Städten und Agglomerationen aufgezeigt wird sowie die Voraussetzungen für die Beitragsausrichtung für entsprechende Massnahmen enthalten sind. Die in den Absätzen 1 und 2 VE aufgelisteten Bausteine wurden definiert, um die Prüfung eines Agglomerationsprogramms zu erleichtern.

Die im Vernehmlassungsentwurf gewählte Reihenfolge ist nicht zwingend einzuhalten. Die Bausteine sollen im Agglomerationsprogramm aber gut auffindbar sein. Zudem müssen sie kohärent aufeinander aufbauen, sodass sich ein roter Faden durch das Agglomerationsprogramm hindurchzieht. Die Abhandlung aller Bausteine sowie der erwähnte rote Faden bilden denn auch Grundanforderungen eines Agglomerationsprogramms (vgl. Art. 4 Bst. b VE). Die Trägerschaften können bei Bedarf weitere Bausteine vorsehen.

Ein Agglomerationsprogramm muss für sich selber lesbar sein. Blosser Verweise auf Agglomerationsprogramme der Vorgängergeneration sowie auf weitere Dokumente sind zu vermeiden. Veränderungen gegenüber der Vorgängergeneration sollen erkennbar gemacht werden.

Absatz 1 (Bausteine)

Ein Agglomerationsprogramm muss die in diesem Absatz aufgeführten Bausteine enthalten. Sie tragen dem Charakter des Agglomerationsprogramms als Planungs-, Koordinations- und Umsetzungsinstrument Rechnung.

Im Sinne einer rollenden Planung müssen nicht alle Bausteine in jeder Generation überarbeitet werden. Die RPAV enthalten Hinweise zum Aktualisierungsrhythmus. Falls keine Aktualisierung eines Bausteins erfolgt, ist dies im Agglomerationsprogramm anzugeben.

Buchstabe a (Situations- und Trendanalyse)

Die Situations- und Trendanalyse zu Verkehr, Siedlung, inklusive Landschaft, und Umwelt ist notwendig, um die Wirkung der im Agglomerationsprogramm enthaltenen Massnahmen beurteilen zu können. Grundsätzlich umfasst diese Analyse alle zur Herleitung von priorisierten Massnahmen notwendigen Grundlagen. Dabei sind insbesondere die Planungen des Bundes im Rahmen der strategischen Entwicklungsprogramme Nationalstrassen und Schienen sowie die kantonalen Planungen zu berücksichtigen. Die Situations- und Trendanalyse muss nicht in jeder Generation vollständig aktualisiert werden: Wenn in einer Vorgängergeneration die Analyse vollständig durchgeführt wurde, geht es in einer künftigen Generation darum, inwiefern die bisherigen Massnahmen die Ausgangslage verändert haben.

Die Situationsanalyse stellt den aktuellen Zustand des Verkehrssystems sowie von Siedlung, Landschaft und Umwelt dar. Diese Analyse ermöglicht es, die Massnahmen und deren Priorisierung herzu-leiten (siehe Bst. e).

Mit der Trendanalyse ist die künftige Entwicklung aufzuzeigen, wie sie ohne die Umsetzung des Agglo-merationsprogramms und der darin enthaltenen Massnahmen eintreten könnte. Die wichtigsten Ent-wicklungstrends unter Angabe des Planungshorizonts werden darin aufgeführt.

Buchstabe b (Zukunftsbild)

Eine koordinierte Planung in den Bereichen Verkehr und Siedlung, inklusive Landschaft, kann nicht auf quantitative und statistische Aspekte reduziert werden. Ähnlich wie bei einem Raumkonzept muss in einem Agglomerationsprogramm deshalb in einem Zukunftsbild aufgezeigt werden, welche künftige räumliche Struktur von Verkehr, Siedlung und Landschaft angestrebt werden soll. Es soll auf einen Pla-nungshorizont von mindestens 20 Jahren ausgerichtet werden.

Im Agglomerationsprogramm sind Raumtypen und deren Entwicklungsziele, die wichtigsten Ver-kehrselemente (z.B. wichtige Schlüsselmassnahmen, wichtige Netzteile) und deren Abstimmung auf die Siedlungsentwicklung sowie die wichtigsten Natur- und Landschaftsräume und deren Vernetzung fest-zuhalten. Das Zukunftsbild ist unter Beachtung der Zielwerte für die MOCA-Indikatoren sowie des Raumkonzepts Schweiz und der kantonalen Raumentwicklungskonzepte zu definieren.

Soweit das Zukunftsbild im Prüfbericht des ARE der Vorgängergeneration als vollständig und zielfüh-rend beurteilt wurde, muss es nicht in jeder Generation vollständig überarbeitet werden; es genügt, dieses nach Massgabe der beobachteten Entwicklungen oder gemäss den Hinweisen des Bundes an-zupassen oder zu verbessern. Damit soll eine Kontinuität über die Generationen hinweg sichergestellt werden.

Buchstabe c (Handlungsbedarf)

Basierend auf einem Vergleich zwischen der Situations- und Trendanalyse, dem Zukunftsbild sowie dem Stand der Umsetzung der Massnahmen gemäss den Leistungsvereinbarungen der Vorgängerge-nerationen ist im Agglomerationsprogramm der Handlungsbedarf in den Bereichen Verkehr und Sied-lung, inklusive Landschaft, herzuleiten. Unter diesem Punkt soll im Agglomerationsprogramm nachvoll-ziehbar dargetan werden, welche Probleme in der aktuellen Generation prioritär behandelt werden müssen sowie welche Schwerpunkte daraus in Bezug auf die Teilstrategien und Massnahmen abgelei-tet werden. Dabei sollen auch die nationalen, kantonalen und weitere relevante Planungen berücksich-tigt werden (strategische Entwicklungsprogramme Nationalstrassen und Schiene, Sachpläne, kantonale und regionale Richtpläne). Dieser Baustein dient als Scharnier zwischen den verschiedenen Genera-tionen von Agglomerationsprogrammen und spielt eine zentrale Rolle in der Erarbeitung eines neuen Agglomerationsprogramms. Deshalb muss er in jeder Generation aktualisiert werden.

Buchstabe d (Teilstrategien)

Die Teilstrategien in den Bereichen Verkehr und Siedlung, unter Berücksichtigung von Landschaftsas-pekten, sollen die geplanten Aktionsfelder darstellen. Sie haben aufzuzeigen, wie das Zukunftsbild ge-mäss Buchstabe b erreicht und wie dem Handlungsbedarf gemäss Buchstabe c nachgekommen wird. Sie müssen räumlich konkret sein und auf die spezifische Situation der beitragsberechtigten Stadt oder Agglomeration eingehen.

Die Teilstrategie im Bereich Verkehr soll Netzkonzepte zu allen Verkehrsträgern (öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr sowie Velo- und Fussverkehr) enthalten. Weiter enthält sie Angebots-konzepte des öffentlichen Verkehrs, die Entwicklung multimodaler Angebote, eine Parkraumpolitik so-wie das Verkehrs- und Mobilitätsmanagement. Dabei ist auch aufzuzeigen, wie die Trägerschaft den Übergang zwischen den nationalen und den nachgelagerten Verkehrsnetzen und -angeboten sicher-

stellen wollen. Ausserdem ist dem Güterverkehr bei grossem Aufkommen gebührend Rechnung zu tragen. In touristisch geprägten beitragsberechtigten Städten oder Agglomerationen ist der Tourismusverkehr ebenfalls zu thematisieren.

Die Teilstrategie Verkehr lässt sich in Strategien zum öffentlichen Verkehr, motorisierten Individualverkehr und Langsamverkehr aufteilen. Diese sind im Sinne einer Gesamtverkehrsstrategie aufeinander abzustimmen.

Für den Bereich Siedlung legt die entsprechende Teilstrategie fest und definiert, wo die Siedlung mit welcher Priorität entwickelt werden soll (z.B. Entwicklungsschwerpunkte, Innenentwicklungsgebiete etc.). Sie zeigt auf, wie diese Entwicklung auf das bestehende und geplante Verkehrsnetz bzw. -angebot abgestimmt werden soll. Zudem stellt die Teilstrategie die Bezüge zwischen der Siedlungsentwicklung und den Landschaftsaspekten dar.

Die genannten Teilstrategien sind in jeder Generation zu überprüfen und auf die nationalen, die kantonalen und weitere relevante Planungen abzustimmen. Je nach Handlungsbedarf sind sie zu aktualisieren, wobei auch die Bemerkungen in den Prüfberichten des ARE zu beachten sind.

Buchstabe e (Massnahmen und deren Priorisierung)

In diesem Baustein zeigt die Trägerschaft auf, mit welchen Massnahmen die Teilstrategien in den Bereichen Verkehr und Siedlung, inklusive Landschaft, umgesetzt werden sollen. Hergeleitet werden diese Massnahmen aus den Angaben der Bausteine gemäss Buchstaben a–d und Absatz 2, unter Beachtung der Voraussetzungen von Artikel 17a und 17c MinVG.

Jede Massnahme nach Artikel 1 Absatz 1 VE ist im Agglomerationsprogramm als A-, B- oder C-Massnahme zu deklarieren. Damit wird ersichtlich, in welchem Planungshorizont die Trägerschaft gedenkt, die Massnahme umzusetzen. Die Priorisierung einer Massnahme erfolgt aufgrund des Handlungsbedarfs und der definierten Teilstrategien nach Buchstabe d. Massgeblich für die Priorisierung ist zudem der Planungsstand sowie die Bau- und Finanzreife einer Massnahme (vgl. Art. 1 Abs. 2 Bst. c und e und Art. 13 Abs. 1 VE). Die im Agglomerationsprogramm angeführte Begründung entscheidet schliesslich darüber, ob die am Prüfverfahren beteiligten Bundesämter im Rahmen der Massnahmenbeurteilung eine Umpriorisierung der Massnahme vornehmen oder nicht (vgl. Art. 13 Abs. 3 VE).

Absatz 2 (Stand der Umsetzung)

Der Bundesrat hat der Bundesversammlung Bericht über den Stand der Umsetzung des Programms Agglomerationsverkehr zu erstatten (vgl. Art. 8 Bst. c NAFG). Zudem haben sich die Kantone im Rahmen der Leistungsvereinbarungen zur Umsetzung der darin enthaltenen Massnahmen verpflichtet. Um einerseits der erwähnten Berichterstattungspflicht nachzukommen und andererseits die Einhaltung der von den Kantonen eingegangenen Verpflichtung beurteilen zu können, ist der Bund über den Stand der Umsetzung der Massnahmen gemäss den Leistungsvereinbarungen und der entsprechenden Agglomerationsprogramme zu informieren.

Die Berichterstattung über den Stand der Umsetzung der Massnahmen gemäss den Leistungsvereinbarungen und der entsprechenden Agglomerationsprogramme erfolgt im Hauptteil des Agglomerationsprogramms mit dem Umsetzungsbericht sowie mit den zwingend einzureichenden Umsetzungstabellen (vgl. Art. 6 Bst. a und c VE).

Gegenstand der Umsetzungsbeurteilung werden sämtliche in den Vorgängergenerationen vereinbarten Massnahmen und die entsprechenden Agglomerationsprogramme sein. Der Umsetzungsbericht muss deshalb Informationen über deren Umsetzung enthalten. Zudem soll er Auskunft darüber geben, ob und wie weit die Entwicklungsziele des Zukunftsbilds und der Teilstrategien erreicht werden konnten. Der Umsetzungsbericht soll auf Verzögerungen und die dafür massgeblichen Gründe hinweisen. Auch soll er weitere Umsetzungsschritte für die noch nicht umgesetzten Massnahmen und die Herleitung neuer notwendiger Massnahmen für die aktuelle Generation aufzeigen. Bei Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen soll die Umsetzung thematisiert werden, soweit diese von der Leistungsvereinbarung abweicht.

Absatz 3 (kartographische Darstellung)

Zur besseren Verständlichkeit und damit für eine effiziente Prüfung sind die wesentlichen räumlichen Informationen eines Agglomerationsprogramms, die sich aus den Bausteinen in Absatz 1 Buchstaben b–e und Absatz 2 ergeben, in Karten darzustellen. Kartographische Darstellungen sind mindestens erforderlich für das Zukunftsbild, den Handlungsbedarf, die Teilstrategien in den Bereichen Verkehr und Siedlung, inklusive Landschaft, die A- und B-Massnahmen der aktuellen Generation sowie den Stand der Umsetzung der Massnahmen gemäss den Leistungsvereinbarungen. Dabei ist zu beachten, dass gut lesbare Karten für die Prüfung der Agglomerationsprogramme hilfreicher sind als viel Text. Diese Karten können in einem Kartenband zusammengestellt werden, insbesondere um ihre Lesbarkeit des Agglomerationsprogramms zu verbessern.

Artikel 8 (Monitoring- und Controllingindikatoren)

Absatz 1 (Festlegung der Zielwerte für die Monitoring- und Controllingindikatoren)

Die Zielwerte zu den Monitoring- und Controllingindikatoren (sog. MOCA-Indikatoren, was für «Monitoring und Controlling Agglomerationsprogramme» steht) müssen dem Bund nach Artikel 20 Absatz 2 VE zur Verfügung gestellt werden, damit die Wirkungskontrolle durchgeführt werden kann. Ob die Festlegung dieser Zielwerte erfolgte, wird im Rahmen der Eingangsprüfung untersucht (vgl. Art. 11 Abs. 1 VE).

Die Zielwerte der MOCA-Indikatoren haben keinen Einfluss auf die Massnahmen- oder Programmbeurteilung durch den Bund, finden aber Verwendung bei der Erarbeitung eines Agglomerationsprogramms.

Absatz 2 (Faktoren)

Es gibt fünf MOCA-Indikatoren. Der Indikator «Modal Split» gibt den Anteil des motorisierten Individualverkehrs in Prozenten gemessen an der Tagesdistanz wieder und richtet sich nach dem Wohnortprinzip (Bst. a). Als weiterer Indikator dienen Angaben zu Unfällen, wobei die Anzahl Verunfallter mit Verletzungs- oder Todesfolge auf dem Kantons- und Gemeindestrassennetz pro 1000 Einwohner und 0,5 Arbeitsplätzen berücksichtigt wird (Bst. b). Die Anzahl Einwohnerinnen und Einwohner nach Güteklasse des öffentlichen Verkehrs (Bst. c) sowie die Anzahl Beschäftigter nach Güteklasse des öffentlichen Verkehrs (Bst. d) sind weitere MOCA-Indikatoren. Die Güteklasse des öffentlichen Verkehrs gibt Aufschluss darüber, wie gut ein Standort mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen ist. Schliesslich stellt die Dichte der überbauten Wohn-, Misch- und Zentrumszonen einen Indikator dar (Bst. e). Dabei wird die Zahl der Einwohnerinnen und Einwohner sowie der Beschäftigten pro Hektare überbaute Wohn-, Misch- und Zentrumszonen erhoben.

2. Abschnitt: Prüfverfahren

Das Prüfverfahren gliedert sich in vier Schritte: Eingangsprüfung, Prüfung der Grundanforderungen, Massnahmenbeurteilung und Programmbeurteilung. Die Ergebnisse der Prüfung eines Agglomerationsprogramms werden in einem Prüfbericht des ARE festgehalten, wozu sich die betroffene Trägerschaft vorgängig äussern kann.

Artikel 9 (Einreichung)

Absatz 1 (Termin für die Einreichung der Agglomerationsprogramme)

Das ARE informiert die Trägerschaften rechtzeitig und schriftlich über den Termin für die Einreichung der Agglomerationsprogramme. Wenn ein Agglomerationsprogramm nach diesem Termin eingereicht wird, ist eine Gleichbehandlung der zu prüfenden Agglomerationsprogramme nicht möglich. Das ARE prüft deshalb das zu spät eingereichte Agglomerationsprogramm nicht.

Absatz 2 (Meldung der Einreichung eines Agglomerationsprogramms)

Eine Trägerschaft muss ein Jahr vor dem Termin nach Absatz 1 dem ARE mitteilen, ob sie ein Agglomerationsprogramm einreichen wird. Einerseits ist dies nötig, weil die Erarbeitung oder Weiterentwicklung eines Agglomerationsprogramms, das den Anforderungen des Bundes genügt, eine komplexe Aufgabe darstellt, die den Einbezug einer Vielzahl von Akteuren erfordert. Dies benötigt entsprechend Zeit. Andererseits kann das ARE das Prüfverfahren optimal vorbereiten und organisieren sowie die nötigen Unterlagen zielgerichtet bereitstellen. Eine gute Vorbereitung leistet einen wesentlichen Beitrag zu einer effizienten Prüfung. Das ARE behält sich vor, bei Säumnis ein eingereichtes Agglomerationsprogramm nicht zu prüfen, sollte eine zweckmässige Beurteilung nicht möglich sein.

Artikel 10 (Beteiligte Bundesämter)

Diese Bestimmung nennt die zuständigen Bundesbehörden, die bei der Prüfung der Agglomerationsprogramme beteiligt sind. Die Federführung hat das ARE inne (Art. 32 Abs. 5 MinVV). Das Bundesamt für Strassen ASTRA, das Bundesamt für Verkehr BAV sowie das Bundesamt für Umwelt BAFU wirken auf Fachebene bei der Beurteilung von Aspekten betreffend Verkehr und Umwelt mit.

Artikel 11 (Eingangsprüfung)

Absatz 1 (Prüfung von Art. 2 und 6 bis 8 VE)

Nach Einreichung der Agglomerationsprogramme führt das ARE eine Eingangsprüfung durch. Diese wird anhand der formalen Anforderungen gemäss Artikel 2, 6, 7 und 8 VE vorgenommen. Dabei wird untersucht, ob die eingereichten Agglomerationsprogramme alle Bestandteile enthalten, die für die Prüfung unerlässlich sind. Ein Agglomerationsprogramm muss folglich einen Hauptteil, Massnahmenteil und Umsetzungstabellen enthalten (vgl. Art. 6 VE). Überdies muss es von der zuständigen kantonalen Behörde genehmigt worden sein (vgl. Art. 2 VE) sowie die Zielwerte für die MOCA-Indikatoren ausweisen (vgl. Art. 8). Der Hauptteil muss die Bausteine nach Artikel 7 Absatz 1 und 2 VE ausweisen. Der Inhalt dieser Bausteine muss schliesslich in Karten dargestellt sein (vgl. Art. 7 Abs. 3 VE).

Absatz 2 (mögliche Nachreichung fehlender Angaben)

Der Trägerschaft wird die Möglichkeit für Ergänzungen und die Nachreichung von Unterlagen innert einer Frist von 21 Tagen eingeräumt. Eine Fristerstreckung kann wegen des engen Terminplans des Prüfverfahrens nicht gewährt werden.

Absatz 3 (Säumnisfolge)

Dieser Absatz enthält die Säumnisfolgen: Erfolgt keine oder eine ungenügende Ergänzung bzw. Nachreichung von Unterlagen und ist dadurch eine zweckmässige Beurteilung nicht möglich, so prüft das ARE dieses Agglomerationsprogramm nicht weiter. Das Prüfverfahren des Bundes ist für das betreffende Agglomerationsprogramm somit beendet. Darüber wird die betroffene Trägerschaft zeitnah schriftlich informiert.

Artikel 12 (Prüfung der Grundanforderungen)

Absatz 1 (Prüfung von Grundanforderungen)

Die Grundanforderungen werden in jeder Generation neu geprüft. Damit eine zweckmässige Beurteilung eines Agglomerationsprogramms möglich ist und das ARE dieses weiter prüfen kann, müssen grundsätzlich alle Grundanforderungen erfüllt sein. Diese können an die spezifischen Herausforderungen und die Grösse der jeweiligen beitragsberechtigten Stadt oder Agglomeration angepasst sein.

Absatz 2 (Säumnisfolge)

Erfüllt ein Agglomerationsprogramm eine Grundanforderung nicht und ist eine zweckmässige Beurteilung dadurch nicht möglich, wird es nicht weiter geprüft, ungeachtet dessen, ob es in einer Vorgängergeneration Beiträge im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr erhalten hat. Die Trägerschaft wird darüber nach erster Prüfung sämtlicher eingegangener Agglomerationsprogramme in einem Kurzbericht informiert, unter Angabe der nicht erfüllten Grundanforderung(en).

Artikel 13 (Massnahmenbeurteilung)

Absatz 1 (Kriterien)

Das ARE beurteilt Verkehrsinfrastrukturmassnahmen anhand der im Agglomerationsprogramm erwähnten Angaben nach Artikel 1 Absatz 2 Buchstaben a–e und Absatz 3.

Unter dem Kriterium «Mitfinanzierbarkeit durch den Bund» prüft das ARE, ob es sich um Massnahmen nach Artikel 17a Absatz 1–3 MinVG handelt. In den Erläuterungen zu Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe a sind die Verkehrsinfrastrukturmassnahmen erwähnt, die der Bund im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr mitfinanziert.

Sodann können nur Beiträge für Verkehrsinfrastrukturmassnahmen ausgerichtet werden, die die Kohärenz nach Artikel 3 VE beachten. Diese Massnahmen müssen somit aus dem Zukunftsbild, dem Handlungsbedarf sowie den Teilstrategien in den Bereichen Verkehr und Siedlung, inklusive Landschaft, hergeleitet worden sein (vgl. Art. 3 Abs. 2 VE). Sie müssen in einer Gesamtverkehrsplanung eingebunden und mit den übergeordneten Verkehrsnetzen und der Siedlungsentwicklung gemäss den kantonalen Richtplänen abgestimmt sein. Überdies müssen die geplanten Projekte mit den kantonalen Richtplänen übereinstimmen (vgl. Art. 17c Bst. a und b MinVG). Die mitzufinanzierenden Verkehrsinfrastrukturmassnahmen müssen folglich auf die Massnahmen der nationalen, der kantonalen und weiterer relevanter Planungen abgestimmt sein. Schliesslich müssen sie die Vorgängergenerationen beachten (vgl. Art. 3 Abs. 1 VE)

Mit dem Kriterium des Planungsstands wird der Stand des Planungsprozesses einer Verkehrsinfrastrukturmassnahme beurteilt. Angaben dazu geben Aufschluss darüber, ob mit der Ausführung des Bauvorhabens, das mit der Massnahme in Zusammenhang steht, innert der Frist von Artikel 18 Absatz 1 Buchstabe b VE begonnen werden kann und somit die Mitfinanzierung durch den Bund in der laufenden Generation gerechtfertigt erscheint. Ist der Planungsstand ungenügend, wird die Massnahme durch die am Prüfverfahren beteiligten Bundesämter umpriorisiert (siehe nachfolgend Abs. 3).

Ein weiteres Kriterium der Massnahmenbeurteilung bildet das Kosten-Nutzen-Verhältnis. Wie bei dieser Beurteilung vorzugehen ist, wird in Absatz 2 ausgeführt.

Die Umsetzbarkeit einer Verkehrsinfrastrukturmassnahme wird mit der Bau- und Finanzreife (siehe Erläuterungen zu Art. 1 Abs. 2 Bst. e) beurteilt. Vertritt der Bund die Auffassung, dass eine solche Massnahme noch nicht die Bau- und Finanzreife einer A-Massnahme erreicht hat, wird sie als B-Massnahme eingestuft (vgl. Abs. 3).

Bei der Frage der Mitfinanzierbarkeit von Verkehrsinfrastrukturmassnahmen im Ausland ist zu beurteilen, ob deren massgeblicher Nutzen in der Schweiz anfällt. Für kleinere Massnahmen gilt, dass sie einen spürbaren Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl und die Verkehrsströme im grenzüberschreitenden Verkehr haben müssen.

Absatz 2 (Beurteilung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses)

Das Kosten-Nutzen-Verhältnis einer Massnahme ergibt sich einerseits aus den für die Massnahme aufzuwendenden Investitionskosten, andererseits aus deren Nutzen.

Die Kostenbeurteilung beruht auf einer Zuordnung der Massnahmen zu Kostenkategorien (hoch, mittel, gering). Diese werden in Abhängigkeit von der Agglomerationsgrösse festgelegt. Für die zu verwendenden Investitionskosten wird ein einheitlicher Preisstand gewählt. Damit wird eine gleichwertige Behandlung aller Agglomerationsprogramme sichergestellt.

Für die Beurteilung des Nutzens einer Massnahme werden die Wirkungsziele gemäss Artikel 17d Absatz 2 MinVG herangezogen. Die Wirkungsziele sind: bessere Qualität des Verkehrssystems (Bst. a), mehr Siedlungsentwicklung nach innen (Bst. b), weniger Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch (Bst. c) sowie mehr Verkehrssicherheit (Bst. d). Anhand von Wirkungskriterien, die in den RPAV konkretisiert sind, wird untersucht, ob eine Massnahme diese Wirkungsziele erreicht. Der Nutzen einer Massnahme wird gestützt auf den Vergleich des Zustands mit und ohne Umsetzung der beurteilten Massnahme ermittelt. Für gewisse Massnahmenkategorien sind quantitative Daten erforderlich, die in den RPAV erwähnt werden. Nur Massnahmen mit einem guten bis sehr guten Kosten-Nutzen-Verhältnis werden schliesslich in der aktuellen Generation vom Bund als mitfinanzierbar eingestuft.

Absatz 3 (Priorisierung durch Bund)

Die am Prüfverfahren beteiligten Bundesämter beurteilen die Priorisierung der Massnahmen des Agglomerationsprogramms. Sie können Massnahmen umpriorisieren, falls die von der Trägerschaft vorgeschlagene Priorisierung in begründeter Weise nicht beibehalten werden kann.

Artikel 14 (Programmbeurteilung)

Absatz 1 (Kriterien für die Programmbeurteilung)

Dieser Absatz enthält die Beurteilungsschritte und Kriterien, die im Rahmen der Programmbeurteilung zu untersuchen sind. Bei dieser Beurteilung wird im Wesentlichen der Nutzen eines Agglomerationsprogramms dessen Kosten gegenübergestellt.

Buchstabe a (Kosten des Agglomerationsprogramms)

Die Kosten werden im Rahmen der Kostenbeurteilung eruiert (vgl. Abs. 6).

Buchstabe b (Nutzen des Agglomerationsprogramms für Verkehr und Siedlung)

Um das Kosten-Nutzen-Verhältnis eines Agglomerationsprogramms und damit die Gesamtwirkung eines Agglomerationsprogramms zu ermitteln, ist dessen Nutzen für Verkehr, Siedlung und Umwelt zu untersuchen. Die Nutzenbeurteilung wird in den Absätzen 2 und 3 eingehender geregelt.

Buchstabe c (Kosten-Nutzen-Verhältnis)

Das Kosten-Nutzen-Verhältnis eines Agglomerationsprogramms ist massgebend für die Festlegung des Beitragssatzes und damit für die Höhe der Bundesbeiträge an die im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr mitfinanzierten Massnahmen (Art. 17d Abs. 1 MinVG). Der Beitragssatz resultiert aus der Gegenüberstellung von Kosten und Nutzen. Der Nutzen ergibt sich aus der Nutzenbeurteilung (vgl. Abs. 2 und 3).

Der Beitragssatz liegt zwischen 30% und 50% der Summe der nachgewiesenen anrechenbaren Kosten nach Artikel 21 Absatz 1 MinVV und des vom Bund festgelegten Gesamtbetrags für die Massnahmen nach Artikel 21a MinVV (vgl. Art. 22 MinVV). Nicht mitfinanziert werden Agglomerationsprogramme, die entweder einen zu geringen Nutzen haben oder zu hohe Kosten aufweisen.

Absatz 2 (Nutzenbeurteilung)

Im Rahmen der Nutzenbeurteilung wird einerseits die Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramms auf Verkehr, Siedlung und Umwelt untersucht. Andererseits wird die Umsetzungsbeurteilung vorgenommen, die in Absatz 4 geregelt ist. In Absatz 3 finden sich die Kriterien für die Beurteilung der Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramms auf Verkehr, Siedlung, inklusive Landschaft, und Umwelt sowie der dabei zu berücksichtigende Wirkungsumfang.

Absatz 3 (Beurteilung der Gesamtwirkung)

Die Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramms auf Verkehr, Siedlung und Umwelt wird im Rahmen der Nutzenbeurteilung untersucht. Sie wird einerseits anhand der Wirkungsziele nach Artikel 17 d Absatz 2 MinVG beurteilt (vgl. Erläuterungen zu Art. 13 Abs. 2 VE). Andererseits werden bei der Beurteilung der Gesamtwirkung eines Agglomerationsprogramms die Bausteine nach Artikel 7 Absätze 1 und 2 VE sowie die Kohärenz nach Artikel 3 VE überprüft. Die Massnahmen, die von den am Prüfverfahren beteiligten Bundesämtern als A- und B-Massnahmen klassiert wurden, können ihre positive Wirkung nämlich nur entfalten, wenn sie in wirkungsvolle Teilstrategien eingebettet wurden und sich aus der Situations- und Trendanalyse, dem Zukunftsbild und dem aktualisierten Handlungsbedarf ergeben. Zudem muss das Agglomerationsprogramm auf den Teilstrategien und Massnahmen der Vorgängergenerationen aufbauen.

Der zu beurteilende Wirkungsumfang basiert auf den Massnahmen der aktuellen Generation, die gemäss Prüfung des Bundes als A- oder B-Massnahmen eingestuft wurden, sowie den A-Massnahmen gemäss der Leistungsvereinbarung der letzten Vorgängergeneration (d.h. die vereinbarten mitfinanzierten Verkehrsinfrastrukturmassnahmen sowie die vereinbarten nicht mitfinanzierten Verkehrsmassnahmen und die vereinbarten Siedlungsmassnahmen, die innerhalb von vier Jahren nach Verabschiedung des Bundesbeschlusses zum Programm Agglomerationsverkehr ausführungsfähig sein sollten). Vor diesem Hintergrund ergibt sich für eine Generation ein zu beurteilender Wirkungsumfang von drei Generationen bzw. von rund 12 Jahren. Wenn eine Trägerschaft ein Agglomerationsprogramm erstmals einreicht, eine Generation auslöst oder in der letzten Vorgängergeneration keine Mitfinanzierung erhalten hat, reduziert sich der Wirkungsumfang auf die Massnahmen der aktuellen Generation, die gemäss Prüfung des Bundes als A- oder B-Massnahmen eingestuft wurden.

Die Wirkung eines Agglomerationsprogramms wird aufgrund einer Gegenüberstellung des Stands ohne Agglomerationsprogramm und des Stands mit Umsetzung des Programms sowie der darin enthaltenen Massnahmen eruiert. Sie basiert auf einer qualitativen Betrachtung, die nach Möglichkeit durch quantitative Angaben gestützt wird.

Absatz 4 (Umsetzungsbeurteilung)

Im Rahmen der Nutzenbeurteilung wird überdies eine Umsetzungsbeurteilung durchgeführt, wobei der Stand der Umsetzung von Massnahmen gemäss den Leistungsvereinbarungen und der entsprechenden Agglomerationsprogramme untersucht wird. Grundlage für diese Beurteilung bilden der Hauptteil (Umsetzungsbericht und -übersicht) sowie die Umsetzungstabellen (vgl. Art. 6 Bst. a und c VE).

Eine positive Beurteilung des Stands der Umsetzung vereinbarter Massnahmen und der entsprechenden Agglomerationsprogramme ist trotz Verzögerungen möglich, wenn gute Gründe dafür bestehen und geeignete Ersatzmassnahmen aufgrund der veränderten Rahmenbedingungen aus dem Handlungsbedarf hergeleitet werden. Eine negative Umsetzungsbeurteilung hat eine Reduktion des Beitragssatzes zur Folge.

Buchstabe a (quantitative Beurteilung)

Im Rahmen der Umsetzungsbeurteilung wird das eingereichte Agglomerationsprogramm in quantitativer Hinsicht dahingehend überprüft, ob eine vertragsgemässe Umsetzung der vereinbarten A-Massnahmen erfolgt ist. Zu berücksichtigen sind dabei die in den Leistungsvereinbarungen enthaltenen Verkehrsinfrastrukturmassnahmen, die nicht mitfinanzierten Verkehrsmassnahmen und die Siedlungsmassnahmen.

Buchstabe b (qualitative Beurteilung)

In qualitativer Hinsicht wird das Agglomerationsprogramm dahingehend beurteilt, ob der Stand der Umsetzung der Massnahmen gemäss den Leistungsvereinbarungen und der Agglomerationsprogramme der Vorgängergenerationen im geprüften Agglomerationsprogramm bzw. den darin enthaltenen Bau-

steinen berücksichtigt wurde (Generationenkohärenz). Dabei wird unter anderem gewürdigt, ob das Agglomerationsprogramm bei verzögerter oder sistierter Umsetzung wichtiger Massnahmen wirkungsvolle Alternativen enthält. Die Beurteilung nach Buchstabe b muss auch dann erfolgen, wenn eine Trägerschaft eine Generation ausgelassen hat.

Absatz 5 (Berücksichtigung der Massnahmen der ersten zwei Generation)

Für A-Massnahmen, deren Umsetzung in den Leistungsvereinbarungen der ersten und zweiten Generation vereinbart wurden, läuft vertraglich eine Frist bis 2027. Die Umsetzung dieser Massnahmen und der entsprechenden Agglomerationsprogramme wird im Rahmen der Umsetzungsbeurteilung deshalb nur noch bis zur fünften Generation berücksichtigt. Diese Bestimmung wird demnach ab der sechsten Generation hinfällig und kann zu diesem Zeitpunkt aus der PAVV entfernt werden.

Absatz 6 (Kostenbeurteilung)

Die Kosten eines Agglomerationsprogramms ergeben sich aus den Investitionskosten der Massnahmen der aktuellen Generation, die vom Bund als A- oder B-Massnahmen eingestuft wurden, sowie aus den Investitionskosten der A-Massnahmen gemäss der Leistungsvereinbarung der letzten Vorgängergeneration. Weiter zurückliegende Massnahmen werden in der Kostenbeurteilung nicht berücksichtigt.

Artikel 15 (Prüfbericht)

Absatz 1 (Inhalt)

Die Ergebnisse aus dem Prüfverfahren eines Agglomerationsprogramms werden in einem Prüfbericht des ARE zusammengefasst. Die Prüfberichte bilden wiederum die Grundlage für die Botschaft betreffend den Bundesbeschluss zum Programm Agglomerationsverkehr. Sie dienen zudem den Trägerschaften als Grundlage für die Weiterentwicklung ihrer Agglomerationsprogramme.

Absatz 2 (Äusserungsrecht)

Ein Fachgespräch zwischen Trägerschaft und ARE kann stattfinden, wenn die provisorischen Prüfergebnisse des ARE zum betreffenden Agglomerationsprogramm vorliegen bzw. der Entwurf des Prüfberichts verfasst ist. Es dient insbesondere dazu sicherzustellen, dass sämtliche relevanten Argumente der jeweiligen Trägerschaft in die Prüfung des ARE einbezogen wurden und die Kohärenz des Agglomerationsprogramms trotz allfälliger Prioritätenänderungen durch die am Prüfverfahren beteiligten Bundesämter gewahrt bleibt. Aufgrund des Fachgesprächs kann es allenfalls zu einer Anpassung des Prüfberichts kommen.

3. Abschnitt: Pauschale Bundesbeiträge für Massnahmen nach Artikel 21a MinVV

Dieser Abschnitt enthält die bereits geltenden Bestimmungen der PAVV über die pauschalen Bundesbeiträge für Massnahmen nach Artikel 21a MinVV (vgl. Art. 2 und 3 PAVV).

Mit Schaffung eines eigenen Abschnitts für die pauschalen Bundesbeiträge für Massnahmen nach Artikel 21a MinVV werden Redundanzen in Titel und Text der bestehenden Bestimmungen eliminiert (siehe Art. 16, 17, 17 Abs. 1 und 2 VE). Zur besseren Verständlichkeit werden im Übrigen gewisse Textanpassungen vorgenommen, die jedoch keine inhaltlichen Änderungen nach sich ziehen.

Artikel 16 (Höhe der Investitionskosten)

Titel und Text der Bestimmung werden aufgrund des eingefügten 3. Abschnitts angepasst. Der Inhalt der Regelung bleibt dabei unverändert. Die bundesinterne Anweisung, die Höhe der Investitionskosten im Einvernehmen mit dem Eidgenössischen Finanzdepartement festzulegen, wurde gestrichen.

Artikel 17 (Berechnung)

Mit Schaffung eines eigenen Abschnitts für die pauschalen Bundesbeiträge kann der Titel der bestehenden Bestimmung vereinfacht werden. Daraus erfolgen keine inhaltlichen Änderungen.

Absatz 1 (Grundsatz)

Diese bereits bestehende Bestimmung wurde ebenfalls aufgrund der Einfügung des 3. Abschnitts textlich angepasst; deren Inhalt erfährt dadurch keine Änderung.

Absatz 2 (Berechnungsmethode der standardisierten Kosten)

Der Text enthält eine sprachliche Vereinfachung ohne inhaltliche Änderung.

Absatz 3 (Beurteilung der Qualität der Konzeption)

Der Verordnungswortlaut von Artikel 3 Absatz 3 PAVV wurde klarer verfasst, indem die Kriterien für die Beurteilung der Qualität der Konzeption nunmehr in einer eigenen Bestimmung bezeichnet werden.

Absatz 4 (Kürzungsmöglichkeit)

Diese Bestimmung entspricht Artikel 3 Absatz 3 PAVV mit einer geringfügigen Anpassung des Wortlauts.

Absatz 5 (Beitragssatz)

Die bereits bestehende Bestimmung wird zur besseren Verständlichkeit umformuliert, ohne dass deren Inhalt geändert wird.

4. Abschnitt: Umsetzung der Agglomerationsprogramme

Unter diesem Titel finden sich Bestimmungen zu den Fristen für den Beginn der Ausführung von Bauvorhaben (Art. 18 VE), zu den Anforderungen an richtplanrelevante Massnahmen (Art. 19 VE) und zur Informationspflicht (Art. 20 VE).

Artikel 18 (Beginn der Ausführung von Bauvorhaben)

Die bereits geltende Bestimmung von Artikel 1 PAVV wird inhaltlich unverändert in den Vernehmlassungsentwurf übernommen. Der Wortlaut des Titels und von Absatz 1 wurde sprachlich verbessert.

Artikel 19 (Anforderungen an richtplanrelevante Massnahmen)

Diese Bestimmung konkretisiert die Voraussetzung gemäss Artikel 17c Buchstabe b MinVG, wonach die geplanten Projekte mit den kantonalen Richtplänen übereinstimmen müssen. Betroffen sind A-Massnahmen gemäss Bundesbeschluss zum Programm Agglomerationsverkehr. Der Antrag zur Prüfung und Genehmigung der Richtplananpassungen, die gemäss Prüfbericht des jeweiligen Agglomerationsprogramms verlangt werden, ist beim Bund rechtzeitig einzureichen; dies ist notwendig, damit nach Verabschiedung des Bundesbeschlusses die Voraussetzungen zum Abschluss der Leistungsvereinbarung erfüllt sind und eine solche Vereinbarung bald möglichst unterzeichnet werden kann.

Artikel 20 (Informationspflicht)

Absatz 1 (bei Änderung von Rahmenbedingungen)

Gemäss Artikel 11 Absatz 2 und 3 des Subventionsgesetzes vom 5. Oktober 1990¹¹ besteht für den Gesuchstellenden eine Verpflichtung, vor und nach der Gewährung von Finanzhilfen alle erforderlichen Auskünfte zu erteilen. Diese Informationspflicht wird für das Programm Agglomerationsverkehr in der PAVV verankert und spezifiziert.

Absatz 2 (für Wirkungskontrolle)

Die Wirkungskontrolle des Bundes zum Programm Agglomerationsverkehr ergibt sich aus der Pflicht des Bundesrats, der Bundesversammlung zusammen mit der Botschaft zum Programm Agglomerationsverkehr über den Stand der Umsetzung des Programms Agglomerationsverkehr zu berichten (vgl. Art. 8 Bst. c NAFG). Ziel der Wirkungskontrolle ist es zu eruieren, ob die Bundesmittel für den Agglomerationsverkehr in Beachtung der vom Gesetzgeber vorgegebenen Ziele, ein effizienteres und nachhaltigeres Gesamtverkehrssystem in Städten und Agglomerationen zu schaffen (vgl. Art. 17a Abs. 1 MinVG), eingesetzt wurden. Die Wirkungskontrolle hat weder Einfluss auf die Prüfung der einzelnen Agglomerationsprogramme noch auf die Leistungsvereinbarungen.

Die Trägerschaften unterstützen die periodische Wirkungskontrolle des Bundes zum Programm Agglomerationsverkehr, indem sie dem ARE alle vier Jahre Informationen über die Zielwerte der MOCA-Indikatoren (vgl. Art. 8 VE) zur Verfügung stellen. Es handelt sich dabei um eine Mitwirkungspflicht der Trägerschaften, die auch gilt, wenn eine Generation ausgelassen wird. Diese Informationen werden mit Hilfe eines Fragebogens erhoben. Damit die Wirkungskontrolle des Bundes in einheitlicher Weise vorgenommen werden kann, haben sich die Trägerschaften bei der Auskunftserteilung an die Vorgaben des ARE zu halten.

5. Abschnitt: Schlussbestimmungen

Artikel 21 (Vollzug)

Das ARE ist mit der Prüfung der Agglomerationsprogramme betraut (vgl. Art. 32 Abs. 5 MinVV). Es hält sich dabei an die Grundsätze rechtstaatlichen Handelns im Sinn von Artikel 5 der Bundesverfassung (Gesetzmässigkeit, Verhältnismässigkeit, Rechtsgleichheit, Treu und Glauben). Präzisierungen zur Prüfung der Agglomerationsprogramme sind in den RPAV enthalten. Darin wird insbesondere aufgezeigt, wie die Trägerschaften den Nachweis der Voraussetzungen nach Artikel 17a und 17c MinVG erbringen. Kantone und Trägerschaften werden in die Erarbeitung dieser Richtlinien eingebunden.

Artikel 22 (Aufhebung eines anderen Erlasses)

Mit dem Inkrafttreten der Verordnung des UVEK über das Programm Agglomerationsverkehr (PAVV) wird die PAVV aufgehoben. Die Bestimmungen der PAVV werden in die PAVV überführt.

Artikel 23 (Inkrafttreten)

Die Verordnung wird am 1. Februar 2020 in Kraft treten, damit die Prüfung der Agglomerationsprogramme der vierten Generation nach den Regeln dieses Erlasses erfolgen kann.

III. Auswirkungen

Die im Vernehmlassungsentwurf enthaltenen Bestimmungen zeigen die folgenden Auswirkungen auf den Bund und die Kantone:

¹¹ SR 616.1

1. Für den Bund

Die bisherigen Erfahrungen verdeutlichen, dass mit dem Programm Agglomerationsverkehr ein sehr wirksames und effizientes Entwicklungsprogramm geschaffen wurde; damit kann der Bund nach Massgabe der Agglomerationspolitik 2016+, der Ziele des MinVG, des Raumplanungsrechts sowie des Raumkonzepts Schweiz auf die Abstimmung von Verkehr und Siedlung einwirken.

Unter Berücksichtigung des rechtlichen Rahmens hat der Bund während der letzten Jahren die Anforderungen zu den Agglomerationsprogrammen konkretisiert sowie Kriterien und Verfahren zu deren Prüfung entwickelt. Die vom ARE geschaffene Prüfmethode, die sich bewährt hat, wurde nach jeder Generation optimiert. Auch die beteiligten Bundesämter konnten ihre Organisationen und Abläufe darauf abstimmen. Aufgrund der Schaffung des NAF mit unbefristeter Laufzeit können im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr ausserdem gewisse Abläufe standardisiert werden, was zu einer gewissen Vereinfachung führen wird. In der PAVV sollen nun diese konkretisierten Anforderungen, die Kriterien und das Verfahren zur Prüfung verbindlich festgelegt werden, womit eine rechtsstaatliche Grundlage für die Erarbeitung und Prüfung der Agglomerationsprogramme geschaffen wird.

Trotz der möglichen Vereinfachung der Abläufe bleiben die Vorbereitung und Durchführung des Prüfverfahrens sowie die Begleitung der Trägerschaften komplexe, ressourcenintensive Aufgaben für das ARE. Es ist deshalb periodisch zu überprüfen, ob die Ressourcensituation des ARE dieser Aufgabenerfüllung noch genügt.

Weitere Auswirkungen für den Bund sind nicht ersichtlich.

2. Für die Kantone und Gemeinden, insbesondere auch für die Städte, Agglomerationen und Berggebiete

Das Programm Agglomerationsverkehr hat massgeblich dazu beigetragen, dass auf Stufe Agglomerationen und Städte geeignete Kooperationsformen aufgebaut wurden. Damit wurde auch die grenzüberschreitende Zusammenarbeit gestärkt, was massgeblich zu einer besseren Abstimmung von Siedlung und Verkehr beiträgt. Diese Kooperationsformen und ihre Abläufe können sich jetzt auf die vom Bund konkretisierten Anforderungen an die Agglomerationsprogramme abstützen, die insbesondere in der PAVV enthalten sind. Dies wird zu einer effizienteren und wirksameren Erarbeitung und Umsetzung der Agglomerationsprogramme beitragen.

Wie der Bund haben auch die Kantone und Gemeinden in den letzten Jahren Erfahrungen gesammelt und ihre Prozesse den Anforderungen des Programms Agglomerationsverkehrs angepasst. Die Überführung in ein definitives Programm mit unbefristetem Fonds erlaubt ihnen nun, diese Prozesse zu konsolidieren. Bisher wurden die Agglomerationsprogramme eher in Form von Projektorganisationen erarbeitet. Diese können jetzt in standardisierte Abläufe und Strukturen überführt werden.

Mit der Festlegung der Anforderungen an die Agglomerationsprogramme und der Kriterien für deren Prüfung in der PAVV werden nun Transparenz und Rechtssicherheit im Prüfverfahren geschaffen, sodass eine Behandlung aller Agglomerationsprogramme, die den Grundsätzen rechtsstaatlichen Handelns nach Artikel 5 BV entspricht, sichergestellt werden kann. Dies kommt den beteiligten Akteuren der Agglomerationsprogramme zugute.

3. Für die Volkswirtschaft, die Gesellschaft, die Umwelt sowie andere Auswirkungen

Den Städten, Agglomerationen und Metropolitanräumen kommt als Motoren der wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und kulturellen Entwicklung eine steigende Bedeutung zu. Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung haben eine zunehmende Mobilität mit entsprechender Überlastung der Verkehrssysteme und zusätzlichen Umweltbelastungen zur Folge. Effiziente und umweltfreundliche Verkehrssysteme in den Agglomerationen sind ein entscheidender Standortfaktor und tragen somit dazu bei, die Wirtschaftskraft der Agglomerationen zu erhalten und zu steigern.

Mit der Festlegung von Anforderungen an die Agglomerationsprogramme in einem Erlass ergibt sich insgesamt eine positive Auswirkung auf die Volkswirtschaft. Aufgrund der besseren Abstimmung zwischen Verkehr und Siedlung wird eine Verbesserung der Umweltsituation erwartet. Weitere Auswirkungen der vorgelegten Departementsverordnung auf die erwähnten Bereiche sind nicht ersichtlich.

IV. Rechtliche Aspekte

Die Schaffung einer Departementsverordnung betreffend das Programm Agglomerationsverkehr steht im Einklang mit dem übergeordneten Recht (vgl. Art. 7 Bst. b NAFG, Art. 17a ff. MinVG, Art. 19 ff. MinVV). Die Totalrevision der PAVV stützt sich auf Artikel 18a Absatz 3 MinVV.

Die Änderungen haben keine Berührungspunkte mit dem internationalen Recht und verstossen insbesondere nicht gegen internationale Verpflichtungen der Schweiz.

Von der Ausgabebremse sind keine Bestimmungen betroffen.