



Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2019 für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr

Bericht über das Ergebnis des Vernehmlassungsverfahrens
(17. Januar bis 30. April 2018)

Referenz/Aktenzeichen: COO.2093.100.5.1026397

Artikel I. Inhaltsverzeichnis

1.	Ausgangslage	3
2.	Bemerkungen zu den eingegangenen Stellungnahmen	3
3.	Allgemeine Haltung zur Vernehmlassungsvorlage	4
4.	Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage	5
4.1.	Grundsätzliche Bemerkungen	5
4.2.	Bemerkungen zum Programm Agglomerationsverkehr und zum NAF	5
4.3.	Ausgangslage	6
4.4.	Zu berücksichtigende Themen	7
(a)	Mittelverwendung	7
(b)	Bundesverkehrsinfrastrukturprogramme	8
(c)	Beachtung der Besonderheiten bestimmter Gebiete	9
(d)	Berücksichtigung der verschiedenen Verkehrsträger	10
(e)	Verschiedenes	12
5.	Bemerkungen zu den Agglomerationsprogrammen der dritten Generation	13
5.1.	Prüfverfahren und die vom Bund verwendete Methode	13
5.2.	Bemerkungen zu den Ergebnissen der Bundesprüfung	19
(a)	Allgemeine Bemerkungen	19
(b)	Bemerkungen zu den Prüfergebnissen auf Programmebene	20
(c)	Bemerkungen zu den Prüfergebnissen auf Massnahmenebene	20
6.	Weitere Bemerkungen zu den Agglomerationsprogrammen der dritten Generation	22
6.1.	Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen	22

6.2.	Mitzufinanzierende und nicht mitzufinanzierende Massnahmen.....	22
6.3.	Fristen für den Beginn der Ausführung von Bauvorhaben (Ausführungsfristen)	23
6.4.	Wirkungskontrolle.....	24
7.	Verschiedenes	24
8.	Anhang: Abkürzungsverzeichnis	26

1. Ausgangslage

Mit Beschluss vom 17. Januar 2018 hat der Bundesrat Kenntnis genommen vom Vernehmlassungsentwurf zum Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2019 für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr. Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) wurde vom Bundesrat ermächtigt, ein Vernehmlassungsverfahren durchzuführen.

Die interessierten Kreise hatten Gelegenheit, sich bis zum 30. April 2018 zur Vernehmlassungsvorlage zu äussern. Im vorliegenden Bericht wurden sämtliche Stellungnahmen berücksichtigt, die dem Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) eingereicht wurden.

2. Bemerkungen zu den eingegangenen Stellungnahmen

Insgesamt wurden 94 Einladungen zur Teilnahme an der Vernehmlassung verschickt. Eingegangen sind total 100 Stellungnahmen. Geäussert haben sich 25 Kantone, 5 kantonale Konferenzen, 6 politische Parteien, 3 gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete, 4 gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft sowie 16 weitere Organisationen.

Teilnehmer	Anzahl Adressaten	Anzahl Stellungnahmen
Kantone	26	25
Konferenzen der Kantone	1	5
Politische Parteien	13	6
Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	3	3
Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	8	4
Weitere interessierte Stellen	43	16
Total	94	59

Mangels Betroffenheit von der Vorlage verzichten die Kantone Glarus, Graubünden (GR), Nidwalden (NW), Obwalden sowie die Konferenz der Städtischen Sicherheitsdirektorinnen und -direktoren (KSSD) auf eine eigene Stellungnahme.

Der Kanton Neuenburg (NE) verweist ohne weitere Bemerkungen integral auf die Stellungnahme von Réseau urbain neuchâtelois (RUN).

Der Kanton Schaffhausen (SH) hat sich der Stellungnahme der Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK) angeschlossen. Ergänzend verweisen die Kantone GR, Luzern (LU), St. Gallen (SG) sowie die Regierungskonferenz der Gebirgskantone (RKGK) auf deren Stellungnahme und unterstützen die darin enthaltenen Anträge.

Die Kantone Appenzell Innerrhoden (AI) und Thurgau (TG) unterstützen die Anträge, Ausführungen und Forderungen der Kantone Appenzell Ausserrhoden (AR) und SG betreffend das Agglomerationsprogramm St. Gallen-Bodensee. Der Kanton TG verweist auf die Anträge und Ausführungen des Kantons SG zum Agglomerationsprogramm Wil, welche er vollumfänglich unterstützt.

Die Stellungnahme der Trägerschaft des Agglomerationsprogramms AareLand (Kantone Aargau [AG] und Solothurn [SO]) zum Agglomerationsprogramm AareLand wird vom Kanton AG unterstützt. Dieser Kanton unterstützt auch die Stellungnahme von Agglo Basel.

Der Kanton Basel-Stadt (BS) sowie die Gemeinden Lampenberg, Niederdorf und Weil am Rhein unterstützen die Stellungnahme von Agglo Basel. Die Nordwestschweizer Regierungskonferenz (NWRK) schliesst sich den Forderungen von Agglo Basel an.

Der Kanton Genf (GE) unterstützt alle Anträge des Groupement local de coopération transfrontalière Grand Genève (GLCT Grand Genève), das die wesentlichen Forderungen des Forum d'Agglomération de Grand Genève unterstützt.

Der Kanton SO hat die Anträge zu den Agglomerationsprogrammen AareLand und Basel mit der jeweiligen Trägerschaft bzw. den betroffenen Kantonen und Ländern abgestimmt. Die jeweiligen Stellungnahmen sind integrierender Bestandteil der Vernehmlassungsantwort des Kantons SO.

Für die Anträge der Neubewertung von durch die Agglomerationen geäusserten Massnahmen verweist der Kanton Waadt (VD) auf die dem ARE eingereichten Fachdokumente der Trägerschaften und betreffend das Agglomerationsprogramm Grand Genève auf die Stellungnahme des Kantons GE.

Die Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein verweist im Zusammenhang mit den Ergebnissen der Bundesprüfung auf die am Fachgespräch eingereichten Dokumente.

Der Schweizerische Gewerbeverband (sgv) legt die Position der Fédération des Entreprises Romandes (FER) seiner Stellungnahme bei und unterstützt die darin zusätzlich vorgeschlagenen Projekte der Region Genf.

Baden Regio unterstützt die Einschätzung des Kantons AG in Bezug auf das Agglomerationsprogramm Aargau-Ost der dritten Generation sowie die Anträge der Mitgliedsgemeinden Killwangen, Neuenhof, Wettingen und Würenlos.

Für detaillierte Angaben verweist das Cargo Forum Schweiz (CFS) auf die Antwort des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbands (ASTAG), die es vollumfänglich unterstützt.

Der Schweizerische Ingenieur- und Architektenverband (sia) schliesst sich der Stellungnahme von bauenschweiz an.

PostAuto unterstützt die Stellungnahme des Verbandes öffentlicher Verkehr (VöV).

Die Associazione per un Piano di Magadino a misura d'uomo, die Associazione Quartiere Rivapiana – Minusio, die Associazione Traffico Ambiente – Ticino, das Comitato iniziativa Nuovo Piano Viario Minusio und Pro Velo – Ticino haben eine gemeinsame Stellungnahme eingereicht.

3. Allgemeine Haltung zur Vernehmlassungsvorlage

Die FDP, Die Liberalen, die Grünen, der sgv, das Centre Patronal (CP), die Arbeitsgruppe Berggebiet (AG Berggebiet), bauenschweiz, Infra Suisse, der SBV und der sia begrünnen die Vorlage.

Die Kantone AI, AR, BS, Freiburg (FR), LU, Neuenburg (NE), SG, SO, Schwyz (SZ), TI, TG, Wallis (VS), Zug (ZG), Zürich (ZH), die Christlichdemokratische Volkspartei (CVP), die Grünliberale Partei der Schweiz (GLP), die Sozialdemokratische Partei der Schweiz (SP), die Schweizerische Volkspartei (SVP), der Schweizerische Gemeindeverband, der Schweizerischer Städteverband (SSV), die Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB), der Schweizerische Gewerkschaftsbund (SGB), Agglo Basel, agglo Freiburg, agglo Valais central, die Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein, Regio Frauenfeld, RUN, die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms AareLand, die Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK), ASTAG, die Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu), Fussverkehr Schweiz, Pro Velo Schweiz, der Touring Club der Schweiz (TCS), der Verkehrs-Club der Schweiz (VCS), der VöV, der WWF, die FER, die Handelskammer beider Basel, der Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr (LITRA), PostAuto, die Vereinigung für eine starke Region Basel/Nordwestschweiz und die Schweizerische Vereinigung beratender Ingenieurunternehmen (usic) sind mit den Grundzügen der Vorlage im Wesentlichen einverstanden.

economiesuisse begrüsst die Stossrichtung der Vernehmlassungsvorlage.

Die bfu begrüsst alle Vorschläge, die zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen würden.

Die Kanton NW hat hinsichtlich des Bundesbeschlusses über die Verpflichtungskredite ab 2019 keine Einwände oder Bemerkungen.

Der Kanton Jura (JU), die Agglomeration und die Stadt Delémont heissen die Vernehmlassungsvorlage aufgrund der Ablehnung des entsprechenden Agglomerationsprogramms nicht gut.¹

Einige Vernehmlassungsteilnehmenden äussern sich nicht explizit zur Frage, ob sie die Vorlage grundsätzlich unterstützen oder ablehnen; aus ihren Stellungnahmen zu Agglomerationsprogrammen, Massnahmen oder spezifischen Themen lassen sich aber Vorbehalte gegenüber der Vorlage erkennen (vgl. die Stellungnahmen der Kantone AG, Bern (BE), GE, Uri (UR), VD, des Schweizer Bauernverbands [sbv], von agglo St. Gallen-Bodensee, der Agglomeration Brig-Visp-Naters, des GLCT Grand Genève, der Trägerschaften der Agglomerationsprogramme Aargau-Ost und Limmattal, der NWRK, der RKGK, der Westschweizer Regierungskonferenz [WRK], der Agglomération Saint-Louis, der Associazione per un Piano di Magadino a misura d'uomo, der Associazione Quartiere Rivapiana – Minusio, der Associazione Traffico Ambiente – Ticino, von Baden Regio, des Büros der Vereinten Nationen in Genf, des CERN, der Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève (CCIG), des Comitato iniziativa Nuovo Piano Viano Minusio, der communauté d'intérêts pour les transports publics [CITraP Genève], der ETH Zürich, des Flughafens Genf, des Forums d'agglomération du Grand Genève, der Gemeinden Lampenberg, Niederdorf, Herisau und Weil am Rhein, der Handelskammer beider Basel, der Hauptstadtregion Bern, der Palexpo SA, von PostAuto, von Pro Velo – Ticino, des TCS, Sektion Genf, des VCS, Sektion beider Basel und der Vereinigung für eine starke Region Basel/Nordwestschweiz).

4. Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage

4.1. Grundsätzliche Bemerkungen

Nach Ansicht der Kantone AR, TG, VD, ZG, ZH, der Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein, der Trägerschaft des Agglomerationsprogramms AareLand und der usic gäbe es keine Aspekte, die in der Vorlage zu wenig berücksichtigt worden seien.

Der Kanton AR bringt vor, die Vorlage berücksichtige die Abstimmung von Siedlung und Verkehr sowie funktionierende Verkehrsinfrastrukturen in geeigneter Weise.

Die CVP und die SAB begrünnen die detaillierten Angaben zur Verteilung der Projekte und finanziellen Mittel des Programms auf die verschiedenen Landesteile. Sie erachten es als wichtig, dass dem Ziel einer ausgewogenen Berücksichtigung aller Landesteile weiterhin die notwendige Aufmerksamkeit geschenkt werde.

Nach Ansicht der GLP würden die Aspekte «Park+Rail», «Bike+Rail», «Car-Sharing», «selbstfahrende Fahrzeuge» viel zu wenig berücksichtigt. Bei «Park + Rail» sowie beim «Car-Sharing» fehle ein gesamtgesellschaftliches Konzept bzw. eine schweizweite Gesamtschau, damit die Infrastrukturbedürfnisse für ein nächstes Agglomerationsprogramm aufgezeigt werden könnten.

Aus Sicht der SP fehlen Überlegungen und Strategien, die dazu beitragen würden, den MIV zu verlagern bzw. dessen Anteil am Verkehr insgesamt signifikant zu senken.

Die SAB und die AG Berggebiet erachten die der Vorlage zugrundeliegende räumliche Entwicklungsstrategie als unausgewogen. Sie vermisst in der Vorlage eine kritische Analyse der Faktoren, die für die prognostizierte überdurchschnittliche Zunahme des Verkehrsaufkommens in den urbanen Zentren und Agglomerationen verantwortlich seien.

Für die SAB, der SGB und die AG Berggebiet braucht es Massnahmen gegen die Belastungsspitzen.

4.2. Bemerkungen zum Programm Agglomerationsverkehr und zum NAF

Die nachfolgend aufgeführten Vernehmlassungsteilnehmenden begüssen oder bedanken sich für das Engagement des Bundes zugunsten der Agglomerationspolitik bzw. bei der Finanzierung des Agglomerationsverkehrs: die Kantone FR, JU, NE, NW, SH, TI, VS, der SSV, die Agglomeration Delémont, Regio

¹ « Le Gouvernement jurassien ne peut approuver le projet mis en consultation, alors que le canton du Jura est le seul canton à être écarté du programme de subventions fédérales en faveur du trafic d'agglomération. »

Frauenfeld, RUN, die BPUK, der TCS, bauenschweiz, die Hauptstadtregion Bern, der sia und die Stadt Delémont.

Für den TCS sind Investitionen nötig, um das Funktionieren der Verkehrsinfrastruktur zu erlauben und die Lebensqualität der Bürger zu erhalten.²

Nach Ansicht der GLP sei der erläuternde Bericht unübersichtlich verfasst. Es falle daher schwer, dazu fundiert Stellung zu nehmen. Zudem fokussiere der Bericht nicht auf die zu realisierenden Projekte, sondern vielmehr auf die vorhergehenden Programme und welches der entsprechenden Programme in welchem Ausmass erfolgreich gewesen sei.

Folgende Vernehmlassungsteilnehmende bringen ihre positive Haltung zum Programm Agglomerationsverkehr bzw. den Agglomerationsprogrammen zum Ausdruck, insbesondere als wichtiges Instrument für die Siedlungs- und Verkehrsplanung: Kantone BE, BS, GE, SZ, TG, ZH, die Grünen, die SP, der Schweizerische Gemeindeverband, der SSV, economiesuisse, der sbv, der SGB, Agglo Basel, agglo Freiburg, die Agglomeration Brig-Visp-Naters, das GLC Grand Genève, die NWRK, die RKGK, die WRK, die bfu, Fussverkehr Schweiz, Pro Velo Schweiz, der VCS, der WWF, die CCIG, die Handelskammer beider Basel, LITRA, die usic und die Vereinigung für eine starke Region Basel/Nordwestschweiz.

Aus Sicht der Kantone SH und TI sowie der BPUK müsse zu einem funktionierenden Agglomerationsverkehr Sorge getragen werden, komme er doch allen Bewohnerinnen und Bewohnern der Schweiz und der Wirtschaft zugute. Die urbanen Zentren spielten für die Wettbewerbsfähigkeit des ganzen Landes eine bedeutende Rolle.

Die RKGK will Einfluss auf die weitere Ausgestaltung der Agglomerationspolitik des Bundes nehmen. Die bisherigen Projekte zeigten, dass der angestrebte Lern- und Konsolidierungsprozess schrittweise stattfindet.

Die nachstehenden Vernehmlassungsteilnehmenden begrüssen die Schaffung des unbefristeten Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF): Kantone BE, BS, SH, TI, Agglo Basel, agglo Freiburg, agglo Valais central, die BPUK, CP, LITRA und die usic.

Fussverkehr Schweiz, der VCS und der WWF möchten klar festhalten, dass ihre ablehnende Haltung gegenüber der neuen Strassenfinanzierung des NAF und der SFSV in keiner Art und Weise mit der im NAF enthaltenen Fortsetzung der Agglomerationsprogramme für Siedlung und Verkehr zu tun habe.

4.3. Ausgangslage

Die Kantone AI, AR, BS, LU, NE, SG, TG, ZG, Agglo Basel, RUN, die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms AareLand, die bfu, Fussverkehr Schweiz, Pro Velo Schweiz, der VCS, der VöV, Post-Auto, die Handelskammer beider Basel, die usic und die Vereinigung für eine starke Region Basel/Nordwestschweiz haben keine Bemerkungen zur in der Vernehmlassungsvorlage dargelegten Ausgangslage.

Die nachfolgend aufgeführten Vernehmlassungsteilnehmenden äussern sich grundsätzlich positiv zur Ausgangslage: die Kantone FR und VD, die SP, der SSV, economiesuisse, agglo Valais central, GLCT Grand Genève und LITRA.

Die SAB beantragt im Kapitel zur Ausgangslage die Ergänzung der Vorlage mit einem politischen Massnahmenplan, um die Verkehrsnachfrage in den urbanen Zentren und Agglomerationen zu verringern.

² « Des investissements sont nécessaires pour permettre le fonctionnement des infrastructures de transports ainsi que pour maintenir la qualité de vie des citoyens. »

4.4. Zu berücksichtigende Themen

(a) Mittelverwendung

Die Kantone BS und SO, Agglo Basel, der SSV sowie LITRA stellen ein finanzielles Engagement des Bundes nach der Schaffung des NAF in einer vergleichbaren Grössenordnung wie bei den vorangegangenen Agglomerationsprogrammen fest.

Nach Ansicht des Kantons FR, der Grünen, von agglo Freiburg, der Agglomeration Delémont, der WRK, von Fussverkehr Schweiz, Pro Velo Schweiz, des VCS, des VöV, des WWF, der Hauptstadtregion Bern, der Stadt Delémont und von PostAuto solle der Bund die verfügbaren Mittel bzw. der ganze finanzielle Spielraum tatsächlich ausschöpfen. Die CCIG unterstreicht die fehlende Kohärenz zwischen der Reduktion der Bundesunterstützung für die Agglomerationen und die Verabschiedung des NAF. Die Kantone GR, LU, SG, SH, SZ, VD, ZH, die BPUK, die RKGK, bauenschweiz, der SBV und der sia fordern, dass der Bund die tatsächlich zu tätigen Ausgaben realistischer prognostiziere und mutiger bzw. entsprechend budgetiere. Der Schweizerische Gemeindeverband beantragt, die Ausgaben bis 2013 [recte 2023] seien gemäss den Erfahrungen der Vorgängergenerationen realistischer zu budgetieren und es seien basierend auf den Fachgesprächen mit den Trägern zusätzliche Projekte in die A-Priorität aufzunehmen. Die Kantone GR, LU, SG, SH, agglo St. Gallen-Bodensee, die BPUK sowie die RKGK bringen vor, dass die Rückpriorisierungen aus finanziellen Gründen möglichst zu vermeiden seien und bei den anstehenden Fachgesprächen sorgfältig geprüft werden sollten. Die Hauptstadtregion Bern ergänzt, es sei wichtig, dass sämtliche Agglomerationen bei Bedarf angemessen unterstützt werden könnten. Der Kanton ZH weist darauf hin, dass es gelte zu vermeiden, die NAF-Reserven über nicht abgerufene Bundesbeiträge stetig zu vergrössern. Von der – aus Budgetgründen immer wieder vorgenommenen – Rückpriorisierung auch teurer Massnahmen sei abzusehen, solange die Mittel des NAF nicht ausgeschöpft und die Projekte die entsprechende Reife aufweisen würden.

Auch bei sehr guter Bewertung eines Programms nutze der Bund die Möglichkeit einer hälftigen Mitfinanzierung nicht aus, so die Kantone GR, LU, SG, SH, der SSV, die BPUK, die RKGK, Pro Velo Schweiz, der VöV und PostAuto. Es wird dazu vorgebracht, dass dies mit der unbefristeten Finanzierung der Agglomerationsprogramme zu überdenken bzw. nicht mehr zu rechtfertigen sei.

Die Grünen, Pro Velo Schweiz und der WWF unterstützen die Absicht des Bundesrats, selbst die besten Projekte nicht mit dem maximal möglichen Bundesbeitrag von 50% der Baukosten mitzufinanzieren, da die Bandbreite der Beiträge nach oben beschränkt sei.

Der Kanton JU, die Agglomeration und die Stadt Delémont wünschen, dass der Bund eine ausgewogene und gerechte Aufteilung der Bundesbeiträge zwischen den Regionen des Landes vornehme. Der Bund sollte keinen Kanton ohne umstrittene Gründe von einem Bundesprogramm ausschliessen, das mit mehr als einer Milliarde Franken dotiert sei.³

Die GLP gibt zu bedenken, es sei auch bei dieser Vorlage sicherzustellen, dass keine überdimensionierten Projekte realisiert würden, von denen nur wenige Bahn- (und Bus-) reisende profitierten.

Es dürfe nicht sein, so ASTAG, dass gewisse Programme unter Umständen einfach bewilligt würden, nur weil dafür Bundesgelder zur Verfügung ständen. Eine Verschleuderung von Steuergeldern könne nicht akzeptiert werden.

Die FDP. Die Liberalen werden darüber wachen, dass die durch den NAF zur Verfügung gestellten Finanzmittel in einer effizienten und nachhaltigen Weise eingebracht würden und dass das Fondsvolumen nicht in unberechtigter Weise aufgeblasen sei.⁴

Zukünftig solle der Maximalbeitrag für die effektiv siedlungsverträglichen und umweltwirksamen Projekte der Agglomerationsprogramme wesentlich erhöht werden, so der VCS, Sektion beider Basel.

³ «[...] La Confédération ne saurait exclure un canton d'un programme fédéral doté de plus d'un milliard de francs sans raisons incontestables. [...]»

⁴ « Le PLR veillera à ce que les moyens financiers mis à disposition par le fonds soient engagés de manière efficace et durable et que le volume du fonds ne soit pas gonflé de manière injustifiée. »

Die Kantone SG und TG beantragen, seitens Bund sei darzulegen über welches Finanzierungsinstrument die Mitfinanzierung einer bestimmten Massnahme des Agglomerationsprogramms Will möglich sei.

(b) Bundesverkehrsinfrastrukturprogramme

Aus Sicht der Kantone FR, GR, LU, NE, SG, SH, TI, von RUN, der BPUK, der RKGK, des VöV, von bauenschweiz, von LITRA, des sia, PostAuto und der Hauptstadtregion Bern bestehe bei der Abstimmung zwischen den Programmen «STEP Schiene», «STEP Nationalstrasse» und «Agglomerationsverkehr» Verbesserungspotenzial bzw. müssten diese Verkehrsinfrastrukturprogramme besser aufeinander abgestimmt sein. Die Kantone AG, BS, SO, Agglo Basel, die NWRK sowie die Gemeinden Lampenberg, Niederdorf und Weil am Rhein regen an, diese Koordination im Hinblick auf Folgegenerationen zu optimieren. Die CVP erwähnt die Erforderlichkeit einer effizienten Koordination zwischen Schienen-, Strassen-, Wasser- und Luftverkehr. Eine starke Fokussierung auf die Wechselwirkungen zwischen den nationalen Ausbauprojekten und den Agglomerationsprogrammen ist für economieuisse sehr wichtig, um Synergieeffekte nutzen zu können.

Für die FDP, Die Liberalen, den sgV und den TCS müssen die Massnahmen zugunsten des Agglomerationsverkehrs besser mit «STEP Nationalstrassen» bzw. Nationalstrassenprojekte koordiniert werden.

Für bauenschweiz, Infra Suisse, der sia und der SBV ist es nötig, die gegenseitigen Abhängigkeiten der Verkehrsflüsse auf National-, Kantons- und Gemeindestrassen bei der Planung von Infrastrukturanpassungen für den Agglomerationsverkehr und von Anschlüssen oder Zubringer noch besser zu beachten.

Grundsätzlich müssten die im Prüfprozess gutgeheissenen Zielbilder, Strategien und relevante Massnahmen der Agglomerationsprogramme in die Weiterentwicklung von STEP Strasse und STEP Schiene einfließen, so die Kantone FR, GR, LU, SG, SH, TI, die BPUK, die RKGK sowie CP. Die Agglomerationsprogramme inklusive ihrer Zukunftsbilder müssten gegenüber den Infrastrukturprogrammen Schiene und Strasse gestärkt werden. Dementsprechend sollten die nationalen Infrastrukturprogramme Schiene und Strasse die Zukunftsbilder besser berücksichtigen, so die Kantone AG, BS, SO, Agglo Basel, die NWRK sowie die Gemeinden Lampenberg, Niederdorf und Weil am Rhein. Dies sieht auch der Schweizerische Gemeindeverband und der SSV so, die überdies verlangen, auf Departements-ebene müssten verbindliche Abstimmungsprozesse festgelegt werden, um die Kohärenz der verschiedenen Ausbauprogramme zu gewährleisten.

Für den Schweizerischen Gemeindeverband ist es zwingend, dass auch die Koordination mit den Kantonen, Regionen, Städten und Gemeinden verbindlich in den Prozess integriert werde. Der Kanton SZ verlangt den zwingenden Einbezug der Kantone und Trägerschaften der Agglomerationsprogramme in die Koordination der Bundesinfrastrukturprogramme. Insbesondere seien sie mit den für eine ausreichende Abstimmung der Agglomerationsprogramme erforderlichen Koordinationshinweisen zu versorgen.

Die Kantone AG, GR, LU, SG, SH, SZ, TI, ZH, die BPUK und die RKGK beantragen, dass der Bund den Trägerschaften für die Erarbeitung der Agglomerationsprogramme der vierten Generation konkrete planerische Rahmenbedingungen bezüglich STEP Schiene und Strasse übermittle und Aussagen zur Abstimmung zwischen den drei Programmen mache. Zudem müssten, so die Kantone GR, LU, SG, SH, die BPUK sowie die RKGK, die Kriterien von ARE und dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) aufeinander abgestimmt werden; diese Arbeit solle zeitnah gemeinsam mit Kantonen und Agglomerationen geleistet werden. Schliesslich wäre es in Zukunft zu begrüssen, wenn der Bund gegenüber den Kantonen und Agglomerationen noch detaillierter ausführen könnte, welche Defizite zu einer schlechten Bewertung geführt hätten bzw. welche Verbesserungsvorschläge er habe.

Nach Ansicht des Schweizerischen Gemeindeverbands müssten die nationalen Infrastrukturen in ihrer Wirkung die übergeordneten Ziele „Siedlungsentwicklung nach innen“, „weniger Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch“ und „mehr Verkehrssicherheit“ unterstützen.

Agglomerationsprogramme und Massnahmen, die hohe Synergien mit nationalen Ausbauprojekten aufwiesen (STEP Schiene und STEP Strasse), sollten in geeigneter Weise priorisiert werden, so economieuisse.

RUN, der Kanton NE und die Vereinigung für eine starke Region Basel/Nordwestschweiz erörtern die Notwendigkeit bestimmter Bahnprojekte.

(c) Beachtung der Besonderheiten bestimmter Gebiete

Der Kanton JU, die Agglomeration und die Stadt Delémont regen an, eine bessere Berücksichtigung der Besonderheiten, die den verschiedenen Regionen eigenen seien, würde eine präzisere, realitätskonforme und den schweizerischen Föderalismus respektierende Einschätzung erlauben.

Allgemein stellt der Kanton ZH fest, dass jene Verkehrsvorhaben, die einen substanziellen Beitrag zur Lösung der dringendsten Verkehrsprobleme in den grossen Agglomerationen des Landes lieferten, in der Beurteilung des Bundes zunehmend schlechter abschneiden und dadurch nur ungenügend unterstützt würden.

Fussverkehr Schweiz, der VCS und der WWF sind der Meinung, dass ein zu geringer Teil der finanziellen Mittel des Bundes für Projekte in den fünf grossen Agglomerationen vorgesehen sei und ein zu grosser Anteil mittleren und kleineren Agglomerationen zur Verfügung gestellt werde.

Der SSV begrüsst die Berücksichtigung von Programmen aus kleinen und mittleren Agglomerationen.

Die Kantone AG und SO sowie die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms AareLand begrüssen, dass der Bund Massnahmen einer kleinen und mittleren Agglomeration grundsätzlich adäquat und relativ zu ihrer Grösse objektiv beurteile. Der Bund erwarte aber gleichzeitig eine stetige inhaltliche Weiterentwicklung der Agglomerationsprogramme. Im Vergleich zu grossen Agglomerationen seien in der Organisationstruktur und den damit einhergehenden personellen und finanziellen Möglichkeiten wesentliche Unterschiede feststellbar. Für die Prüfung der zukünftigen Generationen bzw. die Ausarbeitung der Richtlinien der Verordnung vom 20. Dezember 2017 des UVEK über Fristen und Beitragsberechnung für Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr (PAvV) sei dies zu berücksichtigen.

Es sei wichtig, so der Kanton VS, dass die Unterstützung des Bundes für die Massnahmen zugunsten des Agglomerationsverkehrs nicht nur den grossen Agglomerationen zugute komme, sondern auch den kleinen und mittleren Agglomerationen, die ebenfalls mit erheblichen Defiziten, namentlich im Bereich Mobilität, konfrontiert seien.⁵

Der Kanton GR bringt vor, dass viele kleine oder mittlere Agglomerationen vorderhand keine grossen Massnahmen mehr vorsähen. Hier bestehe seitens des Bundes Handlungsspielraum, um Agglomerationen, die nur wenige Investitionen auslösten, verhältnismässig stärker zu unterstützen.

Der Kanton BS und Agglo Basel bedanken sich ausdrücklich beim Bund für die Anerkennung der komplexen Ausgangslage der trinationalen Agglomeration Basel. Die Handelskammer beider Basel und die Vereinigung für eine starke Region Basel/Nordwestschweiz betonen den dringenden Handlungsbedarf in der trinationalen Agglomeration Basel für den Ausbau der regelmässig überlasteten Verkehrsinfrastrukturen.

Die Kantone GE, SG, VD, die Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein, die GLCT Grand Genève, die CCIG, die CITrap Genève, das Forum d'agglomération du Grand Genève, die FER und CP fordern, dass der besonderen Situation der grenzüberschreitenden Agglomeration mehr Rechnung zu tragen sei.

Die Agglomeration Saint-Louis ersucht die Organisation eines Treffens zwischen den Vertretern der Agglo Basel und den Bundesbehörden, um die Anwendungsmodalitäten des Kriteriums der Mitfinanzierung des Bundes von Projekten auf ausländischem Boden für die nachfolgenden Generationen des Agglomerationsprogramms in einer Optik der nachhaltigen und auf trinationaler Schwelle gleichwertigen Entwicklung in Erinnerung zu rufen.⁶

⁵ « Il importe que ce soutien de la Confédération pour les mesures en faveur du trafic d'agglomération bénéficie non seulement aux grandes agglomérations mais également aux petites et moyennes agglomérations qui sont elles aussi, confrontées à d'importants défis, notamment en matière de mobilité. »

⁶ «[...] SLA sollicite l'organisation d'une entrevue entre les représentants de l'Agglo Basel et les services de la Confédération en vue d'évoquer les modalités d'application de ce critère pour les prochaines générations de Programme d'Agglomération dans une optique de développement durable et équilibré à l'échelle trinationale »

Die administrative und rechtliche Komplexität stelle ein echtes Problem für eine Region wie Grand Genève dar, um die Fristen einzuhalten, so die FER. Die Verspätungen in einer solchen Umgebung seien mit der Realität der grenzüberschreitenden und interkantonalen Verfahren in Perspektive zu stellen.⁷

Die Kantone GE und VD sowie die CCIG fordern, dass das Team des Agglomerationsprogramms Grand Genève aktiv in den verschiedenen Arbeitsgruppen teilnehmen solle, um die Prüfungsmodalitäten und die verschiedenen verwendeten Kriterien zu definieren.⁸

Die SVP lehnt die Finanzierung oder Mitfinanzierung von Projekten im Ausland ab.

Die RKGK fordert den Bund auf, die Vernehmlassungsvorlage mit Blick auf die langfristigen Anliegen der Agglomerationspolitik zu überprüfen. Die Würdigung der Errungenschaften der Agglomerationsprojekte im Berggebiet durch den Bund sei bisher nicht zufriedenstellend.

Die CVP findet die Erarbeitung einer Strategie sinnvoll, um der Abwanderung aus den ländlichen Räumen und den Berggebieten in die Städte und Agglomerationen vorzubeugen.

Der sbv bittet den Bund, die Verteilung der Gelder erneut zu prüfen und zugunsten der ländlichen Räume und regionalpolitischer Massnahmen zu verschieben. Gleichzeitig müsse sichergestellt sein, dass die Finanzierung des Agglomerationsprogramms nicht zu mehr Druck auf den Agrarkredit führe.

Der Kanton UR beantragt, die Prüfkriterien seien hinsichtlich der spezifischen Herausforderungen kleiner und mittlerer Agglomerationen – besonders auch in den alpinen Talebenen – zu überprüfen.

Aus Sicht der CVP und der Agglomeration Brig-Visp-Naters sei den topografischen und weiteren Gegebenheiten (z.B. strukturell stärkere Unterschiede Kern- und Umlandgemeinden) einer Agglomeration im «Alpenraum» ein noch grösseres Gewicht beizumessen und insbesondere die Bewertung der Massnahmen entsprechend anzupassen.

Die SAB beantragt, bei der weiteren Erarbeitung der Vorlage dezentralere raumpolitische Ansätze miteinzubeziehen und deren Auswirkungen auf die Verkehrsnachfrage in den urbanen Zentren und Agglomerationen detailliert aufzuzeigen.

Die RKGK verlangt, dass die Weisung zur vierten Generation der Agglomerationsprogramme den Agglomerationen in den Berggebieten stärker Rechnung tragen solle, und ist bereit, dazu einen wesentlichen Beitrag zu leisten.

Die Hauptstadtregion Bern weist darauf hin, dass den spezifischen Anforderungen der verschiedenen Regionen und insbesondere auch den touristischen Zentren Rechnung getragen werden müsse. Die Bewertungsgrundlage über den Tagesdurchschnitt bei der Strassennutzung berücksichtige die starken Belastungsspitzen an Wochenenden oder während der Feriensaison nicht.

(d) Berücksichtigung der verschiedenen Verkehrsträger

Der Kanton FR, der SSV, der VöV, LITRA und PostAuto begrüssen die Mittelverteilung für die verschiedenen Verkehrsträger. Der Kanton unterstreicht die Wichtigkeit der Aufteilung zugunsten des LV und des öV, namentlich in den kleinen und mittleren Agglomerationen.⁹ Für den SSV und die genannten Verkehrsverbände ist sie nachvollziehbar auf die Wirkungskriterien abgestützt und entspreche den verkehrspolitischen Grundsätzen der Städte und Agglomerationsgemeinden. Wichtig sei dabei die Feststellung, dass von der Investition in einen bestimmten Verkehrsträger nicht automatisch auf die Gruppe der profitierenden Nutzer geschlossen werden könne.

ASTAG stellt klar, es müsse weiterhin die freie Wahl der Verkehrsmittel gewährleistet sein. Die CVP setzt sich für diese freie Wahl ein.

⁷ « Cette complexité administrative et juridique pose un réel problème à une telle région pour tenir des délais, [...] Les retards dans un tel tissu sont à mettre en perspective avec la réalité des procédures transfrontalières et, dans une moindre mesure, inter-cantonales. »

⁸ « [...] C'est pourquoi nous demandons que le processus d'évaluation prenne pleinement en compte ces spécificités et que l'équipe du Projet d'agglomération Grand Genève prenne part activement aux différents groupes de travail [...] pour définir les modalités d'évaluation et les différents critères utilisés. »

⁹ «Le Conseil d'Etat souligne ici l'importance de cette répartition en faveur des modes doux et des transports publics, notamment dans les petites et moyennes agglomérations. »

Der TCS unterstreicht, dass das budgetäre Gleichgewicht zwischen den verschiedenen Verkehrsarten beachtet werden müsse und die durch den Bund finanzierten Massnahmen die Multimodalität begünstigten.¹⁰

Die Agglomerationsprogramme sollten ein ausgewogeneres Verhältnis zwischen Projekten des öV und des MIV ausweisen, so das CFS.

Fussverkehr Schweiz, der VCS und der WWF unterstreichen, dass sich mit der Einführung des NAF nichts am verkehrsträgereutralen Charakter der Agglomerationsprojekte für Siedlung und Verkehr ändern dürfe.

Der Standortvorteil der Leistungsfähigkeit des schweizerischen Verkehrsnetzes sei nicht dauerhaft gesichert und bedürfe auch vorausschauender Investitionen, so die CVP. Bei bedeutenden Verkehrsträgern bestünden bereits heute kritische Engpässe und Überlastungen.

Die Kantone GR, LU, SG, SH, SZ, ZH, die FDP, die Liberalen, die SVP, der sgV, die BPUK, die RKGK, ASTAG, CP, der TCS, die Handelskammer beider Basel und die Vereinigung für eine starke Region Basel/Nordwestschweiz beobachten, dass der Verkehrsträger Strasse in der Vorlage zu wenig Beachtung finde oder mit dem MIV verbundene Massnahmen erneut überprüft werden müssten. Es wird sodann eine höhere Priorisierung von Strassenprojekten oder eine Erhöhung des MIV-Anteils bzw. –Investitionen gefordert. Insbesondere verlangen die SVP, CP und der TCS die Schaffung von Umfahrungs- oder Entlastungsstrassen.

Bauernschweiz und der sia möchten nicht nur Umfahrungs- und Durchfahrtsstrassen, sondern auch wirkungsvolle, gut an den öV angeschlossene Schnittstellen (park and ride). Der SBV bringt vor, dass eine nötige Kapazitätsminderung des MIV durch geeignete Schnittstellen an den öV kompensiert werden sollte (park and ride– Systeme etc.).

Bauernschweiz, Infra Suisse, der sia und der SBV finden es nicht gerechtfertigt, dass Strassenprojekte, für die eine Genehmigung eines Generellen Projekts durch den Bundesrat erforderlich sei, alle in den B-Horizont verschoben worden seien.

Die SP, der SGB, Fussverkehr Schweiz, Pro Velo Schweiz, der VCS und seine Sektion Basel sowie der WWF äussern sich kritisch gegenüber der Mitfinanzierung des Bundes von Massnahmen für den MIV oder dem Ausbau des Strassennetzes.

Der Bund scheine bei der Bewertung der eingegebenen Programme und Massnahmen den Fokus stark auf die Förderung flächeneffizienter Verkehrsarten zu legen, so economiesuisse. Dies sei aus Sicht der Wirtschaft nur akzeptabel, wenn gleichzeitig die Kapazitäten für den notwendigen Individual- und Güterverkehr auf der Strasse zur Verfügung ständen.

ASTAG und das CFS erachten den rascheren und stärkeren Ausbau der Nationalstrassen zur Schaffung genügender Kapazitäten für den nationalen wie auch agglomerationsinternen Verkehr als dringend notwendig. Zugleich solle der Betrieb und der Unterhalt besser gewährleistet sein als heute, so ASTAG.

Die Stautunden auf dem Nationalstrassen- und Agglomerationsstrassennetz müssten nach Ansicht des CFS reduziert und der Verkehr daher verflüssigt werden. Dazu seien langfristig Ausbauten (Kapazitätserweiterungen, Engpassbeseitigungen) und kurzfristig gezielte Massnahmen des Verkehrsmanagements nötig.

Die Grünen, Pro Velo Schweiz und der WWF bringen vor, dass zusätzliche Investitionen in Nationalstrassen mit einem steigenden Mittelbedarf für das untergeordnete Strassennetz der Kantons- und Gemeindestrassen verbunden seien, welche den durch die Nationalstrassenausbauten zusätzlich induzierten Verkehr zu bewältigen hätten. Die Städte und Gemeinden dürften keinesfalls alleine gelassen werden mit diesen zusätzlichen Lasten.

¹⁰ « L'équilibre budgétaire entre les différents modes de transport doit être respecté et les mesures cofinancées par la Confédération avoisent la multimodalité. »

Nach Ansicht des VöV und von PostAuto sei der mittlere Belegungsgrad des MIV von 1,2 Personen pro Fahrzeug ungenügend. Sie fordern ergänzende Massnahmen, um den Belegungsgrad von Fahrzeugen drastisch zu erhöhen.¹¹

Die Kantone FR, GR, LU, SG, SH, economiesuisse, agglo Freiburg, die BPUK, die RKGK, ASTAG, bauenschweiz, das CFS, Infra Suisse, der sia, der SBV, die Handelskammer beider Basel und die Vereinigung für eine starke Region Basel/Nordwestschweiz regen an, dem Güterverkehr in der Vorlage deutlich mehr Beachtung zu schenken, Überlegungen in Bezug auf die Berücksichtigung von Massnahmen betreffend den Güterverkehr in den nächsten Generationen von Agglomerationsprogrammen zu führen, mehr Bundesmittel in den Städten und Agglomerationen für den Güterverkehr einzusetzen oder in Zukunft auch von der öffentlichen Hand getragene Güterverkehrsanlagen über die Agglomerationsprogramme zu unterstützen.

Der SGB begrüsst, dass am meisten Massnahmen für den LV berücksichtigt worden seien, allerdings müsse einschränkend festgehalten werden, dass diese frankenmässig nur einen kleinen Teil an den gesamthaft gesprochenen Bundesmitteln ausmachen.

Fussverkehr Schweiz, der VCS und der WWF finden, Projekte des öV, des Fuss- und Veloverkehrs sowie Projekte für Multimodale Umsteigepunkte seien zu spärlich berücksichtigt worden.

Die SVP fordert alle Beteiligten beim LV auf, Mass zu halten.

Die SP bringt vor, Ziel sei die Verschiebung des Modal-Splits zugunsten des öV und des Fuss- und Veloverkehrs.

Der SGB ist der Meinung, dass es zusätzliche Anreize brauche, die den LV attraktiver machen könnten. Er geht davon aus, dass die Agglomerationen noch stärker als heute auf eine gute Anbindung an den öV angewiesen seien, um das Verkehrsaufkommen bewältigen zu können.

economiesuisse ist der Meinung, dass der Verkehrsträger Schiene aus einer Gesamtsicht einmal mehr eine relativ starke Quersubvention erfahre. Dies sei aus finanzpolitischer Sicht nicht nachvollziehbar, da mit dem Bahninfrastrukturfonds auf nationaler Ebene ein zum NAF komplementäres Finanzierungsinstrument existiere.

(e) Verschiedenes

Die Kantone GR, LU, SG, SH, die SP, der SSV, der SGB, die BPUK, die RKGK, bauenschweiz, die FER sowie der sia finden, dass die Chancen/Möglichkeiten der Digitalisierung genutzt werden sollten oder dass die Digitalisierung in der Vorlage für eine vierte Generation stärkeren Niederschlag finden müsse.

Der Kanton FR schlägt vor, Überlegungen in Bezug auf eine allfällige Berücksichtigung von Massnahmen in den nächsten Generationen von Agglomerationsprogrammen zu führen, die eine intelligenterere Verwendung und eine Entstopfung der Verkehrsinfrastrukturen betreffen.¹²

Agglo Valais central bringt die Idee auf, neue Formen der Mobilität, wie die Digitalisierung der Mobilität und gewisse Formen des non-konventionellen Transports, in den Agglomerationsprogrammen aufzunehmen. Diese Aspekte könnten auch Gegenstand eines Benchmarks sein, um sie zu fördern. Agglo Valais central hält sich bei Bedarf bereit, um diese Punkte zu entwickeln.¹³

Überlegungen über die zu erreichenden Ziele sollten nach Ansicht von agglo Freiburg auch für die Koordination zwischen der Siedlungsentwicklung und die Produktion und Verteilung von Energie auf Stufe Agglomerationen gemacht werden.¹⁴

¹¹ « Nous estimons que le taux d'occupation moyen des transports motorisés individuel, soit 1,2 personnes par véhicule est insuffisant. Nous exigeons des mesures complémentaires afin d'augmenter drastiquement le taux d'occupation des véhicules. »

¹² « propose que des réflexions soient menées en vue d'une éventuelle prise en compte, dans les prochaines générations de projet d'agglomération, des mesures concernant le transport de marchandises et des mesures favorisant une utilisation plus intelligente et un désengorgement des infrastructures de transport. »

¹³ « Ceci dit, un aspect a jusqu'ici très peu été pris en compte dans les projets d'agglomérations : il s'agit des nouvelles formes de mobilité. Une forme d'intégration de la numérisation de la mobilité ainsi que de certaines formes de transports non-conventionnelles pourrait être envisagée. Ces aspects pourraient également faire l'objet d'un benchmark afin d'être encouragés, [...]. L'agglo se tient à disposition, au besoin, pour développer ces points. »

¹⁴ « il semblerait en outre opportun d'évoquer certains aspects de coordination entre le développement de l'urbanisation et la production/distribution d'énergie qui peuvent être atteints à l'échelle des agglomérations »

Der sbv bittet den Bund, gegenüber den Projektträgern deutlich zu machen, dass die effiziente Raumnutzung und die Schonung des Kulturlandes oben auf der Prioritätenliste ständen.

Die Grünen, Fussverkehr Schweiz, Pro Velo Schweiz, der VCS und der WWF erinnern daran, dass diverse (gesetzliche) Ziele, die im Zusammenhang mit der Umweltbelastung und dem Ressourcenverbrauch stünden, aktuell nicht eingehalten würden.

Aus Sorge um die Transparenz fordert der Kanton VD, dass der vom Bund verwendete Mehrwertsteuersatz und die Teuerung in der Vorlage ausdrücklich erwähnt würden.¹⁵

Der Kanton TI bemerkt, dass der Preisstand nicht immer gleich angegeben sei.¹⁶

Der VCS, Sektion beider Basel, bittet einmal mehr, vom unzutreffenden und ungenauen Begriff LV wegzukommen und konsequent Fuss- und/oder Veloverkehr zu verwenden.

Die Grünen, Pro Velo Schweiz sowie der VCS, Sektion beider Basel, sind der Meinung, dass die Vernehmlassungsunterlagen mangelhaft seien. Es würden keine Prüfberichte zu den einzelnen Agglomerationsprogrammen vorliegen. Zusammen mit Fussverkehr Schweiz, dem VCS und dem WWF bitten sie den Bund, vorgängig zum Beginn der Vernehmlassung zur vierten Generation die agglomerations-spezifischen Prüfberichte zu veröffentlichen oder dass die agglomerations-spezifischen Prüfberichte Bestandteil der Vernehmlassung zur vierten Generation sein sollten.

Die Handelskammer beider Basel und die Vereinigung für eine starke Region Basel/Nordwestschweiz möchten, dass die Listen der pauschal mitfinanzierten Massnahmen detailliert für jedermann zugänglich zusammen mit den Vernehmlassungsunterlagen offenzulegen seien.

5. Bemerkungen zu den Agglomerationsprogrammen der dritten Generation

5.1. Prüfverfahren und die vom Bund verwendete Methode

Die Kantone AG, JU, SH, SO, SZ, TI, ZG, agglo Valais central, die Agglomerationen Brig-Visp-Naters und Delémont, die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms AareLand, die BPUK, das CFS sowie die Stadt Delémont danken dem ARE bzw. den verschiedenen Bundesstellen für die gute Zusammenarbeit.

Mit dem Prüfverfahren sind folgende Vernehmlassungsteilnehmenden grundsätzlich einverstanden: die Kantone AG, AI, AR, BE, BS, SG, SO, TG, TI, UR, Agglo Basel, agglo Freiburg, agglo Valais central, RUN, die Trägerschaften der Agglomerationsprogramme AareLand und Aargau-Ost, die SAB, der VöV, Baden Regio, die Gemeinden Lampenberg, Niederdorf und Weil am Rhein, Infra Suisse, PostAuto, der SBV und die usic.

Der Kanton AG und Baden Regio führen weiter aus, dass Prüfberichte detailliert die Stärken und Schwächen der Agglomerationsprogramme aufzeigten und so Hinweise zur Weiterentwicklung der Agglomerationspolitik im Kanton AG und für die nächste Generation der Agglomerationsprogramme lieferten.

Besonders begrüsst der Kanton TG die Bestrebungen, die administrativen Abläufe zu vereinfachen.

Der Schweizerische Gemeindeverband und der SSV sind mit dem Vorgehen der Prüfung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation nicht vollständig einverstanden.

Das Vorgehen auf übergeordneter Ebene ist für ASTAG nachvollziehbar dargestellt. Die GLP, ASTAG und der TCS kritisieren die Transparenz betreffend die Prüfung der von den Agglomerationen vorgelegten Programme.

Nach Angaben der Kantone AG, BS, FR, LU, SZ, TG, Agglo Basel, die NWRK, Baden Regio sowie die Gemeinden Lampenberg, Niederdorf und Weil am Rhein ist der Prüfprozess jedoch zu gedrängt bzw. es bestehe diesbezüglich Optimierungspotenzial.

¹⁵ « Selon les informations figurant au chapitre 2.5 du rapport mis en consultation, le montant des contributions forfaitaires inclut la TVA et le renchérissement. Toutefois, les taux utilisés par la Confédération ne sont pas précisés.

Par souci de transparence, le Canton de Vaud demande que ces taux soient mentionnés explicitement »

¹⁶ "Rileviamo che lo stato dei prezzi non è definito in modo univoco"

Die Kantone GE und VD, das GLCT Grand Genève sowie die CCIG bringen weiter vor, der für die dritte Generation von Programmen geschaffene Prüfprozess benachteilige die Agglomerationen und Kantone in den Diskussionen sehr klar¹⁷.

Agglo Valais central findet die verwendete Methode, um die Resultate den Agglomerationen zu offenbaren, brutal und ungeeignet.¹⁸

RUN stellt fest, gewisse zusätzliche Informationsanforderungen technischer Natur seien problematisch, die von den Bundesbehörden nach der Einreichung des Agglomerationsprogramms verlangt worden seien.¹⁹

Für die Kantone GR, LU, SG, SH, TG, ZH, die Agglomeration Frauenfeld, die BPUK und die RKGK fordern, dass transparent darzulegen sei, nach welchen objektiven Kriterien der Bund Aufpriorisierungen vornehme, und es sei im Rahmen der Prüfung der dritten Generation davon Gebrauch zu machen.

Für die Programme der künftigen Generationen beantragt der Kanton VS, den Kalender des Prüfprozesses im Sinn einer Erstreckung der Frist zur Stellungnahme für die Agglomerationen anzupassen.²⁰

Der Schweizerische Gemeindeverband beantragt, den Einbezug der Städte und Gemeinden im Erarbeitungsprozess verbindlich festzulegen und einzuplanen.

Die Kantone BE und VD, der Schweizerische Gemeindeverband sowie agglo Valais central plädieren für eine Vereinfachung des Verfahrens. Für den Kanton VD wäre es eine Lösungsstrategie, einen Teil des Agglomerationsprogramms nachhaltig zu sichern, das nur alle zwei oder drei Generationen überprüft würde, und den Stand der Umsetzung zu begrenzen.²¹

Agglo Freiburg würde sich eine grössere Stabilität zwischen angekündigten Daten und den schliesslich verwendeten wünschen, namentlich während der Prüfphase der Programme.²²

Nach Ansicht von agglo Valais central würde eine teilweise Digitalisierung des Prozesses den Austausch mit dem Bund vereinfachen.²³ Es könnte sogar in Erwägung gezogen werden, Standard-Massnahmenblätter zu definieren, um die gleichen Informationen in allen Agglomerationsprogrammen wiederzufinden.²⁴

Die Kantone AI, AR, GE, JU, SH, TG, UR, VD, ZH, agglo Valais central, die Agglomeration Delémont, die BPUK, die WRK, die Stadt Delémont sowie die CCIG bedauern oder bemängeln die Gleichzeitigkeit der fachtechnischen Prüfung der Programme und des politischen Entscheidungsprozesses betreffend die Verpflichtungskredite. Die WRK fügt hinzu, dass es unter diesen Bedingungen für die Kantone schwierig gewesen sei, die Vernehmlassungsdokumente zu analysieren und eine Stellungnahme auszuarbeiten. Diese Situation habe im Besonderen die Agglomerationen bestraft, die mit den vom Bundesrat formulierten Vorschlägen unzufrieden seien.²⁵

In Hinblick auf die Prüfung der Agglomerationsprogramme der vierten Generation schlagen die Kantone AG, AI, AR, BE, BS, FR, GR, LU, SG, SH, SZ, TG, UR, VD, ZH, der Schweizerische Gemeindeverband, der SSV, Agglo Basel, agglo St. Gallen-Bodensee, agglo Valais central, die Agglomerationen Frauenfeld und Werdenberg-Liechtenstein, die BPUK, die NWRK, die RKGK, LITRA sowie die Gemeinden

¹⁷ « [...] ce processus, mis en place pour cette troisième génération de projets, défavorise très clairement les cantons et les agglomérations dans les discussions.. »

¹⁸ « En revanche, la méthode utilisée pour révéler les résultats aux agglomérations est brutale et inadaptée. »

¹⁹ « Notre association constate que certaines exigences d'information complémentaires de nature technique requises par les services de la Confédération après le dépôt des projets d'agglomération, sont problématiques. »

²⁰ « Nous demandons que, pour les projets des futures générations, le calendrier du processus d'examen soit adapté dans le sens d'un allongement du temps mis à disposition des agglomérations pour prendre position. »

²¹ « Une piste de simplification pourrait consister à rendre pérenne une partie du projet d'agglomération qui ne serait révisée que toutes les deux ou trois générations (par exemple, diagnostic, projet de territoire, enjeux et objectifs) et à limiter à l'état de la mise en œuvre

²² « Il aurait néanmoins souhaité une plus grande stabilité entre les délais communiqués par ce biais et ceux finalement appliqués, notamment lors de la phase d'examen des projets. »

²³ « une numérisation partielle du processus simplifierait les aller-retours avec la Confédération. »

²⁴ « Il pourrait même être envisageable de définir des fiches de mesures standards afin de retrouver les mêmes informations dans tous les projets d'agglo. »

²⁵ « [...] Dans ces conditions, il était difficile pour les cantons d'analyser les documents mis en consultation et d'élaborer des prises de position. Cette situation a pénalisé en particulier les agglomérations qui sont insatisfaites des propositions formulées par le Conseil fédéral. »

Lampenberg, Niederdorf und Weil am Rhein vor, einen ausreichenden, dem politischen Prozess vorgelegertes Zeitfenster für fachtechnisch begründete Anpassungen an den Prüfergebnissen vorzusehen bzw. die Vernehmlassung nicht beginnen zu lassen, bevor die technische Prüfungsphase mit den verschiedenen Behörden nicht beendet sei.²⁶

Der Kanton TI wünscht, dass für die nächste Generation die Vernehmlassung und die Entwürfe der Prüfberichte gleichzeitig erscheinen würden.

Die nachstehenden Vernehmlassungsteilnehmenden äussern sich positiv zur vom Bund verwendeten Prüfmethode oder zu (den) Prüfkriterien: Kantone BS, TI, ZG, die CVP, die FDP, die Liberalen, die SP, economiesuisse, der SGB, Agglo Basel, agglo Freiburg, agglo Valais central, der VöV, die Handelskammer beider Basel, der VCS -Sektion beider Basel, PostAuto und die Vereinigung für eine starke Region Basel/Nordwestschweiz.

Die Grünen, Pro Velo Schweiz und der WWF unterstützen die vom ARE erarbeitete Kosten-Nutzen-Analyse der einzelnen Agglomerationsprogramme.

Für die Grünen, Pro Velo Schweiz und den WWF haben die Kriterien der Agglomerationsprogramme für Siedlung und Verkehr Vorbildcharakter für eine moderne Verkehrs- und Raumplanungspolitik und seien spätestens mittelfristig auch auf die übrigen vom Bund finanzierten Verkehrsprojekte auszudehnen.

Nach Meinung des VCS -Sektion beider Basel, sollten die Prüfkriterien bedeutend konsequenter angewendet und lenkungswirksamer gewichtet werden. Auch seien Nationalstrassen diesen Kriterien zu unterstellen.

Der demographische Faktor sollte eine stärkere Rolle spielen, so der sgV und CP.

Der Kanton ZH beantragt, die Bundesbeiträge ab der vierten Generation verstärkt entsprechend den Problemlagen und der Anzahl der aus der Massnahme Nutzen ziehenden Personen zu verteilen.

Die lokalen Besonderheiten der Agglomerationen müssten durch den Bund systematischer und umfangreicher berücksichtigt werden, so agglo Valais central.²⁷

Der Kanton VS beantragt, dass bei der Überprüfung der Erhöhung der Priorisierung gewisser Massnahmen die Art der Berücksichtigung des Durchschnittlichen Tagesverkehrs sowie Besonderheiten wie konzentrierte Belastungen des Tourismusverkehrs oder Tagesspitzen des Pendlerverkehrs und bei der Überprüfung der Verkehrsbelastungen auf den Bergstrassen die Parameter der Saisonalität zu beachten seien.²⁸

Für die RKGK scheint es, dass die Erfüllung quantitativer Kriterien, bei denen alle Agglomerationen über den gleichen Leisten geschlagen würden, beim Bund höher gewichtet werde als der Prozess, der zwischen den beteiligten Akteuren und Gebietskörperschaften stattfindet. Es stelle sich die Frage, ob nicht der „relative Nutzen“ in Bezug zur Agglomerationsgrösse Anwendung finden sollte.

Die Aufnahme zusätzlicher Kriterien, wie etwa den Wachstumsbeitrag einer Agglomeration für die Gesamtschweiz oder einen Multiplikatoreffekt pro investierten Franken, fänden economiesuisse, die Handelskammer beider Basel und die Vereinigung für eine starke Region Basel/Nordwestschweiz sinnvoll.

Da das Programm Agglomerationsverkehr unter anderem durch die hohe wirtschaftliche Relevanz der Agglomerationen legitimiert werde, sollte nach Ansicht von economiesuisse der Einbezug der Logistikbranche und des lokalen Gewerbes zumindest ein Kriterium sein, das die Programme grundsätzlich für Bundesbeiträge qualifiziere.

²⁶ « propose que [...] à savoir ne lancer la procédure de consultation qu'une fois la phase d'examen technique, avec les différents offices, aboutie. »

²⁷ « Les spécificités locales des agglomérations [...] devraient être prises en compte par la Confédération de manière plus systématique et importante. »

²⁸ « L'autre aspect concerne le mode de prise en compte d'un trafic routier journalier moyen. Dans ce cadre, nous estimons qu'il devrait être également tenu compte de spécificités telles que les charges concentrées de trafic touristique (en fonction des jours de la semaine et des saisons) ou encore des pointes journalières (matin et soir) du trafic pendulaire aux entrées respectivement à l'intérieur des agglomérations. Toujours dans le même contexte, l'évaluation des charges de trafic sur les routes de montagne devrait prendre en considération les paramètres de saisonnalité voire de fermetures temporaires ou de longue durée de l'axe en conditions hivernales.

Nous demandons que ces remarques, par ailleurs formulées lors des entretiens techniques, soient prises en compte pour une révision à la hausse de la priorisation de certaines mesures. »

Pro Velo Schweiz möchte die positive Wirkung der aktiven Mobilität auf die körperliche Gesundheit in den Prüfkriterien aufgeführt haben.

bauenschweiz und der sia befürworten, dass die Bundesbeiträge heute und in Zukunft Trägern zukommen müssten, welche mit ihren Agglomerationsprogrammen die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung wirkungsvoll aufeinander abstimmen.

Die GLP fordert, die Mitfinanzierung von kapazitätssteigernden Verkehrsinfrastrukturprojekten durch den Bund müsse künftig an die Bedingung gebunden sein, dass auf kantonaler Ebene Massnahmen zur Reduktion des Verkehrswachstums/-aufkommens getroffen worden seien.

Der TCS beantragt, ein zusätzliches Kriterium der Kapazität für den MIV anzuwenden.²⁹

Der Kanton VS bringt vor, die Frage der Anschlüsse der kantonalen Strassennetze an das nationale Strassennetz und der Entwicklungen der unmittelbaren Umgebung der Bahnhöfe, einschliesslich der Verkehrsendstellen, müssten für die Prüfkriterien der Programme der künftigen Generation entwickelt werden. Eine Diskussion und eine vorgängige Abstimmung mit den Kantonen bzw. den Agglomerationen sollte geführt werden.³⁰

Der Bund – so die Kantone GR, LU, SG, SH, ZH, die BPUK sowie die RKGK – solle mit Blick auf die nächste Generation die Methodik für die Beurteilung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses dahingehend überprüfen, dass auch teure bis sehr teure Massnahmen bei ausgewiesenem Nutzen eine zumindest genügende Bewertung erhalten könnten. Die Agglomeration Frauenfeld beantragt, die Bestimmung des Beitragssatzes nach Kosten und Nutzen sei zu überprüfen, so dass künftig auch höhere Beitragssätze erreicht werden könnten und die Möglichkeiten des Bundes zur Mitfinanzierung mehr ausgeschöpft werde.

Der Kanton SZ beantragt, bei erstmalig eingereichten Agglomerationsprogrammen sei bei der Kosten-Nutzen-Bewertung zu berücksichtigen, dass diese Agglomerationen noch nicht von Investitionen früherer Generationen hätten profitieren können.

Die FER schlägt vor, dass die Projekte mit einer Bau- und Finanzreife zwischen 2023 und 2026 für eine grenzüberschreitende Agglomeration systematisch in die Priorität A gesetzt würden.³¹

Der Kanton BE sieht ein Problem in der Limitierung beitragsberechtigter Grossprojekte in Abhängigkeit zur Agglomerationsgrösse. Den Agglomerationen sollte freigestellt werden, ob sie das limitierte Gesamtvolumen auf wenige grosse Massnahmen konzentrierten oder auf viele kleine und mittlere Massnahmen aufteilten. Der Kanton ZG äussert grundsätzliche Vorbehalte gegenüber der Methodik der Bewertung von Grossprojekte.

Der Kanton BE beantragt, die Ungleichbehandlung zwischen Agglomerationen, in denen Grossprojekte der Bahninfrastruktur früh in Angriff genommen worden seien, und solchen, bei denen der Bahnausbau erst heute in Angriff genommen würde, spätestens im Rahmen der vierten Generation der Agglomerationsprogramme zu beseitigen, indem frühere Investitionen in die Bahninfrastruktur, die heute nicht mehr über den NAF mitfinanziert würden, bei der Programmwirkung ausgeklammert würden.

Der Kantone AR und SG beantragen, den Mechanismus auf die nächste Generation der Agglomerationsprogramme hin zu überprüfen, dass die Investitionskosten der Agglomerationsprogramme über mehrere Generationen kumuliert würden, womit sich das Kosten-Nutzen-Verhältnis über die Generationen und die Möglichkeit, eine höhere Mitfinanzierungsquote des Bundes zu erreichen, verschlechterten.

Die Kanton TG und aggro St. Gallen-Bodensee kritisieren, die Beurteilung der Gesamtkosten der Programme an einem Investitionsrichtwert benachteilige methodisch fundierte und daher zwangsläufig umfangreiche Programme mit detaillierten Massnahmenplanungen, indem diese als «teure» Programme

²⁹ « Le TCS demande ainsi au Conseil fédéral d'appliquer un critère supplémentaire de capacité pour le TIM. »

³⁰ « La question des raccordements des réseaux routiers cantonaux au réseau des routes nationales et celle des développements aux abords immédiats des gares ferroviaires, y compris des terminaux de transports, devraient être mieux prises en compte dans les projets d'agglomération. Ces problématiques devraient être prises en compte pour les projets des futures générations et des critères d'examen correspondants être développés. A cet effet, une discussion et une concertation préalables avec les cantons, voire avec les agglomérations, devraient être conduites. »

³¹ « nous proposons que les projets avec un rapport coût/utilité de bon à très bon mais maturité (en termes de construction et de financement) seulement entre 2023 et 2026 soient systématiquement mis en priorité A pour les agglomérations transfrontalières , »

einen geringeren Mitfinanzierungsgrad erreichten. Es stelle sich die Frage, ob der Bund damit die richtigen Anreize setze.

Der Kanton BS, Agglo Basel, die NWRK sowie die Gemeinden Lampenberg, Niederdorf und Weil am Rhein beantragen ein strategisches Gespräch mit den zuständigen Bundesbehörden im Hinblick auf Folgegenerationen bezüglich das Prüfkriterium «Hauptnutzen für die Schweiz».

Bei der Erhebung des Ist-Zustandes seien die Daten verkehrsmittelscharf abzubilden, so Pro Velo Schweiz.

Der Kanton BE fordert, dass im Rahmen des Prüfprozesses zwingend auch die seit Ende 2016 erfolgte Projektentwicklung berücksichtigt werden müsse.

Der Prozess berücksichtige nicht genügend die Entwicklung der Bedürfnisse im Laufe der Zeit und Strategieänderungen, so run und der Kanton NE.³²

Die Kantone AG und SO, die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms AareLand sowie Baden Region beanstanden, das Zusammenspiel zwischen den verschiedenen Planungsinstrumenten werde seitens ARE nicht richtig und deshalb ungenügend gewürdigt. Einige der gemäss ARE fehlenden Inhalte würden in den Richtplänen abgehandelt, welche direkt bis auf Stufe Nutzungsplanung wirken würden. Sie seien daher nicht auf Stufe Agglomerationsprogramm zusätzlich zu regeln.

Der Kantone AG und BS, Agglo Basel, die NWRK sowie die Gemeinden Lampenberg, Niederdorf und Weil am Rhein beantragen, dass bundesseitige Erwartungen an die Agglomerationsprogramme bezüglich Massnahmen zur Siedlungsbegrenzung relativiert werden müssten.

Nach Ansicht der Kantone AG und BS, von Agglo Basel, der NWRK sowie der Gemeinden Lampenberg, Niederdorf und Weil am Rhein müsse anerkannt werden, dass gewisse Massnahmen für die Agglomeration Basel alternativlos seien und die Ausarbeitung von Varianten bzw. Alternativen einen im Verhältnis zum Nutzen nicht vertretbar grossen Aufwand verursachen würde.

Der SSV, agglo Valais central und die bfu begrüßen die Wirksamkeitskriterien.

Die bfu ist sehr erfreut, dass das bfu-Modell 50/30 in den einzelnen Programmen verfolgt werde und angestrebt werden solle.

Der Kanton SG wünscht eine Neubeurteilung der Wirksamkeitskriterien.

Die Grünen, Fussverkehr Schweiz, Pro Velo Schweiz, der VCS sowie seine Sektion Basel und der WWF bringen vor, die Wirksamkeitskriterien 2 und 4 mit dem grössten Einfluss auf einen siedlungs- und umweltverträglichen Agglomerationsverkehr sollten bei der Bemessung der Beiträge gegenüber früheren Agglomerationsprogramme doppelt so stark gewichtet werden.

Die FER erwähnt, dass eine Poly-Zentralisation einer grünen und multipolaren Metropole mit einer Zunahme der Siedlungsverdichtung nach innen wenig kompatibel sei. Das Wirksamkeitskriterium 2 schaffe eine paradoxe Situation gegenüber dem kantonalen Richtplan, was für Grand Genève ungünstig sei und den Erhalt der Attraktivität einer Hauptmetropole für die Wirtschaftsentwicklung der Schweiz infrage stelle.³³

Die bfu ist der Meinung, dass die grobe Beurteilung der Sicherheitsdefizite eines Projekts im Rahmen eines Road Safety Audits (RSA) oder eines vorgezogenen RSA sollten bei der Beschreibung der Überprüfung bezüglich Verkehrssicherheit eines Agglomerationsprogramms ergänzt werden. Überdies sollte bei der Erhöhung der objektiven Sicherheit auch unbedingt die Gefahrenstellen aufgenommen und mit «Massnahmen zur Vermeidung / Sanierung spezifischer Gefahrenstellen» ergänzt werden.

In Stellungnahmen des VöV und PostAuto wird das Umsetzungsreporting ausdrücklich begrüsst.

³² « Nous estimons que le processus ne tient pas suffisamment compte de l'évolution des besoins à travers le temps et des changements de stratégie propres à celle-ci. »

³³ « Le plan directeur du Grand Genève adopté par le Conseil fédéral est basé sur le concept d'une métropole verte et multipolaire ; de fait, une telle poly-centralisation est peu compatible avec une augmentation de l'urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti. Le critère d'efficacité CE2 retenu pour l'évaluation des projets d'agglomération engendre une situation paradoxale vis-à-vis d'un plan directeur cautionné par les mêmes autorités fédérales dans un autre cadre de planification. Ce paradoxe est à déplorer, car il est défavorable au Grand Genève et remet en question le maintien de l'attractivité d'une métropole capitale pour le développement économique de la Suisse. »

Es sei grundsätzlich korrekt, so der SSV, die Kongruenz der neuen Programme mit Vorgängergenerationen zu überprüfen. In begründeten Fällen müssten Agglomerationen aber innovative, bessere Massnahmen ins Spiel bringen können, ohne damit ihre Chance auf Bundesmittel zu gefährden.

Folgende Vernehmlassungsteilnehmende äussern sich kritisch zur Beachtung oder Bewertung von früheren Agglomerationsprogrammen im Rahmen der Prüfung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation: Kantone AG, SO, TG, LU, TI, die Trägerschaften der Agglomerationsprogramme Aargau-Ost und Aareland sowie Baden Regio.

Der Kanton SZ, der sgV und ASTAG lehnen die Verknüpfung der Generationen von Agglomerationsprogrammen grundsätzlich ab.

Der SGB stellt fest, dass viele Projekte in Verzug seien. Ganz offensichtlich löse die zeitliche Befristung der Bundesmittel nicht die Dynamisierung in den Kantonen aus, die man sich von dieser Voraussetzung erhofft habe. Diese Erkenntnis müsste für die dritte Generation konkrete Änderungen zur Folge haben.

Die SP stellt Verzögerungen von Projekten fest. Vereinzelt fehlten nachvollziehbare Begründungen, woraus gelernt werden sollte.

Nach Ansicht des SSV müssten die Trägerschaften insbesondere kleinere und mittelgrosse Gemeinden im Agglomerationsperimeter nach dem Entscheid über die Mitfinanzierung einer Massnahme verstärkt unterstützen. Das ARE solle in verallgemeinerbaren Fällen die nötigen Grundlagen zur Verfügung stellen. Der Schweizerische Gemeindeverband bringt vor, es seien weitere Massnahmen zur Unterstützung für Gemeinden in der Umsetzung der Projekte nötig.

Der Kanton FR stellt sich die Frage über die Art, wie die Kohärenz zwischen den verschiedenen Generationen von Agglomerationsprogrammen trotzdem gewährleistet sein werde, wenn die Trägerschaft eines Programms entscheide, eine Generation zu überspringen. Dies sei im Erläuternden Bericht ungenügend thematisiert worden.³⁴

Der Kanton FR begrüsst die Anstrengungen, die für die Schaffung einer neuen Definition von Perimetern für die nächsten Generationen von Agglomerationsprogrammen geschaffen worden seien. Er wiederholt seinen Antrag, auf dass die Liste der beitragsberechtigten Städte und Agglomerationen regelmässig aktualisiert und diese Aktualisierung in Abstimmung mit den Kantonen gemacht werde.³⁵

Bezüglich der Evaluationskriterien sowie der Definition des Agglomerationsbegriffs, so der Kanton GR, gelte es Anpassungen vorzunehmen, wobei im Berggebiet insbesondere zwei Typen von Agglomerationen zu berücksichtigen seien: (1) die Agglomerationen in den multifunktionalen Talböden sowie (2) die Agglomerationen der regionalen und touristischen Zentren.

Der Kanton VS bringt vor, dass sich der anerkannte Perimeter nicht nur aus der Addition von Statistiken, sondern auch aus einem Gebietsprogramm ergeben müsse, das Teil von einem spezifischen räumlichen und häufig komplexen Kontext sei.³⁶ Er schlägt vor, den kantonalen Richtplan für die Definition des Einflussperimeters der Massnahmen und des Perimeters, worin Massnahmen zur Mitfinanzierung durch den Bund gebracht werden könnten, zu verwenden.³⁷

Die Agglomeration Brig-Visp-Naters fordert den Bund auf, die Definition der Agglomerationsperimeter für die weiteren Programmgenerationen zu überdenken.

Der Kanton SG möchte, dass der gemäss Bundesamt für Statistik (BFS) definierte Massnahmenperimeter für das Agglomerationsprogramm Werdenberg-Liechtenstein einzuhalten sei.

³⁴ « Le Conseil d'Etat s'interroge, d'une manière générale, sur la manière dont la cohérence sera désormais assurée entre les différentes générations de projet d'agglomération. D'expérience, il a pu constater que des mesures individuelles prises dans le cadre d'une génération donnée de projets d'agglomération pour répondre à des objectifs précis pouvaient, en raison de circonstances particulières, être remises en cause lors d'une génération ultérieure, et ce, a fortiori lorsque le porteur de projet décide de sauter une génération de projets. Ce point, qui a certes pu faire l'objet de discussions dans différentes rencontres avec les offices fédéraux, n'est pas suffisamment thématiquement traité dans le présent rapport explicatif. »

³⁵ « S'il salue les efforts qui ont conduit à la mise en place d'une nouvelle définition des périmètres pour les prochaines générations de projet d'agglomération, il réitère sa demande pour que la liste des villes et agglomérations ayant droit à contributions soit régulièrement actualisée et que cette actualisation se fasse en concertation avec les cantons. »

³⁶ « Le périmètre admis doit découler non seulement d'une addition de statistiques mais également d'un projet de territoire s'inscrivant dans un contexte spatial spécifique et souvent complexe. »

³⁷ « Précisions encore qu'il ne s'agit pas de laisser la définition des périmètres au seul bon vouloir des agglomérations mais d'utiliser l'outil de planification et de dialogue territorial entre les cantons et la Confédération qu'est le plan directeur cantonal pour définir le périmètre d'influence des mesures et, dès lors, le périmètre au sein desquels des mesures peuvent être amenées à être cofinancées par la Confédération. »

Die Kantone AG und BS, Agglo Basel, die NWRK sowie die Gemeinden Lampenberg, Niederdorf und Weil am Rhein beantragen die Aussage anzupassen, wonach sich gewisse Entwicklungsgebiete in peripheren Gebieten des französischen Teilraums der Agglomeration befinden würden.

Agglo Valais central bemerkt, dass die vorgeschlagenen Perimeter für Valais central (Sitten/Siders) nicht auf die Realität des Gebiets abgestimmt seien.³⁸

5.2. Bemerkungen zu den Ergebnissen der Bundesprüfung

(a) Allgemeine Bemerkungen

Die Kantone BE, BS, FR, TI, UR, VD (betreffend den waadtländischen Teil von Grand Genève) und ZH, Agglo Basel, die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Limmattal, die NWRK, CP, die Agglomeration Saint-Louis, die Gemeinden Lampenberg, Niederdorf und Weil am Rhein, die Handelskammer beider Basel und die Vereinigung für eine starke Region Basel/Nordwestschweiz äussern sich erfreut über die Ergebnisse der Bundesprüfung der sie betreffenden Agglomerationsprogramme oder begrüssen die angekündigte Mitfinanzierung des Bund gewisser Massnahmen des Agglomerationsprogramms der dritten Generation.

Die nachfolgend aufgeführten Vernehmlassungsteilnehmenden sind mit den Ergebnissen der Bundesprüfung grundsätzlich einverstanden oder sie finden diese nachvollziehbar: der Kantone BS, NE, ZG, ZH, die CVP, die GLP, die SP, der Schweizerische Gemeindeverband, der sgV, Agglo Basel, agglo Freiburg, Regio Frauenfeld, RUN, die Trägerschaften der Agglomerationsprogramme Aareland und Limmattal, Fussverkehr Schweiz, Pro Velo Schweiz, der VCS, die Gemeinden Lampenberg, Niederdorf und Weil am Rhein, die Handelskammer beider Basel, die usic und die Vereinigung für eine starke Region Basel/Nordwestschweiz.

Der Kanton SZ kann bezüglich der Prüfung der Agglomerationsprogramme leider noch keine Antwort geben, da aktuell erst die Entwürfe der Prüfberichte des Bundes vorliegen würden.

Die SAB verweist in Bezug auf die Ergebnisse der Bundesprüfung auf die Stellungnahmen der Kantone, deren Interessen sie vertritt.

Folgende Vernehmlassungsteilnehmende bedauern oder sind überrascht, dass für einzelne Agglomerationsprogramme keine Bundesbeteiligung vorgesehen wird: Republik und Kanton JU, der Schweizerische Gemeindeverband, die Agglomeration und die Stadt Delémont betreffend das Agglomerationsprogramm Delémont; Kanton TI betreffend das Agglomerationsprogramm Luganese; Kanton VS und die Hauptstadtregion Bern betreffend das Agglomerationsprogramm Coude du Rhone; die NWRK betreffend die Agglomerationsprogramme Delémont und Aargau-Ost, die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Aargau-Ost und Baden Regio betreffend das besagte Agglomerationsprogramm. Mehrheitlich wird eine Neuüberprüfung der Mitfinanzierung durch den Bund beantragt.

Die Agglomeration Frauenfeld bedauert den Entscheid des Bundes, keine Bundesbeiträge für die Agglomeration Frauenfeld vorzusehen, akzeptiert aber im Grundsatz die Ausführungen des Prüfberichts und die Inhalte der Vernehmlassungsvorlage.

Die Kantone LU und TG, agglo Valais central, der TCS und der VöV sind mit den Ergebnissen der Bundesprüfung nicht in allen Punkten einverstanden.

Die Kantone GE und VD, das GLCT Grand Genève, die CCIG, die CiTraP Genève sowie das Forum d'agglomération du Grand Genève bedauern den Rückgang der Unterstützung des Bundes im Agglomerationsverkehr. Der Kanton GE fordert, dass der definitive Bundesbeschluss einen Ausgleich zur Quellensteuer erziele, die gegenüber den Grenzgängern im französischen Teil der Agglomeration erhoben werde und massgeblich an die Finanzierung der direkten Bundessteuer beitrage.³⁹ Die GLP fordert, der Ausbau der Kapazität müsse in der Region Genf noch weiterentwickelt und mit entsprechenden A-Massnahmen ergänzt werden.

³⁸ « [...], les périmètres

proposés pour le Valais central (Sion / Sierre) ne sont pas adaptés à la réalité du terrain ! »

³⁹ « Le soutien de la Confédération au trafic d'agglomération s'est nettement réduit dans le cadre de cette troisième génération de projets, avec une baisse d'environ un tiers du fonds fédéral global pour l'ensemble des agglomérations par rapport aux Projets d'agglomération de première et

Die Kantone AI, SG und TG bringen vor, dass bei der Prüfung der Agglomerationsprogramme durch den Bund zum Teil wichtige Zusammenhänge zwischen einzelnen Massnahmen, Massnahmenpaketen und übergeordneten Massnahmen verloren gegangen seien, weshalb in den einzelnen Agglomerationsprogrammen verschiedene Änderungen erforderlich seien.

Die Kantone UR und VS verweisen auf die Anträge zu den Prüfberichten des Bundes.

In Bezug auf das Agglomerationsprogramm Lausanne-Morges macht Pro Velo Schweiz geltend, dass die Sicherheit der Fortbewegungen und die Reduktion der Umweltbeeinträchtigungen und des Ressourcenverbrauchs eine generelle Begrenzung der Geschwindigkeit auf 50 km/h im Innern des kompakten Perimeters der Agglomeration benötige.⁴⁰

Der VCS, Associazione per un Piano di Magadino a misura d'uomo, Associazione Quartiere Rivapiana – Minusio, Associazione Traffico Ambiente – Ticino, Comitato iniziativa Nuovo Piano Viario Minusio und Pro Velo – Ticino äussern sich kritisch zum Agglomerationsprogramm Locarnese. Die regionalen Vereinigungen reichen einen Fragebogen dazu ein.

(b) Bemerkungen zu den Prüfergebnissen auf Programmebene

Folgende Vernehmlassungsteilnehmende fordern einen höheren Bundesbeitrag und/oder eine Überprüfung bzw. bessere Bewertung der Programmwirkung (mehr Punkte): die Kantone AG, AI, AR, GE, LU, SG, SO, TG, TI, UR, VD, agglo Freiburg, agglo St. Gallen-Bodensee, GLCT Grand Genève, die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Aargau-Ost, CP, Baden Regio, CITraP Genève, das Forum d'agglomération du Grand Genève, die FER, die Handelskammer beider Basel und die Vereinigung für eine starke Region Basel/Nordwestschweiz.

Die Kantone AI, AR und TG beantragen eine Erweiterung des Kredits bzw. des Anteils Agglomerationsverkehr am Gesamtkredit, falls die Aufnahme der von ihnen gewünschten Massnahme(n) in die A-Liste zu einem Konflikt mit den kreditrechtlichen Bestimmungen des NAF führten.

(c) Bemerkungen zu den Prüfergebnissen auf Massnahmenebene

Über die Mitfinanzierung bestimmter Massnahmen durch den Bund freut sich: die Kantone AG, BS, SO, Agglo Basel, agglo Freiburg, die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms AareLand, Fussverkehr Schweiz, der VCS und seine Sektion Basel sowie die Gemeinden Lampenberg, Niederdorf und Weil am Rhein.

Der Kanton FR begrüsst die Einführung einer vierten Kategorie von Massnahmen, diese betreffend multimodale Drehscheiben.⁴¹

Die SVP ist mit der vorgesehenen Massnahmen-Priorisierung einverstanden.

Die GLP möchte, dass einzelnen Projekte jeweils auf Einsparungsmöglichkeiten hin zu prüfen und auch gegeneinander abzuwägen seien. Des Weiteren seien Projekte so zu priorisieren, damit mit minimalen Kosten eine maximale Kapazitätserweiterung erreicht werden könne. Demgegenüber sollte die Verschiebung von Projekten zur A-Liste, wie sie vorliegend verschiedentlich gefordert werde, insgesamt nicht mit Mehrausgaben verbunden sein.

Demgegenüber fordern die nachfolgenden Vernehmlassungsteilnehmenden die höhere Priorisierung einzelner oder mehrerer Massnahmen von der C- in die B-Liste bzw. in die A-Liste oder von der B- in die A-Liste: die Kantone AG, AI, AR, BE, BS, FR, GE, LU, NE, SG, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, ZG, ZH, die GLP, der sgV, Agglo Basel, agglo Freiburg, agglo St. Gallen-Bodensee, agglo Valais central, die Agglomeration Brig-Visp-Naters, GLCT Grand Genève, RUN, die Trägerschaften der Agglomerationsprogramme AareLand, Aargau-Ost und Limmattal, Fussverkehr Schweiz, Pro Velo Schweiz, der VCS und seine Sektion Basel, die Agglomeration Saint-Louis, Baden Regio, die CCIG, die CITraP Genève,

de deuxième génération. Nous regrettons le recul de ce soutien. [...] Vous n'êtes pas sans savoir que l'impôt à la source prélevé auprès de travailleurs frontaliers résidant dans la partie française de l'agglomération contribue également significativement au financement de l'impôt fédéral direct. Aussi, nous demandons que l'arrêté fédéral définitif, qui sera validé par le Conseil fédéral, marque un rééquilibrage sur ce point. »

⁴⁰ « La sécurisation des déplacements et la réduction des atteintes à l'environnement et de la consommation de ressources nécessitent une limitation générale de la vitesse à 50km/h au sein du périmètre compact de l'agglomération Lausanne-Morges. »

⁴¹ « Il salue également la mise en place d'une quatrième catégorie de mesures, celle relative aux points de transfert multimodal. »

das Forum d'agglomération du Grand Genève, die Gemeinden Herisau und Weil am Rhein, die Handelskammer beider Basel, die Hauptstadtregion Bern, die ETH Zürich, die FER, PostAuto und die Vereinigung für eine starke Region Basel/Nordwestschweiz.

Die Kantone BE, GR, LU, SG, SH, die BPUK sowie die RKGK beantragen, den A-Horizont der dritten Generation auf das Jahr 2023 auszudehnen und dementsprechend weitere Massnahmen der A-Liste hinzuzufügen bzw. aufzupriorisieren.

Die nachstehenden Vernehmlassungsteilnehmenden beantragen eine (vollumfängliche) Mitfinanzierung gewisser Massnahmen: Kantone AG, AI, SG, TG, UR, die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Aargau-Ost, Agglomeration Saint-Louis, Baden Regio.

Die Kantone AI, AR, TG, agglo St. Gallen-Bodensee, die Agglomerationen Brig-Visp-Naters und Saint-Louis möchten eine genau bezeichnete Massnahme aufteilen.

Folgende Vernehmlassungsteilnehmende verlangen die Aufnahme oder Beachtung von (weiteren) Massnahmen: Kantone AG, AI, BE, BS, LU, NE, SG, SO, TG, VD, ZH, Agglo Basel, agglo Freiburg, die Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein, RUN, die NWRK, CP, Fussverkehr Schweiz, der VCS und seine Sektion Basel, die Gemeinden Lampenberg, Niederdorf und Weil am Rhein, die Handelskammer beider Basel, die Hauptstadtregion Bern und die Vereinigung für eine starke Region Basel/Nordwestschweiz.

Es gibt Anträge betreffend Rückpriorisierung einzelner Massnahmen von der A- in die B-Liste bzw. in die C-Liste oder von der B- in die C-Liste, nämlich des Kantons AG, AI, AR, BS, LU, NE, SO, TG und ZH [betreffend das Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal], Agglo Basel, agglo St. Gallen-Bodensee, die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms AareLand, RUN, die NWRK, die Agglomeration Saint-Louis sowie die Gemeinden Lampenberg, Niederdorf und Weil am Rhein.

Sodann werden Streichungsanträge für bestimmte Massnahmen gestellt. Dies macht die Kantone AG und BS, Agglo Basel, die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Limmattal, die NWRK, Fussverkehr Schweiz, der VCS und seine Sektion Basel sowie die Gemeinden Lampenberg, Niederdorf und Weil am Rhein.

Der VCS, Sektion beider Basel, bringt Bedingungen für seine Unterstützung einer Massnahme vor.

Bei gewissen Massnahmen fordern die Kantone AG, BE, BS, SO, ZG, Agglo Basel, die Agglomerationen Brig-Visp-Naters und Werdenberg-Liechtenstein, die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Limmattal, die NWRK sowie die Agglomeration Saint-Louis eine Überprüfung der vorgenommenen Kürzungen der Investitionskosten.

Höhere Kosten für Massnahmen gibt agglo Valais central bekannt.

Der Kantone AG, SO und UR sowie die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms AareLand machen bei einer Massnahme tiefere Investitionskosten zur Mitfinanzierung geltend.

Der Kanton LU macht Kostenverschiebungen in die A-Liste geltend.

6. Weitere Bemerkungen zu den Agglomerationsprogrammen der dritten Generation

6.1. Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen

Die Kantone AG, BE, BS, FR, SO, TI, ZG, die Grünen, der SSV, Agglo Basel, agglo Freiburg, agglo Valais central, Pro Velo Schweiz, der VöV, der WWF, die FER, die Gemeinden Lampenberg, Niederdorf und Weil am Rhein sowie PostAuto begrüssen die Einführung von pauschalen Bundesbeiträgen bzw. die administrativen Erleichterungen für gewisse Massnahmen.

Wenn diese Lösung zu einer einfacheren und effizienteren Umsetzung der Projekte beitrage und Kantone und Gemeinden entlastet würden, kann sich die SP der pauschal finanzierten Massnahme anschliessen.

Die Kantone AI, SG, TG sowie agglo St. Gallen-Bodensee fordern, dass die bei der Beurteilung von Massnahmenpaketen mit Pauschalfinanzierungen vorgenommenen Konzeptkürzungen zu überprüfen bzw. zu begründen.

Die SVP ist gegen die Ausrichtung von Pauschalbeiträgen für Massnahmen in gewissen Bereichen aufgrund des Missbrauchspotenzials.

Aus Sicht der Kantone GR, LU, SG, SH, des SSV, der BPUK, der RKGK, von bauenschweiz und des sia seien weitere Anstrengungen nötig, um den administrativen Aufwand für die Umsetzung kleinerer Massnahmen zu reduzieren. Eine konkrete Vereinfachung wäre nach Vorschlag der Kantone GR, LU, SG, SH, der BPUK sowie der RKGK, wenn die Leistungseinheiten in Frankenbeträge ausgetauscht werden könnten; die zahlreichen Kategorien, die heute bestünden, seien grundsätzlich sinnvoll, führten aber bereits wieder zu einer Verkomplizierung.

Nach Meinung des Kantons BE müssten noch flexible Anrechnungsmodalitäten unterschiedlicher Kategorien von Leistungseinheiten gefunden werden, um die versprochenen Vereinfachungen bei der Umsetzung pauschal abgegoltener Massnahmenpakete zu gewährleisten.

Der SSV schlägt vor, den angewendeten Benchmark z.B. durch einen Korrekturfaktor anzupassen, der die örtlichen Ansprüche ansatzweise berücksichtigen könne.

Agglo Freiburg stellt fest, dass die Form und das Verfahren für den Abschluss der Finanzierungsvereinbarung noch eine Unsicherheit darstellten, die es gelte, schnell zu beheben.⁴²

Die bfu bringt vor, dass «kleineren Projekten», die zu Paketen zusammengefasst würden und je nach Beurteilung mit pauschalen Bundesbeiträgen unterstützt würden, eine gleich grosse Priorität eingeräumt werden sollten wie bei den «grossen Projekten».

Der VöV und PostAuto bedauern, dass die pauschale Finanzierung durch den Bund im Bereich der Bus- und Tramhaltestellen nur für die Agglomerationsprogramme der vierten Generation vorgesehen sei.⁴³

Pro Velo Schweiz gibt zu bedenken, die einzelnen Massnahmen müssten auf die Gesamtsicht der verkehrlichen Vision abgestimmt sein und in der Umsetzung so mit den anderen Massnahmen koordiniert werden, dass die Effizienz und Kohärenz der Velonetze gewährleistet seien.

6.2. Mitzufinanzierende und nicht mitzufinanzierende Massnahmen

Die Kantone GE und VD, CP sowie die CCIG sind der Meinung, dass der Bedarf an strukturierenden Infrastrukturen im Kanton berücksichtigt werden müsste.⁴⁴

Der Kanton AG beantragt, Infrastrukturmassnahmen im Freiraum namentlich für Fuss- und Radverkehr, auch ausserhalb des Siedlungsgebiets innerhalb eines Agglomerationsprogramms, weiterhin zu unterstützen.

⁴² « Le Comité relève que la forme et la procédure de conclusion des conventions de financement présentent encore une part d'incertitude qu'il conviendra de lever rapidement afin de faciliter la planification financière des mesures concernées. »

⁴³ « nous regrettons que le financement forfaitaire par la Confédération dans le domaine des haltes de bus et de tramway soit seulement envisagé pour les programmes d'agglomération de la quatrième génération. »

⁴⁴ « Le besoin en infrastructures structurantes du canton de Genève et l'accompagnement fédéral de celui-ci via les Projets d'agglomération doit être mieux pris en compte. »

Gemäss dem Kanton LU sollten die Fernbushaltestellen als multimodale Umsteige-Infrastrukturen auch mitfinanziert werden. Der VCS, Sektion beider Basel, lehnt dies ab. Der SSV bringt vor, dass neue Verkehrsformen (etwa allenfalls nötige Infrastrukturen für Fernbusse) in der vierten Generation von Agglomerationsprogrammen stärker berücksichtigt werden sollen.

Der Kanton LU schlägt vor, eine Mitfinanzierung von nichtinfrastruktureller Massnahmen durch den Bund zu prüfen, die indirekt zu einer effizienteren Nutzung der vorhandenen Infrastrukturen und Betriebsmittel beitragen und damit Infrastrukturinvestitionen obsolet machen würden.

Die Grünen, Fussverkehr Schweiz, Pro Velo Schweiz, der VCS und der WWF bedauern, dass Massnahmen zur Steigerung der Attraktivität des Teilens von Verkehrsmitteln und zu ihrer besseren Auslastung nicht als Infrastrukturmassnahme akzeptiert würden.

Pro Velo Schweiz möchte, dass die neuen Generationen von Agglomerationsprogrammen das Potenzial des Elektrovelos als Ergänzung zum öV und anderen aktiven Arten besser integrieren müssten.⁴⁵

Nach Ansicht des VCS, Sektion beider Basel, sollten Massnahmen und Einrichtungen zur Steigerung des Auslastungsgrades beim Auto neu auch mitfinanziert werden können.

Die Qualifizierung einer Massnahme als übergeordnet und deren Finanzierung über den Netzbeschluss erachten die Kantone AG, BS, SO, Agglo Basel sowie die Gemeinden Lampenberg, Niederdorf und Weil am Rhein als problematisch.

Die Kantone GE und VD, unter Verweis auf die Stellungnahmen des Büros der Vereinten Nationen in Genf, des Flughafens Genf, der Palexpo AG und des Touring Clubs der Schweiz, Sektion Genf, betonen die Wichtigkeit der Realisierung der Tramachse zwischen dem Place des Nations und dem Parking P47.

Die Kantone GE und VD verweisen überdies auf die Stellungnahme des CERN. Dieses ist überzeugt, dass die Verlängerung der Linie des Trams TCMC auf französischem Gebiet sehr wichtig sei, und unterstützt die Schweizer Behörden, damit das Projekt nicht ein weiteres Mal aufgeschoben werde.

Unter Berücksichtigung des Entwicklungspotenzials des LV in der Agglomeration beurteilt Pro Velo Schweiz die Schaffung von mehreren neuen Autobahnanschlüssen in Bezug auf das Agglomerationsprogramm Lausanne-Morges als kontraproduktiv.⁴⁶

Die SVP und economiesuisse lehnen Betriebs- und Unterhaltsbeiträge im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr ab.

Agglo Freiburg findet es angebracht, die Aufgabe der Eigenleistungen beispielsweise in einem Informationsbrief genauer zu erklären.

6.3. Fristen für den Beginn der Ausführung von Bauvorhaben (Ausführungsfristen)

Der Kantone FR und JU, der SGB, agglo Freiburg, die Agglomeration Delémont, der VöV, PostAuto und die Stadt Delémont begrüssen die Einführung von Fristen für die Ausführung der Arbeit der Agglomerationsprogramme. Die WRK stellt dies fest. Der Kanton FR macht auf die Schwierigkeit aufmerksam, die kleine, mittlere und sogar gewisse grosse Agglomerationen hätten (haben würden), um diesen Rhythmus einzuhalten. Die offerierte Möglichkeit seit der Schaffung des unbefristeten Fonds, eine Generation von Programmen zu überspringen, bilde sicher ein interessanter Ausweg. Es werde sich allerdings darum handeln, darüber zu wachen, dass die Träger des Programms bei Einreichung eines neuen Programms nicht bestraft würden.⁴⁷

⁴⁵ « Les nouvelles générations de projets d'agglomération doivent mieux intégrer le potentiel du vélo électrique en complément aux transports publics et autres modes actifs . »

⁴⁶ « Compte tenu du potentiel de développement de la mobilité douce dans l'agglomération, nous jugeons contre-productive la création de plusieurs nouvelles jonctions autoroutières. »

⁴⁷ « s'il soutient l'introduction de délais pour la mise en œuvre des projets d'agglomération (6 ans pour les projets de troisième génération, puis 4 ans à partir de la quatrième génération de projets), il fait remarquer la difficulté qu'ont et auront petites, moyennes et même certaines grandes agglomérations à tenir ce rythme. La possibilité offerte depuis la mise en place d'un fonds pérenne de sauter une génération de projets, constitue certes une piste intéressante. Il s'agira toutefois de veiller à ce que les porteurs de projet [...] ne soient pas pénalisés lors du dépôt d'un nouveau projet. »

Der Kanton LU beurteilt die neu geltenden Fristen kritisch. Viele Massnahmen lägen im Aufgabenbereich von Gemeinden und könnten – trotz eines konsequenten Umsetzungsreportings – nur bedingt durch den Kanton beeinflusst werden.

Die Kantone GE und VD sowie die GLCT Grand Genève machen auf Realisierungsprobleme für bestimmte Massnahmen aufmerksam.

Für agglo Freiburg ist die Frist von vier Jahren, die ab der vierten Generation vorgesehen werde, für die Grossprojekte sehr kurz. Sie stütze sich auf die Möglichkeit, wonach die Massnahmen, die nicht innert Frist hätten angefangen werden können, erneut zur Prüfung im Rahmen einer späteren Generation eingereicht werden könnten.⁴⁸

Die Agglomeration Frauenfeld beantragt, in den Richtlinien für die Erarbeitung eines Agglomerationsprogrammes sei klar darzulegen, wie in der Gesamtwirkungsbeurteilung einerseits nicht umgesetzte Massnahmen die Bewertung negativ beeinflussen und andererseits eine erneut eingereichte Massnahme bezüglich deren Wirkung für das neue Agglomerationsprogramm beurteilt werde.

Agglo Valais central weist darauf hin, die Fristen machten nach dem Gesichtspunkt einer Überprüfung von Massnahmen Sinn, aber man müsse vorsichtig bleiben, wonach diese Ausführungsfristen nicht unter sechs Jahre fallen würden. Unvorhergesehenes könne unausweichlich plötzlich auftreten und eine gewisse Flexibilität bleibe zu schaffen.⁴⁹

Die SP ist der Meinung, dass nach Möglichkeit mit den Kantonen, Städten und Gemeinden im Verlauf der jeweiligen Projekte immer wieder geschaut werden sollte, welche weiteren unterstützenden Massnahmen dazu beitragen könnten, damit die Prozesse möglichst optimal ablaufen und die Agglomerationsprojekte wirklich fristgerecht umgesetzt werden könnten. Es wird angeregt, dass nach Lösungen gesucht werde, wie mit Veränderungen im Projektverlauf konstruktiv umgegangen werden könnte, dass eine gewisse Flexibilität möglich sei mit dem Ziel, insgesamt möglichst viele Projekte realisieren zu können.

6.4. Wirkungskontrolle

Für den sia ist zentral, dass eine Wirkungskontrolle eingeführt und transparent publiziert werde.

Der SSV, economiesuisse, der VöV und PostAuto unterstützen die Bemühungen des ARE, die Wirkung von Projekten zu messen. Jedoch müsse darauf verzichtet werden, so der SSV, der VöV und PostAuto, zu kurze Fristen dabei vorzusehen.⁵⁰

Nach Einschätzung des SGB brauche es bei der Beurteilung und Priorisierung der Projekte einen stärkeren Fokus auf die Verlagerung vom MIV zum öV oder LV resp. eine Wirkungsüberprüfung, die diesem Anliegen stärker Rechnung trage.

Pro Velo Schweiz regt an, eine systematische Wirkungskontrolle für die verschiedenen Verkehrsmittel zu etablieren.

7. Verschiedenes

Die Kantone AG, BS, FR, GR, LU, SG, SH, SO, der Schweizerische Gemeindeverband, der SSV, Agglo Basel, die BPUK, die NWRK, LITRA, die Gemeinden Lampenberg, Niederdorf und Weil am Rhein fordern, die Vorgaben für die Erarbeitung einer Generation von Agglomerationsprogrammen frühzeitig bereitzustellen – im Idealfall unmittelbar nach Abgabe der letzten Programmgeneration. Der SSV und LITRA erwähnen, hinsichtlich dieser Vorgaben sei die Balance zu finden zwischen anzustrebenden Verbesserungen und dringend nötiger Kontinuität.

⁴⁸ « il note tout de même que le délai de quatre ans qui prévaudra à partir de la quatrième génération est extrêmement court pour les projets d'envergure. il appuie l'option retenue selon laquelle les mesures qui ne seraient pas lancées dans les délais puissent être à nouveau soumises pour examen dans le cadre d'une génération de projet ultérieure »

⁴⁹ « Les délais imposés par la nouvelle réglementation font sens d'un point de vue du suivi des mesures, mais il faudra rester attentif, selon l'agglo Valais central, à ce que ces délais de réalisation ne tombent pas en dessous des 6 ans. [...] mais des imprévus surviennent inmanquablement et, au regard des montants engagés dans le domaine de la mobilité, une certaine flexibilité reste de mise. [...] »

⁵⁰ « Nous soutenons les efforts de l'ARE pour mesurer l'impact des projets. Cependant, il faut renoncer à fixer ici des délais trop courts. »

Der Kanton FR wünscht, dass die Vertreter der Kantone systematisch an den Ausarbeitungsarbeiten beteiligt würden.⁵¹

Agglo Freiburg stellt fest, die Weisungen für die Prüfung und Mitfinanzierung von Agglomerationsprogrammen würden manchmal mit konziserer Formulierung gewinnen, in der Weise, dass die wichtigen zu behandelnden Punkte mit mehr Klarheit herausgearbeitet würden.⁵²

Der VCS, Sektion beider Basel, wünscht sich, dass die Zuteilungskriterien der Projekte nach der Rubrik «multimodale Umsteigepunkte» vor der Vernehmlassung der Agglomerationsprogramme der vierten Generation definiert und kommuniziert würden.

Der Kanton TI teilt seine Besorgnis über die extrem reduzierte Frist für die Einreichung der Programme der vierten Generation mit und beantragt deren Verlängerung, falls möglich um ein Jahr.

Die Kantone GE und VD sowie die GLCT Grand Genève beantragen, Letztere im Rahmen der Bundesverfahren in Verbindung mit dem Agglomerationsverkehr formell zu konsultieren.⁵³

Nach Ansicht des Kanton SG seien die ASTRA-Zweigstellen besser zu koordinieren, und es sei eine klare und abgestimmte Kommunikationspolitik vorzusehen.

Die Kantone UR und VD erwarten, dass ein vorgezogener Baubeginn auf eigenes Risiko ab Anfang 2019 möglich sei, vorbehältlich der Mitfinanzierung durch den Bund, gestützt auf die noch abzuschliessende Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen.

Fussverkehr Schweiz, Pro Velo Schweiz, der VCS und seine Sektion Basel sowie der WWF verlangen, der Bund solle Programmvereinbarungen nur mit Kantonen abschliessen, die über einen von ihm genehmigten, an das neue Raumplanungsgesetz angepassten Richtplan verfügten.

⁵¹ « il est important que l'office fédéral en charge de l'élaboration de ces Directives associe systématiquement les représentants des cantons à ces travaux d'élaboration. »

⁵² « Il relève toutefois que les directives sur pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération gagneraient parfois à être formulées de manière plus concise, de sorte à faire ressortir avec davantage de clarté les points essentiels à traiter. »

⁵³ «Enfin, nous demandons que le Groupement local de coopération transfrontalière Grand Genève soit à l'avenir formellement consulté par le Conseil fédéral dans le cadre des processus en lien avec le trafic d'agglomération. »

8. Anhang: Abkürzungsverzeichnis

Folgende Abkürzungen werden im vorliegenden Bericht verwendet:

AG	Kanton Aargau
AG Berggebiet	Arbeitsgruppe Berggebiet
AI	Kanton Appenzell Innerrhoden
AR	Kanton Appenzell Ausserrhoden
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
ASTAG	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband
ASTRA	Bundesamt für Strassen
BE	Kanton Bern
BFS	Bundesamt für Statistik
bfu	Beratungsstelle für Unfallverhütung
BPUK	Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz
BS	Kanton Basel-Stadt
CCIG	Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève
CFS	Cargo Forum Schweiz
CITraP Genève	communauté d'intérêts pour les transports publics
CP	Centre Patronal
CVP	Christlichdemokratische Volkspartei
FDP. Die Liberalen	Freisinnig-Demokratische Partei – Die Liberalen
FER	Fédération des Entreprises Romandes
FR	Kanton Freiburg
GLP	Grünliberale Partei
KSSD	Städtische Sicherheitsdirektorinnen und -direktoren
GE	Kanton Genf
GLCT Grand Genève	Groupement local de coopération transfrontalière Grand Genève
GLP	Grünliberale Partei der Schweiz
GR	Kanton Graubünden
JU	Kanton Jura
LITRA	Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr
LU	Kanton Luzern

LV	Langsamverkehr
MinVV	Verordnung vom 7. November 2007 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassenverkehr zweckgebundener Mittel (MinVV; SR 725.116.21)
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NE	Kanton Neuenburg
NW	Kanton Nidwalden
NWRK	Nordwestschweizer Regierungskonferenz
öV	öffentlicher Verkehr
PAvV	Verordnung vom 20. Dezember 2017 des UVEK über Fristen und Beitragsberechnung für Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr (SR 725.116.214)
RKGK	Regierungskonferenz der Gebirgskantone
RUN	Réseau urbain neuchâtelois
SAB	Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete
sbv	Schweizer Bauernverband
SBV	Schweizerischer Baumeisterverband
SG	Kanton St. Gallen
SGB	Schweizerischer Gewerkschaftsbund
SH	Kanton Schaffhausen
sgv	Schweizerische Gewerbeverband
sia	Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein
SO	Kanton Solothurn
SP	Sozialdemokratische Partei der Schweiz
SSV	Schweizerischer Städteverband
SZ	Kanton Schwyz
SVP	Schweizerische Volkspartei
TCS	Touring Club Schweiz
TG	Kanton Thurgau
TI	Kanton Tessin
usic	Schweizerische Vereinigung Beratender Ingenieurunternehmen
UR	Kanton Uri
UVEK	Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation

VCS	Verkehrs-Club der Schweiz
VD	Kanton Waadt
VÖV	Verband öffentlicher Verkehr
VS	Kanton Wallis
WRK	Westschweizer Regierungskonferenz
WWF	WWF Schweiz
ZG	Kanton Zug
ZH	Kanton Zürich