

# Liste der eingegangenen Stellungnahmen im Rahmen der Vernehmlassung zum Entwurf des Bundesbeschlusses über die Verpflichtungskredite für die Beiträge ab 2019 an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr

## 1. Ständige Adressaten (Art. 4 Abs. 2 lit. a-d Vernehmlassungsgesetz; SR 172.061) Cercles régulièrement consultés (art. 4, al. 2, let. a à d, de la loi sur la consultation; RS 172.061) Cerchie consultate regolarmente (art. 4 cpv. 2 lett. a-d della legge sulla consultazione; RS 172.061)

### a) Kantone / Cantons / Cantoni

- Kanton Zürich
- Kanton Bern
- Kanton Luzern
- Kanton Uri
- Kanton Schwyz
- Kanton Obwalden
- Kanton Nidwalden
- Kanton Glarus
- Kanton Zug
- Canton de Fribourg
- Kanton Solothurn
- Kanton Basel-Stadt
- Kanton Schaffhausen
- Kanton Appenzell Ausserrhoden
- Kanton Appenzell Innerrhoden
- Kanton St. Gallen
- Kanton Graubünden
- Kanton Aargau
- Kanton Thurgau
- Cantone Ticino
- Canton de Vaud
- Canton du Valais
- Canton de Neuchâtel
- Canton de Genève
- Canton du Jura

### b) In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien / partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale / partiti rappresentati nell' Assemblea federale

- Christlichdemokratische Volkspartei CVP  
Parti démocrate-chrétien PDC  
Partito popolare democratico PPD
- FDP. Die Liberalen  
PLR. Les Libéraux-Radicaux  
PLR. I Liberali Radicali
- Grüne Partei der Schweiz GPS  
Parti écologiste suisse PES  
Partito ecologista svizzero PES
- Grünliberale Partei glp  
Parti vert'libéral pvl

- Schweizerische Volkspartei SVP  
Union Démocratique du Centre UDC  
Unione Democratica di Centro UDC
- Sozialdemokratische Partei der Schweiz SPS  
Parti socialiste suisse PSS  
Partito socialista svizzero PSS

**c) Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete Associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne qui oeuvrent au niveau national Associazioni mantello nazionali dei Comuni delle città e delle regioni di montagna**

- Schweizerischer Gemeindeverband
- Schweizerischer Städteverband (SSV)
- Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB)

**d) Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft Associations faitières de l'économie qui oeuvrent au niveau national Associazioni mantello nazionali dell'economia**

- economiesuisse  
Verband der Schweizer Unternehmen  
Fédération des entreprises suisses  
Federazione delle imprese svizzere  
Swiss business federation
- Schweizerischer Gewerbeverband (SGV)  
Union suisse des arts et métiers (USAM)  
Unione svizzera delle arti e mestieri (USAM)
- Schweizerischer Bauernverband (SBV)  
Union suisse des paysans (USP)  
Unione svizzera dei contadini (USC)
- Schweizerischer Gewerkschaftsbund (SGB)  
Union syndicale suisse (USS)  
Unione sindacale svizzera (USS)

**2. Weitere Adressaten (Art. 4 Abs. 2 lit. e Vernehmlassungsgesetz) Autres destinataires (art. 4, al. 2, lit. e de la loi sur la consultation) Altri destinatari (art. 4 cpv. 2 lett. e della legge sulla consultazione)**

**a) Weitere Trägerschaften und Beteiligte im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr**

- Agglomeration Brig-Visp-Naters/Brig-Glis
- Agglomération de Delémont
- Agglomération Fribourg
- Agglomération Valais central
- Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein
- Agglomerationsprogramm Basel
- Association Réseau urbain neuchâtelois (RUN)
- Groupement local de coopération transfrontalière (GLCT) Grand Genève
- Regio Frauenfeld
- Region St. Gallen –Bodensee
- Trägerschaft Agglomerationsprogramm AareLand
- Trägerschaft Agglomerationsprogramm Limmattal

## **b) Kantonale und kommunale Konferenzen**

- Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK)
- Regierungskonferenz der Gebirgskantone RKGK
- Nordwestschweizer Regierungskonferenz (NWRK)
- Westschweizer Regierungskonferenz (WRK)

## **c) Verkehrsverbände und weitere Adressaten**

- Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu)
- Centre Patronal (CP)
- Fussverkehr Schweiz
- Pro Velo Schweiz
- Schweizerischer Nutzfahrzeugverband (ASTAG)
- Touring Club Schweiz (TCS)
- Verkehrs-Club der Schweiz (VCS)
- Verband öffentlicher Verkehr (VöV)

## **3. Weitere eingegangene Stellungnahmen**

- Aéroport Genève
- Agglomération St. Louis
- Arbeitsgruppe Berggebiet
- Associazione per un Piano di Magadino a misura d'uomo
- Associazione Quartiere Rivapiana – Minusio
- Associazione Traffico Ambiente –Ticino
- Comitato iniziativa Nuovo Piano Viario Minusio
- Pro Velo - Ticino
- Baden Regio (Gemeinden Region Baden-Wettingen)
- bauenschweiz
- Cargo Forum Schweiz (CFS)
- CCIG Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève (CCIG)
- CITraP Genève (communauté d'intérêts pour les transports publics)
- ETH Zürich
- Organisation européenne pour la recherche nucléaire (CERN)
- Fédération des Entreprises Romandes (FER)
- Forum d'Agglomération de Grand Genève
- Gemeinde Herisau
- Gemeinde Lampenberg
- Gemeinde Niederdorf
- Handelskammer beider Basel (HKBB)
- Hauptstadtregion Schweiz
- Infra Suisse
- LITRA Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr
- Municipalité de Delémont
- Office des Nations Unies à Genève
- Palexpo SA
- PostAuto
- Schweizerischer Baumeisterverband
- Schweiz. Ingenieurverband SIA
- Stadt Weil am Rhein
- Touring Club Suisse, Section Genève

- Schweizerische Vereinigung Beratender Ingenieurunternehmen (usic)
- VCS beider Basel
- Vereinigung für eine Starke Region Nordwestschweiz
- WWF

**GENÈVE**  
AÉROPORT

LA PRÉSIDENTE DU  
CONSEIL D'ADMINISTRATION

REPUBLICQUE ET CANTON DE GENÈVE <b>CONSEIL D'ETAT</b>	
23 MAR. 2018	
<input type="checkbox"/> PLCE	AR :
<input checked="" type="checkbox"/> Traitement dep.	<input checked="" type="checkbox"/> oui
<input type="checkbox"/> Pour info	<input type="checkbox"/> non

01531-2018

PRE	AIGLE
CHA	Echéancier
23 MAR. 2018	
Pour info	<i>Il faut...</i>
Traitement	
<input type="checkbox"/> PLP <input checked="" type="checkbox"/> Traitement direct avec AR <input type="checkbox"/> Traitement direct	

République et Canton de Genève  
Monsieur François Longchamp  
Président  
2, rue de l'Hôtel-de-Ville  
Case postale 3964  
1211 Genève 3

Genève, le 21 mars 2018

**Projet de territoire Grand Genève 2016-2030**  
**Projet d'agglomération de 3<sup>ème</sup> génération (PA3) DEPT RAPPORTEUR :**

**PRE**

Monsieur le Président,

ajout du **CO-RAPPORTEUR**  
26/03/18 → **DSEDALE DETA**

Genève Aéroport a pris connaissance des récents développements liés au Projet d'agglomération de 3<sup>ème</sup> génération (PA3). Dans ce cadre, nous avons relevé que le projet d'extension de la ligne de tramway vers le Grand-Saconnex ne figure pas dans la liste des objets susceptibles d'être cofinancés par la Confédération entre 2019 et 2022, ce qui ne manque pas de nous inquiéter.

Genève Aéroport a vu le nombre annuel de ses passagers doubler en dix ans et s'attend à accueillir 25 millions de passagers par an à l'horizon 2030. Ce développement, prévu dans le cadre de la fiche du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique mise en consultation par l'Office fédéral de l'aviation civile en novembre 2017, doit s'accompagner d'une action coordonnée entre la Confédération, le canton de Genève et l'exploitant afin de garantir à la population un accès à l'aéroport qui soit fiable, sûr, confortable et en capacité suffisante.

Ainsi, si la desserte principale de l'aéroport doit s'opérer essentiellement en train, le prolongement de la ligne de tramway de la place des Nations au parking P47, couplé aux aménagements prévus pour l'amélioration de la desserte au niveau de la façade sud de l'aéroport, jouera un rôle essentiel dans la dynamique d'intermodalité du secteur. Dans cette perspective, il semble important que les différents projets qui améliorent et facilitent l'accessibilité de l'aéroport puissent bénéficier du soutien de la Confédération dans le cadre des financements prévus des projets d'agglomération de 3<sup>ème</sup> génération.

En vous remerciant par avance de l'attention que vous porterez au présent courrier, nous vous prions de recevoir, Monsieur le Président, l'assurance de nos sentiments distingués.

André Schneider

Directeur général

Corine Moinat

Présidente du Conseil d'administration

Extrait du compte-rendu du Bureau

---

Séance du 05 avril 2018  
Sous la Présidence de M. Alain GIRNY

Président de Saint-Louis Agglomération

---

1<sup>ère</sup> QUESTION

**Prise de position sur le projet de rapport d'analyse de la Confédération Suisse dans le cadre du 3<sup>ème</sup> Projet d'agglomération**

Le 14 septembre 2016, le Conseil Communautaire a approuvé par délibération le Projet d'Agglomération de Bâle de 3<sup>ème</sup> génération ainsi que les projets proposés sur territoire français.

Les services de la Confédération Suisse ont examiné le Projet d'Agglomération de Bâle en fonction de sa capacité à répondre aux objectifs fédéraux d'aménagement du territoire, ont émis début 2018 un projet de rapport d'analyse et ouvert la possibilité aux différentes agglomérations et à leurs membres de faire valoir leurs observations sur ce projet de rapport d'ici au 30/04/2018.

C'est dans ce cadre qu'il est proposé de prendre position sur ce projet de rapport.

De son côté, Agglo Basel présentera publiquement un avis consolidé à l'échelle trinationale lors de la manifestation participative « Agglo Forum », qui aura lieu le 23/04/2018 à Saint-Louis.

- 1) **Contenu du projet de rapport d'analyse de la Confédération Suisse**
  - a) **Informations générales à l'échelle de l'agglomération**

Suite à l'analyse du Projet d'Agglomération de Bâle, la Confédération propose d'appliquer un taux de cofinancement à hauteur de 40% pour les projets éligibles. Ainsi, le Projet d'Agglomération de Bâle devrait bénéficier d'un soutien de 107 millions de francs suisses (horizon A) pour un total de 267 millions de dépenses (CHF).

De manière générale, la Confédération Suisse indique dans son rapport d'analyse qu'avec le Projet d'Agglomération de 3<sup>ème</sup> génération, des progrès importants ont été réalisés. La Confédération reconnaît la complexité de la démarche dans un territoire trinational par rapport aux autres agglomérations suisses et la prend en compte dans le cadre de son évaluation. La stratégie concernant les routes et le concept de desserte du RER trinational ont été considérés comme des avancées significatives et qualitatives du Programme d'Agglomération 3. Il en est de même pour la consolidation du portage institutionnel avec l'intégration des donneurs d'ordre du RER trinational et le travail réalisé au niveau communal au sein des corridors. La Confédération souligne la cohérence des planifications très bien représentée dans les documents mis à disposition et mentionne la qualité remarquable du programme au niveau de sa conception.

## SAINT-LOUIS AGGLOMERATION

La Confédération émet cependant quelques réserves sur le Projet d'Agglomération de Bâle de 3<sup>ème</sup> génération. Elle réclame le reclassement de certains projets suisses et allemands, qui se traduit par une proposition de changement des priorités au niveau du calendrier de mise en œuvre de ces projets (changement d'horizon A, B, C).

### b) Spécificités concernant la partie française

La Confédération propose dans son projet de rapport d'analyse du Projet d'Agglomération de 3<sup>ème</sup> génération que les quatre projets de pistes cyclables présentés pour la période de réalisation prévue entre 2019 et 2022 (horizon A) bénéficient d'un cofinancement de 2,56 millions de francs suisses sur un coût total des opérations de 6,4 millions de francs suisses. Il s'agit des projets de piste cyclable suivants :

- Huningue / Saint-Louis,
- Blotzheim / Neuweg et la Petite Camargue,
- Bartenheim La Chaussée et Rosenau,
- Saint-Louis Avenue Général de Gaulle / Docteur Hurst

Un cofinancement de 304 000 francs suisses sur un coût total de 760 000 francs suisses est également envisagé pour le projet de piste cyclable entre Hégenheim, le Parc des carrières et Bourgfelden, dont la réalisation est prévue entre 2023 et 2026 (horizon B).

Au total, l'attribution de 2,8 millions de cofinancement est proposée pour les projets de pistes cyclables de Saint-Louis Agglomération (SLA).

L'état d'avancement de deux projets sur le territoire français n'est pas considéré comme suffisamment avancé par les services de la Confédération, même si celle-ci reconnaît leur importance à l'échelle de l'agglomération, La Confédération a donc décidé de reclasser le réaménagement de la RD105 prévu en 2019-2022 (horizon A) sur la période de réalisation après 2027 (horizon C\*). Il en est de même pour le projet de contournement Est Hésingue-Hégenheim. Celui-ci envisagé à l'horizon 2023-2026 (horizon B) devra être repoussé après 2027. Concernant ces projets, elle considère également que le critère de l'impact principal de ces mesures sur la partie suisse n'est pas démontré à ce stade.

La Confédération Suisse mentionne que les zones de développement prioritaires sur la partie française seraient excentrées à l'échelle de l'Agglomération trinationale. Elle critique également le fait que l'accent serait surtout mis sur les mesures qui visent à améliorer l'infrastructure routière.

### 2) **Proposition de prise de position de SLA portant sur le projet de rapport d'analyse de la Confédération Suisse dans le cadre du 3<sup>ème</sup> projet d'agglomération**

SLA propose à la Confédération de prendre en compte les points mentionnés ci-dessous :

- SLA remercie la Confédération pour l'annonce des cofinancements destinés à financer les mesures du Projet d'Agglomération de 3<sup>ème</sup> génération et plus particulièrement pour les projets se trouvant sur territoire de SLA ;
- SLA attire l'attention de la Confédération sur le fait que les principales zones de développement de la partie française (Saint-Louis Ouest, Technoport, Huningue Sud et Huningue Centre-Nord) sont situées en limite immédiate de la zone centrale urbaine et au cœur même du corridor intérieur de la partie française. SLA sollicite de la Confédération une reformulation de son rapport en ce sens ;

## SAINT-LOUIS AGGLOMERATION

- SLA considère que les critiques émises par la Confédération relatives à la concentration des projets prévus du côté français pour améliorer le réseau routier ne sont pas justifiées.

Les projets routiers proposés dans le Programme d'Agglomération 3 répondent à des besoins liés au développement urbain. Des efforts considérables ont été réalisés ces dernières années pour améliorer les transports en commun dans ces secteurs. Le prolongement de la ligne de tramway 3 jusqu'à la gare de Saint-Louis et la création de la plateforme multimodale (Programme d'Agglomération 2) sont des exemples qui illustrent cette démarche.

SLA estime que, pour être pertinente, l'appréciation de la proportion entre projets routiers et projets de transports publics devrait se faire à l'échelle des générations de Programme d'Agglomération successives et non pas isolément sur chacune des générations.

D'autre part, des projets de transports publics sont bien prévus côté français dans le cadre du Programme d'Agglomération 3 :

- ✓ poursuite du prolongement de la ligne de tramway 3 (Ö 16) : fait partie des projets qui seront financés avec des fonds propres et sans aide de la Confédération ;
- ✓ projet de raccordement ferroviaire de l'EuroAirport (Ü7), pour lequel les travaux d'avant-projet sont en cours.

Il convient également souligner qu'à l'extérieur des zones de développement urbain indiquées plus haut (Saint-Louis Ouest, Technoport, etc...), la densité de population de la partie française est trop faible pour accueillir des infrastructures lourdes de transports publics. La programmation de nouvelles infrastructures ira de pair avec le développement de nouvelles zones d'urbanisation denses.

D'autre part, le schéma de mobilité de SLA réalisé en 2017 prévoit des lignes de bus complémentaires dans ce secteur. Bien que ces extensions de lignes ne soient pas cofinancées par la Confédération, celles-ci doivent être prises en compte dans l'appréciation des actions menées par SLA en faveur des transports publics.

SLA demande à la Confédération de tenir compte de ces arguments et d'adapter son rapport en conséquence ;

- Actuellement les projets sur sol français ou allemand peuvent obtenir un cofinancement de la part de la Confédération, à condition que l'impact principal du projet se trouve en Suisse. En accord avec les partenaires suisses et allemands du Projet d'Agglomération, 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 ;
- Au-delà de ces sollicitations, qui concernent plus particulièrement les intérêts de la partie française, SLA demande à la Confédération, en accord avec les partenaires allemands et suisses du Projet d'Agglomération, de prendre en compte la révision de reclassement des phases de réalisation de certains projets suisses et allemands selon le tableau ci-dessous :

## SAINT-LOUIS AGGLOMERATION

M1:	Vollanschluss Aesch	ÜM (NEB) → A (AP)
Ö1:	Tram Klybeck - Kleinhüningen	B (AP) → A (AP)
M4/M7/M19/Ö15:	Kürzungen der Investitionskosten aufgrund Benchmarks	Überprüfung der vorgenommenen Kürzungen
Ö4:	Verlängerung Tramlinie 8 nach Laublinpark	C* (AP) → B (AP)
M5:	Laufen, Verlegung Naustrasse	A (AP) → Aufspaltung und Redimensionierung
M6:	Mobilitätsdrehscheibe am Zoll Lörrach/Riehen	A (AP) → B (AP)

Le Bureau, à l'unanimité :

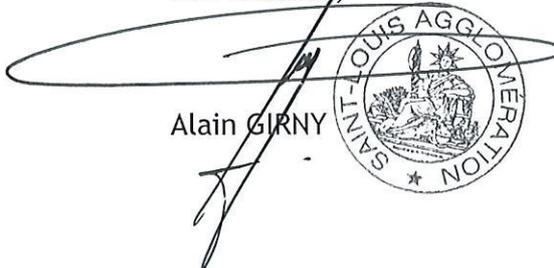
- approuve la proposition de prise de position de Saint-Louis Agglomération sur le projet de rapport d'analyse de la Confédération Suisse dans le cadre du 3<sup>ème</sup> Projet d'Agglomération, tel que mentionné ci-dessus ;
- autorise le Président ou son représentant à transmettre la prise de position de Saint-Louis Agglomération à la Confédération avant le 30/04/2018.

---

Pour extrait conforme au compte-rendu,  
Saint-Louis, le 06 avril 2018

Le Président,

Alain GIRNY



Frau Bundesrätin  
Doris Leuthard  
Vorsteherin UVEK  
Kochergasse 10  
3003 Bern

<b>GS / UVEK</b>
30. APR. 2018
Nr.

Romoos, 27. April 2018

**Vernehmlassung der Arbeitsgruppe Berggebiet zur dritten Generation der Agglomerationsprogramme**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Die AG Berggebiet bedankt sich für die Gelegenheit zur Stellungnahme zum Programm Agglomerationsverkehr.

Die Arbeitsgruppe (AG) Berggebiet ist an den Solidaritätsfond Luzerner Bergbevölkerung angegliedert. Sie äussert sich zu Themen, welche für das Berggebiet und den ländlichen Raum von politischer Relevanz sind.

**Die Arbeitsgruppe Berggebiet unterstützt vollumfänglich die Stellungnahme der SAB.**

Die AG Berggebiet ist mit den vorgeschlagenen Verpflichtungskrediten im Rahmen der dritten Generation des Programms Agglomerationsverkehr einverstanden. Allerdings erachtet sie das räumliche Entwicklungsmodell, das der Vorlage zugrunde liegt, als unausgewogen. Insbesondere das explizit erwähnte Ziel der weiteren Konzentration der Arbeitsplätze in den urbanen Zentren und Agglomerationen ist verfehlt. Die AG Berggebiet beantragt deswegen, in der Vorlage folgende Anpassungen vorzunehmen:

- Revision der raumpolitischen Grundlagen der Vorlage und Ausarbeitung dezentraler Entwicklungsszenarien, die dazu beitragen, das erwartete Wachstum der Verkehrsnachfrage in den städtischen Zentren und Agglomerationen nachhaltig zu reduzieren;
- Ausarbeitung eines politischen Massnahmenkatalogs, um die Belastungsspitzen in den städtischen Zentren und Agglomerationen zu dämpfen.

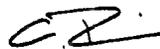
Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Arbeitsgruppe Berggebiet c/o Solidaritätsfond Luzerner Bergbevölkerung



Ruedi Lustenberger, Präsident



Claudia Reis-Reis, Sekretariat



Spett.  
ARE  
Ufficio federale dello sviluppo territoriale  
3003 Berna

Locarno, 11 aprile 2018

## PALoc 3: presa posizione su consultazione DATEC

Gentili signore, egregi signori,

### 1. Premessa

Le sottoscritte 5 associazioni partecipano alla consultazione promossa dal DATEC in merito al Programma del locarnese di terza generazione (PALoc 3) sul quale le stesse associazioni sono sempre state attive:

- facendo pervenire le loro osservazioni alla Commissione Interregionale dei Trasporti (CIT) durante la fase di consultazione cantonale (18 aprile-18 maggio 2016)
- prendendo posizione comune sulla bozza di proposta sottoposta al Cantone elaborata dalla stessa CIT locarnese (vedi allegato).

In sintesi erano stati messi in luce punti problematici, quali:

- l'abbandono senza giustificazione di principi importanti adottati nei precedenti programmi (PTLV e PALoc2): il principio di pianificazione dell'offerta di traffico (si adeguano le strutture, parcheggi compresi, in funzione del tipo e quantitativo di traffico voluto; il principio di canalizzazione del traffico di attraversamento su limitati assi principali, onde evitare la "naturale" tendenza del traffico a diluirsi nelle strade esistenti;
- l'abbandono del riferimento al modello viario PTLV- PALoc2 che indicava tre scenari distinti per valutare l'incidenza delle misure previste sul sistema viario;
- la carenza di metodo: gli obiettivi sono formulati in modo molto vago, assente la specificazione delle condizioni e degli indicatori utilizzati che consentano di valutare oggettivamente il loro raggiungimento. Ad esempio nessun riferimento alla sostenibilità;
- l'assenza di informazioni riguardante lo stato di avanzamento delle misure previste da PALoc2.

Facendo osservare che benché il preventivo di PALoc 3 per le misure A e B sfiori i 100 milioni (quasi il doppio di PALoc 2) risulta debole, soprattutto a causa della fragilità rispetto ai 4 criteri di efficacia che sono applicati dall'ARE per valutare e finanziare il progetto. PALoc 3 pecca in tutti i campi. In particolare:

- trasporto pubblico: pur potenziato rimane minoritario rispetto a quello motorizzato individuale. i miglioramenti previsti in priorità A concernono principalmente linee periferiche;
- sviluppo centripeto: voluto quale freno alla dispersione dell'agglomerato - menzionato con enfasi ma a parte due esempi, riscontriamo vaste aree insediative non gerarchizzate; latitanza nella progettualità degli spazi pubblici, in particolare nelle zone centrali. Un passo indietro rispetto a PALoc2;
- efficacia ambientale: nessun dato, statistico, nessun richiamo al piano cantonale di risanamento dell'aria, nessuna risposta alle osservazioni dell'Ufficio federale sul Paloc2 che criticava l'assenza di misure per contenere il traffico motorizzato privato;
- sicurezza nei trasporti: benché auspicato le misure riguardanti il trasporto lento (biciclette e pedoni) si riducono a poca cosa, a rimorchio della priorità assegnata al vettore automobile. La forte frammentazione dei percorsi ciclabili non viene inoltre affrontata.

**Purtroppo dobbiamo constatare che le osservazioni da noi inoltrate non hanno portato ad alcuna modifica delle scelte della CIT e del Cantone.**

Da notare inoltre che l'ampio spazio temporale assegnato per la realizzazione delle opere nasconde una realtà della situazione, in contraddizione con le dichiarazioni e i documenti ufficiali.

Concretamente: incoerenza tra le misure indicate nei documenti e le misure realizzate; quelle realizzate o annunciate che non rispettano o sono in contraddizione con i PA precedenti, o il presente in consultazione (leggi :creazione di parcheggi in centro all'agglomerato, non attuazione misure di moderazione indicate nei PA, non adeguamento dei PT ai PA, misure di segnaletica in contraddizione con i PT e PA.)

Per il Locarnese l'inadempienza è mimetizzata dal fatto che il PTLV 1996 pur avendo le caratteristiche di un PA 1, non è riconosciuto come tale.



**CNPV-M**



## 2. Presa di posizione su proposta DATEC riguardante PALoc 3

Sulla base della suddetta premessa le sottoscritte associazioni sottopongono all'ARE le seguenti domande.

1. COSTI
  - 1.1. Come mai la documentazione del PALoc3 (rapporto e schede delle misure) non riporta il costo del Programma di agglomerato che, a nostra conoscenza, è di Fr 64 milioni ?
  - 1.2. Come mai dei Fr 64 milioni (per misure A) previsti dal progetto inviato a Berna sono state riconosciute opere per un valore di Fr 38.85 milioni? quindi il 61% di quelle richieste?
2. COORDINAZIONE CON IL PIANO DIRETTORE CANTONALE
  - 2.1. Come mai il PALoc3 sembra essere stato impostato prima che il Piano direttore ne definisse gli indirizzi e le linee programmatiche, e che anzi le stesse sono riprese successivamente a PD dal PA?
  - 2.2. Le singole misure del PALoc3 sono state in genere decise dagli esecutivi senza avere richiesto l'avallo ai legislativi, che spesso ne hanno preso conoscenza dalla pubblicazione finale del PALoc: questo processo di decisione è ritenuto democratico e avallato dall'Ufficio federale?
3. PRINCIPI DI PIANIFICAZIONE
  - 3.1. Come mai in PALoc 3 pure dichiarando continuità con PALoc 2 è stato stralciato il principio di pianificazione dell'offerta di traffico (si adeguano le strutture, parcheggi compresi, in funzione del tipo e quantitativo di traffico voluto; ed il principio di canalizzazione del traffico (via S. Gottardo)?
  - 3.2. Come mai PALoc3 dichiarando continuità con PALoc 2 ne ha stralciato il modello di simulazione del traffico PTLV- PALoc2 che indicava tre scenari distinti per valutare l'incidenza delle misure previste sul sistema viario?
4. INSEDIAMENTI
  - 4.1. Come mai il concetto di sviluppo centripeto degli insediamenti è distribuito praticamente in maniera diffusa su ampia parte dell'agglomerato, non previste dal PALoc2? Vi sono dei parametri per comprendere se l'agglomerato riuscirà a soddisfare tutta questa nuova offerta di insediamenti?
5. TRASPORTO PUBBLICO:
  - 5.1. Come mai benché annunciata l'offerta di TP manca di una visione regionale completa?
  - 5.2. Come mai PALoc 3 non contempla la messa in esercizio di Alptransit e la galleria di base del Ceneri, infrastrutture che modificano radicalmente l'offerta di TP?
  - 5.3. Come mai è stato abbandonato l'interessante concetto del PALoc2 per la riva del lago, comprensivo pure di un'integrazione di Trasporto pubblico tramite navigazione? Il suo abbandono ha pure avuto conseguenze sull'attuale crisi e interruzione del servizio TP lacuale?
  - 5.4. Come mai nell'offerta di TP non s'è ravvisata la lacuna dell'assenza di una fermata TILO tra Riazzino e Cadenazzo?
6. MOBILITÀ LENTA
  - 6.1. Come mai benché auspicato le misure riguardanti il trasporto lento (biciclette e pedoni) si riducono a singole tratte senza una visione globale, a rimorchio della priorità assegnata al traffico motorizzato individuale?
  - 6.2. Come mai il PALoc3 pur non affrontando la problematica della frammentazione dei percorsi ciclabili per un uso quotidiano della bici all'interno della zona urbana locarnese raggiunge comunque la sufficienza?
7. OBIETTIVI MISURABILI
  - 7.1. Come mai In PALoc 3 si parla di potenziamento di Trasporto pubblico e di riduzione del TIM, ma non contiene obiettivi formulati in termini operazionali che consentano di misurare e verificare il loro raggiungimento ?
8. RITARDI D'IMPLEMENTAZIONE E CONTINUITÀ DELLE MISURE
  - 8.1. Come mai dichiarando continuità con PTLV1996 e PALoc2 non vengono completate, anzi addirittura stralciate le opere H+ e H++ previste? (vedi: chiusura al traffico veicolare di via alle Monache Locarno, via Borghese, via Cittadella, via Solaria a Minusio, e del traffico attraversamento in via R. Simen a Minusio, ..)
  - 8.2. Come mai misure classificate di priorità A in PALoc2, contemplate dal PD per le quali esiste finanziamento federale cantonale sono rinviate a PALoc3 senza che vi sia giustificazione ?
    - vedi: nodo ferroviario - Fermata Tilo Minusio: le FFS raddoppieranno i binari per l'incrocio dei treni in concomitanza con apertura della galleria di base del Mte Ceneri (2020), ed esiste il credito votato dal Cantone, mentre il comune di Minusio non ha proceduto alla modifica del PR, nemmeno inserita a PR nella revisione 2018 e non esiste progetto della fermata?
    - vedi riqualifica e messa in sicurezza assi stradali- via Luini Locarno, Via Simen Minusio, gestione parcheggi pubblici per riorganizzare offerta, Nodo intermodale FFS Muralto; inoltre: riqualifica ex Caserma di Losone, Polo economico di Riazzino, pianificazione attorno alla stazione di Gordola, tratte pericolose di via Luini, asse di collegamento a lago, misure per piste ciclabili )



**CNPV-M**

**PRO VELO  
TICINO**

## 9. COERENZA DELLE MISURE

- 9.1. Come mai in PALoc3 si parla di diminuzione del TIM nell'area urbana, prevede lo studio del fabbisogno di parcheggi, mentre al contempo Locarno, Muralto e Minusio potenziano l'offerta, procedono a pianificare e realizzare nuove aree di parcheggio? Vedi: la sistemazione nuova stazione di Muralto , autosilo ex Balli (sulla strada che secondo PVL 96 e Paloc2 doveva essere chiusa) Idem Autosilo Locarno Monti, Auto silo Solduno? parcheggio Rivapiana in piena zona pedonale?
- 9.2. Come valuta l'ARE lo studio dell'Ing. Allevi sul fabbisogno di parcheggi a Locarno realizzato al di fuori del PALoc3 ?
- Vedi: l'abbandono nel PALoc 3 del posteggio di attestamento a servizio della zona di svago verso la foce della Maggia a Locarno in zona Lido (previsto da PALoc2, Scheda P11);
  - vedi parcheggi realizzati alla chetichella, non programmata e previsti in PALoc2, lungo tutta la strada fino alla foce e degli ulteriori parcheggi che si vogliono realizzare al lido) e di cui non considera nemmeno il potenziamento previsto dei mezzi pubblici?
  - disatteso nel frattempo dalla realizzazione di tutta una serie di posteggi lungo la strada fino alla foce.

## 10. INQUINAMENTO

- 10.1. Come mai in PALoc 3 non v'è dato statistico, nessun richiamo al piano cantonale di risanamento dell'aria, nessuna risposta alle osservazioni dell'Ufficio federale sul Paloc2 che criticava l'assenza di misure per contenere il traffico motorizzato privato
- 10.2. Come mai non v'è richiamo sull'inquinamento fonico in relazione al traffico veicolare?

## 11. VALUTAZIONE

- 11.1. PALoc3 è stato definito dalle Autorità ticinesi quale grande successo e come il migliore del Cantone Ticino. Quali sono i criteri e rispettivi indicatori che lo giustificano?
- 11.2. Come mai l'ARE, specificando che nella valutazione si è tenuto conto dello stato di attuazione delle misure in base alle convenzioni relative alle generazioni precedenti, giunge a valutare positivamente, quando alla luce dei fatti non sono state avviate alcune opere importanti sopracitate, anzi sono state esplicitamente spostate nel PALoc3 ? ( VEDI Punto 8 RITARDI D'IMPLEMENTAZIONE E CONTINUITÀ DELLE MISURE ).

Ringraziando per l'attenzione e le risposte inviamo cordiali saluti.

**Associazione per un Piano di Magadino a misura d'uomo**

Daniele Polli  
Segretario

**Associazione Quartiere Rivapiana – Minusio**

Marcella Snider Salazar  
Presidente

**Associazione Traffico Ambiente –Ticino**

Bruno Storni  
Presidente

**Comitato iniziativa Nuovo Piano Viario Minusio**

Ferruccio D'Ambrogio  
Presidente

**Pro Velo – Ticino**

Matteo Buzzi  
membro di comitato

Allegato : menzionato



CNPV-M

PRO VELO  
TICINO

## Comunicato stampa

Locarno, 15 settembre 2016

### **PALoc 3: un programma d'agglomerato costoso, poco incisivo e senza coinvolgimento della popolazione**

PALoc3 è in dirittura d'arrivo, la CIT (*Commissione intercomunale dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia*) s'appresta a scegliere misure e priorità sulla scorta del rapporto inviato a fine luglio ai vari comuni membri. Ancora una volta le scriventi associazioni non sono state implicate come richiesto esplicitamente e denunciano l'assenza di un coinvolgimento della popolazione nella fase di allestimento del PA. Esse hanno espresso le loro osservazioni a lavori conclusi, durante la consultazione pubblica indetta tra il 18 di aprile e 18 maggio scorsi. A tutt'ora non è stato dato riscontro dell'insieme delle osservazioni raccolte anche se viene affermato "che si è tenuto conto nel limite del possibile". L'enorme lavoro di lettura e commento fatto in breve tempo rischia quindi di essere stato vano.

Ci limitiamo qui a segnalare alcuni punti problematici:

- l'abbandono senza giustificazione di **principi** importanti adottati nei precedenti programmi (PTLV e PALoc2): il principio di **pianificazione dell'offerta** di traffico (si adeguano le strutture, parcheggi compresi, in funzione del tipo e quantitativo di traffico voluto; il principio di **canalizzazione** del traffico di attraversamento su limitati assi principali, onde evitare la "naturale" tendenza del traffico a diluirsi nelle strade esistenti;
- l'abbandono del **riferimento al modello viario** PTLV- PALoc2 che indicava tre scenari distinti per valutare l'incidenza delle misure previste sul sistema viario;
- la carenza di metodo: gli obiettivi sono formulati in modo molto vago, assente la specificazione delle condizioni e degli indicatori utilizzati che consentano di valutare oggettivamente il loro raggiungimento. Ad esempio nessun riferimento alla sostenibilità;
- l'assenza di informazioni riguardante lo stato di avanzamento delle misure previste da PALoc2.

Benché il preventivo di PALoc 3 per le misure A e B sfiori i 100 milioni (quasi il doppio di PALoc 2) risulta debole, soprattutto a causa della fragilità rispetto ai 4 criteri di efficacia che sono applicati dall'ARE per valutare e finanziare il progetto. PALoc pecca in tutti i campi. In particolare:

- trasporto pubblico: i miglioramenti previsti in priorità A concernono principalmente linee periferiche. Il trasporto pubblico pur potenziato (16 misure di cui 9 in priorità A) rimane minoritario rispetto a quello motorizzato individuale che ne conta ben 19. Tutte le misure per il TP andrebbero realizzate in priorità A;
- sviluppo centripeto: voluto dalla Confederazione quale freno alla dispersione dell'agglomerato - è menzionato con enfasi ma concretamente, a parte due esempi, riscontriamo vaste aree insediative non gerarchizzate; latitanza nella progettualità degli spazi pubblici, in particolare nelle zone centrali. Un passo indietro rispetto a PALoc2;
- efficacia ambientale: nessun dato, statistico, nessun richiamo al piano cantonale di risanamento dell'aria, nessuna risposta alle osservazioni dell'Ufficio federale sul Paloc2 che criticava l'assenza di misure per contenere il traffico motorizzato privato;
- sicurezza nei trasporti: benché auspicato le misure riguardanti il trasporto lento (biciclette e pedoni) si riducono a poca cosa, a rimorchio della priorità assegnata al vettore automobile.

PALoc3, così come concepito, oltre che costoso, ha perso le qualità e i buoni metodi dei suoi predecessori, appare poco incisivo e non permetterà di raggiungere una ripartizione modale sostenibile per l'ambiente entro tempi ragionevoli.

Un'ulteriore occasione mancata per affrontare e risolvere con chiarezza e implicazioni degli attori i problemi di trasporto dell'agglomerato.

Associazione per un Piano di Magadino a misura d'uomo  
Associazione Quartiere Rivapiana - Minusio  
Associazione Traffico Ambiente - Ticino  
Comitato iniziativa Nuovo Piano Viario Minusio  
Pro Velo - Ticino

-9. APR. 2018

Nr.

KOPIE

Kanton Aargau  
Departement Bau, Verkehr und Umwelt  
Lukas Lauper, Projektleiter  
Entfelderstrasse 22  
5001 Aarau

Fislisbach, 3. April 2018

**Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite für die Beiträge ab 2019 an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr;  
Vernehmlassungsantwort der Agglomeration Aargau Ost – Stellungnahme  
Baden Regio**

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Kanton Aargau hat in Zusammenarbeit mit den Regionen das Agglomerationsprogramm Aargau Ost, 3. Generation erarbeitet und im Dezember 2016 beim Bund eingereicht. Der Bund hat am 17. Januar 2018 das Vernehmlassungsverfahren betreffend den Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite für die Beiträge ab 2019 an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr eröffnet. Mit Schreiben vom 15. Februar 2018 haben Sie uns eingeladen zur Vernehmlassungsantwort der Agglomeration Aargau Ost Stellung zu nehmen. Für diese Möglichkeit und die Berücksichtigung unserer Anliegen bedanken wir uns.

**A Vorbemerkungen**

Die Wirkung des Agglomerationsprogramms Aargau Ost wurde gemäss Vernehmlassungsantwort trotz genügenden 4 Wirkungspunkten aufgrund eines Punkteabzugs beim Umsetzungsreporting insgesamt als knapp ungenügend beurteilt. Deshalb sollen im Agglomerationsprogramm Aargau Ost der 3. Generation keine Projekte durch den Bund mitfinanziert werden. Der Kanton Aargau ist gemäss Vernehmlassungsantwort mit dieser Gesamtbeurteilung nicht einverstanden. Die in der dritten Generation aufgezeigten Massnahmen sind gemäss Kanton Aargau unter anderen kompatibel beziehungsweise Voraussetzung, um unter Berücksichtigung einer markanten Bevölkerungszunahme den verkehrlich aufgezeigten Problemdruck mindestens auf dem heutigen Niveau zu halten.

Die Einschätzung des Kantons wird von der Region vollumfänglich unterstützt. Eine ausbleibende Mitfinanzierung durch den Bund ist für Baden Regio nicht nachvollziehbar.

Die im Rahmen des Agglomerationsprogramms Aargau Ost, 3. Generation eingereichten Massnahmen bilden eine wichtige Voraussetzung für die nachhaltige und aufeinander abgestimmte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung. Gerade vor dem Hintergrund der

enormen Entwicklungsdynamik sowohl in der Agglomeration Aargau Ost als auch in den Nachbarregionen (z.B. Limmattal) als Teil des Metropolitanraums Zürich ist aus Sicht von Baden Regio eine koordinierte Entwicklung von grundlegender Bedeutung.

### **Antrag Baden Regio**

*Vor dem Hintergrund der gemeinde-, regions- und kantonsübergreifenden Bedeutung der Entwicklung der Agglomerationen Baden-Wettingen und Limmattal ist auf die Streichung der Bundebeiträge zu verzichten. Die Massnahmen des Agglomerationsprogramms der 3. Generation, Aargau Ost sind mit einem Beitragssatz von mindestens 35% zu unterstützen.*

### **B Anträge zu grundlegenden Themen**

Im Rahmen der Vernehmlassungsantwort der Agglomeration Aargau Ost fordert der Kanton für die gesetzlich festgelegten Wirkungskriterien WK1 Verkehrssystem sowie WK2 Siedlungsentwicklung jeweils einen zusätzlichen Wirkungspunkt. Weiter beantragt der Kanton, dass beim Umsetzungsreporting kein Punkt abgezogen wird, da die Umsetzung kohärent ist. Diese Anträge unterstützt die Region vollumfänglich.

### **C Anträge zu den Einzelprojekten im Agglomerationsprogramm**

In den vergangenen Jahren hat Baden Regio eine aktive Entwicklungsplanung betrieben und zahlreiche Hilfestellungen zu zentralen Themen wie Abstimmung von Siedlung und Verkehr, Siedlungsentwicklung nach innen, Aufwertung von Strassenräumen etc. für die Gemeinden erarbeitet. Zudem hat die Region die Landschaftsspanne Sulperg-Rüsler, welche als Massnahme Teil des Agglomerationsprogramm Aargau Ost, 1. Generation ist, laufend konkretisiert. Im Rahmen des Agglomerationsprogramms Aargau Ost, 3. Generation hat Baden Regio keine eigenen Massnahmen im Bereich Verkehr eingereicht.

Die Gemeinden aus Baden-Regio haben im Rahmen des Agglomerationsprogramms Aargau Ost, 3. Generation folgende Massnahmen eingegeben:

Eingabe Massnahme Agglomerationsprogramm Aargau Ost	ID AP3	Priorität (Eingabe)	Priorität (Bewertung)
BGK Dättwil K268 Baden	BGK_01	A	-
BGK Schadenmühle und neue Radwegbrücke Baden	BGK_02	A	-
Baden Brisgi: Neuer FRV-Zugang Bushaltestelle Ruschebach	ÖV_01	A	-
ÖV-Erschliessung Galgenbuck Baden	ÖV_02	A	-
Kantonale Veloschnellroute Killwangen- Baden-Brugg	FRV_01	A	-
Radwegverbindung Höhtal-Tiefenwaag Ehrendingen	FRV_05	A	-
Fussgängerverbindung Goldwandweg/Winzerweg Ennetbaden	FRV_06	A	-
BGK Ortsdurchfahrt K268 2. Etappe inkl. Knoten ESP mit Zufahrten K 268 und K 411 Fislisbach	BGK_05	A	-
Fussgängersteg Hölibach	FRV_07	A	-

BGK BGK Vogelsang- und Limmattalstrasse K 438 und K 440	BGK_06	A	-
BGK Altstadt 3- Etappe Hauptgasse Mellingen	BGK_09	A	-
BGK Bremgartenstrasse K 271 Niederrohrdorf	BGK_11	A	-
BGK Badenerstrasse K 411 Oberrohrdorf	BGK_12	A	-
BGK Ortszentrum K 411 Oberrohrdorf	BGK_13	A	-
BGK Hertenstrasse K 428 Obersiggenthal	BGK_14	A	-
BGK Landstrasse Wil K 117 Turgi	BGK_15	A	-
BGK Endingerstrasse Würenlingen	BGK_17	A	-

**Antrag Baden Regio**

*Baden Regio unterstützt die Anträge der Mitgliedsgemeinden gemäss ihren jeweiligen Stellungnahmen.*

Freundliche Grüsse

**BADEN REGIO**  
Gemeinden Region Baden-Wettingen

  
Roland Kuster  
Präsident

  
Dunja Kovári  
Planungsleiterin

**Kopie an**

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK,  
Bundeshaus Nord, Kochergasse 10, 3003 Bern

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,  
Energie und Kommunikation UVEK  
Bundeshaus Nord  
Kochergasse 10  
3003 Bern

Fislisbach, 3. April 2018

**Vernehmlassung zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2019  
für das Programm Agglomerationsverkehr – Stellungnahme Baden Regio,  
Agglomerationsprogramm Limmattal**

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Kantone Zürich und Aargau haben in Zusammenarbeit mit den Regionen das Agglomerationsprogramm Limmattal 3. Generation erarbeitet. Das am 09.11.2016 vom Regierungsrat Kanton Aargau und am 30.11.2016 vom Regierungsrat Kanton Zürich verabschiedete Agglomerationsprogramm Limmattal, 3. Generation wurde im Dezember 2016 zur Prüfung beim Bund eingereicht. Der Bund hat das Programm inzwischen geprüft und am 17. Januar 2018 das Vernehmlassungsverfahren zum Entwurf des Bundesbeschlusses über die Mittelfreigabe ab 2019 eröffnet.

**Allgemein**

Die Agglomerationen Baden-Wettingen und das Limmattal sind dynamische Wohn- und Wirtschaftsräume von nationaler Bedeutung in der Metropolitanregion Zürich. Vor dem Hintergrund des enormen Entwicklungsdrucks und des überdurchschnittlichen Siedlungs- und Verkehrswachstums kommt der Sicherstellung und Attraktivierung des Landschaftsraums eine zentrale Rolle zu. Die Massnahmen zur Förderung dieses Landschaftsraums sind entsprechend zu unterstützen.

**Massnahmen**

Talquerender Erholungsweg Sulperg-Rüsler (LV9) / Limmattsteg (LV10)

Die Landschaftsspange Sulperg-Rüsler ist ein Initialprojekt des kantonsübergreifenden Agglomerationsparks Limmattal. In diesem Gebiet soll angrenzend an das heutige Siedlungsgebiet ein attraktives, gemeindeübergreifendes und gut zugängliches Naherholungsgebiet im dichtbesiedelten Limmattal entstehen. Insbesondere vor dem Hintergrund des anhaltenden Einwohner- und Beschäftigtenwachstums kommt der Sicherstellung und Entwicklung dieses Freiraums entsprechend eine grosse Bedeutung zu. Die Sicherstellung von siedlungsnahen Landschafts- und Gewässerräumen mit einer grossen Landschafts-, Naherholungs- und Freizeitqualität trägt massgeblich zur Standortattraktivität des Limmatt-

tals bei und verbessert dessen Erlebnisqualität. Die Stärkung der landschaftlichen Querbezüge im Talraum ergeben grosszügige, zusammenhängende Landschaftsräume, welche die ökologische Vernetzung fördern.

Kernstück der Umsetzung der Landschaftsspange bildet der Limmatsteg zwischen Neuenhof und Würenlos (LV 10) als Voraussetzung für einen talquerenden Erholungsweg in der Landschaftsspange (LV9). Aufgrund ihrer Bedeutung für die Umsetzung der Landschaftsspange Sulperg-Rüsler und des kantonsübergreifenden Agglomerationsparks Limmattal haben diese beiden Massnahmen Pilotcharakter. Der talquerende Erholungsweg soll zusammen mit dem Limmatsteg im Sinne eines durchgängigen Langsamverkehrsweges zwischen Sulperg und Rüsler die beiden Hangflanken über die Limmat miteinander verbinden und an geeigneten Stellen an den kantonalen Limmatuferweg sowie das übergeordnete Langsamverkehrsnetz (nationale Radroute 5, regionale Radroute 66, Wanderwegnetz etc.) anbinden. Mit dem Limmatsteg könnte hier zusätzlich eine Wegführung südlich der Limmat angeboten werden, wie der Kanton dies für den Limmatuferweg bereits seit längerem anstrebt (siehe Beilage). Zudem kann mit dem Limmatsteg der Anschluss der kantonalen Radroute aus Spreitenbach über Neuenhof über die Landschaftsspange auf die übergeordneten Radrouten sichergestellt resp. verbessert werden. Nicht zuletzt bieten sich mit dem Limmatsteg auch fussläufig zahlreiche Anknüpfungspunkte zwischen den Naherholungsgebieten Sulperg und Rüsler.

Der Limmatsteg dient somit der Verbesserung der Erschliessungsqualität des gesamten Limmatraums, einem übergeordneten Ziel sowohl des Agglomerationsparks als auch des Agglomerationsprogramms Limmattal. Die sich hier bietende Chance zur Netzerweiterung und Angebotsverbesserung für den Fuss- und Radverkehr fördert eine nachhaltige Mobilität mittels Verlagerung von Verkehrsanteilen.

Nicht zuletzt ist die Umsetzung des Agglomerationsparks Limmattal und deren Leitprojekte gemäss dem regionalen Entwicklungskonzept (REK) Baden Regio eine Schlüsselmassnahme, welche in Zusammenarbeit mit den benachbarten Regionen und den Kantonen Aargau und Zürich umzusetzen ist. Aufgrund ihrer Bedeutung für das gesamte Limmattal wurden der talquerende Erholungsweg und der Limmatsteg nicht zuletzt als Projekte der überkantonalen Regionalen 2025 aufgenommen. Die Umsetzung des talquerenden Erholungswegs und des Limmatstegs ist aus Sicht von Baden Regio entsprechend nicht nur von regionaler sondern auch von überkantonaler Bedeutung.

Die Umsetzung des Limmatstegs wird bereits seit 2011 aktiv durch Baden Regio zusammen mit den betroffenen Gemeinden und mit Unterstützung der Kantone Aargau und Zürich vorangetrieben. Grundlage hierfür bildet der regionale Sachplan, welcher durch den Regierungsrat des Kantons Aargau im Jahr 2012 genehmigt wurde. Seit 2016 liegt zudem eine technische Machbarkeitsstudie für die Umsetzung des Limmatstegs vor. Aufgrund seiner Leuchtturmwirkung für das gesamte Limmattal ist zudem die Ausstellung des Limmatsteges im Rahmen der 1. Zwischenpräsentation der Regionalen 2025 für das Jahr 2019 geplant.

Im Rahmen des Agglomerationsprogramms Limmattal der dritten Generation wurden die Massnahmen LV 9 und LV 10 entsprechend als A-Massnahmen eingereicht. Gemäss vorliegender Vernehmlassungsvorlage zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2019 wurden diese Massnahmen durch den Bund jedoch als B-Massnahmen beurteilt. Aufgrund der Bedeutung dieser Massnahmen ist diese Beurteilung für Baden Regio nicht nachvollziehbar.

### Antrag Baden Regio

Die Umsetzung des talquerenden Erholungsweges sowie des Limmattsteges ist aus oben genannten Gründen nicht nur von kommunaler und regionaler sondern im Sinne der Verbesserung der Erschliessungsgunst mit dem Fuss- und Radverkehr sowie der Standortattraktivität des gesamten Limmattals auch von überkantonaler Bedeutung. Von einer Rückpriorisierung des Limmattsteges und des talquerenden Erholungsweges von A zu B ist abzusehen. Die beiden Massnahmen sind als Priorität A festzusetzen.

### Weitere Massnahmen

Die Gemeinden aus Baden-Regio haben im Rahmen des Agglomerationsprogramms Limmattal, 3. Generation folgende Massnahmen eingegeben bzw. die Region ist von folgenden Massnahmen betroffen:

Eingabe Massnahme Agglomerationsprogramm	Priorität (Eingabe)	Priorität UVEK (Bewertung)
L1 Spreitenbach/Würenlos/ Dietikon/Oetwil a.d.L. – Landschaftsspange I2, Räumliches Freiraumkonzept	As	-
S3 Planungsrechtliche Umsetzung und Sicherstellung der räumlichen Entwicklungsstrategie 2030 (Masterplan) Spreitenbach	As	-
S4 Spreitenbach – Zentrumsentwicklung („Shoppi“)	As	-
GV1 Würenlos – Vernetzung Bahnhof – Grosszelg / Im Grund	A	B
GV2a Spreitenbach – Ausbau Erschliessungsspange Müsli Priorität A	A	C*
GV2b Spreitenbach – Ausbau Erschliessungsspange Müsli Priorität B	B	C*
GV2c Spreitenbach – Erschliessungsspange Müsli Priorität C	C	-
GV3 Spreitenbach – Interventionsgebiet Stadtzentrum, Ausbau Baumgartenstrasse	A	A
GV4 Spreitenbach – Interventionsgebiet Stadtzentrum, Ausbau Zentrumsplatz	B	B
ÖV1 Kantone Zürich und Aargau – Limmattalbahn 2. Etappe (Schlieren – Killwangen)	A	A
ÖV1a Limmattalbahn Etappe 2	A	-
ÖV1b Stassenanpassungen zugunsten Limmattalbahn	A	-
LV1c Kantone Zürich/Aargau – Veloschnellroute, Abschnitt Dietikon- Killwangen	C	-
LV8 Killwangen – Neue Erschliessung Bahnhof	A	B
LV9 Würenlos/Neuenhof – Talquerender Erholungsweg Sulperg-Rüsler	A	B
LV10 Würenlos/Neuenhof – Limmattsteg	A	B
LV11 Spreitenbach – Zentrumsachse mit Langsamverkehr – Sandackerstrasse	A	A
LV12 Spreitenbach – Zentrumsachse mit Langsamverkehr – Zentrumsstrasse	B	B

**Antrag Baden Regio**

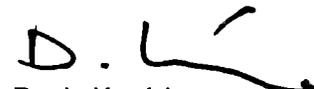
Baden Regio unterstützt die Anträge der Mitgliedsgemeinden gemäss ihren jeweiligen Stellungnahmen.

Freundliche Grüsse

**BADEN REGIO**  
Gemeinden Region Baden-Wettingen



Roland Kuster  
Präsident



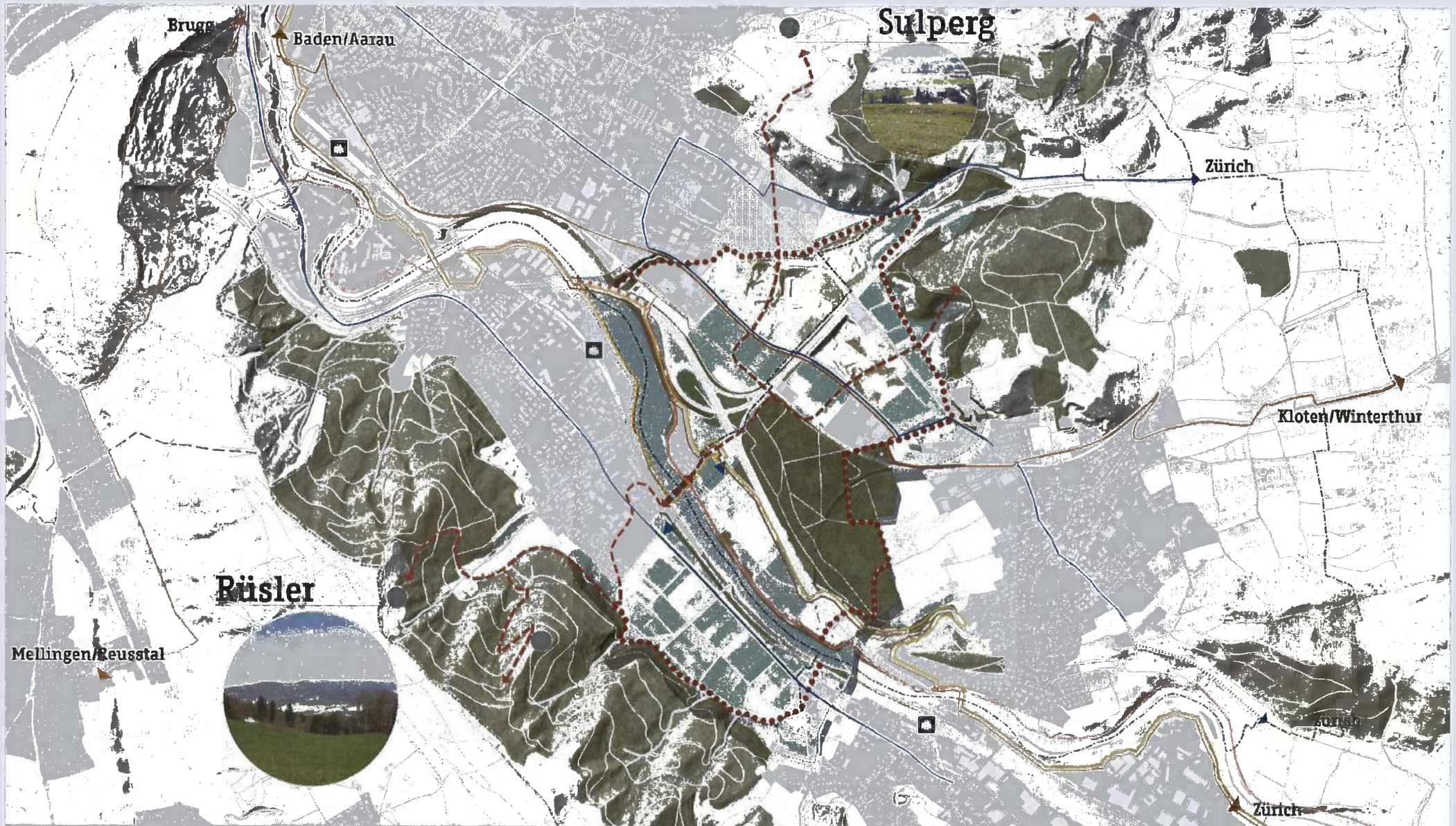
Dunja Kovári  
Planungsleiterin

**Beilagen**

- Übersichtskarte
- Protokollauszug Gemeinderat Neuenhof vom 12. Februar 2018
- Protokollauszug Gemeinderat Würenlos vom 5. Februar 2018
- Protokollauszug Gemeinderat Killwangen vom 5. März 2018
- Protokollauszug Gemeinderat Wettingen vom 15. März 2018

**Kopie an**

Departement Bau, Verkehr und Umwelt Kanton Aargau, Lukas Lauper, Projektleiter,  
Entfelderstrasse 22, 5001 Aarau



## Landschaftsspange Sulperg-Rüschler im überregionalem Kontext

### LEGENDE

#### Agglomerationspark Limmatpark

- Limmatuferweg - Wanderweg bestehend
- - - Limmatuferweg - Wanderweg geplant
- Limmatuferweg - Veloweg bestehend
- - - Limmatuferweg - Veloweg langfristig angestrebt
- Perimeter Landschaftsspange Sulperg-Rüschler

#### Regionaler Sachplan Landschaftsspange Sulperg-Rüschler

- - - Talquerender Eholmsweg geplant (Vorschlag neue Wanderwege / Anknüpfungspunkte)
- - - Limmatbrueg geplant gemäss Machbarkeitsstudie
- - - Vorschlag Ergänzung Wegenetz (Anknüpfungspunkte)
- Aussichtspunkte mit Sichtachsen

#### SchweizMobil

- nationale Radrouten (5 Mittellandroute)
- - - regionale Radrouten (66 Goldküste-Limmat)
- - - Wanderwegnetz
- regionaler Wanderweg Brugg-Mellingen

#### Weitere Inhalte

- kantonale Radrouten bestehend
- - - kantonale Radrouten geplant
- ◄ ► Verbindungen zu nat./reg. Radrouten SchweizMobil
- Bauzonen
- Bauzonen geplant
- Bahnhof

16. Feb. 2018



## **Protokoll des Gemeinderates Sitzung Nr. 4 vom 12. Februar 2018**

### **Agglomerationsprogramm Limmattal 3. Generation, Vernehm- lassung zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel für die Agglomerationsprogramme, Stellungnahme**

2018/19

02.02.02 Baden Regio Gemeinden Region Baden-Wettingen

---

#### **I. Sachverhalt**

Mit E-Mail vom 17. Januar 2018 unterbreitet die Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich, Amt für Verkehr, die Unterlagen zur Vernehmlassung zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel für die Agglomerationsprogramme, so auch für das Agglomerationsprogramm Limmattal. Zur Stellungnahme eingeladen werden diejenigen Massnahmenträger, deren Massnahmen von einer Umpriorisierung durch den Bund oder einer Verringerung der anrechenbaren Investitionskosten betroffen sind. Es sind dies die Gemeinden Dietikon, Killwangen, Schlieren, Spreitenbach, Urdorf, Birmensdorf, Würenlos und Neuenhof.

Die Stellungnahme zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel für die Agglomerationsprogramme hat bis spätestens Freitag, 16. Februar 2018, zu erfolgen.

#### **II. Erwägungen**

Die Landschaftsspange „Sulperg-Rüsler“ ist eines von zwei Initial-Projekten des kantonsübergreifenden Agglomerationsparkes Limmattal. Langfristig soll angrenzend an das heutige Siedlungsgebiet ein attraktives, gemeindeübergreifendes und gut zugängliches Naherholungsgebiet entstehen, das den Bedürfnissen der Erholungssuchenden, der Landwirtschaft und der Natur gleichermassen Rechnung trägt. Im Jahr 2011 wurde ein regionales Entwicklungskonzept erarbeitet und von den Gemeinden Killwangen, Wettingen, Würenlos und Neuenhof zusammen mit Baden Regio und dem Kanton verabschiedet. Zur Sicherstellung der Umsetzung wurde anschliessend ein regionaler Sachplan erarbeitet, von Gemeinden und Kanton beschlossen sowie genehmigt und am 21. November 2012 unterzeichnet (Beilage 1). In diesem Regionalen Sachplan wurde die Verbindung der Landschaftsräume als zentral eingestuft.

Mit Beschluss des Gemeinderates vom 24. Oktober 2016 (PA 2016/277) hat der Gemeinderat bereits einmal zu den Massnahmen, welche die Gemeinde Neuenhof direkt betreffen, wie folgt Stellung genommen:

Seite	Massnahmen	Projekt	Finanzierung Priorität
127	Würenlos / Neuenhof – Talquerender Erholungsweg Sulperg-Rüsler	Bewegungsraum zu den Landschaftsräumen, Aufwertung des Naherholungsraumes, Freiraum- und Erholungsachse, Bewegungsraum	2019 - 2022
133	Würenlos / Neuenhof Limmatsteg	Erstellung eines Limmatstegs als talquerende Hauptverbindung, die die Erholungswege beidseits der Limmat miteinander verbindet	2019 - 2022

Die beiden Massnahmen entsprechen den Massnahmen des Agglomerationsprogramm Aargau-Ost 3. Generation und enthalten die Anpassungen aufgrund der Projektstudie Machbarkeit Limmatsteg. Die Massnahmen Limmatsteg und Talquerender Erholungsweg bilden die Leitmassnahmen aus dem Projekt Agglomerationspark Limmattal und stellen eine Aufwertung beider Naherholungsräume dar. Mit der Talquerung und Verbindung der Naherholungsräume beidseits der Limmat wird ein Naherholungsraum von regionaler Bedeutung geschaffen.

Der Beschluss lautete damals:

1. Den Massnahmen „Würenlos / Neuenhof – Talquerender Erholungsweg Sulperg-Rüsler“ sowie „Würenlos / Neuenhof – Limmatsteg“ wird im Sinne der vorstehenden Erwägungen zugestimmt.
2. Der Gemeinderat Neuenhof bestätigt, die in seiner Verantwortung liegenden Massnahmen umzusetzen bzw. bis zur Bau- und Finanzierungsreife voranzutreiben. Die Umsetzung der Massnahmen erfolgt auf Grundlage des jeweils anwendbaren Rechts, namentlichen der Strassen- und Eisenbahngesetzgebung. Vorbehalten bleiben die dort vorgesehenen Entscheide der zuständigen Entscheidungsträger (Exekutive, Parlament, Stimmvolk) auf Gemeinde-, Kantons- und Bundesebene sowie allfällige Gerichtsentscheide.

Der Gemeinderat ist nun über die Rückstufung der Priorisierung sowie die Kürzung der Bundesbeiträge entsetzt. In einer Region, in welcher sich das deutliche JA im Jahr 2013 der Bevölkerung zum revidierten Raumplanungsgesetz besonders auswirkt, die Verdichtung weiter zunimmt und sich auch das Verkehrsaufkommen stark erhöhen wird, sollte nicht bei Massnahmen für die qualitative Raumentwicklung der Spardruck im Vordergrund stehen. Der Gemeinderat möchte nochmals betonen, dass die erwähnten Projekte des Agglomerationsprogrammes Limmattal 3. Generation für die Gemeinde Neuenhof und die Region von enormer Bedeutung sind und insgesamt als Leuchtturmprojekt dienen.

### III. Entscheid

1. Der Gemeinderat Neuenhof akzeptiert die Rückstufung der Priorisierung sowie die Kürzung der Bundesbeiträge in keiner Weise. Der Gemeinderat ersucht die Kantone Aargau und Zürich, sich vehement für das Leuchtturmprojekt einzusetzen, zumal der Kanton Aargau die Landschaftsspange Sulperg-Rüsler ebenfalls stets als raumplanerisches Vorzeigeprojekt bezeichnete und auch der Kanton Zürich weitere Landschaftsspangen realisieren möchte.
2. Falls die beiden Kantone weitere Unterlagen für die Vorstellung am 22. Februar 2018 in Bern benötigen, sichert der Gemeinderat den Kantonen diesbezüglich jegliche Unterstützung zu.
3. Der Gemeinderat stellt den Kantonen Aargau und Zürich in diesem Zusammenhang auch das Regionale Argumentarium Landschaftsspange Sulperg-Rüsler der Projektschau Limmattal gerne zur Verfügung (Beilage 2).
4. Wird eine Rückstufung der Priorisierung sowie eine Kürzung der Beiträge durch den Bund beschlossen, ist für die Gemeinde Neuenhof das Initial-Projekt Landschaftsspange Sulperg-Rüsler nicht mehr realisierbar. Zudem erachtet der Gemeinderat Neuenhof den im Jahr 2011 unterzeichneten Regionalen Sachplan folglich als hinfällig.

#### GEMEINDERAT NEUENHOF

  
Susanne Voser  
Gemeindeammann

  
Christof Bamberger  
Gemeindeschreiber-Stv.

#### Protokollauszug an

- Volkswirtschaftsdirektion Kanton Zürich, Amt für Verkehr, Neumühlequai 10, 8090 Zürich
- Departement Bau, Verkehr und Umwelt, Abteilung Raumentwicklung, Herr Lukas Lauper, Entfelderstrasse 22, 5001 Aarau
- Baden Regio, Schulhausweg 10, Postfach 100, 5442 Fislisbach
- Gemeinderat, 8956 Killwangen
- Gemeinderat, 5430 Wettingen
- Gemeinderat, 5436 Würenlos
- Frau Susanne Voser, Gemeindeammann, Neuenhof
- Herr Fred Hofer, Gemeinderat und Ressortvorsteher Bau, Neuenhof
- Abteilung Bau, Neuenhof
- Zu den Akten

Versand: **15. Feb. 2018**



## Protokoll des Gemeinderates

Sitzung vom 5. Februar 2018  
Art. Nr. 34 - 2/2 Spez.

**Planungswesen - Planungswesen - Regionalplanung; Agglomerationsprogramm Limmattal 3. Generation, Vernehmlassung zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel für die Agglomerationsprogramme, Stellungnahme**

---

Mit E-Mail vom 17. Januar 2018 unterbreitet die Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich, Amt für Verkehr, die Unterlagen zur Vernehmlassung zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel für die Agglomerationsprogramme, so auch für das Agglomerationsprogramm Limmattal. Zur Stellungnahme eingeladen werden diejenigen Massnahmenträger, deren Massnahmen von einer Umpriorisierung durch den Bund oder einer Verringerung der anrechenbaren Investitionskosten betroffen sind. Es sind dies die Gemeinden Dietikon, Killwangen, Schlieren, Spreitenbach, Urdorf, Birmensdorf, Würenlos und Neuenhof.

An der Sitzung vom 22. Januar 2018 (Art. Nr. 23) wurde Gemeindeammann Anton Möckel beauftragt, in Zusammenarbeit mit Bauverwalter Markus Roth eine Stellungnahme auszuarbeiten und dem Gemeinderat vorzulegen.

Der Entwurf der Stellungnahme liegt nun vor.

### Erwägungen:

Mit Beschluss des Gemeinderates vom 26. September 2016 (Art. Nr. 297) hat der Gemeinderat schon einmal zu den Massnahmen, welche die Gemeinde Würenlos direkt betreffen, Stellung genommen.

#### GV1 Würenlos - Vernetzung Bahnhof - Grosszelg/Im Grund

Begründung durch Bund:

Abhängigkeit Gebietsentwicklung Bahnhof, Im Grund, Steinhof.

Da voraussichtlich nicht mit dem Vollausbau der Areale im A-Horizont gerechnet werden kann, ist die vorliegende Massnahme vor allem für den B-Horizont relevant.

Bemerkung:

Es ist möglich, dass das Projekt in den Jahren 2019 bis 2022 noch nicht bau- und finanzreif ist, da es auch abhängig von BGK und dem Neubau der LANDI ist.

#### LV9 Würenlos/Neuenhof - Talquerender Erholungsweg Sulperg-Rüsler

Begründung durch Bund:

Abhängigkeit vom Limmatsteg (LV 10)

Die Massnahme ist abhängig von der Realisierung des Limmatstegs (LV10) und ist für den Agglomerationsverkehr nur wenig relevant.

Bemerkung:

Die Abhängigkeit vom Limmatsteg ist richtig. Der Erholungsweg kann aber auch in Teilstücken realisiert werden. Die Massnahme ist wichtig für die Landschaftsspanne Sulperg-Rüsler.

## **Protokoll des Gemeinderates**

Sitzung vom 5. Februar 2018  
Art. Nr. 34 - 2/2 Spez.

Seite 2

---

### LV10 Würenlos/Neuenhof - Limmattweg

**Begründung durch Bund:**

Kosten-Nutzen-Verhältnis nur genügend.

Die Massnahme ist für den Agglomerationsverkehr nur wenig relevant. Für die neue Querung der Limmat sind Konflikte mit der Ufervegetation auszuräumen.

**Bemerkung:**

Diese Massnahme ist ein Leuchtturmprojekt der Landschaftsspanne Superg-Rüsler.

Der Gemeinderat ist nicht erfreut, dass alle diese Massnahmen von der Priorisierung A nach B abgeändert werden. Die Gemeinde ist nach wie vor interessiert, diese Massnahmen im Rahmen ihrer finanziellen Möglichkeiten umzusetzen. Es ist auch nicht nachvollziehbar, dass der Bundesbeitrag von 40 % auf 35 % reduziert wird. In einer Region, die momentan den grössten Zuwachs an Personen und Verkehr hat, sollte nicht bei Massnahmen für die Raumentwicklung der Spardruck im Vordergrund stehen. Es sollte eher eine Motivation sein, um Massnahmen zu realisieren. Der Gemeinderat möchte nochmals betonen, dass die Projekte des Agglomerationsprogrammes Limmattal 3. Generation für die Gemeinde Würenlos und die Region wichtig sind.

**Beschluss:**

Seitens der Gemeinde Würenlos ergeht folgende

**Stellungnahme:**

Der Gemeinderat nimmt die Umpriorisierungen zur Kenntnis. Er erklärt sich mit den Stossrichtungen und vorgesehenen Massnahmen inhaltlich und sachlich einverstanden und er unterstützt den regionalen Ansatz für die raumplanerischen Themen absolut.

Teilweise handelt es sich um Projekte, die bereits seit einigen Jahren zusammen mit den anderen Gemeinden, der Baden Regio und dem Kanton Aargau entwickelt werden. Die Massnahmen bis zur Umsetzung werden gerne weiterverfolgt.

Im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten der Gemeinde wird der Gemeinderat die notwendigen Beiträge frühzeitig berücksichtigen, um zu gegebener Zeit die entsprechenden Beiträge leisten zu können.

## Protokoll des Gemeinderates

Sitzung vom 5. Februar 2018  
Art. Nr. 34 - 2/2 Spez.

Seite 3

---

Protokollauszug an:

- Volkswirtschaftsdirektion Kanton Zürich, Amt für Verkehr, Neumühlequai 10, 8090 Zürich
- Departement Bau, Verkehr und Umwelt, Abteilung Raumentwicklung, Entfelderstrasse 22, 5001 Aarau
- ↳ Baden Regio, Schulhausweg 10, Postfach 100, 5442 Fislisbach
- Herrn Anton Möckel, Gemeindeammann
- Herrn Markus Hugli, Gemeinderat
- Planungskommission
- Bauverwaltung
- Akten

ro

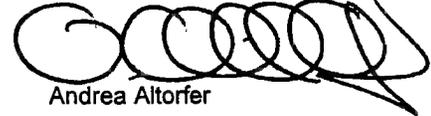
### NAMENS DES GEMEINDERATES

Gemeindeammann



Anton Möckel

Gemeindeschreiber-Stv.



Andrea Altorfer

Versand:

**08. Feb. 2018**



Protokoll Nr. 5 vom 5. März 2018

---

36	B1. B1. A B1.5	BAUPLANUNG, NATUR- UND HEIMATSCHUTZ Behörden, Gremien Planungsvereinigungen, Gemeindeverbände, Planungsgremien <b>Agglomerationsprogramm Limmattal 3. Generation; Vernehmlassung zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel für die Agglomerationsprogramme; Stellungnahme</b>
----	----------------------	---

---

## I. Sachverhalt

Mit E-Mail vom 17. Januar 2018 unterbreitet die Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich, Amt für Verkehr, die Unterlagen zur Vernehmlassung zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel für die Agglomerationsprogramme, so auch für das Agglomerationsprogramm Limmattal. Zur Stellungnahme eingeladen werden diejenigen Massnahmenträger, deren Massnahmen von einer Umpriorisierung durch den Bund oder einer Verringerung der anrechenbaren Investitionskosten betroffen sind. Es sind dies die Gemeinden Dietikon, Killwangen, Schlieren, Spreitenbach, Urdorf, Birmensdorf, Würenlos und Neuenhof.

## II. Erwägungen

Die Landschaftsspanne „Sulperg-Rüsler“ ist eines von zwei Initial-Projekten des kantonsübergreifenden Agglomerationsparkes Limmattal. Langfristig soll angrenzend an das heutige Siedlungsgebiet ein attraktives, gemeindeübergreifendes und gut zugängliches Naherholungsgebiet entstehen, das den Bedürfnissen der Erholungssuchenden, der Landwirtschaft und der Natur gleichermaßen Rechnung trägt. Im Jahr 2011 wurde ein regionales Entwicklungskonzept erarbeitet und von den Gemeinden Killwangen, Wettingen, Würenlos und Neuenhof zusammen mit Baden Region und dem Kanton verabschiedet. Zur Sicherstellung der Umsetzung wurde anschliessend ein regionaler Sachplan erarbeitet, von Gemeinden und Kanton beschlossen sowie genehmigt und am 21. November 2012 unterzeichnet. In diesem regionalen Sachplan wurde die Verbindung der Landschaftsräume als zentral eingestuft.

Der Gemeinderat hat mit Beschluss vom 5. September 2016 bestätigt, die in seiner Verantwortung liegenden Massnahmen umzusetzen bzw. bis zur Bau- und Finanzierungsreife voranzutreiben. Die Umsetzung der Massnahmen erfolgt auf Grundlage des jeweils anwendbaren Rechts, namentlichen der Strassen- und Eisenbahngesetzgebung. Vorbehalten bleiben die dort vorgesehenen Entscheide der zuständigen Entscheidungsträger (Exekutive, Parlament, Stimmvolk) auf Gemeinde-, Kantons- und Bundesebene sowie allfällige Gerichtsentscheide.

Seite 1/2



## Protokollauszug des Gemeinderates Killwangen

Der Gemeinderat ist nun über die Rückstufung der Priorisierung sowie die Kürzung der Bundesbeiträge entsetzt. In einer Region, in welcher sich das deutliche JA im Jahr 2013 der Bevölkerung zum revidierten Raumplanungsgesetz besonders auswirkt, die Verdichtung weiter zunimmt und sich auch das Verkehrsaufkommen stark erhöhen wird, sollte nicht bei Massnahmen für die qualitative Raumentwicklung der Spardruck im Vordergrund stehen. Der Gemeinderat möchte nochmals betonen, dass die erwähnten Projekte des Agglomerationsprogrammes Limmattal 3. Generation für die Gemeinde Killwangen und die Region von enormer Bedeutung sind und insgesamt als Leuchtturmprojekt dienen.

### III. Entscheid

1. Der Gemeinderat Killwangen akzeptiert die Rückstufung der Priorisierung sowie die Kürzung der Bundesbeiträge in keiner Weise. Der Gemeinderat ersucht die Kantone Aargau und Zürich, sich vehement für das Leuchtturmprojekt einzusetzen, zumal der Kanton Aargau die Landschaftsspange Sulperg-Rüsler ebenfalls stets als raumplanerisches Vorzeigeprojekt bezeichnete und auch der Kanton Zürich weitere Landschaftsspangen realisieren möchte.
2. Wird eine Rückstufung der Priorisierung sowie eine Kürzung der Beiträge durch den Bund beschlossen, ist für die Gemeinde Killwangen das Initial-Projekt Landschaftsspange Sulperg-Rüsler nicht mehr realisierbar. Zudem erachtet der Gemeinderat Killwangen den im Jahr 2011 unterzeichneten regionalen Sachplan folglich als hinfällig.

Protokollauszug an:

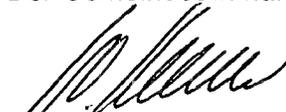
- Volkswirtschaftsdirektion Kanton Zürich, Amt für Verkehr, Neumühlequai 10, 8090 Zürich
- Departement Bau, Verkehr und Umwelt, Abteilung Raumentwicklung, Herr Lukas Lauper, Entfelderstrasse 22, 5001 Aarau
- Baden Regio, Schulhausweg 10, Postfach 100, 5442 Fislisbach
- Sapartners, z.H. Dominique Erdin-Keulicht, DUfourstrasse 95, 8008 Zürich
- Werner Scherer (Ressortvorsteher)

Versand: 7. März 2018

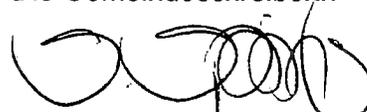


### GEMEINDERAT KILLWANGEN

Der Gemeindeammann

  
Werner Scherer

Die Gemeindeschreiberin

  
Sandra Spring

Seite 2/2

Nr. 146	15. März 2018	W/cp
01.02	Entwicklungs-Berichte, Planungsberichte, allg. Planung	
	<b>Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr Aargau-Ost 3. Generation; Behördenvernehmlassung; Stellungnahme</b>	

---

## **I. Sachverhalt**

Der Bund hat am 17. Januar 2018 das Vernehmlassungsverfahren betreffend Bundesbeschluss über die Beiträge ab 2019 an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr eröffnet. Er hat die Kantonsregierungen eingeladen, zum Entwurf des Bundesbeschlusses bis zum 20. April 2018 Stellung zu nehmen.

Die Abteilung Raumentwicklung hat einen Entwurf der Vernehmlassungsantwort ausgearbeitet und diesen mit Schreiben vom 15. Februar 2018 dem Gemeinderat zur Stellungnahme bis 21. März 2017 zugestellt.

Die in einem vorgängigen Schritt eingereichten Projekte „Talquerender Erholungsweg Sulperg-Rüsler“ sowie „Erstellung eines Limmatstegs als talquerende Hauptverbindung“ werden in der Vernehmlassungsvorlage des Bundes unter Priorität B aufgelistet, was eine zeitnahe Realisation verunmöglichen würde. Es wird ausgeführt, dass diese Massnahme von den Trägerschaften im Programm der nächsten Generation wieder eingereicht werden können. Sie würden dann gleichzeitig und gemäss den gleichen Kriterien wie neue Massnahmen geprüft.

## **II. Erwägungen**

Der Gemeinderat nimmt die Rückstufung der beiden Projekte mit Bedauern zur Kenntnis. Durch die Rückstufung und die damit verbundene Kürzung der Bundesbeiträge sind die beiden Projekte akut gefährdet und zu einem späteren Zeitpunkt kaum mehr realisierbar.

Die Massnahmen Limmatsteg und talquerender Erholungsweg bilden die Leitmassnahmen aus dem Projekt Agglomerationspark Limmattal und stellen eine Aufwertung beider Naherholungsräume dar. Mit der Talquerung und Verbindung der Naherholungsräume beidseits der Limmat wird ein Naherholungsraum von regionaler Bedeutung geschaffen.

Mit der Zurückstufung dieses von vier Gemeinden getragenen Projekts wird seitens des Bundes ein schwierig nachvollziehbares Signal in Bezug auf kooperative gemeindeübergreifende Projekte ausgesendet. Insbesondere der Ansatz einer Planung in funktionalen Räumen verdient eine besondere Stellung und sollte möglichst beförderlich behandelt werden, zumal das Projekt auf einem regionalen Sachplan fusst, der wiederum Bestandteil einer kantonsübergreifenden Gesamtbetrachtung des Limmattals ist.

Gestützt auf diese Ausgangslage wird das Departement BVU ersucht, in seiner Stellungnahme darauf hinzuwirken, dass die Projekte „Talquerender Erholungsweg Sulperg-Rüsler“ sowie „Erstellung eines Limmatstegs als talquerende Hauptverbindung“ auf die Priorität A gehoben und mit einem Beitragssatz von mindestens 35 % unterstützt werden.

## BESCHLUSS

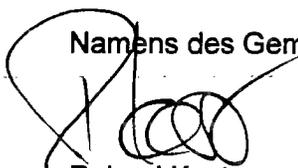
1. Das Departement BVU wird ersucht, in seiner Stellungnahme darauf hinzuwirken, dass die Projekte „Talquerender Erholungsweg Sulperg-Rüsler“ sowie „Erstellung eines Limmatstegs als talquerende Hauptverbindung“ auf die Priorität A gehoben und mit einem Beitragssatz von mindestens 35 % unterstützt werden.
2. Dem Entwurf der Vernehmlassungsantwort wird mit den Ergänzungen gemäss den Erwägungen zugestimmt.

### Protokollauszug

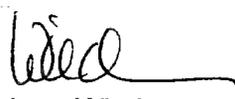
- Departement Bau, Verkehr und Umwelt, Abteilung Raumentwicklung, Entfelderstrasse 22, 5001 Aarau
- Baden Regio, Schulhausweg 10, Postfach 100, 5442 Fislisbach
- Gemeinderat Killwangen
- Gemeinderat Neuenhof
- Gemeinderat Würenlos
- Bau- und Planungsabteilung (mit Vorakten)

Versand: 16. März 2018

Namens des Gemeinderates



Roland Kuster  
Gemeindeammann



Barbara Wiedmer  
Gemeindeschreiberin

Per E-Mail:

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

Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und Kom-  
munikation

Zürich, 30. April 2018

## **Stellungnahme zum Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2019 für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Gelegenheit, zur Vorlage Stellung nehmen zu können. Die Anhörung läuft bis Ende April 2018. bauenschweiz äussert sich nicht zu einzelnen regionalen Programmen, sondern legt den Fokus auf übergeordnete Fragen sowie auf das Optimierungspotenzial für künftige Agglomerationsprogramme.

bauenschweiz begrüsst den Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2019 für die Beiträge an die Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr. Es braucht weiterhin eine substantielle Verbesserung des Angebots in Agglomerationen sowohl beim öffentlichen wie auch beim motorisierten Individualverkehr.

### **I. Allgemeine Bemerkungen**

#### **1. Bedarf nach Optimierung und Anpassung des Verkehrsnetzes**

Städte und Agglomerationen spielen wirtschaftlich eine wichtige Rolle; die Kerngemeinden beherbergen rund 90% der Arbeitsplätze und fast 80% der Bevölkerung. Die örtliche Konzentration von Bevölkerung und Arbeitsplätzen in den Agglomerationen führt zu wesentlich dichterem Verkehr auf Schiene wie auf Strasse. Für den Zeitraum von 2010 bis 2040 rechnet das Referenz-Szenario des ARE mit einer Zunahme des öffentlichen Personenverkehrs von 22,2 Mrd. P-km (Personenkilometer) auf 33,6 Mrd. P-km (+51%); mit einer Zunahme des Langsamverkehrs von 7,6 Mrd. auf 10 Mrd. P-km (+32%) und mit einer Steigerung beim motorisierten Individualverkehr von 85,4 Mrd. auf 100,9 Mrd. P-km (+ 18%).

Entsprechend besteht in den Städten und Agglomerationen ein grosses Bedürfnis nach Optimierung und Anpassung des Verkehrsnetzes, um seine Funktionstüchtigkeit zu verbessern und eine Stadtentwicklung nach innen zu ermöglichen.

## **2. Abstimmung mit Siedlungsentwicklung**

Die nachhaltige Entwicklung von Siedlung und Verkehr ist ein wichtiger Grundsatz der Schweizer Raumentwicklung. Dieser Grundsatz ist ein Kernelement der Agglomerationsprogramme. Ihm wird in der Umsetzung jedoch zu wenig Beachtung geschenkt. Das anhaltende Wachstum der Siedlungsfläche und die fortschreitende Mobilität erfordern eine verstärkte Koordination von Siedlung und Verkehr. Die Bundesbeiträge müssen heute und in Zukunft Trägern zukommen, welche mit ihren Agglomerationsprogrammen die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung wirkungsvoll aufeinander abstimmen.

## **3. Engpassbeseitigung**

Engpässe haben viele negative Folgen für Gesundheit, Umwelt, Wirtschaft und Gesellschaft. Die Beseitigung von Engpässen und Erweiterungen betreffen gerade Autobahnabschnitte bei Agglomerationen, die den Lokal-, Regional- und Transitverkehr aufnehmen. 70% davon ist lokal bedingt, mit Quelle oder Ziel in der Agglomeration. Eine Kapazitätssteigerung bei den Nationalstrassen hätte folglich mehr Verkehr auf den Strassen der Agglomeration zur Folge. Wir fordern substantielle Verbesserungen nicht nur für den ÖV, sondern auch für den MIV in Agglomerationen. Dies nicht nur mit Umfahrungs- und Durchfahrtstrassen, sondern auch mit wirksamen, gut an den ÖV angeschlossenen Schnittstellen (park and ride).

## **II. Beantwortung des Fragenkatalogs**

### **Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage**

#### *1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?*

bauenschweiz begrüsst aus den unter I. genannten Gründen das Engagement des Bundes bei der Finanzierung des Agglomerationsverkehrs ausdrücklich. bauenschweiz hatte sich zudem für die Schaffung des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) ausgesprochen – nicht zuletzt, um eine unbefristete und ausreichende Beteiligung des Bundes an der Finanzierung des Agglomerationsverkehrs zu sichern. Der Fonds wurde am 12. Februar 2017 von Volk und allen Ständen angenommen und schafft die Grundlage für eine unbefristete Finanzierung der Agglomerationsprogramme.

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

Ja.

In Kapitel 1.8 des Erläuternden Berichts hält das UVEK richtigerweise fest, dass die Programme "STEP Schiene", "STEP Nationalstrasse" und "Agglomerationsverkehr" eine grosse Überschneidungsfläche haben und in den urbanen Räumen dieselben Verkehrsinfrastrukturen betreffen. Aus Sicht von bauenschweiz besteht bei dieser Abstimmung Verbesserungspotenzial; s. dazu die Ausführungen unter I.2. und I.3.

Mit Anpassungen an den Strasseninfrastrukturen der Agglomerationen soll die Leistungsfähigkeit der Nationalstrassen unterstützt, keinesfalls aber behindert werden. Daraus folgend ist der Koordination zwischen Bund, Kantonen und Regionen grössere Aufmerksamkeit zu schenken. So gilt es, 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.

### **Programm Agglomerationsverkehr der dritten Generation**

3. *Haben Sie Bemerkungen zur dargelegten Ausgangslage?*

Ja, siehe die Antworten auf die Fragen 1 und 2.

4. *Sind Sie mit dem Vorgehen der Prüfung der Agglomerationsprogramme des Programms Agglomerationsverkehr der dritten Generation einverstanden?*

Keine Bemerkungen.

5. *Sind Sie mit den Ergebnissen der Bundesprüfung einverstanden? Falls nein, wo sehen Sie Anpassungsbedarf?*

- Der Bund soll aufgrund der bisherigen Erfahrungen in der ersten und zweiten Generation (z.B. Fristenstillstände aufgrund politischer Entscheide) die tatsächlich zu tätigen Ausgaben realistischer prognostizieren und mutiger budgetieren.
- Die Analyse der Prüfberichte des Bundes zeigen, dass es Strassenprojekte, die alleine kaum finanzierbar sind, unter den geltenden Vorgaben schwer haben. Strassenprojekte, für die eine Genehmigung eines Generellen Projekts durch den Bundesrat erforderlich ist, wurden alle in den B-Horizont verschoben. Dies ist aus unserer Sicht nicht gerechtfertigt.

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

bauenschweiz äussert sich nicht zu einzelnen regionalen Programmen.

### **Weitere Bemerkungen**

7. *Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?*

- Aus Sicht von bauenschweiz sind weitere Anstrengungen nötig, um den administrativen Aufwand insbesondere für die Umsetzung kleinerer Massnahmen zu reduzieren.
- Die erwünschte und zunehmende Siedlungsentwicklung nach innen stellt zunehmend höhere Anforderungen an ein funktionierendes Güterverkehrssystem. In Zukunft sollen nicht mehr nur Personenverkehrsanlagen, sondern auch von der öffentlichen Hand getragene Güterverkehrsanlagen über die Agglomerationsprogramme unterstützt werden können. Solche Anlagen umfassen etwa City-Logistik-Hubs, Be-, Ent- und Umladeeinrichtungen, Verkehrsmanagementeinrichtungen für den Güterverkehr.
- Die Digitalisierung, welche die Mobilität weiter umwälzen wird, muss in der Vorlage für eine vierte Generation stärkeren Niederschlag finden. Über die Digitalisierung eröffnen sich Möglichkeiten, das Verkehrsverhalten zu beeinflussen und damit die Infrastrukturen zu entlasten (z.B. Spitzen brechen).

Wir danken, dass Sie unsere Stellungnahme berücksichtigen und grüssen freundlich

**bauenschweiz**



Benjamin Wittwer  
Direktor

Frau Bundesätin  
Doris Leuthard  
Vorsteherin UVEK  
  
3003 Bern

**Cargo Forum Schweiz**  
c/o VAP  
Ringlikerstrasse 70  
Postfach 31  
8142 Uitikon  
Tel.: 044 491 15 95  
Fax: 044 491 28 80  
E-Mail: furrer.vap@bluewin.ch

Uitikon, 30. April 2018

**Vernehmlassungsverfahren zu den Bundesbeiträgen an Massnahmen im Rahmen der dritten Generation des Programms Agglomerationsverkehr PAV ab 2019**

**Vernehmlassungsverfahren zur Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020-2023 für den Betrieb und den Unterhalt sowie zum Verpflichtungskredit für den Ausbauschritt 2019 für die Nationalstrassen**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin,  
sehr geehrte Damen und Herren

Für die Einladung zur Stellungnahme zum Entwurf des Bundesbeschlusses über die Verpflichtungskredite für die Beiträge ab 2019 an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr und den Verpflichtungskredit und den Zahlungsrahmen für Betrieb, Unterhalt und Ausbau der Nationalstrassen danken wir Ihnen und äussern uns nachfolgend gerne dazu.

Vorab möchten wir uns für die erfreuliche Zusammenarbeit mit den verschiedenen Stellen des Bundes bei der Abstimmung der Massnahmen im Bereich öffentlicher Verkehr, Nationalstrassen und Agglomerationen bedanken. Der Wille zu nachhaltigen Lösungen der Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung und Wirtschaft und zu vermehrt multimodalen Verkehrsinfrastrukturen ist spürbar.

Gleichwohl kommen wir nicht umhin festzustellen, dass die Feinverteilung der Güter unausweichlich mit dem Lastwagen erfolgt und daher entsprechende Strassen- und Umschlagsinfrastrukturen sowie Verkehrskonzepte in den Agglomerationszentren von

höchster Wichtigkeit sind. Wir vermissen in den Agglomerationsprogrammen und den Bewertungskriterien des Bundes diesbezüglich das Bewusstsein und den Willen zu Verbesserungen für den Strassengüterverkehr, der gemäss den Prognosen in den Agglomerationen aufgrund veränderten Konsumverhaltens weiter zunehmen wird, in der Zukunft.

### **Verflüssigung des Verkehrs auf Nationalstrassen und in den Agglomerationen**

Die Stautunden auf dem Nationalstrassen- und Agglomerationsstrassennetz, die zu einer merklichen Erhöhung des Treibstoffverbrauchs und CO<sub>2</sub>-Ausstosses führen, müssen reduziert und der Verkehr daher verflüssigt werden. Dazu sind langfristig Ausbauten (Kapazitätserweiterungen, Engpassbeseitigungen) und kurzfristig gezielte Massnahmen des Verkehrsmanagements nötig.

### **Nationalstrassen übernehmen Funktion agglomerationsinterner Infrastruktur**

Für eine multimodale Logistik sind beide Infrastrukturen des Landverkehrs den Bedürfnissen von Gesellschaft und Wirtschaft entsprechend weiterzuentwickeln. Mit dem NAF wurde hierzu ein Planungs- und Finanzierungsinstrument analog demjenigen des BIF für die Schiene geschaffen. Da die Strasseninfrastruktur auf allen Staatsebenen angesiedelt ist, beschränkt sich die Vorlage auf die Nationalstrassen und die Agglomerationsprogramme. Letztere ermöglichen die zielgerichtete Entwicklung von Kantons- und Ortsnetzen. Im Zusammenspiel von Nationalstrassen und untergeordnetem Strassennetz übernehmen die Nationalstrassen noch mehr als bisher die Funktion agglomerationsinterner Infrastruktur. Diese Entwicklung hat zwei Konsequenzen: Die Zubringerfunktion der Agglomerationsnetze zu den Nationalstrassen muss durch Ausbauten sichergestellt werden und der Ausbau der Nationalstrassen muss sowohl Ziel-/Quellverkehr der Agglomerationen als auch nationalen Durchgangsverkehr ermöglichen.

### **Stärkerer und rascherer Ausbau der Nationalstrassen nötig**

Das Cargo Forum Schweiz erachtet daher den rascheren und stärkeren Ausbau der Nationalstrassen zur Schaffung genügender Kapazitäten für nationale wie auch agglomerationsinterne Verkehre für dringend. Die Aufnahme eines Ringsystems als Ergänzung der bestehenden Nationalstrassen in die „Langfristperspektive des Nationalstrassennetzes“ als mögliche Lösung der Kapazitätsengpässe wird ausdrücklich begrüsst. Projekte wie der Rheintunnel, welcher im Realisierungshorizont 2030 enthalten ist, schaffen wertvolle Redundanz und stabilisieren so das Strassennetz der Agglomerationen. Insgesamt sind die bislang vorgelegten Massnahmen zum Ausbau der Nationalstrassen und zur Planung weiterer Ausbauten jedoch ungenügend.

### **Stärkerer Ausbau der Zubringerstrassen zu den Nationalstrassen nötig**

Die Agglomerationsprogramme sollen ihrerseits genügende Ausbauten für die Zubringerfunktion zum übergeordneten Netz sicherzustellen. Sie sollen zudem ein ausgewogeneres Verhältnis zwischen Projekten des öV und des MIV ausweisen. Insbesondere die Versorgung der Agglomerationen mit Gütern muss langfristig gesichert und vereinfacht werden. Die Verdrängung des Bahngüterverkehrs vom Netz durch die Projekte des öV im

Rahmen des Ausbaus schrittes 2025 darf nicht fortgesetzt werden. Die vorgelegte 3. Generation der Agglomerationsprogramme genügt diesen zwei Anliegen nicht.

### Infrastrukturen und Konzepte für die City-Logistik fehlen

Die Agglomerationsprogramme bieten noch keine Lösungen für die effiziente Versorgung der Agglomerationen mittels Lastwagen weder uni- noch insbesondere multimodal. Logistikplattformen für den Güterumschlag Schiene-Strasse mit ausgezeichneten Anschlüssen an das Schienen- und Strassennetz sowie Umschlagplätze gehören zu einem Agglomerationsprogramm wie Massnahmen für den Langsamverkehr. In diesem Kontext weisen wir auch auf bestehende Zielkonflikte des Agglomerationsprogramms mit dem Ausbau von Strassenkapazität hin. Die Vorgaben und Bewertungskriterien des Bundes für Agglomerationsprogramme sollten diesbezüglich entsprechend der realen Bedürfnisse der Gesellschaft aktualisiert werden. Verzicht auf Agglomerationsprogramme auf solche Güterverkehrsinfrastrukturen, sollte ihre Wirkung als ungenügend eingestuft werden.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme und Berücksichtigung unserer Einschätzungen und stehen Ihnen für Ergänzungen jederzeit gerne zur Verfügung. Für detaillierte Angaben verweisen wir auf die Antwort unseres Mitgliedsverbands ASTAG, die wir vollumfänglich unterstützen.

Mit freundlichen Grüssen

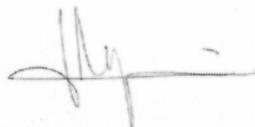
**Cargo Forum Schweiz**



Fabio Regazzi, Nationalrat  
Präsident CFS



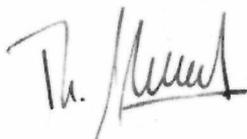
Dr. Frank Furrer, VAP  
Geschäftsführer CFS



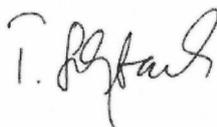
Fabio Regazzi, Nationalrat  
Präsident SSC



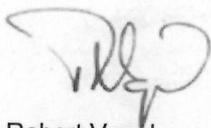
Philipp Muster  
Geschäftsleiter SSC



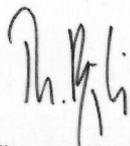
Thomas De Courten, Nationalrat  
Präsident SPEDLOGSWISS



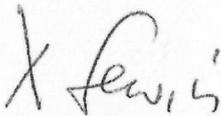
Thomas Schwarzenbach  
Direktor SPEDLOGSWISS



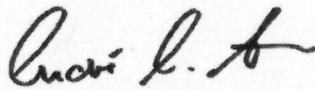
Robert Vogel  
Präsident GS1



Thomas Bögli  
Geschäftsleitung GS1



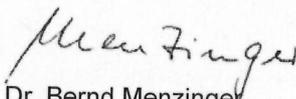
Dr. Ralph Lewin  
Präsident SVS



André Auderset  
Geschäftsführer SVS



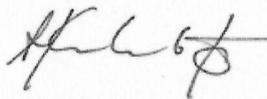
Martin Dätwyler  
Direktor HKBB



Dr. Bernd Menzinger  
e. Vorstandsausschuss HKBB



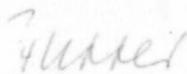
NR Adrian Amstutz  
Präsident ASTAG



Dr. André Kirchhofer  
Vizedirektor ASTAG



SR Josef Dittli  
Präsident VAP



Dr. Frank Furrer  
Generalsekretär VAP

**Beilage:** Antworten ASTAG samt Fragebogen

## **CARGO FORUM SCHWEIZ**

Das Cargo Forum Schweiz (CFS) ist der Schulterschluss der verkehrsträgerneutralen Verbände mit spezifischen Interessen am Güterverkehr. Seine Verbände und deren Mitglieder beeinflussen ca. 90% der Gütertransporte in der Schweiz. Es setzt sich aus folgenden Organisationen zusammen:

### **ASTAG Schweizerischer Nutzfahrzeugverband**

ist der Verband des Schweizer Güter- und Personentransports auf der Strasse mit Lastwagen, Cars und Taxis. Die ASTAG hat rund 4'200 Transportunternehmen in 18 Sektionen und 15 Fachgruppen und repräsentiert damit über 80 Prozent des Transportgewerbes in allen Kantonen und Regionen der Schweiz.

### **GS1, Schweiz**

ist die Kompetenzplattform für nachhaltige Wertschöpfung auf der Basis optimierter Waren- und Informationsflüsse. Als Fachverband mit rund 5000 Mitgliedsunternehmen vernetzt GS1 Schweiz Beteiligte, fördert die Kollaboration und vermittelt Kompetenz in Wertschöpfungsnetzwerken. Globale GS1 Standards und Prozessmodelle ermöglichen die Gestaltung effizienter Wertschöpfungsketten.

### **SIHK Schweizerische Industrie- und Handelskammern, vertreten durch die Handelskammer beider Basel**

Die SIHK vertreten die Wirtschaftsverbände der Industrie-, Handels- und Dienstleistungsfirmen in der ganzen Schweiz. Sie verstehen sich als Bindeglied zwischen Staat und Wirtschaft. Die Mitgliederfirmen repräsentieren die Struktur der Schweizer Wirtschaft und einen Grossteil der schweizerischen Arbeitsplätze.

### **SPEDLOGSWISS - Verband schweizerischer Speditions- und Logistikunternehmen, Basel**

ist der Verband der international operierenden Schweizer Speditions- und Logistikunternehmen. Er ist verkehrsträgerneutral und repräsentiert über 95% der Speditionsbranche in der Schweiz. SPEDLOGSWISS vertritt über 320 Schweizer Speditions- und Logistikunternehmen.

### **SSC - Swiss Shippers' Council, Lausanne**

Der SSC ist die Organisation der Schweizer Verladerschaft und nimmt branchenübergreifend die Interessen der Industrie, des Handels und der Grossverteiler in allen Sparten der Gütertransporte wahr. Der SSC setzt sich für eine freie Wahl der Transportträger und optimale und nachhaltige Rahmenbedingungen im nationalen und internationalen Transportwesen ein. Im SSC sind alle namhaften Schweizer Firmen vertreten.

### **SVS - Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt- und Hafenwirtschaft**

Die SVS ist der Zusammenschluss der schweizerischen Schifffahrt sowie der Hafenwirtschaft und vertritt deren Interessen bei Behörden, anderen Verkehrsträgern und einschlägigen Organisationen im In- und Ausland.

### **VAP - Verlader, Anschlussgleise, Privatgüterwagen**

Der VAP vertritt ca. 300 Unternehmungen der verladenden Wirtschaft und Logistik der Schweiz, Deutschlands, Italiens, Polens, Österreichs und Frankreichs, welche Güter per Bahn, Lastwagen, Schiffen, Pipeline sowie in allen Kombinationsformen transportieren und dazu erhebliche Investitionen in Anschlussgleise, Terminals, Umschlagseinrichtungen, Lastwagen, Güterwagen und Traktionsmittel tätigen.

Madame la Conseillère fédérale  
Doris Leuthard  
DETEC  
Kochergasse 6  
3003 Berne

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

Genève, le 26 avril 2018

**Consultation : projet d'arrêté fédéral sur les crédits d'engagement à partir de 2019 pour les contributions aux mesures dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération**

Madame la Conseillère fédérale,

En date du 17 janvier dernier, le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) a mis en consultation le projet d'arrêté fédéral cité en titre.

La Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève (CCIG) a pour objectif d'assurer une économie forte, permettant aux acteurs qui constituent le tissu économique local d'exercer leur activité de manière pérenne. Association de droit privé, indépendante des autorités politiques, la CCIG fait entendre la voix des entreprises, par exemple lors de consultations législatives cantonales et fédérales, et en formulant des propositions ayant trait aux conditions cadre économiques. La CCIG compte plus de 2 500 entreprises membres.

Compte tenu de l'importance du développement de l'agglomération pour l'économie genevoise et le Grand Genève dans son ensemble, la CCIG tient à faire part de sa position sur le projet en consultation.

**Réponses au questionnaire de consultation**

**Généralités concernant le projet mis en consultation**

**1. Approuvez-vous les points essentiels du projet mis en consultation ?**

La CCIG, en tant qu'association qui représente les intérêts économiques genevois, est surprise des premières propositions formulées à l'égard du Grand Genève dans la consultation, et surtout de la faiblesse des moyens évoqués à ce stade pour le financement des infrastructures prioritaires de transports.

A l'inverse de l'accompagnement des premier et deuxième projets d'agglomération, avec 186 respectivement 204 millions de francs de contributions fédérales réservées sur le Fonds d'Infrastructure, le Projet d'agglomération de la troisième génération obtiendrait seulement 38,8 millions de francs de crédits fédéraux provenant du Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) entre 2019 et 2022. Le montant global de la contribution fédérale

alloué au trafic d'agglomération pour la troisième génération de projets serait ainsi réduit d'un tiers par rapport aux projets de première et de deuxième génération.

Le Grand Genève concentre une des plus fortes croissances d'Europe. Selon le projet de territoire du Grand Genève, adopté en 2016 : « Le nombre d'emplois du Grand Genève s'élèverait à 602 000 en 2030 et s'accroîtrait donc de 110 000 (+22%) »<sup>1</sup>. Selon les projections de la Confédération<sup>2</sup>, la population résidente du canton de Genève devrait croître de quelque 16% d'ici 2030 par rapport à l'année de référence 2015, soit davantage que la moyenne nationale (14,4%).

Contrairement à d'autres agglomérations, le canton de Genève ne peut pas compter sur un réseau RER dense, reliant les principaux centres régionaux au cœur de l'agglomération. Le trafic notamment pendulaire se retrouve inmanquablement absorbé par le réseau routier, contribuant ainsi à son engorgement chronique.

Le Grand Genève présente donc une conjonction entre une croissance démographique forte, une concentration des emplois au cœur de l'agglomération et un trafic pendulaire très important entre le centre et la périphérie. En plus, le marché de l'emploi genevois draine une main d'œuvre en provenance d'un bassin géographique toujours plus large. Le nombre d'actifs étrangers frontaliers travaillant à Genève a doublé en dix ans. Par ailleurs, l'impôt à la source prélevé auprès des travailleurs frontaliers résidant dans la partie française de l'agglomération contribue significativement au financement de l'impôt fédéral direct.

Rappelons que ces développements contribuent également à ce que le canton de Genève soit deuxième canton contributeur de la péréquation financière. Les contributions importantes reflètent indubitablement la bonne santé économique du canton, elle-même tributaire de la vitalité de son agglomération.

Eu égard à ce qui précède, la CCIG souligne

- premièrement, **l'importance du mécanisme fédéral** des projets d'agglomération dans le développement et la construction de l'agglomération franco-valdo-genevoise et dans l'accompagnement de son dynamisme.
- deuxièmement, **la réalisation indispensable des infrastructures de la région** qui soutiennent le développement harmonieux et efficace de celle-ci afin de permettre à l'agglomération genevoise de continuer à jouer pleinement son rôle de moteur économique et poursuivre sa forte contribution à la péréquation intercantonale.
- troisièmement, **le manque de cohérence** entre la **réduction du soutien fédéral** aux agglomérations dans leur ensemble et **l'adoption du Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA)** en février 2017, que les entreprises genevoises ont par ailleurs soutenu. En effet, la brochure de vote sur le FORTA précisait qu'un montant de 390 millions de francs par an serait dédié au trafic d'agglomération, soit au total près de 1.6 milliards de francs sur quatre ans, contrairement aux 1.12 milliards de francs projetés pour les projets de troisième génération.

La CCIG regrette la position de la Confédération par rapport aux faibles moyens alloués au Projet d'agglomération 3 qui met en péril les projets d'infrastructure de transports sur lesquels se projette le territoire du Grand Genève depuis plus de 15 ans.

## **2. Estimez-vous que certains aspects n'ont pas été suffisamment pris en considération ?**

La CCIG soutient la position du Conseil d'Etat genevois qui, dans sa réponse à ladite consultation, demande que l'équipe du Projet d'agglomération Grand Genève prenne à l'avenir part activement aux différents groupes de travail mis en place par l'Office fédéral du développement territorial pour définir les modalités d'évaluation et les différents critères utilisés.

<sup>1</sup> Grand Genève (2016) : *Projet de territoire Grand Genève 2016-2030, Annexe 4*

<sup>2</sup> OFS (2016) : *Scénarios de l'évolution de la population des cantons 2015-2045*

Le but étant de mieux présenter les complexités de notre agglomération afin de rendre attentives les autorités fédérales aux multiples enjeux transfrontaliers de la région franco-valdo-genevoise.

### **Programme en faveur du trafic d'agglomération, 3<sup>e</sup> génération**

#### **3. Avez-vous des observations sur l'état des lieux présenté ?**

Le développement des agglomérations et de leur infrastructure, y compris la desserte avec un centre urbain revêt une importance cruciale pour la prospérité économique du canton.

Afin de promouvoir et accompagner le développement de secteurs stratégiques comme celui de la Genève internationale, de l'aéroport de Genève ou du Palais des expositions et des congrès de Genève (Palexpo), le canton de Genève a besoin d'infrastructures fiables, sûres, confortables et en capacités suffisantes.

Il convient de souligner que la qualité de la desserte du quartier des Organisations internationales représente un élément-clé de l'attractivité de la Genève internationale. Par ailleurs, il est prévu que près de trois milliards de francs seront investis ces prochaines années dans une quinzaine de chantiers situés autour du Palais des Nations. Ces travaux porteront sur la rénovation et l'extension de bâtiments actuels ainsi que sur la réalisation d'équipements culturels, d'école, de logements et d'infrastructures de transport.

L'aéroport de Genève constitue une infrastructure d'importance centrale pour l'économie du canton et de la région. Les entreprises genevoises doivent impérativement pouvoir compter sur une desserte aérienne optimale. Il en va de même pour la desserte de l'aéroport en transports collectifs, en particulier tôt le matin et tard le soir. L'aéroport et son infrastructure doivent pouvoir se développer pour répondre à la demande. Par ailleurs, il s'agit d'accompagner l'évolution de l'aéroport par le biais du plan sectoriel des infrastructures aéronautiques qui demande une action coordonnée entre les autorités fédérales, le canton de Genève et l'exploitant de l'aéroport.

Le pôle de développement du CERN et Palexpo contribuent au rayonnement des sciences, de la culture, des arts, du sport ou des activités philanthropiques, bien au-delà des frontières suisses. Or le développement de l'infrastructure englobant ces secteurs stratégiques – y compris une desserte (transfrontalière) efficace – est indispensable pour la prospérité économique du canton.

Eu égard à ce qui précède, la CCIG demande que les besoins en infrastructures structurantes de ces secteurs stratégiques, intimement liés au développement économique du canton et de la région, soient mieux pris en compte dans l'arrêté fédéral définitif qui sera validé par le Conseil fédéral.

#### **4. Êtes-vous d'accord avec le déroulé du processus d'examen des projets d'agglomération de troisième génération ? Si non, quels sont pour vous besoins d'adaptation ?**

La CCIG soutient la position du Conseil d'Etat genevois qui critique que le déroulé du processus d'examen du Projet d'agglomération 3 n'a pas permis d'aborder les différentes discussions, tant techniques que politiques, de manière équilibrée. Les délais de réponse très restreints ont fortement limité les possibilités d'échange et de discussion entre les différents partenaires du projet d'agglomération du Grand Genève.

#### **5. Êtes-vous d'accord avec les résultats de l'examen par la Confédération ? Si non, quels sont pour vous les besoins d'adaptations ?**

La CCIG est en désaccord avec l'évaluation faite de la Confédération sur le Projet d'agglomération 3 du Grand Genève.

A ce stade, plusieurs choix de la Confédération interpellent, à l'exemple de l'axe tram entre la Place des Nations et l'interface multimodale P47 (mesure 6621.3.086), essentiel pour la Genève internationale, qui n'a pas été retenu comme mesure prioritaire. C'est également le cas des

projets transfrontaliers de tramway et de bus à haut niveau de service, indispensables au fonctionnement de l'agglomération toute entière.

Raison évoquée : l'impact principal des mesures doit se localiser sur le territoire suisse. Or, la CCIG souligne qu'une appréciation prudente du critère de l'impact dans un contexte transfrontalier comme celui de Grand Genève s'impose. Les territoires sont interdépendants, avec des conditions économiques et juridiques différentes, ce qui contribue certainement à la lenteur de certains processus et du démarrage des mesures et actions, comparé à une agglomération régulée dans un contexte national.

La CCIG demande que l'appréciation des conditions d'application du critère de l'impact soit reconsidérée par les autorités fédérales. De manière générale, les difficultés nées du caractère transfrontalier de l'agglomération doivent mieux être prises en compte et valorisées dans le cadre de l'évaluation globale du Projet. Par ailleurs, la CCIG souligne les efforts engagés en matière de coordination et de mise en œuvre par les partenaires suisses et français.

Enfin, la CCIG s'étonne du co-financement de certaines mesures situées sur le sol français, par exemple de la réalisation de l'interface et du pôle d'échange multimodal de la gare de La-Roche-sur-Foron, mais pas du pôle d'échange multimodal de la gare de Reignier, qui se situe pourtant sur le tracé de la ligne reliant La-Roche-sur-Foron à l'agglomération centrale.

#### **6. Avez-vous des observations relatives à certains projets d'agglomération ou certaines mesures en particulier ?**

La CCIG ne comprend pas la diminution drastique des co-financements escomptés pour les projets lourds et urgents d'infrastructure de transports collectifs et des aménagements y afférents. Deuxième grande agglomération de Suisse, le Grand Genève serait ainsi avant dernier des grandes agglomérations en ce qui concerne le montant cumulé des contributions fédérales aux Projets d'agglomération 1, 2 et 3.

En vertu des éléments mentionnés ci-dessus, la CCIG souhaiterait qu'un certain nombre de mesures non prises en compte soient intégrées en catégories A, Ae et B. Elle appuie ainsi la demande du Conseil d'Etat de voir ré-évaluées 11 mesures en liste A, deux mesures en liste Ae et deux mesures en liste B (cf. réponse du Conseil d'Etat genevois).

#### **Autres remarques**

#### **7. Quelles autres remarques relatives au projet en consultation souhaitez-vous formuler ?**

*Pas de commentaire*

#### **8. Synthèse**

La CCIG exprime l'urgence ressentie par les acteurs économiques genevois d'améliorer les conditions-cadres de l'économie, par la livraison au plus vite des infrastructures de transports structurantes prévues par le Projet d'agglomération 3 et par la mise en œuvre des services nécessaires.

En appui de la prise de position du Conseil d'Etat genevois, la CCIG demande à ce que les mesures situées sur le territoire français, vaudois et genevois pour lesquelles une demande a été formulée auprès de l'Office fédéral du développement territorial le 20 février 2018 soient repriorisées.

Il convient également de rappeler qu'avec 3 millions de déplacements quotidiens, dont seulement 10% en transports en commun, la mobilité durable dans le Grand Genève a encore du chemin à parcourir.

La CCIG souhaite que la dimension transfrontalière du Grand Genève et les complexités du territoire soient mieux prises en compte dans le cadre des Projets d'agglomération de la troisième génération. Genève et sa région transfrontalière connaissent une croissance démographique très

importante, fruit d'un dynamisme économique qu'il convient de soutenir et d'accompagner au mieux.

La nécessité d'investir dans l'infrastructure des agglomérations est avérée. L'économie et la société dans son ensemble en profitent et il est important que le développement des agglomérations puisse accompagner au mieux la croissance économique et démographique attendue dans les décennies à venir.

Pour que Genève puisse continuer à assurer pleinement son rôle de centre économique et de seul canton romand contributeur à la péréquation nationale, la Confédération doit veiller à doter le canton et sa région des infrastructures dont il a besoin pour accompagner son développement économique et démographique.

En vous remerciant de l'attention que vous voudrez bien porter à ces éléments, nous vous prions d'agréer, Madame la Conseillère fédérale, l'expression de notre haute considération.

Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève



Juan-Carlos Torres  
Président



Nathalie Hardyn  
Directrice adjointe

## LE COMITE

<b>GS / UVEK</b>
11. APR. 2018
Nr.

Office fédéral du développement territorial  
Département fédéral de l'énergie, des transports,  
de l'environnement et de la communication DETEC

Kochergasse 6

3003 B E R N E

Genève, le 10 avril 2018

V./réf. : \_\_\_\_\_  
N./réf. : PH/pm

**Concerne :** Réponse à la consultation sur les projets d'agglomération de 3ème génération

Madame, Monsieur,

Conformément à sa mission de promotion des intérêts des usagers des transports publics, la section genevoise de la CITraP répond à la consultation sur le projet d'arrêté fédéral sur les projets d'agglomération de 3ème génération.

La CITraP Genève exprime sa vive déception devant le fait que la contribution de la Confédération au financement des mesures prévues dans le cadre du Projet d'agglomération de 3ème génération pour le Grand Genève soit considérablement réduite par rapport à celle accordée aux deux générations précédentes du Projet. De plus, la part de ce financement pour les projets concernant les transports publics est extrêmement faible: de fait un seul projet est retenu en Priorité A et fait l'objet d'une contribution financière de 5 millions de CHF.

Mis à part le fait que la dynamique engagée dans toute l'agglomération du Grand Genève avec les deux premières générations du Projet d'agglomération risque d'être, sinon brisée, du moins fortement freinée, nous pensons que les contraintes et les besoins de l'agglomération ne sont pas suffisamment prises en compte. En particulier la situation géographique du Grand Genève dans son bassin de vie transfrontalier comprenant deux cantons et deux départements français, avec les défis de mobilité que cette configuration physique et institutionnelle implique, mérite d'être mieux évaluée.

En matière de transports publics l'agglomération du Grand Genève a certes accumulé de nombreux retards jusqu'à un passé récent, mais un considérable effort de rattrapage a été entrepris dans les dernières décennies, dont témoignent éloquentement d'importants projets comme la liaison ferroviaire CEVA et la renaissance du réseau de tramways. Cet effort doit être poursuivi avec vigueur, ce d'autant plus que la croissance de l'agglomération ne se dément pas. La continuité du soutien de cet effort par la Confédération est essentielle.

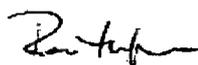
La CITraP Genève se joint à d'autres instances, associations et organisations pour demander que soient reconsidérées les priorités et les contributions proposées par la Confédération aux projets prioritaires de transports, d'urbanisation et d'environnement du territoire dans l'agglomération du Grand Genève.

Veuillez recevoir, Madame. Monsieur, l'expression de notre haute considération.

Pour le Comité :

Pierre HOFMANN  
Vice-président

Philippe MEYER  
Membre





Eidgenössische Technische Hochschule Zürich  
Swiss Federal Institute of Technology Zurich

Vizepräsident für Personal und Ressourcen

ETH Zürich  
Prof. Dr. Ulrich Weidmann  
Rämistrasse 101, HG F 45  
8092 Zürich

Telefon +41 44 632 05 91  
weidmann@sl.ethz.ch  
www.ressourcen.ethz.ch

Per E-Mail an: [info.are@admin.ch](mailto:info.are@admin.ch)  
Bundesamt für Raumentwicklung ARE  
Worbentalstrasse 66  
3063 Ittigen

Zürich, 18. April 2018

## Stellungnahme zum Agglomerationsprogramm des Bundes

Sehr geehrte Damen und Herren

Die ETH Zürich nimmt die Gelegenheit wahr, im Rahmen der Vernehmlassung des Agglomerationsprogramms zu folgender Massnahme Stellung zu nehmen:

### **Agglomeration: Zürich-Glattal** **Massnahme: Zürich - Elektrifizierung Buslinien 69 und 80**

In Zusammenarbeit mit der Stadt und dem Kanton Zürich erarbeitete die ETH Zürich für den Campus Hönggerberg im Jahr 2015 den Masterplan 2040, welcher die mittel- und langfristige Entwicklung des Standorts beschreibt. Der Stadtrat nahm diesen im Dezember 2016 zustimmend zur Kenntnis. Der Masterplan bildet die Grundlage für die laufende Revision der Sonderbauvorschriften und parallel dazu der Teilrevision der BZO. Die öffentliche Anhörung zu den neuen Sonderbauvorschriften wird im Juni 2018 eröffnet. Als Beiberichte sind auf Veranlassung der Stadt ein Freiraumkonzept sowie ein Mobilitätskonzept als integraler Bestandteil verfasst worden.

Die ETH Zürich hat sich bewusst zu einer Zwei-Standort-Strategie mit den beiden Campus «Zürich Zentrum» und «Zürich Hönggerberg» entschieden, nach dem Grundsatz der Innenverdichtung vor Aussenentwicklung. Dass der Standort Hönggerberg aus heutiger und künftiger Perspektive prinzipiell günstig liegt, zeigt auch der hervorragende Modal Split. Aktuell reisen rund 80 Prozent der ETH-Angehörigen mit dem öffentlichen Verkehr an, weitere 15 Prozent mit dem Langsamverkehr. Wir erreichen diese Werte, obschon die MIV-Zufahrten kaum stauefährtet und unsere Parkgaragen nicht voll ausgelastet sind. Zu diesem Erfolg trägt – nebst den öffentlichen VBZ-Linien 37, 69 und 80 – auch der durch die ETH Zürich finanzierte ETH-Link mit seinen bis zu 5000 Fahrgästen pro Tag bei.

Allerdings treten bereits heute in den Hauptverkehrszeiten regelmässige Kapazitätsengpässe auf, welche die Mobilität der Quartierbevölkerung und der ETH-Angehörigen behindern und die sich weiter verschärfen werden: Der Masterplan basiert auf einem durchschnittlichen jährlichen Wachstum von 1.5 bis 2 Prozent bei den Studierenden, Mitarbeitenden und Besuchern bis ins Jahr 2040. Das Mobilitätskonzept basiert auf der Annahme, dass der Anteil der ÖV-Pendler zumindest linear mitwächst.

## Stellungnahme zum Agglomerationsprogramm des Bundes

Fazit: Der weitere Ausbau des Standorts Höggerberg stärkt den Forschungs- und Ausbildungsplatz Zürich und trägt gleichzeitig zum haushälterischen Umgang mit dem Boden bei. Für das Wachstum des Campus Höggerberg der ETH Zürich ist eine leistungsfähige ÖV-Anbindung eine entscheidende Rahmenbedingung. Eine zeitnahe Kapazitätserhöhung des ÖV-Netzes und damit die Elektrifizierung der Buslinien 69 und 80 ist für die ETH Zürich deshalb von zentraler Bedeutung.

Aus diesen Gründen ersuchen wir Sie, **die Massnahme «Zürich – Elektrifizierung Buslinien 69 und 80» auf die A-Liste zu setzen.**

Wir danken Ihnen für die wohlwollende Prüfung unseres Antrags.

Freundliche Grüsse



Prof. Dr. Ulrich Weidmann  
Vizepräsident für Personal und Ressourcen



Dr. Susann Görlinger  
Co-Leiter Mobilitätsplattform

# Mobilitätskonzept ETH Hönggerberg

## **Auftraggeber**

ETH Zürich  
Immobilien  
KPL  
Kreuzplatz 5  
8092 Zürich

## **Bearbeitung**

Daniel Hirzel, MSc ETH RE&IS  
Stefan Schneider, Dipl. Geograph SVI

## Inhaltsverzeichnis

Management Summary	4
<hr/>	
1 Ausgangslage und Auftrag	5
<hr/>	
1.1 Ausgangslage und Auftrag .....	5
1.2 Ziele .....	6
1.3 Betrachtete Zeitpunkte, Planungshorizonte .....	6
2 Standortvoraussetzungen	7
<hr/>	
2.1 Perimeter Mobilitätskonzept .....	7
2.2 Geographische Lage .....	8
3 Abschätzung zu gesellschaftlichen und verkehrlichen Entwicklungen	8
<hr/>	
4 Analyse ETH Höggerberg (2016/2030/2040)	10
<hr/>	
4.1 Gebäude und relevante Nutzungsangaben .....	10
4.2 Personengruppen .....	12
4.3 Dienstleistungen und Naherholung im Perimeter .....	14
4.4 Wachstum der relevanten Berechnungsgrundlagen .....	15
5 Verkehrliche Situationsanalyse ETH Höggerberg (2016, IST)	17
<hr/>	
5.1 Fussverkehr .....	17
5.2 Veloverkehr .....	19
5.3 Öffentlicher Verkehr .....	21
5.4 Motorisierter Individualverkehr .....	24
5.5 Logistik .....	29

6	Mobilitätsmanagement (IST-Zustand)	30
6.1	Parkraumbewirtschaftung .....	30
6.2	ETH-Link – Shuttlebus zwischen den Standorten Zentrum und Höggerberg .....	31
6.3	Bikesharing .....	31
6.4	Carsharing .....	32
6.5	Mobility-Spezialangebote .....	32
6.6	Kostenbeitrag an öV-Dauerabos .....	33
6.7	Campus Info .....	33
6.8	Webshop Büromaterial .....	34
6.9	Mobilitätsinformationen .....	34
6.10	Sensibilisierungsmassnahme bike to work.....	34
6.11	Home-Office.....	34
7	Rechtliche Rahmenbedingungen und Abstellplatzbedarf	35
7.1	Sonderbauvorschriften .....	35
7.2	Parkplatzverordnung PPV'96 der Stadt Zürich.....	35
7.3	Ergänzende Regelung für Sportnutzungen .....	36
7.4	Herleitung des Abstellplatzbedarfs (Parkierungsnachweis) .....	36
8	Schlussfolgerungen und Handlungsbedarf	42
9	Gesamtverkehrskonzept (2030/2040)	43
9.1	Handlungsfeld Fussverkehr .....	43
9.2	Handlungsfeld Veloverkehr .....	45
9.3	Handlungsfeld öffentlicher Verkehr .....	48

9.4	Handlungsfeld motorisierter Individualverkehr.....	49
9.5	Handlungsfeld Logistik .....	51
10	Mobilitätsmanagementkonzept (2030/2040)	52
10.1	Handlungsfeld Mobilitätsmanagement .....	52
11	Mobilitätsinformationen und -daten	56
11.1	Handlungsfeld Mobilitätsinformationen und -daten .....	56
12	Controlling	59
12.1	Controlling .....	59
13	Rückfallebene	59
14	Abkürzungen	60
15	Glossar	61
16	Literatur	62
Anhang		63
Anhang 1 (Gebäude PH 2030 und PH 2040) .....		63
Anhang 2 (Mitarbeitende pro Gebäude) .....		64
Anhang 3 (Bibliotheken/Archive/Sammlungen).....		65
Anhang 4 (Gastronomiebetriebe).....		66
Anhang 5 (Synopsis Revision SBV) .....		67
Anhang 6 (Klärung offener Fragen zu den Rechtsgrundlagen).....		68

### Management Summary

Die Sonderbauvorschriften (SBV) für das Gebiet ETH Zürich, Standort Höggerberg (Science City) werden revidiert und neu mit „Sonderbauvorschriften «ETH Zürich, Campus Höggerberg»“ bezeichnet. Das vorliegende Mobilitätskonzept dient – ebenso wie das zeitgleich erstellte Freiraumkonzept – als Beibericht zum im Rahmen der Revision der SBV erstellten Planungsbericht nach Art. 47 RPV. Das Mobilitätskonzept dokumentiert mit den darin ersichtlichen Analysen und Hinweisen, insbesondere auch bezüglich der Regelungen zur Herleitung des Abstellplatzbedarfs, die Betrachtungsweise der ETH auch zuhanden der städtischen Behörden. Der Bericht wurde auch vom Tiefbauamt der Stadt Zürich zustimmend zur Kenntnis genommen. Die eigentlichen Vorschriften sind direkt in den SBV verankert.

Der vorliegende Bericht liefert die Analyse der Ist-Situation (Kapitel 2 bis 7) und den daraus resultierenden Handlungsbedarf und beschreibt die zur Umsetzung vorgesehenen Massnahmen für die verschiedenen Handlungsfelder.

Die wichtigsten Erkenntnisse der Analyse sind:

- Die ETH Zürich bietet im Perimeter ETH Höggerberg Dienstleistungen und Angebote an, wodurch alltägliche Bedürfnisse direkt im Perimeter befriedigt werden können und die umliegende Verkehrsinfrastruktur entlastet wird.
- Die Infrastrukturen (Verkehrswege, Abstellplätze) für die verschiedenen Verkehrsmittel genügen den heutigen Ansprüchen weitgehend.
- Der öffentliche Verkehr erreicht in den Spitzenzeiten die Kapazitätsgrenzen. Die ETH hat bei der Gestaltung des Angebots aber nur einen beschränkten Handlungsspielraum.
- Die Signalisation für den Fuss- und Veloverkehr sollte verbessert werden.
- Es zeichnet sich ab, dass in Zukunft die Anzahl verfügbarer Abstellplätze für Personenwagen und Velos kleiner ist als der Minimalbedarf an Abstellplätzen gemäss Parkierungsverordnung der Stadt Zürich. Die ETH Zürich setzt bereits diverse Mobilitätsmanagement-Massnahmen um. Aufgrund der absehbaren Unterschreitung des Minimalbedarfs an Abstellplätzen gemäss PPV sind weitere Massnahmen geplant.
- Das geplante Wachstum kann dank der getroffenen und geplanten Massnahmen unter Beibehaltung des bestehenden Fahrtenmodells realisiert werden.

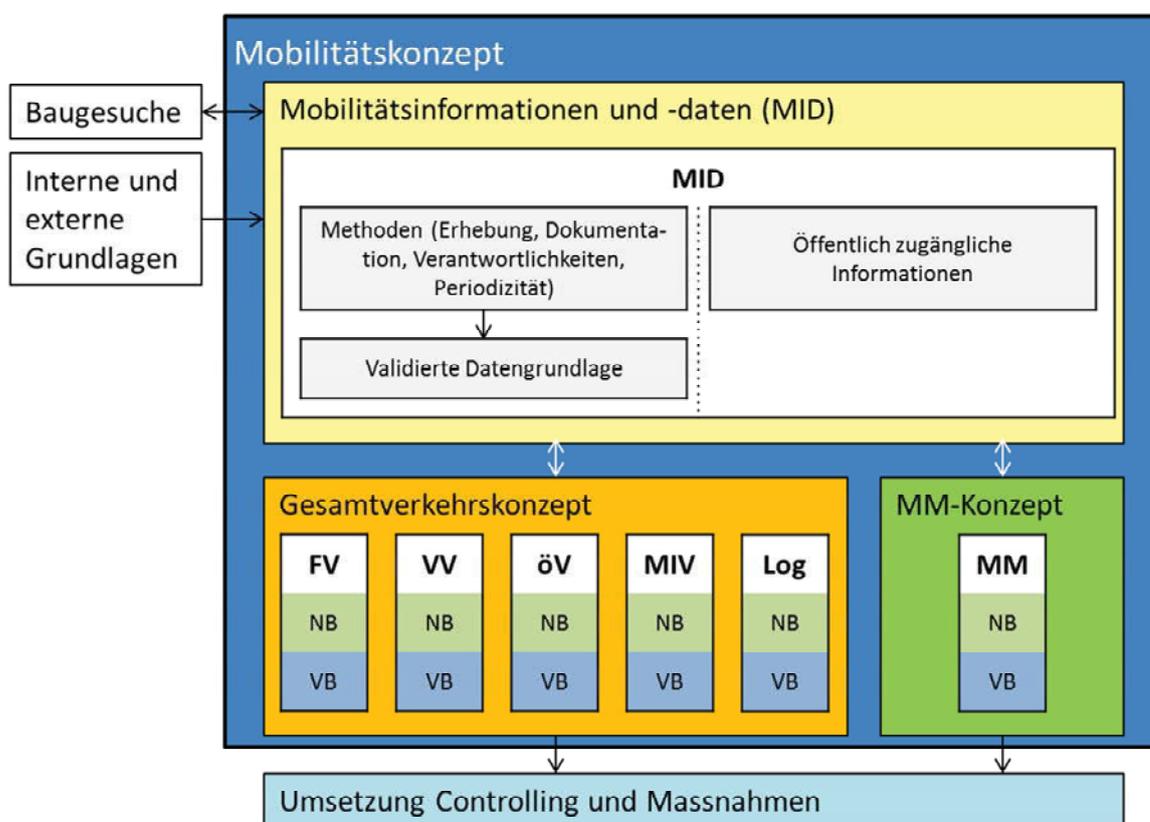
Die im Handlungsfeld Mobilitätsmanagement vorgestellten Massnahmen zeigen auf, wie die im Rahmen von Baugesuchen gegebenenfalls zu erstellende Mobilitätskonzepte nach Parkierungsverordnung der Stadt Zürich (Stadt Zürich, 2015) aufgebaut werden sollen.

# 1 Ausgangslage und Auftrag

## 1.1 Ausgangslage und Auftrag

Im Erläuterungsbericht Masterplan 2040 zum ETH-Campus Höggerberg wurde die Erarbeitung eines Mobilitätskonzepts beschlossen<sup>1</sup>, welches weitere Details (z.B. Angaben zum Thema Parkplatzerstellung) liefern sollte.

Das Planungsbüro Jud wurde beauftragt, dieses Mobilitätskonzept für die ETH Höggerberg zu erarbeiten sowie die vorgesehenen umfassenden Planungen bezüglich Mobilität zu begleiten. Die nachstehende Abbildung stellt die Inhalte des Mobilitätskonzepts in einer Übersicht dar.



### Abkürzungen

FV = Handlungsfeld Fussverkehr	MM = Handlungsfeld Mobilitätsmanagement
Log = Handlungsfeld Logistik (Güterverkehr, Anlieferung)	NB = Normalbetrieb
MID = Handlungsfeld Mobilitätsinformationen und -daten	öV = Handlungsfeld öffentlicher Verkehr
MIV = Handlungsfeld motorisierter Individualverkehr	VV = Handlungsfeld Veloverkehr
	VB = Veranstaltungsbetrieb

Abbildung 1: Mobilitätskonzept – Inhalte in der Übersicht

<sup>1</sup> gemäss ETH Zürich (2016, S. 45)

### 1.2 Ziele

Die Ziele für den Campus Höggerberg ergeben sich aus dem Masterplan 2040 sowie den angestrebten Entwicklungen der ETH Zürich.

- Attraktiver Campus
- Anbindung der Campus-Mitte bzw. der „zweiten Reihen“ an die zentralen Erschliessungsstränge (interne Erschliessung)
- Nachhaltige Verkehrserschliessung der ETH Höggerberg; zu Fuss, mit dem Velo, dem öffentlichen Verkehr (öV) und dem motorisierten Individualverkehr (MIV) sowie des Anlieferverkehrs (externe Erschliessung)
- Brechung der Spitzenstunden

Massgebend sind auch die Ziele des Bundesrates für den ETH-Bereich gemäss Vorbildfunktion Bund im Energiebereich<sup>1</sup>, insbesondere bezüglich der energie- und umweltbezogenen Zielsetzungen bei der Bewirtschaftung der Grundstücke und Immobilien sowie nachhaltiger Mobilität.

### 1.3 Betrachtete Zeitpunkte, Planungshorizonte

Neben dem mit möglichst aktuellen Daten beschriebenen Ist-Zustand (2016) werden in den folgenden Betrachtungen die Planungshorizonte (PH) 2030 und 2040 beschrieben. Der im Masterplan zusätzlich beschriebene PH 2020 wird aufgrund der zeitlichen Nähe zum Ist-Zustand im Mobilitätskonzept nicht betrachtet.

---

<sup>1</sup> <https://www.energie-vorbild.admin.ch/>

## 2 Standortvoraussetzungen

### 2.1 Perimeter Mobilitätskonzept

Der Perimeter des Mobilitätskonzepts ETH Höggerberg ist in der folgenden Abbildung ersichtlich und entspricht dem Perimeter des Masterplans 2040.



Abbildung 2: Perimeter Mobilitätskonzept ETH Höggerberg (Quelle: Planpartner AG)

## 2.2 Geographische Lage

Wie in Abbildung 3 ersichtlich liegt die ETH Höggerberg einerseits zwischen den städtischen Quartieren Affoltern und Höngg sowie andererseits zwischen den Naherholungsgebieten Höggerberg und Käferberg.

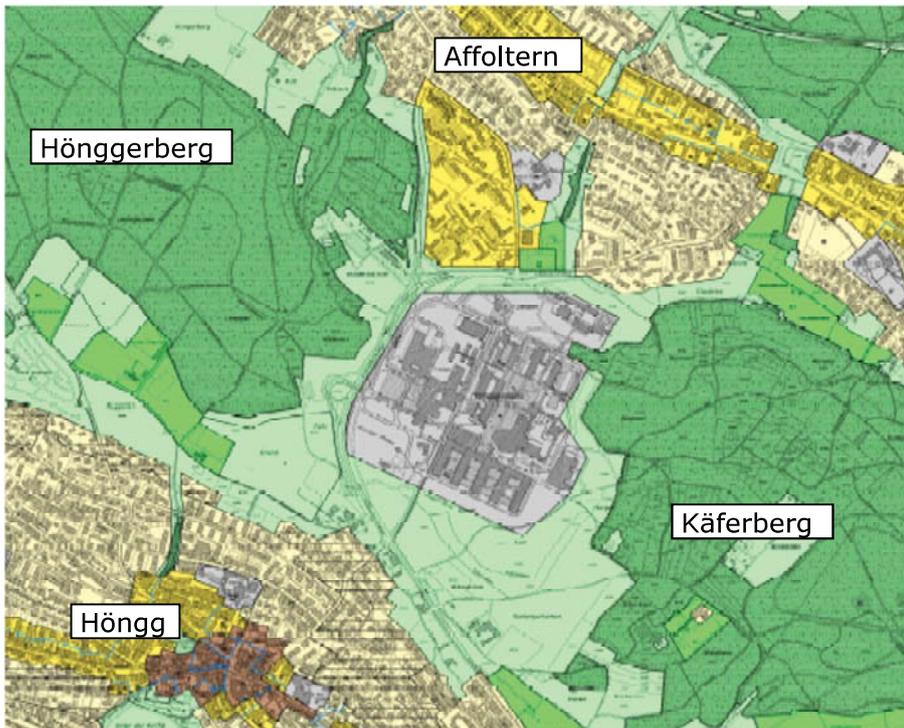


Abbildung 3: Lage der ETH Höggerberg (Kartengrundlage: Stadt Zürich, 2013)

Diese Lage ausserhalb des besiedelten Stadtraums ist für städtische Verhältnisse eher dezentral. Zudem weist die ETH Höggerberg mit 520 Meter über Meer gegenüber den umliegenden besiedelten städtischen Gebieten eine erhöhte Lage auf. So sind der Meierhofplatz in Höngg, der Zehntenhausplatz in Affoltern und der Bucheggplatz 50 bis 60 Meter tiefer gelegen. Aus Richtung Höngg sind die Zufahrtswege zudem besonders steil. Die Höhenunterschiede und Steigungen haben Auswirkungen auf die Wahl des Verkehrsmittels für die An- und Abreise der Nutzenden des Campus.

## 3 Abschätzung zu gesellschaftlichen und verkehrlichen Entwicklungen

In der Mobilität dürfte sich künftig nicht nur die Nachfrage aufgrund der demographischen Entwicklung verändern, sondern auch die Art der Nutzung des Verkehrsangebots vor einem Umbruch stehen. Die Grenze zwischen öV und Individualverkehr wird zunehmend verwischt. Für den Entscheid, ob der Individualverkehr, der öV oder eine

Kombination der beiden Systeme genutzt wird, werden Aspekte wie Bequemlichkeit, Zuverlässigkeit, Planbarkeit und Nachhaltigkeit massgebend sein.

Sharing-Systeme reduzieren die Bedeutung von individuellen Verkehrsmitteln und werden jetzt schon für Velos und Autos, vor allem in urbanen Gebieten, eingesetzt. Schlüssel dazu sind neue Technologien, welche die Sharing-Angebote möglich machen. Weitere Aspekte der gesellschaftlichen Entwicklung mit Auswirkungen auf die Parkfeldnachfrage betreffen die Bereiche Wertewandel, Führerscheinbesitz und Anteil autofreier Haushalte. Letzterer steigt insbesondere an zentralen Standorten mit einer guten öV-Erschliessung.

Auch im Bereich der Fahrzeugtechnologie stehen grosse Umwälzungen bevor. Gesichert ist, dass Google, Apple sowie sämtliche grossen Autokonzerne aktuell mit hohem Ressourceneinsatz am automatisierten Auto arbeiten. Auch die ETH Zürich forscht intensiv an automatisierten Fahrzeugen in allen Bereichen (Regeltechnik, Sensorik, Motorentchnik etc.). Voraussichtlich werden komplett selbstfahrende Autos zwischen 2020 und 2030 auf den Markt kommen. Die neuen Autos werden die Benutzer abholen und zum gewünschten Zielort bringen, ohne dass dabei am Start oder am Ziel ein grösserer Parkfeldbedarf entstehen wird.

Bezogen auf die Lebensdauer heute geplanter Neubauten in vergleichsweise dicht besiedelten Gebieten, in denen sich der grossflächige Einsatz von selbstfahrenden Flotten für Anbieter lohnen wird, muss davon ausgegangen werden, dass sich durch diese neuen Angebote bereits nach wenigen Jahrzehnten – und damit während der Lebensdauer aller heute neu erstellten oder sanierten Bauten – ein Einbruch im Parkfeldbedarf ergeben wird. Der durch die selbstfahrenden Fahrzeuge allenfalls entstehende Mehrverkehr (z.B. Leerfahrten) lässt sich aufgrund des sinkenden Parkfeldbedarfs voraussichtlich immer weniger durch das Parkfeldangebot und durch dessen Betreiber (z.B. ETH Zürich) steuern.

Als weiterer Aspekt dürfte sich ein zunehmend hoher Anteil an Elektrofahrzeugen ergeben, deren Aufladung bei den Parkfeldern ermöglicht werden muss.





Abbildung 5: geplante Gebäudeanordnung für den PH 2040 (Quelle: ETH Zürich, 2016)

Die detaillierten Änderungen für die PH 2030 und PH 2040 sind im Anhang 1 (Gebäude PH 2030 und PH 2040) ersichtlich.

Relevante Zahlen zu den Nutzungen der Gebäude für den Zeitpunkt 2016 sind in der folgenden Tabelle ersichtlich. Diese Zahlen dienen als Berechnungsgrundlage für die Herleitung des Abstellplatzbedarfs (siehe Kapitel 7.4).

Nutzung	Einheit	2016
Wohnheim für Studierende	m2 mGF	26'300
	Wohnplätze	900
Dienstleistung	m2 mGF	203
Verkauf	m2 mGF	1'170
Gastronomie	m2 mGF	10'160
	Sitzplätze (nur Innen-sitzplätze)	2'210
Sportnutzungen <sup>1</sup>	Garderobenkästen	577
Bibliothek	m2 mGF	4'820
Konferenzzentrum	Sitzplätze	0
Kindertagesstätte	m2 mGF	1'600

Tabelle 1: relevante Angaben nach Nutzungen

## 4.2 Personengruppen

Für die Planung und den Betrieb der ETH Höggerberg bilden die folgenden Personengruppen wesentliche Elemente. Sie werden deshalb nachstehend definiert.

### 4.2.1 Mitarbeitende

Als Mitarbeitende werden Personen betrachtet, die über einen Arbeitsvertrag der ETH bzw. ihrer Annexanstalten verfügen.

Ende 2016 waren 3'508 Mitarbeitende in Vollzeitäquivalenten (VZA) im Perimeter ETH Höggerberg tätig. Eine detaillierte Auflistung der Mitarbeitenden pro Gebäude ist in Anhang 2 (Mitarbeitende pro Gebäude) zu finden.

### 4.2.2 Studierende

Im Jahr 2014 sind für den ETH-Standort Höggerberg 8'780 und für die gesamte ETH Zürich 18'616<sup>2</sup> Studierende ausgewiesen. Im Jahr 2016 sind für die gesamte ETH Zürich 19'815<sup>3</sup> Studierende ausgewiesen. Unter der Annahme, dass der Anteil des ETH-Standorts Höggerberg über diese zwei Jahre gleich geblieben ist, ergeben sich für das Jahr 2016 9'345 Studierende an der ETH Höggerberg.

---

<sup>1</sup> Zu den Sportnutzungen zählen die Nutzungen die dem Sport Center Höggerberg angegliedert sind. Dies sind: Kraft-/Cardio Center, Rowing/Cycling, Entspannungsraum, Wellnesszone mit Sauna, Dampfbad, Solarium, Massage, 3-Fach-Sporthalle, Tanzräume, erweiterte funktionelle Zone, Bewegungslabor, Dojo, 2 Tennisplätze, 1 Kunstrasenspielfeld, 2 Beachvolleyballfelder, Boulderanlage, Helsana Trails

<sup>2</sup> gemäss ETH Zürich (2015)

<sup>3</sup> gemäss ETH Zürich (2017b)

### 4.2.3 Besuchende Lehre und Forschung

Eine grobe Abschätzung kann über die Annahme erfolgen, dass rund 10% aller Mitarbeitenden tagsüber Besucher/Gäste empfangen. Die Zahl dieser Besuchenden dürfte heute also bei rund 350 Besuchenden pro Tag liegen.

### 4.2.4 Wohnende

Seit dem Jahr 2016 wohnen in den für studentisches Wohnen konzipierten Wohnbauten (HWA, HWB, HWC und HWW) 900 Studierende. Wieweit die wohnhaften Studierenden auf dem Höggerberg oder anderswo studieren, kann nicht beurteilt werden. Eine weitere Zunahme von Wohnenden im Perimeter ist bis 2040 nicht vorgesehen.

### 4.2.5 Dritte

Neben der Zunahme der Anzahl Mitarbeitenden und der Anzahl Studierenden wird im Zuge der Entwicklung der ETH Höggerberg zu einem eigenen Stadtquartier auch mit einer zunehmenden Nutzung der angebotenen Infrastrukturen durch Dritte ohne Bezug zur ETH Höggerberg bzw. durch die Öffentlichkeit gerechnet. Relevant sind insbesondere Dritte, welche die Infrastrukturen zu den Hauptanwesenheitszeiten der Personengruppen „Mitarbeitende“ und „Studierende“ (Montag bis Freitag 08:00-17:00 Uhr) nutzen.

Im Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) zur 3. Ausbaustufe ETH Höggerberg wird die Anzahl der den Campus unabhängig von der ETH Nutzenden im Jahr 1992 auf rund 300 Personen pro Werktag geschätzt und für 2004 eine Nutzung durch rund 450 Personen prognostiziert<sup>1</sup>.

Angaben zu den Nutzungen, welche heute regelmässig durch Dritte ohne Bezug zur ETH Höggerberg genutzt werden, und der geschätzte Anteil der Drittnutzung an diesen Nutzungen können der nachstehenden Tabelle entnommen werden:

<b>Nutzung gemäss aktuell gültiger Parkplatzverordnung (PPV)<sup>2</sup></b>	<b>Anteil Nutzung Dritte 2016</b>
Dienstleistung	ca. 10%
Verkauf	ca. 10%
Gastronomie	ca. 10%
Sport (Fitness/Hallenbad, Spa/Sauna/Wellness, Turnhalle, Fussballplatz, Tanzschule, Tennisplatz)	ca. 10%
Bibliothek	ca. 10%
Kindertagesstätte	ca. 10%

Tabelle 2: Anteil Nutzung durch Dritte

<sup>1</sup> ETH Zürich; 3. Ausbaustufe ETH Höggerberg, UVB vom Dezember 1993. S. 12. „Besucher/innen, Passanten/innen und akademische Gäste“. Es dürften sich hier gewisse Überschneidungen mit der Kategorie der „Besuchende Lehre und Forschung“ ergeben.

<sup>2</sup> Verordnung über Fahrzeugabstellplätze (Parkplatzverordnung), Gemeinderatsbeschluss vom 11. Dezember 1996 mit Änderungen bis 16. Dezember 2015

Es wird angenommen, dass die heutigen Anteile der Nutzung durch Dritte auch für die PH 2030 und 2040 gelten. Neu kommt für den PH 2040 das Konferenzzentrum dazu, bei dem mit einem Drittnutzungsanteil von maximal 90% gerechnet wird.

### 4.3 Dienstleistungen und Naherholung im Perimeter

Diverse Dienstleistungen und Angebote im Perimeter tragen dazu bei, dass viele Bedürfnisse der Nutzenden direkt im Perimeter oder im nahen Umfeld der ETH Höggerberg befriedigt werden können und somit die Verkehrsinfrastruktur um die ETH Höggerberg nicht zusätzlich belastet wird. Zu nennen sind insbesondere die folgenden Dienstleistungen und Angebote:

#### **Autovermietung Europcar**

Europcar ist der Partner der ETH Zürich für Autovermietungen. Im Perimeter ist Europcar mit einem Standort vertreten. ETH-Angehörige können Autos zudem zu vergünstigten Konditionen mieten.

#### **Bargeldbezug**

Für den Bargeldbezug stehen ein Postomat und ein ZKB Bancomat beim Gebäude HIL 24 Stunden täglich zur Verfügung.

#### **Bibliotheken/Archive/Sammlungen**

Es bestehen verschiedene Bibliotheken, Archive und Sammlungen auf dem Campus Höggerberg. Details sind im Anhang 3 (Bibliotheken/Archive/Sammlungen) zu finden.

#### **Detailhandel / ETH Store / Verkauf**

Im Perimeter befinden sich ein kleiner COOP (Gebäude HPI) mit Artikeln des Alltagsbedarfs sowie zwei ETH-Store-Standorte, die unter anderem Bücher, Schreibwaren und Modellbaumaterialien anbieten. Der eine ETH-Store befindet sich im Gebäude HPI direkt neben dem COOP, der andere im Gebäude HIL. Zudem befinden sich weitere kleine Verkaufsgeschäfte im Perimeter.

Die nächsten bedeutenden Einkaufsmöglichkeiten befinden sich in den Quartieren Högger, Affoltern und Oerlikon.

#### **Gastronomie**

In den Gebäuden der ETH Höggerberg befindet sich ein umfangreiches Gastronomie-Angebot. folgendes umfangreiches Gastronomie-Angebot mit sieben Betrieben (Details im Anhang 4 (Gastronomiebetriebe)). Von Montag bis Freitag besteht ausserdem ein wechselndes Angebot an Streetfood. Zudem wird im Herbst und Frühling jeweils während einer Woche ein Lunch Market mit verschiedenen Verpflegungsständen organisiert.

#### **Kindertagesstätte**

Im Perimeter der ETH Höggerberg gibt es zwei Kindertagesstätten. Die eine befindet sich im Gebäude HWA und die andere im separaten Bau HKK im nördlichen Bereich des Perimeters.

### Natur und Naherholung

Auf dem Campus der ETH Höggerberg wurden verschiedene Gärten (Alpengarten, Arzneipflanzengarten, Madagaskargarten) sowie weitere naturnahe Flächen angelegt. Im Jahr 2006 wurde das Gelände mit dem Schweizer Qualitätslabel „Naturpark“ ausgezeichnet.

Das ETH-Gelände integriert sich zudem nahtlos in den Naherholungsraum Höggerberg/Käferberg mit seinen Wäldern und Hügeln sowie der Landwirtschaft. Dieser Raum wird auch von Dritten besucht, die keinen Bezug zur ETH Höggerberg haben.

### Post

Eine Post ist im Campus Info integriert (siehe Kapitel 6.7).

### Sport

Der Akademische Sportverband Zürich (ASVZ) bietet ein sehr umfangreiches Sportangebot, das sowohl das freie Benutzen von Anlagen und Angeboten für ASVZ-Mitglieder als auch organisierte Kurse beinhaltet. Zudem stehen auf dem Campus eine Boulder-Anlage, zwei Tischtennis-Tische, ein Outdoor-Cage und ein Schachfeld zur freien Benützung zur Verfügung.

### Weitere

Im Gebäude HWW befindet sich unter anderem ein Coiffeur-Betrieb.

## 4.4 Wachstum der relevanten Berechnungsgrundlagen

Für das jährliche Wachstum der relevanten Berechnungsgrundlagen bis zum PH 2040 gibt es zwei Szenarien. In der folgenden Tabelle ist das angenommene jährliche Wachstum von 2016 bis 2040 der zur Herleitung des Abstellplatzbedarfs relevanten Berechnungsgrundlagen (vgl. Kapitel 4.1) für die verschiedenen Nutzungen ersichtlich.

Nutzung	Szenarien	
	Masterplan 2040 maximal	Masterplan 2040 reduziert
ETH	2.0%	1.5%
Wohnheim für Studierende	0.0%	0.0%
Dienstleistung	2.0%	1.5%
Verkauf	2.0%	1.5%
Gastronomie (Restaurants, Cafés, Bars)	1.5%	1.0%
Sport	1.5%	1.0%
Bibliothek	1.5%	1.0%
Kindertagesstätten	1.5%	1.0%

Tabelle 3: Angaben zum jährliches Wachstum 2016-2040 der relevanten Berechnungsgrundlagen der Nutzungen der ETH Höggerberg in zwei Szenarien

Die zwei Wachstumsszenarien führen zu den in der folgenden Tabelle ersichtlichen Werten bzw. Bandbreiten bei den relevanten Berechnungsgrundlagen.

<b>Nutzung</b>	<b>Einheit</b>	<b>2030</b>	<b>2040</b>
ETH	VZA (inkl. Lehrpersonen)	4'300-4'600	5'000-5'600
	Studierende	12'300	15'000
Wohnheim für Studierende	m2 mGF	26'300	26'300
	Wohnplätze	900	900
Dienstleistung	m2 mGF	250-270	290-330
Verkauf	m2 mGF	1'400-1'500	1'700-1'900
Gastronomie	m2 mGF	11'700-12'500	12'900-14'500
	Sitzplätze	2'500-2'700	2'800-3'200
Sport	Garderobenkästen	660-710	730-820
Bibliothek	m2 mGF	5'500-5'900	6'100-6'900
Kindertagesstätte	m2 mGF	1'800-2'000	2'000-2'300

Tabelle 4: Angaben zu den relevanten Berechnungsgrundlagen für die PH 2030 und 2040 aufgrund der zwei Wachstumsszenarien „maximal“ und „reduziert“

Zudem wird für den PH 2040 ein Konferenzzentrum (Gebäude HWS) mit 1'000 Sitzplätzen erstellt.

## 5 Verkehrliche Situationsanalyse ETH Hönningerberg (2016, IST)

### 5.1 Fussverkehr

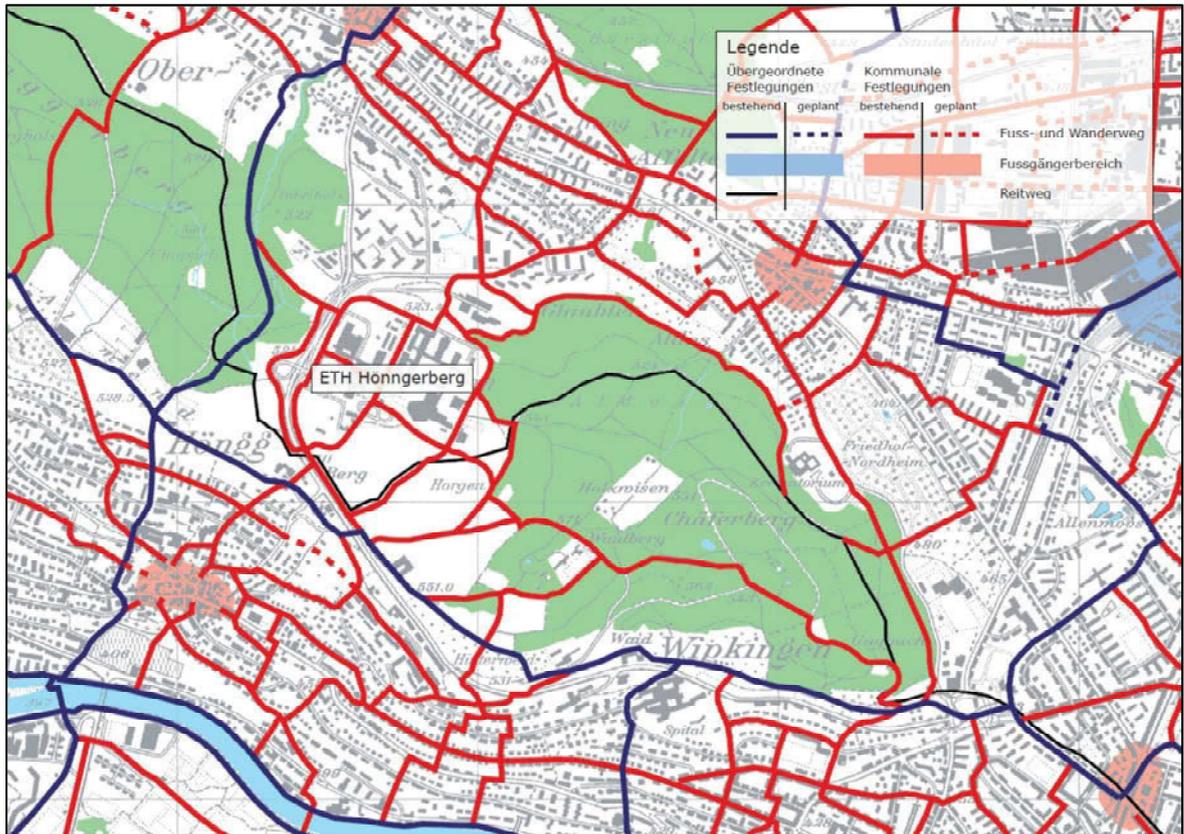


Abbildung 6: Fusswegnetz (Stadt Zürich, 2004a; bearbeitet)

Wie in Abbildung 6 ersichtlich, ist die ETH Hönningerberg heute gut an das städtische Fusswegnetz angeschlossen. Insbesondere in Richtung Affoltern und Hönng besteht ein dichtes Fusswegnetz. Die dezentrale Lage und die zu überwindenden Höhenunterschiede führen jedoch dazu, dass die Anreise zu Fuss für den Grossteil der Nutzenden des Campus unattraktiv ist. Dies dürfte der Grund dafür sein, dass der Modal Split-Anteil der zu Fuss Gehenden (Mitarbeitende und Studierende) für das Jahr 2012/2013 nur 4.0%<sup>1</sup> beträgt. Dies entspricht einer leichten Reduktion gegenüber dem Anteil von 4.3% im Jahr 2006.

<sup>1</sup> gemäss Orth et. al (2013, S. 27)

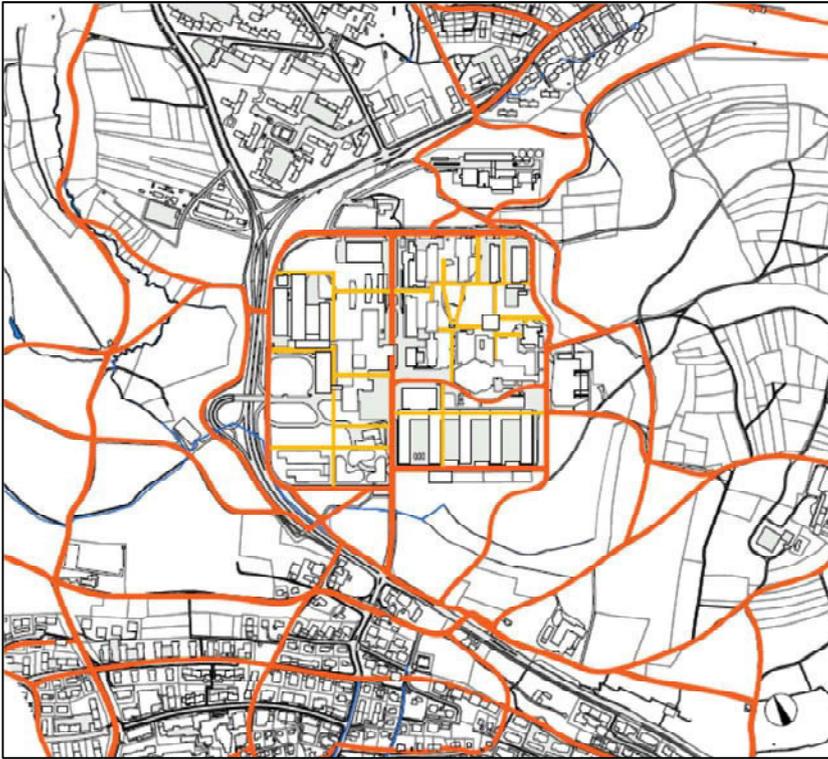


Abbildung 7: Hauptfusswegnetz ETH Höggerberg (Quelle: Schmid Landschaftsarchitekten GmbH); orange = Hauptfuss-/Wanderwege, gelb = interne Erschliessungs-/Parkwege

Das Hauptfusswegnetz in Abbildung 7 im Perimeter ist engmaschig und bietet i.d.R. kurze sowie direkte Verbindungen für zu Fuss Gehende innerhalb des Perimeters. Zahlreiche Fusswege sind zudem gedeckt, was deren Attraktivität steigert. Des Weiteren ist bei Strassen auf denen motorisierte Fahrzeuge verkehren dürfen i.d.R. ein Trottoir vorhanden, wodurch die Wege auch sicher sind.

Im nördlichen Bereich der Wolfgang-Pauli-Strasse gibt es nur wenige Möglichkeiten diese zu queren, wodurch teilweise Umwege für zu Fuss Gehende entstehen. Auf den Trottoirs im Bereich zwischen HIL und HPI bestehen teilweise Kapazitätsengpässe, nicht zuletzt, weil in diesem Bereich auch die Bus-Haltestelle liegt sowie weitere Angebote (Bargeldbezug, Verkauf, etc.) existieren.

Eine durchgängige Signalisation für den Fussverkehr zu den wichtigsten Objekten fehlt heute.

## 5.2 Veloverkehr

### 5.2.1 Erschliessung



Abbildung 8: Velowegnetz (Stadt Zürich, 2004b; bearbeitet)

Die Abbildung 8 zeigt, dass der Campus Hönningerberg an das städtische Velonetz angebunden ist. Bezüglich der Sicherheit für die Velofahrenden besteht jedoch Verbesserungspotenzial. So sind beispielsweise einzelne, seit 2004 geplante, wichtige Verbindungen bis heute noch nicht realisiert, z.B. die Route zwischen Meierhofplatz und Emil-Klöti-Strasse. Auch eine Signalisation zwischen den beiden ETH-Standorten „Zentrum“ und „Hönningerberg“ fehlt. Zudem wird die Attraktivität für Velofahrende aufgrund der zu überwindenden Steigungen – insbesondere die mit bis zu 12% steil ansteigende Gsteigstrasse zwischen Hönngg und der ETH Hönningerberg – zusätzlich reduziert. In Anbetracht dieser Tatsache ist der durchschnittliche Anteil 2012/2013 von rund 10.7%<sup>1</sup> der Velofahrenden (Mitarbeitende und Studierende) am Modal Split beachtlich. Gegenüber dem Jahr 2006 (5.7%) ist der Anteil um 5% gestiegen.

<sup>1</sup> gemäss Orth et. al (2013, S. 27)



Abbildung 9: Velowegnetz (links) sowie Veloabstellplätze bzw. öffentlich zugängliche Angebote für Velos (rechts) (Schmid Landschaftsarchitekten GmbH bzw. ETH Zürich, 2017a)

Im und um den Perimeter bestehen die in Abbildung 9 ersichtlichen Velowege. Die Signalisation der Velowege ist jedoch nicht lückenlos sichergestellt. Zudem dürfen die Velos auch diverse weitere Wege befahren, da es i.d.R. keine Fahrverbote gibt. Insbesondere in Aufenthaltsbereichen für den Fussverkehr besteht deshalb ein gewisses Konfliktpotential. Dies betrifft insbesondere die Wege in den Gartenanlagen.

In Abbildung 9 ist zudem ersichtlich, dass diverse öffentlich zugängliche Abstellplätze (AP) für Velos<sup>1</sup> bestehen. Diese sind kostenlos und frei zugänglich. Für AP in der Velo Box<sup>2</sup> wird eine Gebühr von CHF 50 pro Jahr erhoben. Im Gegenzug erhält man einen persönlichen Velo-AP an dem das Velo geschützt vor Vandalismus, Diebstahl und schlechtem Wetter abgestellt werden kann. Die nachstehende Tabelle zeigt den Bestand an Velo-AP im Jahr 2017.

Kategorie	Anzahl AP
Velo	1958
Dienstvelo	0
Sharing	0
Weitere	0

Tabelle 5: Veloabstellplätze an der ETH Höggerberg (eigene Erhebung, Stand 30. Mai 2017)

Von den 1'958 Velo-AP sind 1'910 überdacht. Von diesen überdachten Velo-AP befinden sich 42 in der Velo Box. Rund 600 der 1'958 Velo-AP sind bei den Wohngebäuden HWA, HWB, HWC und HWW für Bewohnende in abgeschlossenen Räumen untergebracht. Gemäss zwei Erhebungen<sup>3</sup> sind die Veloabstellanlagen insgesamt mit 791-

<sup>1</sup> Übersicht über die Standorte der Veloabstellplätze:  
<https://www.ethz.ch/de/campus/standorte-anreise/velo/Veloabstellplaetze.html>

<sup>2</sup> <https://www.ethz.ch/de/campus/standorte-anreise/velo/velo-box.html>

<sup>3</sup> 30. Mai und 22. September 2017 nachmittags

1'014 Velos und somit zu rund 40%-50% belegt, wobei einzelne Anlagen voll ausgelastet oder sogar überfüllt sind.

Informationen zur Lage der öffentlichen Veloabstellanlagen im Perimeter sind auf der Website der ETH Zürich verfügbar. Auf dem Campus selbst fehlen diese Informationen oder eine Signalisation der Veloabstellanlagen jedoch, wodurch gewisse Anlagen nur schwer auffindbar sind.

### 5.2.2 Zusätzliche Infrastrukturen für Velonutzende

#### Velopumpen und Werkzeuge

Zusätzlich zu den Velo-AP stehen den Velonutzenden im Perimeter zwei Velopumpen mit integriertem Werkzeugkasten kostenlos zur Verfügung. Die Standorte befinden sich in der Nähe des Haupteingangs des HCI und im Sektor C3 der Garage HPG (siehe Abbildung 9).

#### Lademöglichkeiten für E-Fahrzeuge

Bisher existieren keine Lademöglichkeiten für E-Fahrzeuge<sup>1</sup>.

## 5.3 Öffentlicher Verkehr

Der Anteil der öV-Nutzenden (Mitarbeitende und Studierende) am Modal Split der ETH Höggerberg ist mit 78.2% sehr hoch (2006 82.7%)<sup>2</sup>. Der Perimeter wird durch drei Buslinien erschlossen, die im Folgenden genauer beschrieben werden.

### 5.3.1 Die ETH Höggerberg bedienende öV-Linien

#### Linie 37

Die Linie 37 verkehrt zwischen dem Bahnhof Affoltern und der ETH Höggerberg. Die Fahrzeit für diese Strecke beträgt sieben Minuten. Die Linie verkehrt unabhängig vom Wochentag alle 30 Minuten. Am Morgen startet das Angebot an Werktagen (Montag-Freitag) um ca. 06:00 Uhr, an Samstagen um ca. 08:00 Uhr und an Sonn- und Feiertagen um ca. 09:30 Uhr. Der letzte Kurs fährt unabhängig vom Wochentag um 22:04 Uhr ab ETH Höggerberg. I.d.R. kommen heute auf der Linie 37 Standardbusse zum Einsatz. Dadurch ergibt sich eine Kapazität von rund 115 Personen pro Stunde<sup>3</sup>.

#### Linie 69

Die Linie 69 verkehrt zwischen Milchbuck und ETH Höggerberg. Am Milchbuck bestehen Anschlüsse auf die Tramlinien 7, 9, 10 und 14. Die bedeutendste Haltestelle zwischen Milchbuck und ETH Höggerberg ist „Bucheggplatz“. Dort bestehen Verbindungen auf die Tramlinien 11 und 15 sowie auf die Buslinien 32, 40, 72 und 83 Die Fahrzeit für die ganze Strecke zwischen Milchbuck und ETH Höggerberg beträgt rund

---

<sup>1</sup> gemäss Angabe ETH Zürich (Mail von U. Nussbaum vom 13. Februar 2017)

<sup>2</sup> gemäss Orth et. al (2013, S. 27)

<sup>3</sup> Bei Vollbelegung Sitzplätze plus Stehplätze mit 3 Personen pro m<sup>2</sup> (Quelle: Stadt Zürich, 2017)

zwölf Minuten. Für die Strecke Bucheggplatz – ETH Höggerberg benötigt die Linie 69 neun Minuten.

Werktags (Mo-Fr) verkehren die Busse tagsüber im 7,5-Minuten-Takt. Während der Morgen- und Abendspitze (07:30-09:30 Uhr bzw. 16:00-17:30 Uhr) wird die Linie zwischen Bucheggplatz und ETH Höggerberg jeweils in Lastrichtung auf 16 Kurse pro Stunde verdichtet. Tagsüber verkehrt die Linie 69 an Samstagen im 15- und an Sonntagen im 10-Minuten-Takt.

I.d.R. werden auf der Linie 69 Gelenkbusse eingesetzt. Abhängig vom eingesetzten Gelenkbustyp ergibt sich eine maximale Kapazität von 1'336-1'464<sup>1</sup> Personen pro Stunde und Richtung (bei 16 Kursen pro Richtung).

### **Linie 80**

Die Linie 80 verkehrt zwischen Triemlispital und Bahnhof Oerlikon Nord. Am Bahnhof Oerlikon bestehen diverse Verbindungen auf Bus, Tram sowie Bahn. Dasselbe gilt für den Bahnhof Altstetten, den die Linie 80 ebenfalls bedient. Die Anbindung an diese zwei Bahnhöfe zeigt die Wichtigkeit der Linie 80 für die ETH Höggerberg.

Die Fahrzeiten von der Haltestelle ETH Höggerberg betragen nach Triemlispital 26, nach Altstetten 14 und nach Bahnhof Oerlikon Nord 10 Minuten.

Werktags verkehren die Busse tagsüber im 7,5-Minuten-Takt, wobei in der Morgen- und Abendspitze jeweils ein zusätzlicher Kurs pro Stunde verkehrt. An Samstagen verkehrt die Linie 80 ebenfalls im 7,5-Minuten-Takt und an Sonntagen ab ca. 10:00 Uhr im 10-Minuten-Takt.

I.d.R. werden auf der Linie 80 Gelenkbusse eingesetzt. Abhängig vom eingesetzten Gelenkbustyp ergibt sich eine maximale Kapazität von 752-824<sup>1</sup> Personen pro Stunde und Richtung (bei 9 Kursen pro Richtung).

### **Auslastung/Nutzung**

Die Ergebnisse des Berichts „Mobilitätsverhalten ETH Höggerberg“ aus dem Jahr 2013 zeigen, dass bereits damals die Angebote des öffentlichen Verkehrs oft ausgereizt wurden und Kapazitätsengpässe auf allen den Höggerberg bedienenden Linien bestanden, wobei das Angebot dasselbe war wie heute. Zudem führen insbesondere bei den Linien 69 und 80 Verkehrsbehinderungen teilweise zu unregelmässigen Fahrtenfolgen, was die Überlastung einzelner Kurse zur Folge haben kann.

Es kann davon ausgegangen werden, dass sich die Situation mit dem voranschreitenden Ausbau des Campus weiter verschärft hat, worauf auch Rückmeldungen aus den umliegenden Quartieren schliessen lassen.

---

<sup>1</sup> Bei Vollbelegung Sitzplätze plus Stehplätze mit 3 Personen pro m<sup>2</sup> (Quelle: Stadt Zürich, 2017)



## 5.4 Motorisierter Individualverkehr

### 5.4.1 Erschliessung

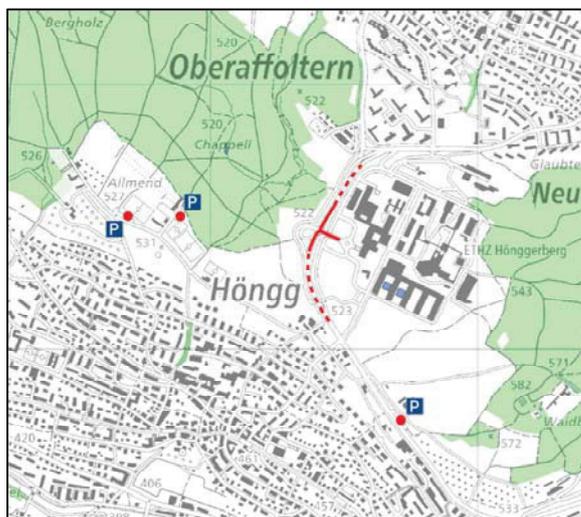


Abbildung 11: relevante MIV-Infrastruktur im Umfeld des Perimeters (rote Linie: MIV-Anschluss an den Perimeter; rote Punkte: öffentliche Parkplätze im Umfeld des Perimeters)

Vom MIV dürfen i.d.R. nur die Zufahrtsstrassen von der Emil-Klöti-Strasse über die Einsteinbrücke und weiter bis zu den unterirdischen Parkieranlagen befahren werden (rote Linie in Abbildung 12). Die übrigen Zufahrten und Strassen sind den Taxis, dem öV, dem Anlieferverkehr sowie den Blaublichtorganisationen vorbehalten. Auf dem überwiegenden Teil der Strassen im Perimeter gilt 30 km/h als maximal zulässige Geschwindigkeit. Einzig die Strassen im Bereich der Wohnbauten (ohne Höggerbergring) sind als Begegnungszonen (20 km/h) signalisiert.

Mit einer Entfernung von rund drei Kilometern zum nächsten Autobahnanschluss „Zürich Affoltern“ ist ein guter Anschluss der ETH Höggerberg ans Nationalstrassennetz gewährleistet. Der Anteil des MIV (Mitarbeitende und Studierende) am Modal Split beträgt 7.1% (2006 7.2%)<sup>1</sup>.

Im nahen Umfeld von ca. 300 Metern um den Perimeter befinden sich keine Parkplätze. In etwas grösserer Distanz existieren aber drei bedeutende Parkplätze (rote Punkte in Abbildung 11). Der eine liegt an der Emil-Klöti-Strasse, ist rund 600 Meter vom Perimeter entfernt und verfügt über rund 30 Parkfelder. Die anderen zwei liegen beim Sportplatz Höggerberg, sind rund 1'000 Meter vom Perimeter entfernt und verfügen zusammen über rund 100 Parkfelder.

<sup>1</sup> gemäss Orth et al. (2013, S. 27)



Abbildung 12: Schema der MIV-Erschliessung (rote Pfeile) und unterirdische Parkierungsanlagen (rote Flächen) ETH Höggerberg (Quelle: Schmid Landschaftsarchitekten GmbH)

Die rote Linie in Abbildung 12 zeigt schematisch die für den MIV vorgesehene Anbindung der ETH Höggerberg an das öffentliche Strassennetz. Über die Einsteinbrücke werden die zwei grossen Parkierungsanlagen (HIG und HPG) der ETH Höggerberg erreicht. Die Zufahrt zur ETH Höggerberg und zu den Parkierungsanlagen ist lückenlos signalisiert.

#### 5.4.2 Bestehende Motorradabstellplätze

Die nachstehende Tabelle zeigt den aktuellen Bestand an Motorrad-AP

Kategorie	Anzahl AP
Motorrad	296

Tabelle 6: Motorradabstellplätze an der ETH Höggerberg (eigene Erhebung, Stand 30. Mai 2017)

Gemäss zwei Erhebungen<sup>1</sup> sind die bestehenden Motorrad-AP zu rund 40-50% ausgelastet.

<sup>1</sup> 30. Mai und 22. September 2017 nachmittags

### 5.4.3 Bestehendes P-Angebot für Personenwagen

Das bestehende P-Angebot präsentiert sich wie folgt:

Kategorie	#P
Normal P	1001
Klein P	5
Frauen P	10
Anlieferung	32
Invaliden P	16
ETH-Dienstf.	9
Taxi	1
Sharing	2
weitere PW-P	52
Car	1

Tabelle 7: Parkfelder an der ETH Höggerberg (eigene Erhebung, Stand 31. August 2017)

1'016 Parkfelder für Personenwagen sind öffentlich zugänglich<sup>1</sup>. Sie liegen alle in den Parkhäusern HIG und HPG. Die übrigen Parkfelder sind jeweils für bestimmte Nutzergruppen reserviert.

Gemäss der Parkierungsverordnung der ETH Zürich vom 13. Dezember 2016 hat die Stadt Zürich für die Mieter der Wohnbauten HWA, HWB, HWC und HWW ein Kontingent von 57 Parkfeldern festgelegt. Momentan sind 14 Parkfelder dieses Kontingents effektiv an Bewohnende vermietet<sup>2</sup> und in der Tabelle 7 in der Kategorie „weitere PW-P“ enthalten.

### 5.4.4 Parkraumnutzung

Gestützt auf die Daten der Kontrollzählungen Fahrtenmodell ergeben sich für einen durchschnittlichen Werktag im Kalenderjahr 2013 die nachstehenden Anzahlen parkierter Fahrzeuge und Auslastungsgrade<sup>3</sup>. Die Datenauswertungen der Jahre 2011 und 2012 führten zu weitgehend identischen Werten wie 2013.

Die Auswertung berücksichtigt jeweils diejenigen Fahrzeuge, die während des Tages zu- bzw. wegfahren. Nicht berücksichtigt sind Fahrzeuge oder andere Sachverhalte (z.B. Baumaterial), die ein Parkfeld während mehr als 24 Stunden belegen. Gemäss den vorhandenen Grundlagen wird von rund 100 jeweils über Nacht parkierten Fahrzeugen ausgegangen.

<sup>1</sup> Als öffentlich zugängliche Kategorien gelten Normal P, Klein P und Frauen P.

<sup>2</sup> gemäss Angabe ETH Zürich (Mail von G. Sturzenegger vom 30. Juni 2017)

<sup>3</sup> Die Garage HIG war zum Zeitpunkt der Datenerhebung 2013 noch vollumfänglich verfügbar.

### Nachfrage

Die Anzahl der im Tagesverlauf parkierten Fahrzeuge in den beiden Garagen HIG und HPG wird in der nachstehenden Grafik aufgezeigt.

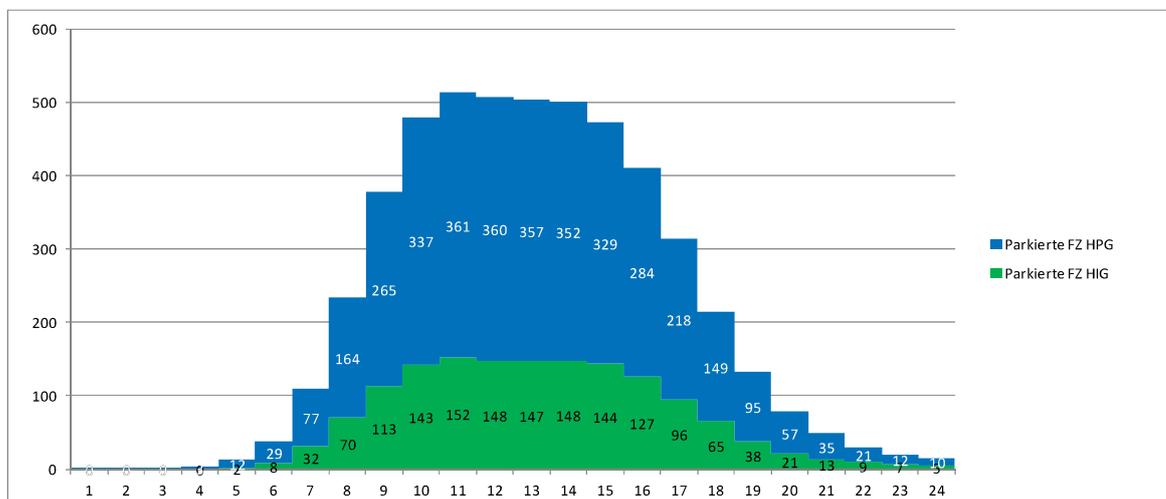


Abbildung 13: Anzahl parkierte Fahrzeuge je Stunde (Werktag während Semester, 2013)

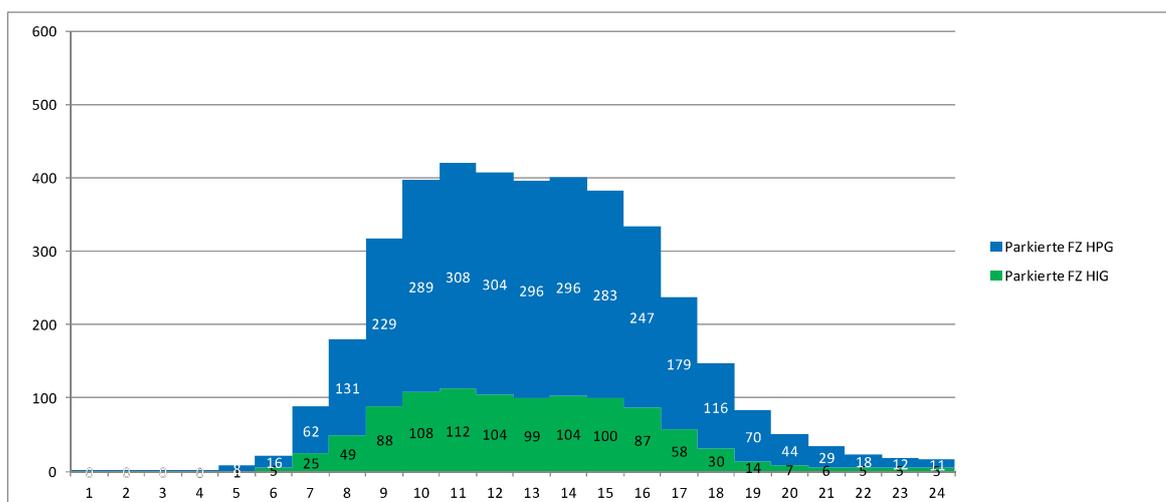


Abbildung 14: Anzahl parkierte Fahrzeuge je Stunde (Werktag ausserhalb Semester, 2013)

In der Spitzenzeit während des Semesters, zwischen 11 und 12 Uhr, sind über beide Garagen betrachtet maximal 513 Fahrzeuge gleichzeitig parkiert. Pro Werktag im Semester werden insgesamt rund 775 Einfahrten registriert<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Prüfbericht ETH Höggerberg für das Jahr 2013 (Planungsbüro Jud, 2014).

### Belegungsgrad

Der Belegungsgrad der beiden Garagen durch im Tagesverlauf parkierte Fahrzeuge wird in der nachstehenden Grafik aufgezeigt.

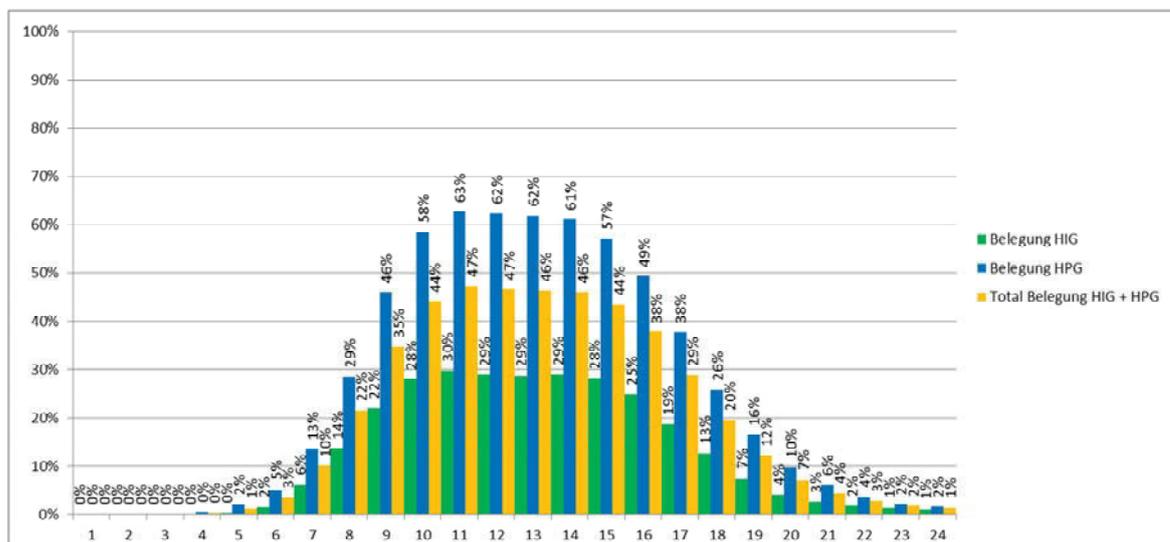


Abbildung 15: Belegungsgrad je Stunde (Werktag während Semester, 2013)

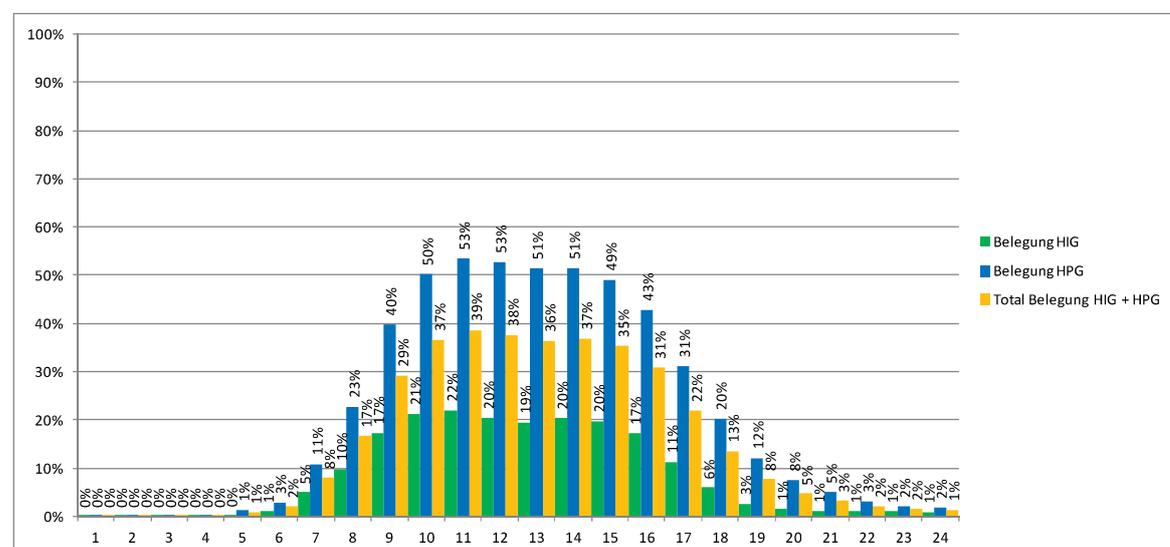


Abbildung 16: Belegungsgrad je Stunde (Werktag ausserhalb Semester, 2013)

Während das Angebot der Garage HIG während des Semesters täglich nur zu maximal 30% ausgelastet ist, ergibt sich für die Garage HPG eine Auslastung von 63%. Die Differenz zwischen den beiden Anlagen dürfte u.a. durch die unterschiedliche Lage der Anlagen zum Gesamtgebiet (eher zentral vs. eher dezentral) zu erklären sein. Im Mittel über beide Anlagen beträgt die Belegung maximal 47%. Nicht berücksichtigt sind in diesen Zahlen P-Belegungen, die durch länger als 24 Stunden abgestellte Fahrzeuge entstehen.

In den Perioden ausserhalb des Semesters und an Samstagen und Sonntagen fallen die Belegungsgrade deutlich tiefer aus.

Von den 2013 insgesamt in den beiden Garagen angebotenen 1'086 öffentlich zugänglichen P stehen also im Durchschnitt eines Werktags während des Semesters rund 575 Parkfelder leer oder werden durch länger als 24 Stunden abgestellte Fahrzeuge belegt. Geht man bei dieser Zahl über Nacht abgestellter Fahrzeuge von 100 Fahrzeugen aus, resultiert immer noch ein Leerstand von rund 475 Parkfeldern oder 44%.

Mit dem heutigen Angebot von 1'016 öffentlich zugänglichen P ergibt sich unter der Annahme einer gleichbleibenden Belegung gegenüber 2013 ein Leerstand von rund 405 Parkfeldern bzw. 40%.

### 5.5 Logistik



Abbildung 17: Anlieferungsrouen (links; violett=oberirdisch, gelb=unterirdisch) bzw. Anlieferungsstandorte (rechts) (Quelle: Schmid Landschaftsarchitekten GmbH bzw. ETH Zürich, 2017a)

Die Zufahrt zur ETH Höggerberg für die Anlieferung erfolgt – wie für den MIV – über die Emil-Klöti-Strasse und die Einsteinbrücke. Anschliessend können die Anlieferer über den Höggerbergring möglichst nahe zu ihrem Bestimmungsort fahren. Über Stichstrassen ins Innere des Campus können dann die einzelnen Anlieferpunkte auf möglichst kurzem Weg erreicht werden. Dank dieses Systems können Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern, die sich innerhalb des Campus bewegen, minimiert werden. I.d.R. sind die Anlieferpunkte ab der Einsteinbrücke lückenlos signalisiert. Es ist zu prüfen, ob die Signalisation an einzelnen Stellen ergänzt werden muss (z.B. bei den Knoten Höggerbergring/Wolfgang-Pauli-Strasse).

## 6 Mobilitätsmanagement (IST-Zustand)

### 6.1 Parkraumbewirtschaftung

Die Parkfelder für Personenwagen werden seit dem 1. Januar 2017 gemäss Anhang zur Parkierungsverordnung vom 13. Dezember 2016 wie folgt bewirtschaftet:

Parkierungsberechtigung	Gebühr intern [CHF]	Gebühr extern [CHF]
Ticket	1 pro Stunde	3 pro Stunde
Tageskarte	7 pro Tag	20 pro Tag
Wochenkarte	25 pro Woche	80 pro Woche
Monatskarte	100 pro Monat	240 pro Monat
Parkmarken Doktorierende	40 pro Monat	-
Parkmarken Beschäftigte	60 pro Monat	-
Parkmarken Studierende	200 pro Semester	-
Dauermiete	160 pro Monat	-

Tabelle 8: Parkgebühren für Parkfelder auf den Parkierungsanlagen HIG und HPG

Dienstparkkarten und Gästekarten<sup>1</sup> werden kostenlos abgegeben. Ebenso ist das Parkieren für Motorräder gratis.

Da die neuen Parkmarken, die auf der seit 1. Januar 2017 gültigen Parkierungsverordnung basieren, erst seit 1. Mai 2017 ausgegeben werden, liegen noch keine vollständigen Daten zu den ausgegebenen Berechtigungen vor. Für die Tages-, Wochen-, und Monatskarten liegen für das Jahr 2016 folgende Daten vor:

Parkierungsberechtigung	intern
Tageskarten	916
Wochenkarten	95
Monatskarten	290

Tabelle 9: verkaufte Tages-, Wochen- und Monatskarten im Jahr 2016

Dauerparkierung von Personenwagen ist nur erlaubt, wenn ein persönliches Parkfeld dauerhaft gemietet wird. Für Motorräder ist die Dauerparkierung nicht erlaubt. Einzig das Überwintern von Motorrädern ist mit Parkmarke von Anfang November bis Ende März erlaubt.

<sup>1</sup> Dienstparkkarten dienen für die Parkierung im Zusammenhang mit Dienstfahrten und Gästekarten erhalten Gäste, die auf Einladung der Schulleitung oder der Departementsleitung an einer Veranstaltung teilnehmen.

## 6.2 ETH-Link – Shuttlebus zwischen den Standorten Zentrum und Höggerberg

Der ETH-Link bildet an Werktagen (Montag-Freitag) eine direkte, schnelle und von der ETH Zürich finanzierte Verbindung zwischen den Standorten ETH Zentrum und ETH Höggerberg. Dabei bedient der Shuttlebus die beiden Endhaltestellen Unterführung Polyterrasse und ETH Höggerberg sowie die Haltestelle Haldenegg, die zum Standort ETH-Zentrum gehört. Das im Folgenden beschriebene Angebot gilt seit dem 3. Januar 2017.

Der Shuttlebus fährt im 20-Minuten-Takt. Der Bus fährt an beiden Endhaltestellen jeweils um xx.14, xx.34 und xx.54 ab. Seit dem Herbstsemester 2016 gibt es während den Vollsemestern stündlich eine zusätzliche Verbindung mit Abfahrt um xx.44. Der erste Kurs fährt um 07:06 Uhr ab ETH Höggerberg. Zwischen 07:34 und 18:34 Uhr verkehrt der ETH-Link zu den zuvor erwähnten Abfahrtszeiten ab ETH Höggerberg. Ab Unterführung Polyterrasse startet das Angebot um 07:54 Uhr und endet mit dem letzten Kurs um 17:54 Uhr. Zudem werden am Morgen drei direkte Fahrten ab dem Hauptbahnhof zum Standort Höggerberg (Abfahrt um 07:06, 07:21 und 07:36 Uhr) mit Halt an der Haltestelle „Haldenegg“ angeboten. Am Abend werden um 18:14, 18:34, 18:44 und 18:54 vier direkte Fahrten ab „ETH Höggerberg“ nach Zürich Hauptbahnhof angeboten (Zwischenhalt Haldenegg). Bei Veranstaltungen werden zudem je nach Veranstaltungsgrösse Zusatzkurse angeboten.

Der ETH-Link darf ausschliesslich von Studierenden und Mitarbeitenden der ETH Zürich sowie deren Gäste benutzt werden.

Im Jahr 2016 (22.02.2016 – 27.01.2017) wurde der ETH-Link von 719'147 Personen genutzt, wobei die höchste Auslastung mit durchschnittlich 55 Fahrgästen pro Kurs im Herbstsemester erreicht wurde.

## 6.3 Bikesharing

### **carvelo2go**

carvelo2go ist ein eCargo-Bike Sharing-System der Mobilitätsakademie AG des TCS und des Förderfonds Engagement Migros in diversen Städten und Gemeinden. Die elektrischen Lastenvelos können bei einem Host stunden- oder tageweise gemietet werden. Am 6. Juni 2017 wurde das System auch in Zürich lanciert. Das Bistro der ETH Höggerberg ist dabei einer von aktuell rund 20 Hosts in der Stadt Zürich.

Zudem testet die ETH aktuell folgende Angebote:

### **Smide**

Es wird eine Zusammenarbeit mit dem privaten E-Bike-Ausleihsystem smide geprüft. Zentraler Bestandteil von smide ist eine App. Nachdem sich Nutzende registriert haben, können sie über diese App die smide-E-Bikes lokalisieren und ausleihen. Die E-Bikes können an einem beliebigen Ort innerhalb des von smide definierten Gebiets abgestellt und zurückgegeben werden. Mit der angestrebten Zusammenarbeit mit

smide könnte sichergestellt werden, dass auf dem Campus der ETH Höggerberg jeweils einige smide-E-Bikes zur Verfügung stehen.

### **E-Bikes für ETH-Teams**

Dieses E-Bike-Angebot richtet sich speziell an ETH-Mitarbeitende. In einem Pilotprojekt testet die Mobilitätsplattform der ETH Zürich verschiedene E-Bike-Modelle, die sich als „Team E-Bike“ eignen. Die Idee ist, dass in Zukunft ganze Gruppen, Stäbe oder Abteilungen der ETH Zürich, ein E-Bike teilen und nutzen können. ETH-Mitarbeitende könnten mit diesen E-Bikes während der Arbeitszeit zwischen verschiedenen Gebäuden und Standorten der ETH Zürich pendeln. Das Pilotprojekt läuft seit dem Jahr 2016 mit sechs E-Bikes.

## **6.4 Carsharing**

Mobility ist der Carsharing-Partner der ETH Zürich. Auf dem Campus der ETH Höggerberg ist deshalb ein Mobility-Standort mit zwei Fahrzeugen (1 Economy- und 1 Combi-Fahrzeug) eingerichtet. Der Standort befindet sich in der Parkieranlage HIG.

Neben dem Carsharing-Standort von Mobility im Perimeter befindet sich in rund 500 Meter Entfernung zum Perimeter ein weiterer Mobility-Standort (Zürich Oberaffoltern/Lerchenrain) mit zwei Fahrzeugen.

## **6.5 Mobility-Spezialangebote**

Für ETH-Angehörige bietet die ETH Zürich zwei Mobility-Spezialangebote an. Diese sind auch für den privaten Gebrauch gedacht und erleichtern ETH-Angehörigen eine Mobilität ohne eigenes Auto. Bei den Spezialangeboten handelt es sich einerseits um ein viermonatiges Mobility-Testabo und andererseits um ein vergünstigtes Mobility-Jahresabo. Die ETH-Karte dient dabei als Türöffner für die Mobility-Fahrzeuge.

Mit dem Testabo ist der Zugang zur ganzen Mobility-Flotte gewährleistet. Das Testabo ist zeitlich auf vier Monate beschränkt und während dieser Zeit kostenlos. Für die effektiven Fahrten wird der Mobility-Tarif für Privatkunden verrechnet.

Dank des vergünstigten Mobility-Jahresabos kann das Mobility-Angebot auch nach Ablauf des Testabos kostengünstig bezogen werden. So kostet das Jahresabo für ETH-Angehörige nur 70 statt 290 Franken.

Von den ETH-Angehörigen nutzten am 31.12.2016 266 das kostenlose Testabo und 687 das vergünstigte Jahresabo.

## 6.6 Kostenbeitrag an öV-Dauerabos

Mitarbeitenden wird das Halbtax-Abonnement oder beim Kauf des Generalabonnements der SBB 15% dessen Preises vergütet<sup>1</sup>. Ein Halbtax-Abonnement kann für den Arbeitsweg von Mitarbeitenden, die regelmässig den öV nutzen, kaum Anreize setzen, da das Halbtax-Abo auf die Preise der ZVV-Monats- und Jahresabos keinen Einfluss ausübt.

Im Jahr 2016 wurden durch die ETH Zürich folgende Abonnemente mitfinanziert.

Abonnementtyp	Anzahl
2-Jahres-Halbtaxabonnement	3'797
GA 1. Klasse	210
GA 2. Klasse	760
GA Doktorierende, 2. Klasse	489
GA Junior (bis 24 Jahre), 2. Klasse	78
GA Lernende < 16 Jahre, 2. Klasse	7
<b>Total</b>	<b>5'341</b>

Tabelle 10: Anzahl der im Jahr 2016 mitfinanzierten Abonnemente durch die ETH Zürich

Da die mitfinanzierten Halbtax-Abos zwei Jahre gültig sind, kann davon ausgegangen werden, dass insgesamt rund 7'500 2-Jahres-Halbtax-Abos von der ETH Zürich finanziert werden.

## 6.7 Campus Info

Die Campus Info ist die zentrale Anlaufstelle für Mitarbeitende, Studierende und Besuchende. Sie befindet sich im Gebäude HIL und ist montags bis freitags von 07:30 bis 17:00 Uhr geöffnet. Die Campus Info bietet unter anderem:

- **Informationen:** Anlaufstelle für alle Fragen bezüglich der ETH Zürich, wozu auch die Mobilität gehört.
- **Orientierung:** Die Campus Info weist den Weg zum gesuchten Ort, wie Gebäude, Raum oder Bankomat.
- **Post:** Am Höggerberg ist auch ein öffentlicher Schalter der Schweizerischen Post in die Campus Info integriert.
- **Autovermietung Europcar:** Der Campus Info ist Europcar als Vermieter von Autos angegliedert.
- **Empfang von Besuchenden:** Besuchende werden in Empfang genommen und die ETH-Angehörigen werden über die Ankunft des Besuchs informiert.
- **Parkbewilligungen:** Die Campus Info gibt Auskunft über Parkierungsmöglichkeiten auf dem Campus und verkauft entsprechende Bewilligungen.

<sup>1</sup> gemäss Mobilitätsplattform ETH

- **Veranstaltungskommunikation:** Die Campus Info macht Veranstaltungen am „Schwarzen Brett“ und im ETH-Link bekannt.
- **Ticketverkauf:** Die Campus Info übernimmt den Ticketverkauf für ETH-Veranstaltungen.

### 6.8 Webshop Büromaterial

Über den Webshop Büromaterial können ETH-Angehörige diverses Material bestellen und liefern lassen. Eine kleine Auswahl bietet zudem auch die Campus Info an.

### 6.9 Mobilitätsinformationen

Auf der Website der ETH Zürich werden umfangreiche statische Informationen zur Anreise mit dem öffentlichen Verkehr angeboten. Für die Anreise mit dem Auto wird auf Google Maps als Routenplaner verlinkt. Zudem sind auf der Website auch Angaben zu den Standorten der Velo-AP und der Parkplätze für Personenwagen verfügbar.

### 6.10 Sensibilisierungsmassnahme bike to work

Die ETH Zürich beteiligt sich jedes Jahr an der von Pro Velo Schweiz lancierten Aktion bike to work. Teilnehmende der Aktion, die ihren Arbeitsweg während den Monaten, in denen die Aktion läuft, an mindestens der Hälfte ihrer Arbeitstage mit dem Velo zurücklegen, können Velos, Velozubehör, Reisen und andere interessante Preise gewinnen. An der Aktion nehmen durch ETH-Mitarbeitende gebildete Teams mit jeweils drei oder vier Teilnehmenden teil.

Im Jahr 2016 nahmen von der ETH Zürich 207 Teams mit 768 Mitarbeitenden an der Aktion bike to work teil. Im Jahr 2017 waren es 212 Teams mit 756 Mitarbeitenden.

### 6.11 Home-Office

An der ETH Zürich besteht die Möglichkeit für Home-Office. Für regelmässiges Home-Office werden die Bedingungen im Dokument „Vereinbarung für regelmässiges Home Office“ zwischen Mitarbeitenden und Vorgesetzten geregelt. Für die sporadische Nutzung von Home Office reicht eine mündliche Vereinbarung aus.

## 7 Rechtliche Rahmenbedingungen und Abstellplatzbedarf

### 7.1 Sonderbauvorschriften

*Hinweis Bereinigungsbedarf: Mit der Schlussredaktion wird auf die revidierten SBV als bestehendes Dokument verwiesen und nicht mehr auf einen Entwurf.*

Die Sonderbauvorschriften (SBV) werden aktuell revidiert. Die heutige Regelung zur Fahrtenbegrenzung (Artikel 18 der rechtskräftigen SBV) wird weiterhin beibehalten (Artikel 22 im Revisionsentwurf (Stand 13.10.2017) der revidierten SBV). Die für die Mobilität relevanten Abschnitte der SBV sind als Synopse im Anhang 5 (Synopse Revision SBV) ersichtlich und werden im Folgenden erläutert.

#### 7.1.1 Revisionsentwurf Sonderbauvorschriften (Stand 13.10.2017)

Die Erstellung von Parkflächen ist im Revisionsentwurf zu den SBV für das Gebiet ETH Zürich, Standort Höggerberg, geregelt (siehe Anhang 5 (Synopse Revision SBV), Art. 21 des Revisionsentwurfs).

Gemäss der gängigen Praxis der Stadt Zürich sind die gemäss PPV zu erstellenden P nach Nutzungen und Nutzerkategorien (z.B. Beschäftigte, Besuchende bzw. Gäste) getrennt zu erstellen und zu betreiben (sog. „bestimmungsgemässer Gebrauch“). Mehrfachnutzungen sind i.d.R. nicht zulässig. Mit der Vereinbarung einer Fahrtenbegrenzung kann diese Differenzierungspflicht entfallen (siehe Anhang 5 (Synopse Revision SBV), Art. 22 des Revisionsentwurfs).

Gemäss den vorliegende Controlling-Berichten wird das heute vereinbarte Fahrtenkontingent von 2'000 Fahrten pro Tag mit zurzeit lediglich rund 700 Fahrten pro Tag (Durchschnitt aller Tage) nicht ausgenutzt. Aus heutiger Sicht besteht daher für die ETH Zürich eine erhebliche Entwicklungsreserve<sup>1</sup>.

Die Sensorik zur Zählung der Fahrtenzahl wird auch für die betrieblich notwendige Steuerung der Frei-Besetzt-Anzeigen der Parkhäuser benötigt.

### 7.2 Parkplatzverordnung PPV'96 der Stadt Zürich

In Zusammenarbeit mit dem Rechtsdienst des Tiefbauamts der Stadt Zürich (TAZ) wurden an der Sitzung vom 2. Februar 2015 offene Fragen zur Anwendung der damals rechtskräftigen PPV'96 und zu den bestehenden Rechtsgrundlagen geklärt. Die Ergebnisse sind im Protokoll der Sitzung vom 2. Februar 2015 dokumentiert und im

---

<sup>1</sup> Die Regelung der technischen Kontrolle (vgl. Abs. 4 Art. 18) basiert auf einer Vereinbarung zwischen der Stadt Zürich und der ETH Zürich vom 15.9.1998. In Ziffer 3 dieser Vereinbarung wird u.a. festgehalten: „Für den Fall, dass in zwei aufeinander folgenden akademischen Jahren das Einfahrtenkontingent deutlich unterschritten wird, nehmen die Parteien eine Reduktion des Kontingents um mindestens die Hälfte der mittleren Unterschreitung in Aussicht“. Ein Vollzug dieser Regelung ist bisher nicht erfolgt.

Anhang 6 (Klärung offener Fragen zu den Rechtsgrundlagen) leicht gekürzt und redigiert, wiedergegeben.

### **7.3 Ergänzende Regelung für Sportnutzungen**

Im Sport Center Höggerberg existieren unterschiedliche Sportnutzungen mit verschiedenen Berechnungsgrundlagen (z.B. Spielfeldfläche, Anzahl Tennisplätze, Garderobenkästen) für die Herleitung des Abstellplatzbedarfs gemäss PPV. Zudem sind für gewisse Nutzungen wie beispielsweise Beachvolleyball keine Berechnungsgrundlagen definiert. Da alle Sportnutzungen des Sport Centers Höggerberg dieselben Garderoben benützen, wird für diese Sportnutzungen als Berechnungsgrundlage die Anzahl Garderobenkästen im Sport Center Höggerberg verwendet und mit je einem Auto- und Velo-Abstellplatz pro 10 Garderobenkästen gerechnet.

### **7.4 Herleitung des Abstellplatzbedarfs (Parkierungsnachweis)**

Die nachstehende Herleitung des P-Bedarfs erfolgt gestützt auf die aktuell gültige PPV (inkl. Dokument „Spezielle Nutzungen“) sowie die ergänzende Regelung zu Sportnutzungen gemäss Kapitel 7.3 und ist vom TAZ geprüft und für korrekt befunden worden. Die Berechnungsgrundlagen sind in der PPV bzw. den Richtwerten für spezielle Nutzungen definiert und beinhalten für die ETH Höggerberg Flächenangaben<sup>1</sup>, Anzahl Wohnplätze, Anzahl Sitzplätze, Anzahl Garderobenkästen (Kapitel 4.1) oder Personen-zahlen (Kapitel 4.2).

---

<sup>1</sup> Für die Berechnung wurde die Annahme getroffen, dass die mGF 80% der NGF entspricht.

**7.4.1 Herleitung P-Angebot für Personenwagen gemäss aktuell gültiger PPV**

**Reglementarischer P-Normalbedarf**

Nutzung	Anzahl Parkfelder		
	2016	2030	2040
ETH	1'403	1'720-1'840	2'000-2'240
Wohnheim für Studierende	219	219	219
Dienstleistung	2	2	2-3
Verkauf	12	14-15	17-19
Gastronomie (Restaurants, Cafés, Bars)	254	293-313	323-363
Sport <sup>1</sup>	58	66-71	73-82
Bibliothek	24	28-30	31-35
Konferenzzentrum	0	0	100
Kindertagesstätten	10	11-13	13-14
<b>Anzahl P Normalbedarf gesamt</b>	<b>1'520</b>	<b>1'840-1'970</b>	<b>2'220-2'460</b>

Tabelle 11: Werte bzw. Bandbreiten „Normalbedarf Anzahl Parkfelder“ der zwei Wachstumsszenarien reduziert und maximal

**Reglementarische P-Minima**

Der Normalbedarf aller Nutzungen kann gemäss den Vorgaben für das Reduktionsgebiet „D Gebiet“, in dem der Campus ETH Höggerberg liegt, auf das zulässige Minimum von 60% reduziert werden. Zudem kann der Anteil der Bewohnenden-PP (90%) der Nutzung „Wohnheim für Studierende“ gemäss dem Dokument „Richtwerte für spezielle Nutzungen“ auf einen Drittel reduziert werden. Für alle Nutzungen ausser „ETH“ und „Wohnheim für Studierende“ wird in Absprache mit dem TAZ für die Berechnung der Minima der Kunden-PP nur der Drittnutzungsanteil (Kapitel 4.2) berücksichtigt, da der übrige AP-Bedarf bereits durch die Nutzung „ETH“ abgedeckt ist.

Nutzung	Anzahl Parkfelder		
	2016	2030	2040
ETH	842	1'032-1'104	1'200-1'344
Wohnheim für Studierende	53	53	53
Dienstleistung	1	1	1
Verkauf	2	3	3-4
Gastronomie (Restaurants, Cafés, Bars)	50	57-61	63-71
Sport	7	8	8-9
Bibliothek	3	3	3-4
Konferenzzentrum	0	0	56
Kindertagesstätten	6	7-8	8-9
<b>Anzahl P Minimum gesamt</b>	<b>966</b>	<b>1'160-1'240</b>	<b>1'400-1'550</b>

Tabelle 12: Werte bzw. Bandbreiten „P-Minima“ der zwei Wachstumsszenarien reduziert und maximal

<sup>1</sup> Berechnungsweise gemäss Kapitel 7.3

Die Anzahl Kunden-PP der Nutzungen mit Drittnutzungsanteilen von ca. 10% (Dienstleistung, Verkauf, Gastronomie, Sport, Bibliothek, Kindertagesstätten) machen mit total 16-24 Parkfeldern nur 1-2% an der gesamten Parkfeldzahl aus.

**Reglementarische P-Maxima**

Der Normalbedarf aller Nutzungen darf gemäss den Vorgaben für das Reduktionsgebiet „D Gebiet“ maximal 95%<sup>1</sup> des Normalbedarfs betragen. Da die ETH ein Fahrtenmodell betreibt, ist es zulässig, dass bei der Berechnung der Maxima der Kunden-PP mit 100% Drittnutzung gerechnet wird.

Nutzung	Anzahl Parkfelder		
	2016	2030	2040
ETH	1'333	1'634-1'748	1'900-2'128
Wohnheim für Studierende	208	208	208
Dienstleistung	2	2	2-3
Verkauf	11	13-14	16-18
Gastronomie (Restaurants, Cafés, Bars)	241	278-297	306-344
Sport	55	63-67	69-78
Bibliothek	23	26-28	29-33
Konferenzzentrum	0	0	95
Kindertagesstätten	9	11-12	12-14
<b>Anzahl P Maximum gesamt</b>	<b>1905</b>	<b>2'250-2'390</b>	<b>2'660-2'940</b>

Tabelle 13: Werte bzw. Bandbreiten „P-Maxima“ der zwei Wachstumsszenarien reduziert und maximal

**Absenkung unter den reglementarischen P-Minimalbedarf**

Absenkungen unter den reglementarischen P-Minimalbedarf sind gemäss aktuell gültiger PPV über das Instrument eines „Mobilitätskonzepts gemäss PPV“ realisierbar. Absenkungen bis 30% unter das Minimum gelten gemäss bisheriger Praxis als „leichte Unterschreitungen“.

Eine Unterschreitung des Minimums mit einem Mobilitätskonzept kann durch die Vorlage von stimmigen Erfahrungswerten zur P-Nutzung (siehe Kapitel 5.4.4) sowie durch Errichtung und Betrieb eines Fahrtenmodells (siehe Kapitel 7.1) begründet werden.

**7.4.2 Herleitung Motorradabstellplatz-Angebot gemäss aktuell gültiger PPV**

Gemäss der heute gültigen PPV ist eine ausreichende Anzahl von AP für Motorräder bereitzustellen, wobei die Anzahl einen Zehntel der für Personenwagen minimal erforderlichen AP nicht unterschreiten darf. Weitere Einschränkungen bestehen nicht.

<sup>1</sup> Sobald und solange die zulässigen Belastungsgrenzwerte der Luftreinhalte-Verordnung auf dem gesamten Stadtgebiet eingehalten werden, gilt 105% als der Maximalwert.

Damit ergibt sich der in der folgenden Tabelle ersichtliche Minimalbedarf an Motorrad-AP.

Nutzung	Anzahl Abstellplätze		
	2016	2030	2040
ETH	84	103-110	120-134
Wohnheim für Studierende	5	5	5
Dienstleistung	0	0	0
Verkauf	0	0	0
Gastronomie (Restaurants, Cafés, Bars)	5	6	6-7
Sport	1	1	1
Bibliothek	0	0	0
Konferenzzentrum	0	0	6
Kindertagesstätten	1	1	1
<b>Anzahl AP Minimalbedarf gesamt</b>	<b>97</b>	<b>116-124</b>	<b>140-155</b>

Tabelle 14: Minimalbedarf Anzahl Motorrad-Abstellplätze in der Bandbreite der zwei Wachstumsszenarien reduziert und maximal.

#### 7.4.3 Herleitung Veloabstellplatz-Angebot gemäss aktuell gültiger PPV<sup>1</sup>

Gestützt auf die in Kapitel 7.4 genannten Vorgaben ergeben sich die nachstehenden Zahlen als Minimalbedarf an Velo-AP im Perimeter.

Nutzung	Anzahl Abstellplätze		
	2016	2030	2040
ETH	3'154	4'120-4'150	5'000-5'060
Wohnheim für Studierende	966	966	966
Dienstleistung	0	0	0
Verkauf	2	3	3-4
Gastronomie (Restaurants, Cafés, Bars)	72	81-88	91-104
Sport <sup>2</sup>	11	13	14-16
Bibliothek	9	10-11	12-13
Konferenzzentrum	0	0	91
Kindertagesstätten	2	2-3	3
<b>Anzahl AP Minimalbedarf gesamt</b>	<b>4'217</b>	<b>5'200-5'230</b>	<b>6'180-6'260</b>

Tabelle 15: Minimalbedarf Anzahl Veloabstellplätze in der Bandbreite der zwei Wachstumsszenarien reduziert und maximal.

**Hinweis Bereinigungsbedarf:** Das TAZ erarbeitet voraussichtlich bis Ende Jahr einen neuen Richtwert für die Nutzung ETH. Die vorliegende Berechnung der Veloabstellplätze wird angepasst, sobald die notwendigen Grundlagen zur Verfügung stehen.

<sup>1</sup> gemäss Vertretern des TAZ sind für die Nutzung ETH neue Richtwerte zum Bedarf an Velo-AP in Erarbeitung. Für die Berechnung des Minimalbedarfs dient aber die aktuell gültige PPV als Grundlage.

<sup>2</sup> Berechnungsweise gemäss Regelungen in Kapitel 7.3

#### 7.4.4 Abminderung Veloabstellplatz-Bedarf

Wie in Kapitel 5.2.1 erwähnt, weist die ETH Höggerberg für den Veloverkehr eine ungünstige topographische Situation auf. Zudem dürfte die Anzahl der E-Bike-Nutzenden, für welche die Topografie eine untergeordnete Rolle spielen dürfte, eher tief bleiben, da die hohen Anschaffungskosten für viele Studierende ein Hemmnis darstellen dürften. Dennoch bestehen diesbezüglich gewisse Unsicherheiten.

Aufgrund der im Rahmen von aktuellen Erhebungen vor Ort festgestellten tiefen Auslastung der Veloabstellplätze, wird für den Veloabstellplatz-Bedarf ein Reduktionsfaktor vorgeschlagen. Dieser wird folgendermassen hergeleitet:

Velo-P-Bedarf 2017 = Belegung 2017<sup>1</sup> + Reserve von 50%<sup>2</sup>

Reduktionsfaktor = Velo-P-Bedarf 2017 / Velo-P Minimalbedarf gemäss PPV

Diese Herleitung führt zu einem Reduktionsfaktor von 0.36 und zu folgendem effektiven Minimalbedarf an Veloabstellplätzen:

	2016	2030	2040
Anzahl AP Minimalbedarf gemäss PPV	4'217	5'200-5'230	6'180-6'260
<b>Anzahl AP Minimalbedarf mit Abminderung</b>	<b>1'520</b>	<b>1'870-1'890</b>	<b>2'230-2'260</b>

Tabelle 16: Abgeminderte Anzahl Veloabstellplätze

***Hinweis Bereinigungsbedarf:** Wird vom TAZ ein neuer Richtwert publiziert, wird der vorgeschlagene Reduktionsfaktor entsprechend angepasst; Gegebenenfalls unter Einbezug Art. 8bis, Abs. 4 PPV*

<sup>1</sup> Höhere festgestellte Belegung aus zwei Erhebungen während dem Vollsemester bei schönem Wetter zur Velosaison (Mai-September). Details siehe

<sup>2</sup> Die grosse Reserve trägt den Unsicherheiten Rechnung, die aufgrund der Anzahl an Erhebungen zur Belegung und eines allenfalls steigenden Abstellplatzbedarfs durch die vermehrte Nutzung von E-Bikes bestehen.

7.4.5 P-Bilanzen

Die Anwendung des Revisionsentwurfs der SBV und der aktuell gültigen PPV führen zu folgenden P-Bilanzen.

Verkehrsmittel	Anzahl, AP bestehend	Auslastung	Wachstums-szenario	2016		2030		2040	
				Minimalbedarf	Bilanz	Minimalbedarf	Bilanz	Minimalbedarf	Bilanz
Personenwagen	1'016 <sup>1</sup>	60% <sup>2</sup>	Maximal	966	+50	1'240	-224	1'550	-534
			Reduziert			1'160	-144	1'400	-384
Motorrad	296 <sup>3</sup>	50% <sup>4</sup>	Maximal	92	+204	124	+172	155	+141
			Reduziert			116	+180	140	+156
Velo	1'960 <sup>3</sup>	52% <sup>4</sup>	Maximal	1'520	+440	1'890	+70	2'260	-300
			Reduziert			1'870	+90	2'230	-270

Tabelle 17: Abstellplatzbilanz nach Verkehrsmittel (Bilanz im Vergleich zum heutigen Zustand)

Es zeigt sich, dass heute genügend Abstellplätze für alle Verkehrsmittel zur Verfügung stehen, da alle Bilanzen für 2016 positiv sind. Für den PH 2030 ist der Minimalbedarf für Personenwagen nicht mehr gedeckt (negative Bilanz). Deshalb bedarf es bereits zum PH 2030 eines Mobilitätskonzepts gemäss PPV. Ab PH 2040 ist auch der Minimalbedarf an Abstellplätzen für Velos nicht mehr gedeckt. Einzig für Motorräder ist der Bedarf bis PH 2040 gedeckt.

---

<sup>1</sup> Erhebung durchgeführt am 24. und 31. August 2017  
<sup>2</sup> Belegungszahlen von 2013 auf das heutige Abstellplatzangebot angewandt (siehe auch Kapitel 5.4.4)  
<sup>3</sup> Erhebung durchgeführt am 30.05.2017 nachmittags.  
<sup>4</sup> Erhebung durchgeführt am 30.05.2017 nachmittags. Die am 21.09.2017 nachmittags durchgeführte Erhebung wies tiefere Auslastungen von 38% (Motorrad) bzw. 40% (Velo) auf.

## 8 Schlussfolgerungen und Handlungsbedarf

### Rechtliche Rahmenbedingungen

- Die bestehenden rechtlichen Grundlagen der Stadt Zürich (PPV) führen zu einem Abstellplatzbedarf für Velos, der dem tatsächlichen Bedarf nicht entspricht. Deshalb ist der Abstellplatzbedarf für Velos entsprechend zu reduzieren und eine Regelung in den rechtlichen Rahmenbedingungen festzuhalten.
- Die Situation an der ETH Höggerberg führt zudem dazu, dass weitere Regelungen in den rechtlichen Grundlagen festgehalten werden müssen:
  - Ab welchem Drittnutzungsanteil (z.B. ein Drittel) die separate Herleitung des Abstellplatzbedarfs für Kunden erforderlich ist und
  - wie die Anzahl Abstellplätze für Sportnutzungen herzuweisen ist
- Zudem ist festzuhalten, dass für den Nachweis, dass die vorhandenen AP den Bedarf decken und keine Überschreitung der erlaubten Anzahl Einfahrten vorliegt, ein regelmässiges Controlling durchzuführen ist.

### Fuss- und Veloverkehr

- Beim Fuss- und Veloverkehr bestehen genügend und direkte Wege im Perimeter. Es ist jedoch im Detail zu prüfen, ob auf ausgewählten Wegen das Befahren für Velos verboten werden soll.
- Damit die Orientierung auch für Nutzende, denen der Campus unbekannt ist, vereinfacht wird, sind ergänzende Signalisationen und Informationen nötig.
- Ab PH 2040 zeichnet sich ab, dass der reduzierte Minimalbedarf an Abstellplätzen das Angebot übersteigt. Mit der Erstellung von neuen Abstellplätzen soll gewährleistet werden, dass dieser Minimalbedarf gedeckt ist. Zudem wird in Zukunft auch der Bedarf an Lademöglichkeiten für E-Bikes sowie weiteren ergänzenden Veloinfrastrukturen zunehmen.

### Öffentlicher Verkehr

Die Handlungsmöglichkeiten bezüglich der bestehenden Kapazitätsengpässe in den Spitzenzeiten sind für die ETH Zürich beschränkt. Im Kontakt mit den VBZ sollen Lösungen erarbeitet werden. Insbesondere im Veranstaltungsfall soll der ETH-Link ausgebaut werden.

### Motorisierter Individualverkehr

- Die Erschliessung für den MIV entspricht den Anforderungen und auch die Signalisation genügt für den alltäglichen Betrieb. Im Veranstaltungsfall ist jedoch eine erweiterte Signalisation erforderlich.
- Ab PH 2030 zeichnet sich ab, dass der Minimalbedarf an Parkfeldern das Angebot übersteigt. Es sollen jedoch wenn möglich keine zusätzlichen Parkfelder angeboten werden. Deshalb sind bereits bis zum PH 2030 Massnahmen des Mobilitätsmanagements in Form eines Mobilitätskonzepts gemäss PPV (Art. 8) zu etablieren.
- Für Abstellplätze für Motorräder ist – unabhängig vom Wachstumsszenario – der Minimalbedarf bis zum PH 2040 gedeckt.

### Logistik

- Es ist zu definieren, wo und in welcher Anzahl Handwerkerparkfelder und allenfalls zusätzliche Anlieferplätze realisiert werden sollen.
- Die Führung des Logistikverkehrs soll sich entsprechend dem heutigen Konzept weiterentwickeln.
- Die heutigen Anlieferungsplätze sind nummeriert und i.d.R. signalisiert. Es ist zu prüfen, ob die Signalisation für alle Anlieferplätze ab der Einsteinbrücke lückenlos ist und gegebenenfalls ist die Signalisation entsprechend zu ergänzen.

### Mobilitätsmanagement

Der Handlungsbedarf beim Mobilitätsmanagement, aber auch die entsprechenden Handlungsmöglichkeiten ergeben sich einerseits aus den bereits bestehenden Massnahmen, andererseits aber auch aufgrund der vorgesehenen Unterschreitung des P-Minimums bzw. aufgrund der Anforderungen der Bewilligungsbehörden an ein „Mobilitätskonzept gemäss PPV“.

## 9 Gesamtverkehrskonzept (2030/2040)

In den folgenden Handlungsfeldern werden jeweils in einem ersten Abschnitt die absehbaren Entwicklungen ausserhalb und innerhalb des Perimeters erläutert und anschliessend die zur Umsetzung vorgesehenen zusätzlichen Massnahmen innerhalb des Perimeters beschrieben.

### 9.1 Handlungsfeld Fussverkehr

Für die PH 2030 und 2040 sind für den Fussverkehr keine bedeutenden Änderungen für die externe Erschliessungssituation des Perimeters absehbar. Durch aktiven Austausch der ETH mit Stadt und Kanton sollen Verbesserungsmöglichkeiten geprüft werden.

#### MFV1 Anpassung Fusswegnetz

##### Beschreibung

Eine Anpassung der internen Verbindungswege an die geplanten neuen Bauten ist vorzusehen. Zudem wird die Wolfgang-Pauli-Strasse bis 2030 im nördlichen Teil auf 3 Spuren verschmälert. Der dadurch entstehende Freiraum wird zum Fussgänger-Boulevard umgestaltet.<sup>1</sup> Dadurch können auch im Bereich zwischen HIL und HPI die erforderlichen Kapazitäten geschaffen werden. Die Detailplanung des Fusswegnetzes erfolgt im Freiraumkonzept.

---

<sup>1</sup> gemäss ETH Zürich (2016, S. 16)

Auf den Wegen in den gemäss Masterplan 2040 vorgesehenen drei Gartenanlagen Steinerscher Garten, Aldo-Rossi-Garten und Flora-Ruchat-Roncati-Garten (siehe Abbildung 5) sollen zu Fuss Gehende bevorzugt behandelt werden. Kommt es wiederholt zu Konflikten mit Velofahrenden, sind weitere Massnahmen zu Gunsten des Fussverkehrs zu prüfen (z.B. Fahrverbot). In der folgenden Abbildung ist ersichtlich, wie die Fusswege zu den Zeitpunkten 2030 und 2040 geführt werden sollen.



Abbildung 18: Hauptfusswegnetz ETH Hönggerberg für PH 2030 (links) und PH 2040 (rechts) (Quelle: Schmid Landschaftsarchitekten GmbH); orange = Hauptfuss-/Wanderwege, gelb = interne Erschliessungs-/Parkwege

### **MFV2 Signalisationskonzept Fussverkehr**

#### **Beschreibung**

Die Signalisation zu den wichtigsten Gebäuden und Dienstleistungen wird mit Wegweisern lückenlos sichergestellt. Das bestehende Signaletikkonzept „Dokumentation Signaletik Hönggerberg“ (ETH Zürich, 2014) ist mit zusätzlichen Wegweisern für den Fussverkehr zu ergänzen. Der Schwerpunkt der Signalisation soll auf Gebäuden und Dienstleistungen liegen, die auch von Personen genutzt werden, die den Campus einmalig oder nur sporadisch betreten. Als Ziele werden in einer ersten Auswahl die in der folgenden Tabelle ersichtlichen Gebäude und Nutzungen geprüft.

Bestehend	Geplant
Campus Info	Konferenzzentrum
öV-Haltestellen	Bikesharing-Standorte
Parkgaragen	Mediathek
Autovermietung	Gastronomiebetriebe
Carsharing-Standorte	Detailhändler
Detailhändler	
Gastronomiebetriebe	
Bibliotheken	
Sport Center	
Wohnbauten HWW, HWA, HWB, HWC	

Tabelle 18: Gebäude und Nutzungen, für die eine lückenlose Signalisation für den Fussverkehr zu prüfen ist.

Mit der vorgesehenen Signalisation wird sichergestellt, dass auch bei Veranstaltungen i.d.R. keine zusätzlichen Wegweiser installiert werden müssen. Ausnahmen bilden vereinzelt stattfindende grosse Veranstaltungen, bei denen allenfalls zusätzliche Abstellflächen für den Veloverkehr und/oder MIV zur Verfügung gestellt werden (siehe MVV1 und MMIV1). In diesen Fällen ist eine lückenlose Signalisation für den Fussverkehr ab den zusätzlichen Abstellflächen sicherzustellen.

## 9.2 Handlungsfeld Veloverkehr



Abbildung 19: Haupt- (grün) und Komforttrassen (orange) für das Jahr 2025 (Quelle: Stadt Zürich, 2012)

Mit dem Masterplan Velo will die Stadt Zürich den Veloverkehr fördern. Im Masterplan sind dazu Haupt- und Komforttrouten definiert, die für Velofahrende attraktiv gestaltet werden sollen. Dabei stehen bei der Planung bei den Haupttrouten Alltagsfahrende und bei den Komforttrouten Gelegenheitsfahrende im Vordergrund.

Wie in Abbildung 19 ersichtlich, sollen die Planungen im Rahmen des Masterplans Velo auch für Verbesserungen der Erschliessung der ETH Höggerberg mit dem Velo führen. So sollen im Jahr 2025 durchgängige Velorouten von Altstetten, Oerlikon, Höngg und vom Bucheggplatz zur ETH Höggerberg führen. Auch eine durchgängige Veloroute zum Standort ETH Zentrum ist geplant. Werden diese Routen genügend attraktiv gestaltet, ist eine weitere Zunahme des Modal Split-Anteils der Velofahrenden zu erwarten. Zudem wird auch die zunehmende Verbreitung von E-Bikes die Attraktivität des Velos und somit den Modal Split-Anteil der Velofahrenden steigern. Dank aktivem Austausch der ETH mit Stadt und Kanton sollen weitere Massnahmen für eine attraktive Erschliessung der ETH Höggerberg für den Veloverkehr geprüft werden, insbesondere zwischen Bucheggplatz und ETH Höggerberg.

Durch die im Folgenden beschriebenen Massnahmen seitens der ETH Zürich soll die Attraktivität des Veloverkehrs für Nutzende des Campus Höggerberg zusätzlich gesteigert werden.

### **MVV1 Erstellung von Veloabstellplätzen**

#### **Beschreibung**

Es werden für alle Nutzungen genügend Veloabstellplätze möglichst nahe der Gebäudezugänge erstellt. Mit den Planungen ergibt sich gemäss PPV (inkl. Abminderung) ein totaler minimaler Abstellplatzbedarf von 1'860-1'880 AP bis 2030 und 2'220-2'240 AP bis 2040.

Alle Veloabstellanlagen werden in einer guten Qualität erstellt. Dies betrifft sowohl neue als auch den Ersatz von bestehenden Anlagen. Eine qualitativ gute Veloabstellanlage zeichnet sich durch folgende Eigenschaften aus:

- fahrend erreichbar
- Überdachung
- gute Beleuchtung
- Velorahmen ist anschliessbar
- Die Velos sind vor Umfallen geschützt
- Allfällige Türen sind genügend breit (auch für Anhänger und Spezialvelos)
- Es sind genügend Plätze ohne Parkiersystem für Spezialvelos und Anhänger verfügbar

Bei grossen Veranstaltungen sind während der Veranstaltung zusätzliche mobile Veloabstellplätze nah an den Zugängen zum Veranstaltungsort einzurichten. Es muss für die Nutzenden klar ersichtlich sein, dass es sich um eine temporäre Anlage handelt, zu welchem Zeitpunkt die Anlage wieder abgebaut wird und was mit Velos geschieht, die dann noch dort abgestellt sind. Über dieses Vorgehen muss auch die Campus Info informiert sein.

## MVV2 Velowegnetz

### Beschreibung

Neben den Velowegen, die durch den Perimeter führen, wird festgelegt, welche zusätzlichen Wege zur internen Erschliessung mit dem Velo befahren werden dürfen. Neben dem Höggerbergring und der Wolfgang-Pauli-Strasse selbst, müssen auch die von diesen beiden Strassen abzweigenden Wege zu den Veloabstellanlagen mit dem Velo befahrbar sein. Zudem wird bis zum PH 2040 eine Achse quer zur Wolfgang-Pauli-Strasse für den Veloverkehr realisiert (siehe Abbildung 20).



Abbildung 20: Velowegnetz für die PH 2030 (links) und 2040 (rechts) (Quelle: Schmid Landschaftsarchitekten GmbH)

## MVV3 Signalisationskonzept Veloverkehr

### Beschreibung

Das bestehende Signaletikkonzept wird mit einer Signalisation für den „Veloverkehr“ ergänzt, wobei die Velowege und die öffentlichen Veloabstellanlagen ins Signaletikkonzept aufzunehmen sind.

Allenfalls bestehende Lücken bei der Signalisation der Velowege werden geschlossen. Auch alle öffentlichen Veloabstellanlagen werden signalisiert. Anlagen, die von der Wolfgang-Pauli-Strasse bzw. vom Höggerbergring nicht oder nur schwer einsehbar sind, werden von der jeweiligen Abzweigung bis zur Abstellanlage signalisiert. Es wird geprüft, ob die Signaltafeln mit den Kürzeln der Gebäude, denen eine Anlage zugeordnet wird, ergänzt werden sollen.

### Bemerkungen

Neben der internen Signalisation ist über Kontakte beim Tiefbauamt Zürich anzustreben, dass zwischen den beiden ETH-Standorten „Zentrum“ und „Höggerberg“ eine durchgehende Signalisation (inkl. Waldabschnitte) mit Wegweisern für Velofahrende erstellt wird (Aufgabe Stadt Zürich).

### **MVV4 Ausbau von ergänzender Veloinfrastruktur**

#### **Beschreibung**

Das Angebot an ergänzender Veloinfrastruktur (Velotools, Velopumpen, Lademöglichkeiten für E-Bikes etc.) wird überprüft und erweitert. Aufgrund der erhöhten topografischen Lage der ETH Höggerberg werden insbesondere bei diversen Veloabstellanlagen Lademöglichkeiten für E-Bikes eingerichtet. Für die Mieter von Velo Box-Plätzen werden zudem abschliessbare Fächer bereitgestellt, in denen der Velohelm, Regenschutz etc. deponiert werden kann.

### **9.3 Handlungsfeld öffentlicher Verkehr**

Bis zum PH 2030 sollen die Buslinien 69 und 80 elektrifiziert sein (Kanton Zürich, 2017 S. 49). Es ist angedacht, dass nach der Elektrifizierung auch Doppelgelenkbusse eingesetzt werden können, womit auf die durch die zunehmende Anzahl Nutzender des Campus Höggerberg erwarteten Nachfragesteigerungen mit Kapazitätserhöhungen reagiert werden kann. Bei stündlich acht Kursen pro Richtung könnten mit den heute auf anderen Linien eingesetzten Doppelgelenkbussen 1'056 Personen pro Stunde transportiert werden, was einer Kapazitätssteigerung von rund 50% gegenüber den heute eingesetzten Diesalgelenkbussen entspricht. Bis zum PH 2040 sind gegenüber dem PH 2030 keine weiteren, für die ETH Höggerberg relevanten Kapazitätsanpassungen bekannt. So wurde die Variante eines Trams vom Bucheggplatz auf den Höggerberg verworfen<sup>1</sup>. Abhängig von der Auslastung des öV sollen jedoch durch aktiven Austausch der ETH mit Stadt und Kanton weitere Massnahmen und Anpassungen im öV geprüft werden.

Die öV-Haltestelle ETH Höggerberg wird aufgrund der Platzverhältnisse ab PH 2030 etwas in nördliche Richtung verschoben (siehe Abbildung 21).

---

<sup>1</sup> gemäss Lebküchner, M., U. Ambühl, S. Vogt und H. Elsener (2013, S. 63)

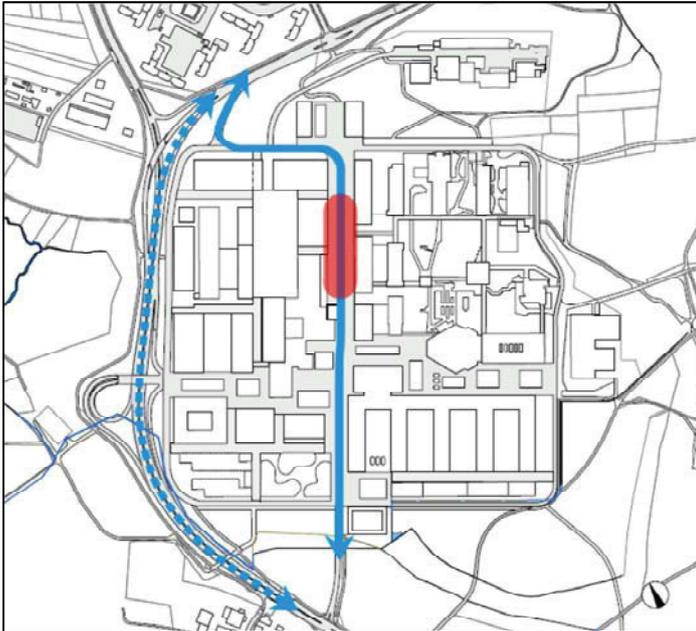


Abbildung 21: öV-Routen und Haltestellenbereich ETH Höggerberg (zwei Halteketten pro Richtung) ab PH 2030 (Quelle: Schmid Landschaftsarchitekten GmbH)

### **MÖV1 Massnahmen bei Veranstaltungen**

#### **Beschreibung**

Bei Veranstaltungen wird jeweils eine bedarfsgerechte Erweiterung des ETH-Link-Angebots geprüft (siehe MMM3).

## **9.4 Handlungsfeld motorisierter Individualverkehr**

Bis zum PH 2040 sind keine Anpassungen bei der Erschliessung der ETH Höggerberg für den MIV bekannt. Ein im Masterplan angedachter Ersatz<sup>1</sup> der Einsteinbrücke als Erschliessungsträger durch einen Kreisverkehr ist gemäss den Verantwortlichen der ETH<sup>2</sup> bis zum PH 2040 kein Thema. Durch einen aktiven Austausch der ETH mit Stadt und Kanton sollen bei Bedarf Verbesserungsmöglichkeiten bei der Erschliessung der ETH Höggerberg geprüft werden.

### **MMIV1 Anzahl und Lage von Parkfeldern**

#### **Beschreibung**

Der Parkfeldbedarf soll minimiert werden. Die Parkfelder werden wie bisher in Form von Poolparkplätzen angeboten. So werden trotz erwarteter steigender Nutzerzahlen

<sup>1</sup> Siehe S. 16 Erläuterungsbericht Masterplan 2040

<sup>2</sup> Sitzung vom 18.01.2017, Projektentwicklung der Abteilung Immobilien

des Perimeters bis 2040 wenn möglich keine zusätzlichen Parkfelder für Personenwagen angeboten. Es ist jedoch vorgesehen bis zum PH 2040 im Zusammenhang mit den Neubauten HWN und HWS eine neue Parkierungsanlage zu erstellen (siehe Abbildung 22). Maximal könnten in der neuen Parkierungsanlage rund 750 Parkfelder realisiert werden. Vorgesehen ist aber dieselbe Anzahl Parkfelder zu erstellen, die heute in der Parkierungsanlage HIG zur Verfügung stehen, da diese Anlage zu einem späteren Zeitpunkt (nach PH 2040) reduziert oder allenfalls vollständig rückgebaut werden soll.



Abbildung 22: MIV-Erschliessung (rote Pfeile) und Parkierungsanlagen (rote Flächen) der ETH Höggerberg für die PH 2030 (links) und 2040 (rechts) (Quelle: Schmid Landschaftsarchitekten GmbH).

Die folgende Tabelle zeigt die Bilanz der vorhandenen Anzahl Parkfelder und der gemäss aktuell gültiger PPV minimal benötigten Anzahl Parkfelder für die PH 2030 und 2040.

Ist-Zustand		2030		2040	
Bestehend	Wachstumsszenario	Minimum	Bilanz	Minimum	Bilanz
1'016	Maximal	1'240	-224	1'550	-534
	Reduziert	1'160	-114	1'400	-384

Tabelle 19 Bestand, minimal erforderliche Anzahl Parkfelder gemäss PPV und P-Bilanz

Da das Minimum der erforderlichen Abstellplätze für die PH 2030 und 2040 unterschritten wird, wurden und werden Mobilitätsmanagement-Massnahmen ergriffen (siehe Kapitel 6 und 10), welche die Verkehrsmittelwahl zugunsten der Verkehrsmittel „zu Fuss“, „Velo“ und „öV“ beeinflussen.

Für regelmässig stattfindende Veranstaltungen ist der Parkplatzbedarf über das bereitgestellte Parkierungsangebot abzudecken. Für vereinzelt stattfindende grosse Veranstaltung können allenfalls zusätzliche gebührenpflichtige Parkflächen ausgeschieden werden. Die Höhe der Gebühr ist dabei dieselbe wie in den Parkierungsanlagen HIG und HPG der ETH Zürich.

## MMIV2 Signalisation für MIV

### Beschreibung

Im Normalbetrieb sind keine ergänzenden Signalisationen für den MIV erforderlich. Für Veranstaltungen, bei denen das bestehende Parkfeldangebot ausreicht, ist vor der Zufahrt zu den Parkierungsanlagen eine digitale Anzeige einzurichten, auf der beispielsweise angezeigt werden kann, in welcher Parkierungsanlage Besuchende einer Veranstaltung parkieren sollen. Bei grösseren Veranstaltungen, bei denen das Parkfeldangebot nicht ausreicht und somit zusätzliche Parkflächen im Perimeter definiert werden müssen, ist mittels Beschilderung, digitaler Anzeige und/oder Verkehrsdienst bereits auf der MIV-Zufahrt zur ETH Höggerberg anzuzeigen, wo die Besuchenden parkieren können und ob noch Plätze verfügbar sind.

## 9.5 Handlungsfeld Logistik

### MLog1 Anzahl und Lage von Anliefer- und Handwerkerparkfeldern

#### Beschreibung

Der Bedarf und die Lage von Anliefer- und Handwerkerparkfeldern werden definiert.

### MLog2 Führung Logistikverkehr

#### Beschreibung

Der Anlieferungsverkehr wird gemäss dem heutigen Konzept über die Ringstrasse abgewickelt werden. Die Anlieferorte, die nur über interne Strassen erreichbar sind, werden über die vorhandenen Stichstrassen angefahren (siehe Abbildung 23).



Abbildung 23: Anlieferungsrouen (violett=oberirdisch, gelb=unterirdisch) ETH Höggerberg für die PH 2030 (links) und 2040 (rechts) (Quelle: Schmid Landschaftsarchitekten GmbH)

### **MLog3 Signalisation/Markierung für Anlieferung**

#### **Beschreibung**

Es ist eine durchgängige Signalisation zu allen Anlieferpunkten ab der Einsteinbrücke sicherzustellen. Je nach Situation ist auch eine temporäre Signalisation für Baustellen und Events einzurichten.

Zudem wird die existierende Wartezone für den Lieferverkehr markiert und geprüft, ob weitere Wartezone eingerichtet werden müssen.

## **10 Mobilitätsmanagementkonzept (2030/2040)**

Im folgenden Handlungsfeld wird im ersten Abschnitt die absehbare Entwicklung im Bereich Mobilitätsmanagement ausserhalb des Perimeters erläutert. Es handelt sich dabei ausschliesslich um das absehbare Veloverleihsystem „Züri Velo“. Anschliessend werden die zur Umsetzung vorgesehenen Massnahmen innerhalb des Perimeters beschrieben.

Die vorgestellten Massnahmen zeigen auf, wie die im Rahmen von Baugesuchen gegebenenfalls zu erstellenden Mobilitätskonzepte nach Parkierungsverordnung der Stadt Zürich (Stadt Zürich, 2015) aufgebaut werden sollen.

### **10.1 Handlungsfeld Mobilitätsmanagement**

Ab 2018 können in der Stadt Zürich mit dem Veloverleihsystem „Züri Velo“ konventionelle Velos und E-Bikes an diversen Stationen ausgeliehen werden. Es werden etappenweise rund 150 Stationen mit 2250 Velos aufgestellt. Bei der Wahl der Standorte für die Velostationen will PubliBike, die Betreiberin des Systems, auch Kooperationen mit Privaten eingehen. Die erste Etappe (Mai 2018) wird 35 Stationen mit rund 500 Velos umfassen.

#### **MMM1 Fahrtenmodell**

##### **Beschreibung**

Das bestehende Fahrtenmodell soll bis zum Planungshorizont 2040 mit durchschnittlich maximal 2'000 Einfahrten pro Tag beibehalten werden.

#### **MMM2 Durchsetzung Maximalparkdauer**

##### **Beschreibung**

Das unerlaubte Dauerparkieren wird auf den öffentlich zugänglichen Parkierungsanlagen unterbunden, indem die abgestellten Fahrzeuge (inkl. Motorräder) regelmässig kontrolliert und wenn nötig gebüsst oder entfernt werden. Dazu werden durch die ETH Zürich regelmässig Kontrollen durchgeführt.

Das Parkschranksystem, welches per Ende 2017 realisiert wird, soll die Einhaltung der Parkierungsverordnung sicherstellen.

### MMM3 Anpassungen ETH-Link

#### Beschreibung

Die Kapazitäten des ETH-Links werden parallel zum erwarteten Wachstum der Personenzahlen ausgebaut. Die erforderlichen Kapazitäten und die dazu bereitzustellende Anzahl Fahrten pro Stunde sind in der folgenden Tabelle ersichtlich. Es ist anhand von Auslastungsauswertungen zu prüfen, ob die Anzahl Fahrten pro Stunde ganztags oder nur während den Spitzenstunden erforderlich sind.

	2016	2030	2040
Anzahl Personen	12'900	16'600-16'900	20'000-20'600
Angebotene Kapazität pro Stunde und Richtung <sup>1</sup>	ca. 350	ca. 450-460	ca. 540-560
Anzahl Fahrten pro Stunde	4	5	6-7

Tabelle 20 Entwicklung der Anzahl ETH-Link-Fahrten aufgrund Wachstum Personenzahl

Zudem wird bis 2030 eine Routenverlängerung bis nach Oerlikon Bahnhof angestrebt. Bei Veranstaltungen sind, abgestimmt auf die Veranstaltungsgrösse, weitere Fahrten und Routen zu prüfen.

#### Bemerkung

Eine Verlängerung bis zum Bahnhof Oerlikon wird von der ETH Zürich nur bei einer Beteiligung der VBZ in Betracht gezogen.

### MMM4 Parkplatzbewirtschaftung

#### Beschreibung

Die bisherige Parkplatzbewirtschaftung wird beibehalten, solange das Fahrtenkontingent eingehalten werden kann. Bei Überschreitung der erlaubten Fahrtenzahl wird u.a. eine Erhöhung der Parkgebühren geprüft und umgesetzt. In der Parkierungsverordnung wird das Dauerparkieren als Parkieren für 24 Stunden oder länger definiert, womit die Maximal-Parkierdauer (siehe MMM2) festgelegt ist. Auf einer kleinen Anzahl persönlich zugeteilter Parkfelder darf dauerparkiert werden.

### MMM5 Kostenbeitrag an öV-Dauerabos

#### Beschreibung

Es wird geprüft, ob Beschäftigte, die sich verpflichten, den Arbeitsweg ohne Auto zu bewältigen, zukünftig pro Jahr einen Railcheck in zu definierender Höhe erhalten sollen. Der Betrag dürfte in etwa dem bisher durch die ETH Zürich bezahlten Halbtax-Abo für Mitarbeitende entsprechen. Der Railcheck kann aber im Gegensatz zum Halbtax-Abo auch für Strecken-, Monats- und Jahresabos und somit auch für den Arbeitsweg

<sup>1</sup> Doppelgelenkbusse mit 3 Personen pro m<sup>2</sup> Stehfläche.

eingesetzt werden. Die bisherigen Kostenbeiträge ans Halbtax-Abo und GA würden in diesem Fall nicht mehr ausbezahlt.

### **MMM6 Bikesharing**

#### **Beschreibung**

Mit der Einführung des städtischen Bikesharing-Systems ab 2018 richtet die ETH in Absprache mit der Betreiberin PubliBike bis zum PH 2030 1-2 solcher Veloabstellanlagen (inkl. E-Bikes) mit insgesamt rund 30 Abstellplätzen im Perimeter ein. Die weitere Entwicklung des Angebots ist abhängig von dessen Nutzung.

### **MMM7 Mobilitätspackages für Kurse und Veranstaltungen**

#### **Beschreibung**

Bei Kursen und Veranstaltungen an der ETH Höggerberg ist die An- und Abreise mit dem öV im Kurspreis bzw. Veranstaltungsticket für alle Teilnehmenden inbegriffen. Zudem werden An- und Abreiseinformationen für alle Verkehrsarten, Empfehlungen zur Nutzung von öV, FV und VV sowie der Hinweis auf das knappe P-Angebot abgegeben.

### **MMM8 Mobilitätsinformationen**

#### **Beschreibung**

Die ETH Zürich stellt für den Campus Höggerberg verschiedene Mobilitätsinformationen gedruckt und/oder digital zur Verfügung:

- Plan für den Fussverkehr mit Fusswegen, Aufenthaltsbereichen und öV-Haltestellen
- Plan für den Veloverkehr mit Wegen für den Veloverkehr, Velo-Abstellplätzen und zusätzlichen Veloinfrastrukturen
- Plan für den MIV mit Zu- und Wegfahrt sowie den öffentlichen Abstellanlagen.
- Plan für die Logistik mit Zufahrtsrouten und Anlieferstellen (inkl. Nummer)
- Mobilitätsmappen für Neuzuzüger und neue Mitarbeitende, die die wichtigsten Mobilitätsmanagementangebote der ETH Zürich und einen Plan der Veloverschliessung des ETH Höggerberg enthalten.
- Aushang von Haltestellenfahrplänen oder Bildschirm mit öV-Abfahrtszeiten in den Gebäuden HCI, HIL, HIT und HPH

### **MMM9 Ergänzende Informationstafeln**

#### **Beschreibung**

An ausgewählten Campus-Zugängen für den Veloverkehr werden ergänzend neue Informationstafeln erstellt, wie sie heute beispielsweise auf dem Joseph-von-Deschwanden-Platz vorhanden ist.



Abbildung 24: Informationstafel auf dem Joseph-von-Deschwanden-Platz

Die Informationstafeln werden zudem mit folgenden Informationen für den Veloverkehr ergänzt:

- Lage der öffentlichen Veloabstellanlagen (inkl. Angabe gedeckt oder ungedeckt)
- Velowege gemäss MVV2
- Lage von ergänzender Veloinfrastruktur (Velopumpe, Flickzeug, Ladestation, Duschen etc.)
- Lage von allfälligen Dienstleistungen für das Velo (z.B. Velomechaniker)

Dadurch wird gewährleistet, dass alle Velofahrenden bereits bei der Zufahrt zum Campus an die wichtigsten Informationen zum Campus ETH Höggerberg gelangen und die für sie bestgeeignete Veloabstellanlage anfahren können.

### **MMM10 Leitsystem**

#### **Beschreibung**

Ein neues Leitsystem (z.B. Wechseltextanzeigen, Wegweiser) informiert den ankommenden motorisierten Verkehr über die Wege zu den Parkieranlagen für den MIV sowie zu Parkplätzen/Anlieferstellen von Baustellen und Veranstaltungen. Das Leitsystem ist bis zum PH 2030 umgesetzt.

### **MMM11 Brechung Spitzenstunden / Lehrplananpassungen / Home-Office / Home-Learning**

#### **Beschreibung**

Die Brechung der Spitzenstunden durch Lehrplananpassungen, Homeoffice und Home-Learning wird bis PH 2030 geprüft.

Dabei werden bei den Lehrplananpassungen insbesondere die Einführung von unterschiedlichen Start- und Endzeiten der Vorlesungen geprüft. Zudem wird eine Förderung von Home-Office und Home-Learning durch die ETH Zürich geprüft. Für Home-Office existieren dazu mit dem Merkblatt „Regelmässiges Home Office für Mitarbeitende der ETH Zürich“ bereits entsprechende Regelungen.

## **11 Mobilitätsinformationen und -daten**

### **11.1 Handlungsfeld Mobilitätsinformationen und -daten**

Auf der Polybox werden die für das Mobilitätskonzept relevanten Daten und Informationen zentral abgelegt und für die verantwortlichen Personen verfügbar gemacht. Die folgenden Massnahmen zeigen auf, um welche Daten und Informationen es sich handelt. Zu jedem Punkt wird zudem festgelegt, wer für die Erhebung zuständig ist und in welcher Periodizität das Dokument jeweils aktualisiert wird.

#### **MMID1 Daten zum Perimeter**

##### **Beschreibung**

Folgende Daten zum Perimeter werden regelmässig aktualisiert und zur Verfügung gestellt:

- Plan mit Gebäudeanordnung
- Kundenzahlen Dienstleistungen (Campus Info, Coiffeure etc.)
- Anzahl Vollzeitäquivalente pro Gebäude
- Anzahl Studierende ETH Höggerberg
- Anzahl Bewohnende

- Ergänzende Grundlagedaten zur Berechnung der Anzahl Parkfelder bzw. Abstellplätze:

<b>Nutzung gemäss PPV</b>	<b>Zu erfassende Grundlagedaten</b>
Wohnheim für Studierende	m2 mGF Wohnplätze
Verkauf	m2 mGF
Dienstleistungen	m2 mGF
Gastronomie	m2 mGF Sitzplätze
Bibliothek	m2 mGF
Hort/Kleinklasse/schulische Betreuung/Tagesstätte	m2 mGF (inkl. Kindertagesstätte)
Sportnutzungen	Anzahl Garderobenkästen
Theater/Konzertsaal	Anzahl Sitzplätze (inkl. Konferenzzentrum)

Sollten neue, bisher im Perimeter nicht vorhandene Nutzungen realisiert werden, ist zu prüfen, welche Grundlagedaten zur Berechnung der erforderlichen Parkfeldzahlen benötigt werden.

- Anteil Dritter je Nutzung (abgeschätzt oder erhoben)
- Kundenzahlen Gastronomiebetriebe (abgeschätzt oder erhoben)
- Kundenzahlen Verkaufsnutzungen (abgeschätzt oder erhoben)
- Modal Split

### **MMID2 Daten Fussverkehr**

#### **Beschreibung**

Zum Fussverkehr werden folgende Informationen und Daten zur Verfügung gestellt:

- Plan Fusswegnetz
- Signalisationskonzept
- Aufenthaltsbereiche
- Gebäudezugänge
- Konzept für Veranstaltungen

### **MMID3 Daten Veloverkehr**

#### **Beschreibung**

Zum Veloverkehr werden folgende Informationen und Daten zur Verfügung gestellt:

- Plan Velowegnetz
- Signalisationskonzept
- Velo-AP-Bedarf nach PPV (abgeleitet aus Daten zum Perimeter)
- Bestand Velo-AP je Anlage; inkl. zugehörigem Erhebungskonzept
- Anzahl abgestellte Velos je Anlage, inkl. zugehörigem Erhebungskonzept
- Belegungsgrad je Anlage (abgeleitet aus Bestand Velo-AP und abgestellten Velos)
- Bilanz Velo-AP-Bedarf nach PPV vs. Bestand Velo-AP
- Konzept für Veranstaltungen

### **MMID4 Daten öffentlicher Verkehr**

#### **Beschreibung**

Zum öV werden folgende Informationen und Daten zur Verfügung gestellt:

- Plan mit Route und Alternativroute bei Veranstaltungen der öV-Linien
- Plan mit Lage der Bushaltestellen (inkl. Haltestellen Höggerberg und Lärchenhalde und Ersatzhaltestelle bei Veranstaltungen)
- Haltestellenfahrpläne
- Nutzungszahlen der Buslinien
- Ein- und Aussteiger der Haltestelle ETH Höggerberg
- Konzept für Veranstaltungen

### **MMID5 Daten motorisierter Individualverkehr**

#### **Beschreibung**

Zum MIV werden folgende Informationen und Daten zur Verfügung gestellt:

- Parkplatzbedarf nach PPV (abgeleitet aus Daten zum Perimeter)
- Bestand Parkfelder für Personenwagen; inkl. zugehörigem Erhebungskonzept
- Belegung und Belegungsgrad der öffentlich zugänglichen Parkfelder für Personenwagen anhand des Systems, das auch für das Fahrtenmodell eingesetzt wird.
- Bilanz Parkplatzbedarf nach PPV vs. Bestand Parkfelder für Personenwagen
- Bedarf an Motorradabstellplätzen (abgeleitet aus Daten zum Perimeter)
- Bestand MR-AP; inkl. zugehörigem Erhebungskonzept
- Belegung der öffentlich zugänglichen MR-AP; inkl. zugehörigem Erhebungskonzept
- Belegungsgrad der öffentlich zugänglichen MR-AP (abgeleitet aus Bestand und Belegung)
- Bilanz Bedarf an Motorradabstellplätzen vs. Bestand MR-AP
- Signalisationskonzept
- Konzept für Veranstaltungen

### **MMID6 Daten Logistik**

#### **Beschreibung**

Zur Logistik werden folgende Informationen und Daten zur Verfügung gestellt:

- Plan mit Wartezonen, Anliefer Routen und Anlieferpunkten (inkl. Nummerierung)
- Signalisationskonzept
- Konzept für Baustellenverkehr
- Konzept für Veranstaltungen

## **MMID7 Daten Mobilitätsmanagement**

### **Beschreibung**

Zum Mobilitätsmanagement werden folgende Informationen und Daten zur Verfügung gestellt:

- Nutzerzahlen ETH-Link (Insgesamt und Spitzenstunden)
- Angebotene Kapazitäten ETH-Link (Insgesamt und Spitzenstunden)
- Parkierungsverordnung (inkl. Anhänge etc.)
- Nutzerzahlen der verschiedenen MM-Angebote

## **12 Controlling**

### **12.1 Controlling**

Über Einhaltung des Fahrtenmodells erstattet die ETH Zürich dem TAZ jährlich Bericht. Sie zieht dazu eine technische Prüfstelle bei. Die ETH Zürich weist gegenüber der Stadt Zürich in diesem Bericht die Anzahl Einfahrten in die Parkgaragen (0-24 Uhr) tagesscharf aus.

Bei den Velo-AP richtet sich die effektiv realisierte Anzahl Abstellplätze zudem nach dem festgestellten Belegungsgrad, weshalb die Belegung der Velo-AP regelmässig erhoben werden muss.

## **13 Rückfallebene**

Werden beim Controlling im Zusammenhang mit der Parkfeldzahl (Fahrtenmodell) Probleme festgestellt, so werden in erster Priorität weitere Mobilitätsmanagementmassnahmen ergriffen bzw. bestehende Massnahmen verschärft (z.B. Erhöhung der Parkgebühren, Erhöhung des Kostenbeitrags an Mitarbeitende die ohne Auto anreisen). Zeigen diese Massnahmen nicht die gewünschte Wirkung und bestehen die Probleme weiterhin, werden zusätzlich maximal so viele Parkfelder gebaut, bis das gemäss PPV/SBV erforderliche Minimum erreicht ist.

Wird bei der Summe der Veloabstellanlagen wiederholt ein Belegungsgrad von über 90% festgestellt, so wird das Angebot mit zusätzlichen Abstellplätzen erweitert.

## 14 Abkürzungen

AP	Abstellplatz
ETH	Eidgenössische Technische Hochschule
FV	(Handlungsfeld) Fussverkehr
Log	(Handlungsfeld) Logistik
m <sup>2</sup>	Quadratmeter
MFV	Massnahmen Fussverkehr
mGF	massgebliche Geschossfläche
MID	(Handlungsfeld) Mobilitätsinformationen und -daten
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MLog	Massnahmen Logistik
MM	(Handlungsfeld) Mobilitätsmanagement
MMID	Massnahmen Mobilitätsinformationen und -daten
MMIV	Massnahmen motorisierter Individualverkehr
MMM	Massnahmen Mobilitätsmanagement
MöV	Massnahmen öffentlicher Verkehr
MR	Motorräder
MVV	Massnahmen Veloverkehr
NB	Normalbetrieb
öV	(Handlungsfeld) öffentlicher Verkehr
P	Parkfeld
PH	Planungshorizont
PPV	Verordnung über private Fahrzeugabstellplätze (Parkplatzverordnung) der Stadt Zürich
TAZ	Tiefbauamt Zürich
UVB	Umweltverträglichkeitsbericht
VV	(Handlungsfeld) Veloverkehr
VZA	Vollzeitäquivalent

## 15 Glossar

Modal Split	Der Modal Split zeigt die Anteile der von den Nutzenden des Perimeters für die An- und Abreise genutzten Verkehrsmittel bzw. Verkehrsmittelgruppen „zu Fuss“, „Velo“, „öV“ und „MIV“ an der Summe dieser Anteile.
massgebliche Geschossfläche	Als massgebliche Geschossfläche gilt die Fläche aller dem Wohnen, dem Arbeiten oder sonst dem dauernden Aufenthalt dienenden oder dafür verwendbaren Räume unter Einschluss der dazugehörigen Erschliessung und der Sanitärräume samt den inneren Trennwänden.
Polybox	«polybox» ist ein Service für die ETH-Angehörigen. Der Service «polybox.ethz.ch» stellt allen ETH-Angehörigen einen Dropbox-ähnlichen internen Speicherplatz auf ICT-Anlagen der ETH Zürich zur Verfügung. Die auf der polybox gespeicherten Daten können mit anderen ETH-Angehörigen ausgetauscht werden. Per Datenlink können Dateien und Ordner zudem mit nicht ETH-Angehörigen geteilt werden, wobei die dafür berechtigten Personen nur über Lese- und Downloadrechte verfügen.

## 16 Literatur

- ETH Zürich (2014): Dokumentation Signaletik Höggerberg, ETH Zürich, Zürich.
- ETH Zürich (2015): Jahresbericht 2014, ETH Zürich, Zürich.
- ETH Zürich (2016): ETH Zürich Campus Höggerberg 2040, Erläuterungsbericht Masterplan 2040, ETH Zürich, Zürich, Schweiz.
- ETH Zürich (2017a): Arealpläne ETH Höggerberg, ETH Zürich, Zürich, <https://www.ethz.ch/services/de/service/raeume-standorte-transporte/raeume-gebaeude/orientierung/hoenggerberg.html> (Abrufdatum 13.04.2017).
- ETH Zürich (2017b): Geschäftsbericht 2016, ETH Zürich, Zürich.
- Lebküchner, M., U. Ambühl, S. Vogt und H. Elsener (2013): züri-linie 2030, VBZ-Netzentwicklungsstrategie, Synthesebericht, Verkehrsbetriebe Zürich VBZ, Zürich.
- Orth, H., R. Knuser, U. Weidmann (2013): Mobilitätsverhalten ETH Höggerberg, Arbeitsbericht, Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme (IVT), ETH Zürich, Zürich, Schweiz.
- Planungsbüro Jud (2014): ETH Zürich, Bericht der unabhängigen technischen Prüfstelle über die Anzahl Einfahrten in die Parkgaragen HIG und HPG 2013, Planungsbüro Jud, Zürich.
- Planungsbüro Jud (2015): Mobilität und Parkierung ETH Höggerberg, Grundlagen, Planungsbüro Jud AG, Zürich.
- Kanton Zürich (2016): Agglomerationsprogramme des Kantons Zürich, 3. Generation, Kanton Zürich, Zürich.
- Stadt Zürich (2004a): kommunaler Verkehrsplan der Stadt Zürich (mit RRB Nr. 1438 am 22. September 2004 vom Regierungsrat genehmigt), Fussverkehr, Stadt Zürich, Zürich.
- Stadt Zürich (2004b): kommunaler Verkehrsplan der Stadt Zürich (mit RRB Nr. 1438 am 22. September 2004 vom Regierungsrat genehmigt), Veloverkehr, Stadt Zürich, Zürich.
- Stadt Zürich (2012): MASTERPLAN VELO - Zürich lädt zum Velofahren ein, Stadt Zürich, Zürich.
- Stadt Zürich (2013): Zonenplan, Amt für Städtebau, Stadt Zürich, Zürich.
- Stadt Zürich (2015): Verordnung über private Fahrzeugabstellplätze (Parkplatzverordnung), Gemeinderatsbeschluss vom 11. Dezember 1996 mit Änderungen bis 16. Dezember 2015 (AS 741.500), Stadt Zürich, Zürich.
- Stadt Zürich (2017): Fahrzeuge, Stadt Zürich, Zürich, [https://www.stadt-zuerich.ch/vbz/de/index/die\\_vbz/fahrzeuge.html](https://www.stadt-zuerich.ch/vbz/de/index/die_vbz/fahrzeuge.html) (Abrufdatum 20.04.2017).

## Anhang

### Anhang 1 (Gebäude PH 2030 und PH 2040)

<b>Gebäude (siehe Abbildung 4 und Abbildung 5)</b>	<b>Änderung</b>	<b>Inbetriebnahme</b>
HPM	Sanierung und Aufstockung	Ende 2018
HPV	Sanierung, ev. Neubau	Ende 2027
HPx	Erweiterung Gewächshaus HPW	Anfang 2020
HRZ	Neubau	Ende 2022
HEZ	Sanierung und Erweiterung des Dienstgebäudes	Anfang 2025
HPQ	Neubau	Ende 2027
HIF	Sanierung und Erweiterung	Ende 2024
HIC (nicht auf Abbildungen, westlich HIB)	Neubau	Ende 2021
HID (nicht auf Abbildungen, westlich HIB)	Neubau	Ende 2021
HXE	Rückbau	
HIR	Rückbau	
HIQ	Rückbau	
HIP	Rückbau	

Tabelle 21: bauliche Gebäudeanpassungen bis PH 2030 gegenüber 2016

Die weiteren Änderungen bis zum PH 2040 sind in der folgenden Tabelle ersichtlich.

<b>Gebäude (siehe Abbildung 4 und Abbildung 5)</b>	<b>Änderung</b>	<b>Inbetriebnahme</b>
HPF	Sanierung	Anfang 2031
HPT	Sanierung	Ende 2035
HIL	Sanierung	Anfang 2031
HIH (BF_NW)	Neubau	Anfang 2031
HWN	Neubau	Anfang 2034
HWS	Neubau	Anfang 2034
Portalgebäude Nord	Neubau	ca. 2040
Portalgebäude Süd	Neubau	ca. 2040

Tabelle 22: bauliche Gebäudeanpassungen bis PH 2040 gegenüber PH 2030

**Anhang 2 (Mitarbeitende pro Gebäude)**

Gebäude	Mitarbeitende ETH	
	VZA	Personen
HCI	1'151	1'302
HCP	81	128
HDB	5	7
HEZ	25	27
HIA	63	71
HIF	105	118
HIL	640	974
HIP	6	9
HIR	5	12
HIT	239	269
HPF	196	211
HPH	3	3
HPI	35	44
HPK	151	160
HPL	173	188
HPM	112	123
HPP	94	103
HPR	2	2
HPS	4	5
HPT	249	273
HPV	27	35
HPZ	32	44
HIB	111	147
<b>Gesamtzahl</b>	<b>3'508</b>	<b>4'263</b>

Tabelle 23: Mitarbeitende pro Gebäude Ende 2016 der ETH Höggerberg in Vollzeitäquivalenten (VZA) und Personen<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Ohne das Gebäude HZA, da dieses ausserhalb des Perimeters liegt

**Anhang 3 (Bibliotheken/Archive/Sammlungen)**

<b>Bibliothek/Archiv/Sammlung<sup>1</sup></b>	<b>Gebäude</b>
Baubibliothek	HIL
ETH-Bibliothek	HDB
Thomas-Mann-Archiv	HCP
Selbstlernzentrum	HWW
Informationszentrum Chemie Biologie Pharmazie	HCI
Physikbibliothek	HIT
gta Archiv	HIL, HWB, HWC
chemische und pharmakognostische Sammlung	HCI

Tabelle 24: Bibliotheken, Archive und Sammlungen der ETH Höggerberg

---

<sup>1</sup> gemäss <http://www.library.ethz.ch/Kontakt/Standorte-Adressen-Oeffnungszeiten> und Ergänzungen durch ETH Zürich (Mail von K. Kalkstein vom 20.07.2017)

Anhang 4 (Gastronomiebetriebe)



Abbildung 25: Gastronomiebetriebe und deren Lage (ETH Zürich, 2017a)

Betrieb	Gebäude	Betriebsart	Anzahl Innen-Sitzplätze
Alumni quattro Lounge	HIL	Restaurant/Bar/Lounge	300
BELLAVISTA	HGP	Bedientes Restaurant/Kaffeebar/Lounge	176
Bistro HPI	HPI	Bistro/Cafebar	55
Food market (früher Hexagon)	HPH	Thekenrestaurant	670
FUSION coffee	HCI	Free Flow Restaurant	304
FUSION meal	HCI	Free Flow Restaurant	572
WOKA	HIT	Restaurant	132
<b>Total</b>			<b>2'209</b>

Tabelle 25: Beschrieb der Gastronomiebetriebe an der ETH Höggerberg

**Anhang 5 (Synopsis Revision SBV)**

*Hinweis Bereinigungsbedarf: zu ergänzen sobald revidierte Version verfügbar*

## Anhang 6 (Klärung offener Fragen zu den Rechtsgrundlagen)

*Gekürztes und redigiertes Protokoll der Sitzung vom 2. Februar 2015 mit dem Tiefbauamt der Stadt Zürich (TAZ)*

### **Klärung offener Fragen zur Anwendung der PPV'96**

- Unter der Nutzung „Schule und Forschung“ gemäss Art. 17 der rechtskräftigen SBV kann der Parkierungsbedarf (Normbedarf) für all diejenigen Flächen hergeleitet werden, die den Lehrenden und Forschenden dienen, die über einen Arbeitsvertrag der ETH Zürich bzw. ihrer Annexanstalten verfügen. Dabei ist die Zahl aller Lehrenden und Forschenden (Vollzeitäquivalente) massgebend – unabhängig von der maximalen Anzahl gleichzeitig Anwesender auf einem Campus. Ebenfalls mit abgedeckt werden in den so hergeleiteten P-Zahlen die Parkierungsbedürfnisse der Studierenden im Rahmen ihrer Studientätigkeit. Mit abgedeckt werden damit auch Hörsäle, Seminarräume, Gastronomiebetriebe, Sportanlagen, Kita für ETH-Angehörige etc., solange sie nur in Ausnahmefällen durch Dritte ohne ETH-Bezug genutzt werden. Entsprechende Angaben bzw. Einschränkungen können sich z.B. in einem Betriebs- und Nutzungsreglement finden.
- Werden Flächen von Nutzungen regelmässig auch Dritten ohne ETH-Bezug oder der Öffentlichkeit angeboten oder durch solche genutzt, so sind die Parkierungsbedürfnisse gestützt auf Art. 17 der rechtskräftigen SBV gemäss der PPV'96 bzw. gemäss den Richtwerten für „Spezielle Nutzungen“ Normalbedarf als Bestandteil der PPV der Stadt Zürich herzuleiten. Als Anhaltspunkt für die genannten Sachverhalte kann das öffentliche Bewerben eines Angebots (z.B. Gastronomiebetriebe) oder die Nutzung einer Fläche ab der Hälfte aller Wochentage durch Dritte ohne ETH-Bezug (z.B. Seminarräume<sup>1</sup>, Konferenzzentrum) dienen.
- Nutzungen, die sich an die Öffentlichkeit richten (z.B. Coop pronto, Bank) sind gemäss PPV'96 bzw. gemäss den Anforderungen an spezielle Nutzungen herzuleiten. Dabei kann der Anteil der Nicht-Hochschulnutzung auch bei der P-Herleitung anteilig ausgewiesen werden. Wird z.B. ein Angebot zu 2/3 von Studierenden und ETH-Angestellten genutzt und zu 1/3 durch die Öffentlichkeit, so ist nur 1/3 des gemäss PPV'96 herzuleitenden P-Bedarfs auszuweisen. Der Rest ist über die Bedarfs-Herleitung „Schule und Forschung“ abgedeckt.
- Auf alle Normalbedarfswerte sind die gebietsbezogenen Abminderungsfaktoren gemäss PPV anwendbar.

### **Klärung weiterer offener Fragen zu den bestehenden Rechtsgrundlagen.**

- Durch die Vorlage eines schlüssigen Mobilitätskonzepts im Sinne der PPV können sowohl die gemäss PPV'96 als auch diejenigen gemäss Art. 17 der rechtskräftigen SBV hergeleiteten P-Bedürfnisse gestützt auf Art. 8 PPV unter das Minimum abgemindert werden. Obwohl für die Nutzung Wohnen sowohl Minimum als auch Maxi-

---

<sup>1</sup> Entsprechende Bewilligungen wurden in der Vergangenheit erteilt. Vgl. dazu E-Mail von Christian Houdek, Rechtsdienst TAZ vom 1.6.2012 in Zusammenhang mit Neubau HCP der ETH Zürich (BE 661/12).

mum in Art. 17 der rechtskräftigen SBV abschliessend definiert sind ist das TAZ der Ansicht, dass eine Unterschreitung des minimalen Pflichtbedarfes auch für Bewohnende mit einem Mobilitätskonzept möglich ist.

- Für eine generelle Freigabe der P-Erstellungspflicht im Rahmen eines Fahrtenmodells und eine Steuerung des Verkehrs einzig über ein Fahrtenmodell fehlt im PBG die gesetzliche Grundlage. Sie wird daher aus Sicht der Gesprächsteilnehmenden ausgeschlossen. Insbesondere in einem Gebiet mit Sonderbauvorschriften kann aber die Einhaltung eines Fahrtenmodells im Rahmen der Absicherung eines Mobilitätskonzeptes als starke Rückfallebene dienen und das Funktionieren eines Mobilitätskonzeptes bestätigen.
- Für die Abdeckung des P-Bedarfs von regelmässig stattfindenden Grossanlässen mit einer Dauer von weniger als 30 Tagen bestehen keine etablierten Bauvorschriften. Der P-Bedarf solcher Anlässe soll primär im Rahmen der geltenden Regelungen und ggf. unter Ausschöpfung der zulässigen Maximalwerte hergeleitet und abgedeckt werden. Für selten und sporadisch stattfindende Grossanlässe kann ein separat erstelltes Mobilitätskonzept aufzeigen, wie der P-Bedarf bzw. die Verkehrsbedürfnisse abgedeckt werden. Zu beachten sind jeweils die im Rahmen einer Veranstaltung festgelegten polizeilichen Anforderungen, die auch den Umgang mit dem anfallenden Verkehr umfassen.
- Für die Abdeckung von Parkierungsbedürfnissen von Handwerkern etc. im Rahmen von Bauprojekten wurden gemäss den Gesprächsteilnehmenden noch nie spezielle Parkfelder bewilligt – weder temporär noch dauerhaft. Insbesondere dauerhafte Bedürfnisse in diesem Bereich müssten durch die Ausnützung der zulässigen P-Maxima gemäss den bestehenden Regeln abgedeckt werden.



European Organization for Nuclear Research  
 Organisation européenne pour la recherche nucléaire

M<sup>me</sup> Fabiola Gianotti  
 Directrice générale  
 CERN  
 CH - 1211 Genève 23

Tél. direct: + 41 22 767 2300  
 Tél. secrétariat: + 41 22 767 3160 / 1540  
 Téléfax: + 41 22 767 3163  
 Courriel: dg.office@cern.ch

 REPUBLIQUE ET CANTON DE GENEVE <b>CONSEIL D'ETAT</b>	
27 FEV. 2018	
PLCE Traitement dép. <input type="checkbox"/> Pour info.	AR : <input type="checkbox"/> oui <input checked="" type="checkbox"/> non

Monsieur François Longchamp  
 Président du Conseil d'Etat  
 République et canton de Genève  
 Département présidentiel  
 Présidence du Conseil d'Etat  
 Rue de l'Hôtel-de-Ville 2  
 Case postale 3964  
 1211 Genève 3

Notre référence: DG/2018-070

Genève, le 13 février 2018

Monsieur le Président du Conseil d'Etat,

Le CERN a été informé récemment que le projet d'extension de la ligne de tramway TCMC en territoire français, dont la mise en service était prévue initialement en 2017, faisait l'objet d'une large consultation.

Comme vous le savez, l'Organisation suit avec grand intérêt les questions de mobilité aux abords de son domaine, notamment sur l'axe qui relie le Pays de Gex à Genève. Cet axe dessert le Site de Meyrin où se trouve son siège, le Point 1 du LHC avec l'expérience ATLAS et le Point 1.8 qui abrite le hall de test des aimants supraconducteurs du LHC. La fluidité du trafic y est essentielle pour le bon fonctionnement du CERN et je partage pleinement les inquiétudes exprimées à plusieurs reprises par mon prédécesseur, le Professeur Rolf Heuer.

Dans ce contexte, il convient de rappeler qu'environ 2300 fonctionnaires, 2000 salariés d'entreprises et plus de 13 000 collaborateurs scientifiques travaillent au CERN. Faute de logements disponibles sur le territoire suisse, une vaste majorité de ces personnes vit en France voisine, surtout dans le Pays de Gex. En outre, près de 130 000 personnes se rendent au CERN chaque année pour visiter les installations du laboratoire, et ce chiffre est en constante augmentation.

Persuadée que l'extension de la ligne de tramway TCMC en territoire français revêt une importance cruciale pour éviter une détérioration intolérable de la situation, j'aimerais solliciter le soutien des autorités suisses afin que ce projet ne soit pas reporté une nouvelle fois.

Je vous remercie de l'attention que vous porterez à ce qui précède et vous prie de croire, Monsieur le Président du Conseil d'Etat, à l'assurance de ma haute considération.

*Bien cordialement*

*Fabiola Gianotti*

DEPT RAPPORTEUR :

**PRE**

Fabiola Gianotti  
 Directrice générale

CO-RAPPORTEUR :

**DETA**



European Organization for Nuclear Research  
Organisation européenne pour la recherche nucléaire

M<sup>me</sup> Fabiola Gianotti  
Directrice générale  
CERN  
CH – 1211 Genève 23

Tél. direct: + 41 22 767 2300  
Tél. secrétariat: + 41 22 767 5160 / 1540  
Téléfax: + 41 22 766 7363  
Courriel: dg.office@cern.ch

S.E. Monsieur Valentin Zellweger  
Ambassadeur  
Représentant permanent de la Suisse  
Mission permanente de la Suisse auprès  
de l'Office des Nations Unies et des autres  
organisations internationales à Genève  
Rue de Varembe 9-11  
Case postale 194  
1211 Genève 20

Notre référence: DG/2018-069

Genève, le 13 février 2018

Monsieur l'Ambassadeur, *cher Valentin,*

Ayant appris qu'une large consultation était en cours au sujet de l'extension de la ligne de tramway TCMC en territoire français, j'aimerais rappeler aux autorités suisses, notamment au Conseil d'Etat genevois, l'importance que ce projet revêt aux yeux de l'Organisation.

Par conséquent, je vous serais reconnaissante de bien vouloir sensibiliser les autorités compétentes aux graves problèmes rencontrés par le CERN et de transmettre la lettre ci-jointe à Monsieur François Longchamp, Président du Conseil d'Etat de Genève.

Je vous prie de croire, Monsieur l'Ambassadeur, à l'assurance de ma haute considération.

*Bien cordialement*

*Fabiola Gianotti*  
Fabiola Gianotti  
Directrice générale

P.J.



Secrétariat général

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

Département fédéral de l'environnement,  
des transports, de l'énergie et de la  
communication / **DETEC**  
Kochergasse 6  
3003 Berne

Genève, le 25 avril 2018  
FER No 10-2018

**Consultation relative à l'arrêté fédéral sur les crédits d'engagement à partir de 2019 pour les contributions aux mesures dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération**

Madame, Monsieur,

Notre Fédération vous fait part dans le délai imparti des remarques suivantes quant à la procédure de consultation citée en titre.

En préambule, nous avons pris note que :

- 37 projets d'agglomération ont été soumis à la Confédération dans le but de les faire bénéficier d'un cofinancement issu de FORTA;
- les autorités fédérales les ont examinés dans le détail en suivant une procédure standardisée;
- la priorité a été accordée aux projets qui contribuent à résoudre les problèmes de trafic les plus importants et présentent le meilleur rapport coûts-bénéfices;
- le Conseil fédéral demande d'approuver un montant total de 1,12 milliard de francs pour les mesures les plus efficaces pouvant être financées et mises en œuvre dans les quatre ans.

Nous relevons également que le cofinancement par la Confédération d'infrastructures relevant du trafic d'agglomération fait appel à trois programmes coordonnés entre eux, à savoir le programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (PRODES infrastructure ferroviaire), le programme de développement stratégique des routes nationales (PRODES routes nationales) et le programme en faveur du trafic d'agglomération (PTA).

Pour le surplus, vous trouverez ci-dessous les remarques de notre Fédération organisées selon la structure du questionnaire proposé par vos soins.

## Généralités concernant le projet mis en consultation

### 1. Approuvez-vous les points essentiels du projet mis en consultation ?

Notre Fédération prend note que les principes et le déroulement de la procédure pour le programme en faveur du trafic d'agglomération de troisième génération restent globalement inchangés, tout en relevant en pages 10 et 11 du rapport les éléments suivants :

- *« La Confédération exige des porteurs régionaux de projet qu'ils regroupent tous les projets concernés et coordonnés entre eux au sein d'un seul et même projet d'agglomération améliorant la qualité du système de transport, **orientant encore plus l'urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti**, réduisant les nuisances sur l'environnement et l'emploi de ressources et augmentant la sécurité des transports ».*
- *« Afin de permettre une allocation efficace des moyens, par nature limités, les programmes et les mesures qu'ils contiennent sont classés par ordre de priorité, les premiers étant ceux qui contribuent à la résolution des problèmes de transport les plus importants, qui présentent un bon rapport coût/utilité et qui arrivent à maturité financière et **qui sont prêts à être construits en l'espace de quatre ans** ».*
- *« Les mesures décidées dans les accords sur les prestations des générations précédentes étant prises en considération pour évaluer l'utilité des projets de troisième génération, il a été directement tenu compte – comme prévu dans les directives – d'une **éventuelle insuffisance de mise en œuvre de ces mesures lors de l'évaluation de l'utilité globale**, ce qui s'est traduit pour certains projets d'agglomération par une réduction de l'utilité permettant de décider du taux de contribution ».*
- *« Afin de garantir une mise en œuvre rapide des projets cofinancés (comme souhaité), une atteinte des buts visés conforme aux objectifs et une mise à disposition des fonds en temps utile, **des délais ont été fixés dès le début de la mise en œuvre des mesures** ».*

Nous comprenons la légitimité des ajustements proposés au vu des expériences retirées à travers les projets de 1<sup>ère</sup> et de 2<sup>ème</sup> génération, tout en les mettant en perspective avec l'intervention de FORTA en lieu et place du Fonds d'infrastructure. Globalement, notre Fédération approuve sur le principe les points essentiels du projet mis en consultation.

### 2. Estimez-vous que certains aspects n'ont pas été suffisamment pris en considération ?

Nous émettons principalement deux réserves liées aux particularités propres du Grand Genève dont vous affirmez tenir compte dans le processus d'évaluation (page 10) : *« Son but (de la procédure) est d'aider les porteurs de projet lors de leur élaboration et garantit, grâce à sa procédure détaillée et standardisée d'examen des projets, **une évaluation équivalente et juste sur l'ensemble du territoire des effets et des coûts pour toutes les agglomérations compte tenu des particularités propres à chaque région** ».*

Les deux réserves précitées sont les suivantes :

- Le Grand Genève est une région complexe d'un million d'habitants et 500'000 emplois répartis sur deux pays, deux cantons, deux départements français et 212 communes. **Cette complexité administrative et juridique pose un réel problème à une telle région pour tenir des délais**, surtout sur un laps de temps court de quatre ans. Les retards dans un tel tissu sont à mettre en

perspective avec la réalité des procédures transfrontalières et, dans une moindre mesure, inter-cantoniales.

En conclusion, des retards ne peuvent être que chose normale dans une telle configuration, sans parler de ceux liés à un exercice élevé des droits de la démocratie directe qui est la règle dans le canton de Genève ; ces retards, et leur pénalisation sous-jacente à cette troisième étape, ne doivent pas compromettre la formidable dynamique qui rassemble l'ensemble des parties prenantes du Grand Genève autour d'un projet de territoire dûment validé par la Confédération.

- 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.

*Vous dites en page 11 que : « sur la base des entretiens et des résultats de la présente consultation sur le projet d'arrêté fédéral, **d'éventuelles reconsidérations seront opérées mi-2018** à l'occasion d'une conférence interne d'approbation, et les résultats d'examen seront adaptés si nécessaire ».*

**Nous vous demandons de tenir compte de ces deux réserves lors des reconsidérations, d'une part pour fixer le taux de contribution et d'autre part pour déterminer les projets retenus en priorité A et B.**

**Programme en faveur du trafic d'agglomération, 3ème génération**

### **3. Avez-vous des observations sur l'état des lieux présenté ?**

La procédure de consultation ne prend pas assez en compte, dans cette troisième étape, les intérêts transfrontaliers dans le cadre de l'allocation des ressources, ce qui pénalise fortement une région comme le Grand Genève. Le rapport explicatif est du reste très pauvre en la matière ; à peine peut-on relever ce qui suit :

- *« Dans certaines conditions, il est également possible d'accorder des contributions à des projets réalisés en zone frontalière proche. Aucune contribution d'exploitation ou d'entretien n'est en revanche possible » (page 10).*
- *« Le financement des mesures à l'étranger dans les régions frontalières est couvert par l'art. 17a, al. 3, LUMin. Il est possible de prendre en compte des projets d'infrastructure sur territoire étranger limitrophe dans le financement de projet si les infrastructures en question servent en premier lieu à améliorer la situation des transports dans la partie suisse de l'agglomération, si le pays voisin s'engage également sur le plan financier et s'il est intégré de façon appropriée dans l'entité responsable » (page 36).*

Les termes « dans certaines conditions » ou « il est possible de prendre en compte » ne sont pas assez précis pour répondre aux attentes légitimes d'une métropole transfrontalière comme Genève, au vu des montants versés dans la caisse fédérale au nom de la péréquation financière. Une approche orientée délais de réalisation sur une période de quatre ans fait complètement abstraction des contraintes décisionnelles liées à un cofinancement français ; elle est complètement irréaliste pour une telle métropole.

Nous déplorons que la situation en devienne tellement paradoxale qu'elle risque de bloquer toute la dynamique initiée par le GLCT en charge du Grand Genève : comment convaincre les édiles français de cofinancer des projets déclassés en priorité B, ou pire en C, par l'administration fédérale, alors que la Confédération attend de la France la confirmation de ses engagements financiers ? Des messages à ce point contradictoires génèrent beaucoup d'incompréhension ; nous espérons que les discussions futures avec les autorités genevoises permettront de relancer la dynamique attachée à une région prospère comme la nôtre qui a un urgent besoin d'infrastructures de mobilité adaptées à son développement.

La problématique transfrontalière doit donc être mieux intégrée dans la priorisation des projets, notamment parce qu'elle implique des délais de mise en place plus longs au vu de structures administratives plus complexes. A cet effet 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, et non plus en priorité B. ; seule une telle façon de faire permettra d'intégrer les lenteurs décisionnelles y relatives sans freiner des projets validés par l'ensemble des parties prenantes, et donc sans péjorer la compétitivité économique de telles régions confrontées à des structures administratives plus complexes que la normale.

**4. Êtes-vous d'accord avec le déroulé du processus d'examen des projets d'agglomération de troisième génération ? Si non, quels sont pour vous les besoins d'adaptations ?**

Nous approuvons, sans apporter de commentaires particuliers, que la première étape soit constituée par l'examen des exigences de base.

Concernant la deuxième étape, nous n'avons pas d'autres remarques à formuler que celle exprimée dans le dernier paragraphe de la réponse à la question 3, à savoir un reclassement systématique des projets de priorité B en priorité A pour les agglomérations transfrontalières.

Nous saluons le fait que des mesures impliquant des investissements inférieurs à 5 millions de francs dans les domaines de la gestion du trafic ou de la valorisation et de la sécurité de l'espace routier ou encore de la mobilité douce aient été rassemblées en paquets éligibles à des contributions fédérales forfaitaires. Cela permettra un traitement plus aisé et une mise en place plus rapide de telles mesures.

**5. Êtes-vous d'accord avec les résultats de l'examen par la Confédération ? Si non, quels sont pour vous les besoins d'adaptations ?**

Nous lisons en page 19 du rapport : « *Au total, 12 projets d'agglomération sur 36 ont donné lieu au retrait d'un point d'efficacité en raison d'un état de mise en œuvre insuffisant* ». Nous demandons au vu des raisons énoncées ci-dessus pour les régions transfrontalières que ce point d'efficacité ne soit pas retiré au Grand Genève.

Concernant le critère d'efficacité CE4 intitulé réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources, nous ne comprenons pas qu'il soit passé de 2 à 1 pour Genève entre la deuxième étape et la troisième, alors que le Grand Genève s'ingénie à mettre en place des pénétrantes vertes partout où c'est possible. Il est clair que les ressources sont plus sollicitées dans une région au territoire exigu dont le principal challenge consiste à loger ses habitants sur son propre territoire, ce qui peut impacter plus sensiblement les surfaces d'assolement. Comme aucune

détérioration significative n'a eu lieu à notre avis entre cette deuxième et troisième étape, nous demandons le maintien du CE4 à 2.

Le total des points (utilité) pour le Grand Genève retrouve ainsi les 7 points de l'étape précédente, total donnant droit à un taux de contribution de 40% et non plus de 35% comme proposé dans cette procédure de consultation.

**Notre Fédération demande le maintien à 40 % du taux de contribution attribué au Grand Genève pour cette troisième étape.**

**6. Avez-vous des observations relatives à certains projets d'agglomération ou certaines mesures en particulier ?**

Concernant le Grand Genève, nous relevons les éléments suivants :

- 24 mesures sur les 42 proposées en priorité A ont été retenues en priorité A, soit un montant financé par cette troisième étape de 38,8 millions de francs sur un montant total retenu par la Confédération de 110,88 millions (taux de financement fédéral de 35%).
- Les mesures proposées en priorité A et retenues en priorité B, soit un montant total retenu par la Confédération de 262.77 millions de francs, représentent un potentiel de subvention fédérale de 92 millions de francs (taux de financement fédéral de 35%).
- Les mesures proposées en priorité A et retenues en priorité C, soit un montant total retenu par la Confédération de 156.90 millions de francs, représentent un potentiel de subvention fédérale de 55 millions de francs (taux de financement fédéral de 35%).
- Les mesures proposées en priorité A, non co-finançables mais à réaliser dans l'horizon A, soit un montant total retenu par la Confédération de 35.90 millions de francs, représentent un potentiel de subvention fédérale de 13 millions de francs (taux de financement fédéral de 35%).
- Les mesures proposées en priorité A et jugées non pertinentes pour l'efficacité du projet d'agglomération, soit un montant total retenu par la Confédération de 76.50 millions de francs, représentent un potentiel de subvention fédérale de 27 millions de francs (taux de financement fédéral de 35%).
- 18 mesures sur les 23 proposées en priorité B ont été retenues en priorité B, soit un montant total retenu par la Confédération de 203.30 millions de francs avec à la clé un montant de financement fédéral de 71.16 millions (taux de financement fédéral de 35%).

Nous savons que le canton de Genève a demandé que les 11 mesures suivantes soient reclassées en priorité A :

6621.3.082	Réaménagement de la place de Carantec (phase 2)
<b>6621.3.086</b>	<b>Construction d'un axe tram entre la place des Nations et l'interface multimodale P47, y compris aménagement des espaces publics</b>
<b>6621.3.099</b>	<b>Aménagement d'un axe fort TC entre Genève et Vernier</b>
6621.3.116	Développement d'un réseau urbain de rabattement MD vers le pôle d'échange multimodal de St-Julien-en-Genevois
6621.3.027	Réalisation du pôle d'échange multimodal de la gare de Reignier
6621.3.031	Aménagement d'une ligne type BHNS sur la RD 1005- Sciez/Genève
6621.3.070	Requalification en faveur des TC et des MD du passage inférieur route de l'Etraz et requalification Etraz - St-Jean
6621.3.101	Passerelle de mobilité douce entre les quartiers de l'Etang, de Blandonnet et la halte RER "Vernier"
6621.3.111	<i>Construction d'un axe tram entre le CERN et St-Genis-Pouilly - Porte-de-France</i>
6621.3.112	Aménagements routiers pour favoriser les TC de rabattement depuis Thoiry et Prévessin-Moëns vers St-Genis-Pouilly (connexion avec le tram)
<b>6621.3.011</b>	<b>Prolongement de l'axe tram du centre d'Annemasse au secteur Dusonchet-Perrier, y compris requalification des espaces publics</b>

Notre Fédération demande expressément que **les trois mesures surlignées en gras soient reclassées en priorité A** pour les raisons suivantes :

- **Construction d'un tram entre la place des Nations et l'interface multimodale P47** : cette mesure représente un coût retenu par la Confédération de 123.68 millions de francs. Ce prolongement du tram Grand-Saconnex est un « *projet intégré dans une conception globale faisant sens* » pour reprendre les termes utilisés dans le rapport.

De plus, la qualité de la desserte du quartier des Nations représente un élément-clé dans le fonctionnement et l'attractivité du secteur des Organisations internationales (OI). Le projet de tramway Nations – P47 constitue un nouvel axe de transport collectif urbain structurant qui permet d'améliorer l'accessibilité multimodale dudit secteur.

Il faut considérer d'une part la forte croissance de la fréquentation des lignes actuelles de transport en commun situées sur l'axe couvert par le futur tram - plus de 22% de croissance ces deux dernières années pour un total annuel de 2,5 millions de passagers - et d'autre part les développements prévus au niveau du secteur des OI.

Ainsi, près de trois milliards de francs vont être investis ces prochaines années dans une quinzaine de chantiers situés autour du Palais des Nations, portant sur la rénovation et l'extension de bâtiments actuels ainsi que sur la réalisation - au plus tard en 2022 pour la plupart d'entre eux - d'équipements culturels, d'écoles, de logements et d'infrastructures de transport.

Dans cette perspective, le prolongement du tramway de la place des Nations vers l'aéroport joue un rôle central dans l'accessibilité de ce quartier en pleine mutation.

Pour conclure, il est aberrant de constater que le pôle de transbordement prévu au niveau du P47 pourrait se concrétiser sans le projet de tram y relatif.

- **Aménagement d'un axe fort TC entre Genève et Vernier** : cette mesure représente un coût retenu par la Confédération de 59.51 millions de francs.

La commune de Vernier joue un rôle prédominant dans l'agglomération, tant au niveau de l'habitat que des emplois. Il s'agit de la deuxième commune la plus peuplée du canton après la Ville de Genève.

Cette commune voit se concrétiser actuellement sur son territoire le plus grand projet immobilier privé de Suisse, à savoir la réalisation du quartier de l'Etang sur une friche industrielle de 11 hectares : 1'144 logements pour une surface totale brute de plancher de 248'636 m<sup>2</sup>, 2'500 habitants et 2'500 emplois.

De plus, ce rôle-clé en matière d'aménagement du territoire est encore renforcé à travers le développement de ses zones industrielles nécessaire à la relocalisation des entreprises sises dans le périmètre du plus grand projet urbanistique du canton, à savoir le PAV (Praille – Acacias – Vernets) ; ce développement se réfère notamment au projet ZIMEYSAVER qui touche les zones industrielles de Meyrin, de Satigny et de Vernier avec un potentiel de 10'000 emplois d'ici à 2030. Les infrastructures routières liées à ZIMEYSAVER, à savoir la demi-jonction Vernier-Canada et le barreau routier de Montfleury, sont à bout touchant et devraient se réaliser dans les années qui viennent.

Restent à financer les infrastructures de transport public destinées à réduire les impacts environnementaux dans ce secteur névralgique du Grand Genève, c'est-à-dire à favoriser le report modal vers les transports publics conformément à la stratégie du plan directeur cantonal.

**L'axe fort TC entre Genève et Vernier s'inscrit dans cette logique et nécessite d'être mis en priorité A afin qu'il soit réalisé à temps**, c'est-à-dire coïncidant avec l'arrivée des nouveaux habitants et la création des nouveaux emplois.

- **Prolongement de l'axe tram du centre d'Annemasse au secteur Dusonchet-Perrier** : cette mesure représente un coût retenu par la Confédération de 33 millions de francs.

Cette mesure constitue la deuxième phase du prolongement de la ligne de tramway vers Annemasse par la création de 1.33 km de lignes supplémentaires et de trois arrêts depuis le centre d'Annemasse vers le quartier dense du Perrier. Le prolongement du tramway desservira directement une population de plus de 26 000 personnes, soit presque 30% de la population totale de l'agglomération d'Annemasse.

Cette mesure permet une amélioration substantielle de la qualité et de la capacité des transports publics dans l'agglomération d'Annemasse, tant pour les flux à destination de Genève que pour ceux internes à Annemasse (CE1). Elle offre également des potentiels de densification du tissu bâti et de requalification des voiries empruntées (CE2). Les requalifications routières permettent également une amélioration de la sécurité des déplacements et, d'une manière générale, une amélioration de la qualité environnementale (CE4).

**Le prolongement de cet axe en 2<sup>ème</sup> renforcera le report modal dans l'agglomération d'Annemasse** représentant 90'000 habitants, démarche initiée par la construction du CEVA et par la première phase du prolongement du tram, tout en soulageant le trafic aux postes de douane et sur le réseau cantonal, notamment à travers les centres villageois qui souffrent d'un important trafic de transit inadéquat. **Une telle mesure doit donc être classée en priorité A.**

Les trois mesures susmentionnées à reclasser en priorité A avec le taux de contribution demandé de 40% représente un montant de 86,5 millions de francs auquel il faut rajouter le montant accordé de 38,8 millions qui passerait à 44,34 millions avec le nouveau taux de financement fédéral, soit un montant total de 130,84 millions de francs. **La troisième étape du programme en faveur du trafic d'agglomération devrait accorder au moins 130 millions de francs au Grand Genève afin que ce dernier puisse mettre en place à l'horizon 2030 son plan directeur cantonal validé par le Conseil fédéral.**

Pour terminer, nous demandons que **la mesure relative au tram entre le CERN et St-Genis-Pouilly - Porte-de-France** (en italiques dans le tableau) **représentant un coût retenu pour la Confédération de 51.10 millions de francs, voie sa priorité passer de C à B.** En effet, les réticences françaises actuelles, notamment par rapport au coût élevé du projet, devraient être levées via un projet revu en concertation avec eux pour une demande de cofinancement en 4<sup>ème</sup> étape du programme en faveur du trafic d'agglomération. Dans le cadre des discussions futures avec les autorités françaises destinées à redimensionner un tel projet, il est primordial que ce projet soit classé en priorité B par la Confédération.

#### **Autres remarques**

#### **7. Quelles autres remarques relatives au projet mis en consultation souhaitez-vous formuler ?**

L'industrie 4.0 voit l'intelligence artificielle redéfinir tous les processus. L'émergence de l'IA impacte donc directement l'ensemble des flux, tant ceux relatifs aux marchandises que ceux liés aux personnes. La gestion de la mobilité et la planification du territoire ne sauraient en faire abstraction.

Notre Fédération demande à ce que la numérisation de la société soit dorénavant explicitement intégrée à toute planification de la Confédération en matière d'aménagement du territoire et de politique des transports.

Concernant le programme en faveur du trafic d'agglomération, la 4<sup>ème</sup> étape devra pour le moins associer cette numérisation à la situation de départ et aux conditions cadre, pour le mieux l'associer à la méthodologie de l'examen. Cette façon de faire est absolument nécessaire si l'on veut garantir à moyen terme une utilisation efficiente des deniers publics.

Nous vous prions de croire, Madame, Monsieur, à l'expression de notre parfaite considération.



Blaise Matthey  
Secrétaire général



Olivier Ballissat  
Un secrétaire

# Forum d'Agglomération

du

## Grand Genève

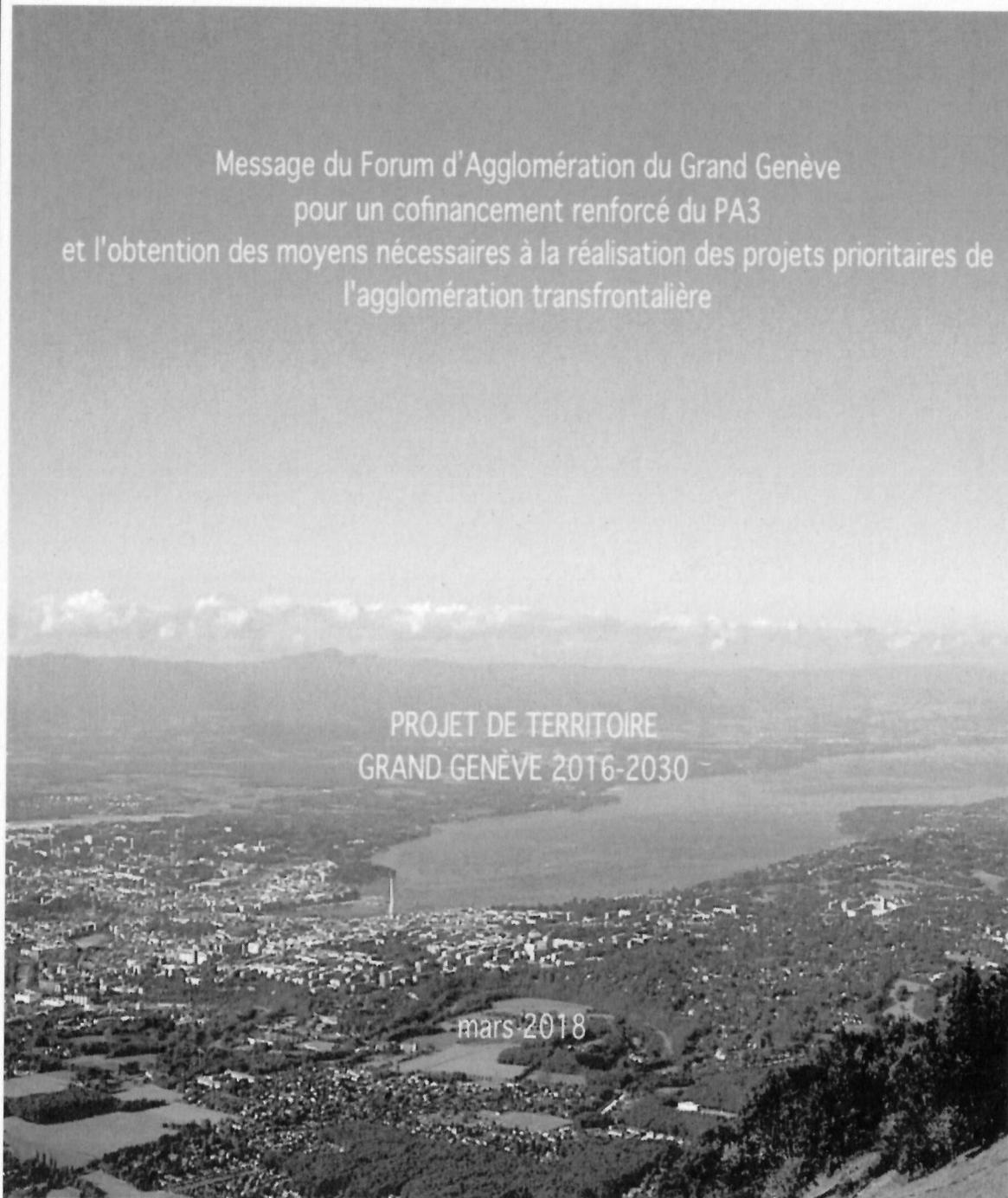
AGGLOMÉRATION FRANCO-VALDO-GÉNEVOISE



Message du Forum d'Agglomération du Grand Genève  
pour un cofinancement renforcé du PA3  
et l'obtention des moyens nécessaires à la réalisation des projets prioritaires de  
l'agglomération transfrontalière

PROJET DE TERRITOIRE  
GRAND GENEVE 2016-2030

mars 2018



## Les demandes du Forum d'agglomération du Grand Genève

Dans la consultation ouverte jusqu'au 30 Avril 2018 pour la détermination de l'arrêté fédéral les autorités du Grand Genève, des Cantons de Genève et de Vaud, l'ambassade de France à Berne, demandent à la Confédération de reconsidérer son appréciation pour reconnaître le remarquable effort qui se construit ici et ne pas risquer de briser les dynamiques à l'œuvre.

Elles demandent aux autorités fédérales de réévaluer le montant des contributions dédiées aux projets du Grand Genève pour 2019-2022.

En pleine solidarité avec les démarches menées et coordonnées par le Groupement local de coopération du Grand Genève, nous souhaitons joindre notre voix à cette consultation, celle de la société civile transfrontalière regroupée dans le Forum d'agglomération du Grand Genève.

Ce message en est l'expression, l'assemblée plénière du Forum d'agglomération du 27 Février 2018 en a décidé la rédaction et confié la réalisation à ses membres.

*Le Forum d'agglomération du Grand Genève est une instance participative rassemblant, sur des mandats de 4 ans, les acteurs de la société civile du vaste territoire transfrontalier auprès du Groupement local de coopération transfrontalière. Avec les Assises transfrontalières des élus et le séminaire d'agglomération, le Forum témoigne de la volonté des autorités transfrontalières de donner part à une démocratie participative dans la gouvernance du Grand Genève. Le Forum entame son second mandat.*

*Le Forum d'agglomération souhaite prendre part à la consultation sur le rapport d'examen provisoire de la Confédération concernant le Projet d'Agglomération de troisième génération du Grand Genève, en pleine solidarité avec les démarches menées par le Groupement local de coopération transfrontalière du Grand Genève, les Cantons de Genève et de Vaud (pour le District de Nyon) et l'ambassade de France à Berne.*

*Il confie au GLCT du Grand Genève le soin de porter son message de soutien et de le transmettre aux partenaires et aux autorités.*

## **Sommaire**

### **Synthèse : Les demandes du Forum d'agglomération du Grand Genève (p.2)**

***Nous confirmons notre plein soutien au Projet de territoire du Grand Genève, le PA3 (p.3)***

***Approcher les réalités complexes de ce territoire, rayonnant en même temps que fractionné par des frontières cantonales et nationales (p.5)***

***Mieux prendre en compte le contexte transfrontalier du Grand Genève pour l'appréciation du PA3 (p.5)***

***Reconsidérer les priorités et les contributions proposées par la Confédération aux projets prioritaires de transports, d'urbanisation et d'environnement du territoire (p.7)***

***Le Grand Genève a besoin de reconnaissance et de moyens garantis dans la durée (p.9)***

Forum d'agglomération du Grand Genève, nous voulons témoigner de notre attente à l'égard de l'évaluation du Projet d'agglomération du Grand Genève par la Confédération. Nous sollicitons une attention particulière des autorités fédérales au regard des complexités transfrontalières que nous vivons au jour le jour et de la volonté constante des acteurs de territoire de surmonter les difficultés pour construire un développement soutenable, facteur de cohésion sociale, objectifs du PA3 du Grand Genève.

Nous voulons exprimer l'urgence ressentie par les populations d'améliorer la vie quotidienne dans le Grand Genève, par la livraison au plus vite des infrastructures de transports structurantes prévues par le PA3, par la mise en œuvre des services nécessaires et par la promotion d'un développement respectueux des personnes et des ressources.

### **Nous confirmons notre plein soutien au Projet de territoire du Grand Genève, le PA3**

Le Forum d'agglomération a été associé à l'élaboration du PA3 à titre participatif. De même qu'aujourd'hui, le Forum rassemblait alors 75 organisations, économiques, sociales, culturelles et environnementales, émanant de la société civile des Cantons de Genève et de Vaud (district de Nyon), et de France voisine en Haute Savoie et Ain.

Le Forum a rédigé un avis, adopté à l'unanimité en séance plénière, qui constitue l'annexe 6 du PA3. Dans cet avis, nous soutenons fermement, parce qu'elles s'appuient sur des besoins accumulés par l'agglomération transfrontalière, les dynamiques de mobilisation des acteurs sur ce Projet de territoire porté en commun, l'orientation du Projet vers des investissements massifs en transports

collectifs structurants et des mobilités alternatives à la voiture en modes doux, vélos, covoiturages, auto partages et services.

De même, nous soutenons le développement des mesures prévues par le PA3 pour une pacification et un partage plus équitable de la voirie des centres des villes et bourgs, la localisation prioritaire de l'urbanisation vers l'intérieur, dans les pôles urbains et en cohérence avec les nœuds et axes de transports en commun. Nous soutenons les mesures environnementales de protection de l'air, de l'eau, des paysages et la préservation des énergies et des ressources, y compris foncières, soumises à de fortes pressions.

La composante transfrontalière est centrale pour la bonne santé économique de l'Agglomération dans son ensemble, que cela soit en termes de bassin de main d'œuvre dans les centres économiques, ou de vitalité de l'économie locale dans les régions périphériques. Le développement économique du Canton de Genève est tributaire des travailleurs résidant hors de ses frontières. De même la santé économique des territoires voisins dépend de l'emploi genevois.

Le Canton de Genève avec ses 110 km de frontières avec la France - 4 km avec le Canton de Vaud et la Confédération - compte environ 313 000 emplois (exprimés en ETP, chiffres arrondis au millier) pour une population active résidant dans le Canton de 182 000 Genevois, 16 000 fonctionnaires internationaux, personnels d'ambassades et de consulats. Les autres actifs ne peuvent donc venir que du Canton de Vaud voisin pour 26 000 (dont 15 000 dans le district de Nyon) et le reste de France voisine soit 89 000 (62 000 frontaliers, 9000 fonctionnaires internationaux et 18 000 suisses).

Les premières propositions formulées à l'égard du Grand Genève dans la consultation ouverte par la Confédération pour arbitrer ses contributions au financement des projets d'agglomération de troisième génération, et surtout la faiblesse des moyens évoqués à ce stade pour le financement des infrastructures prioritaires de transports, nous surprennent et nous déçoivent.

A l'inverse de l'accompagnement des premier et deuxième projets d'agglomération, avec 186 et 204 Millions CHF de contributions fédérales réservées sur le Fonds d'Infrastructures, le PA3 obtiendrait moins de 40 Millions CHF de crédits fédéraux provenant maintenant du FORTA entre 2019 et 2022.

Les prévisions des contributions fédérales au Projet d'agglomération de troisième génération du Grand Genève sont faibles, les plus faibles des grandes agglomérations, et représenteraient en l'état 3,4% du total des montants alloués. Le Grand Genève serait aussi avant dernier des grandes aggloms en ce qui concerne le montant cumulé des contributions fédérales aux PA1, PA2, PA3.

Cette approche, si elle n'évoluait pas, sonnerait comme un désaveu pour les acteurs du Grand Genève, au risque de décourager, voire de geler les efforts entrepris de longue date.

Renforçant les difficultés en confortant les scepticismes vis-à-vis des politiques coordonnées d'agglomération, elle serait dommageable à tous, et notamment à la partie suisse de l'agglomération tant sont interdépendants les territoires du Grand Genève pour leur fonctionnement et leur économie.

## **Approcher les réalités complexes de ce territoire, rayonnant en même temps que fractionné par des frontières cantonales et nationales**

Le Grand Genève transfrontalier, son million d'habitants, concentre dans sa capitale Genève, mais aussi dans ses multiples pôles vaudois et français, et par capillarité dans ses espaces ruraux, l'une des plus fortes croissances, économiques et démographiques, d'Europe. L'effervescence active de l'agglomération, son dynamisme, engendrent des prospérités, des créativité et des innovations remarquables dont nous nous réjouissons et que nous sommes fiers de partager.

En même temps, les disparités existantes des richesses et des revenus distribués selon qu'on soit rémunéré en Francs ou en Euros, qui s'ajoutent aux insuffisances des infrastructures et équipements d'agglomération, génèrent des renchérissements, des tensions et de multiples précarités, durement vécues, qui menacent si on ne porte pas remède à la détérioration des conditions de vie, non seulement la cohésion mais le maintien même de conditions soutenables pour le développement.

Handicapée par un sous-équipement structurel en infrastructures et en services hérité de sa situation géographique et historique frontalière, à l'extrémité ouest de la Suisse et à l'extrémité est de la France, avec sa capitale, Genève, enclavée en doigt de gant en Haute Savoie et Ain, l'agglomération transfrontalière genevoise, vaudoise et française vit quotidiennement et se bat depuis des décennies contre les carences et les retards d'équipement engendrés.

L'attractivité croissante de Genève ces dernières années a plutôt renforcé les déséquilibres. La faculté de se loger et de se déplacer facilement dans notre bassin de vie est mise à mal, les habitants subissent une dégradation de leurs conditions de vie qui touche plus particulièrement les classes moyennes et populaires.

Nous constatons déjà dans l'avis du Forum sur le PA3 la difficulté de trouver un logement accessible, des distances et temps domicile/emploi de plus en plus longs, l'insuffisance des réseaux de transports alternatifs à la voiture. Les nuisances touchent la qualité de l'air, l'usure des ressources, la détérioration du cadre de vie. Les temps familiaux, culturels et de loisirs se compressent, les tensions et clivages sociaux apparaissent bien réels.

## **Mieux prendre en compte le contexte transfrontalier du Grand Genève pour l'appréciation du PA3**

En préambule nous voulons témoigner que nous considérons avec attention et respect le travail entrepris par la Confédération pour objectiver sa politique de financement des mesures de transports des Projets d'agglomération et de sa volonté d'en faire bénéficier l'ensemble des Cantons.

Nous comprenons la nécessité des critères bâtis par la Confédération pour arbitrer avec efficacité ses priorités de contribution au financement des infrastructures de transport des projets d'agglomération, sur des ressources provenant du FORTA, fonds sur lequel reposent désormais les contributions fédérales à ces projets.

Nous notons cependant avec perplexité et quelque inquiétude qu'à ce jour il semble que les montants des contributions qui seraient allouées à l'ensemble des Projets d'agglomération de troisième génération seraient bien inférieurs - d'un tiers, passant 1,68 milliard CHF à 1,12 milliard CHF- aux crédits réservés au financement des projets de seconde génération financés sur le Fonds d'infrastructures, et inférieurs aux montants réservés aux PA1 sur le Fonds d'infrastructures également.

Nous apprécions la rigueur de la démarche menée par les services fédéraux pour arriver à la détermination du taux de contribution fédérale : la vérification des conditions de base, l'évaluation de l'utilité, du coût, du portage à travers les efforts locaux de cofinancement, et le soin porté à l'appréciation de l'efficacité des Projets d'agglomération de troisième génération.

Nous émettons cependant la suggestion que l'appréciation de l'utilité au travers des critères d'efficacité (amélioration de la qualité des systèmes de transport, encouragement au développement urbain vers l'intérieur, augmentation de la sécurité des trafics, réduction des atteintes à l'environnement et à la consommation des ressources, compte rendu de mise en œuvre et avancement des mesures), et notamment la notation de l'état d'avancement des mesures incluses dans les conventions de prestations des PA1 et PA2, soit pondérée par la prise en compte des spécificités locales et des difficultés particulières des agglomérations.

En particulier le contexte transfrontalier du Grand Genève, les disparités existantes dans les réglementations nationales, en matière d'urbanisme et de compétences des autorités publiques locales par exemple, handicapent encore aujourd'hui, malgré l'action fédératrice et le pilotage stratégique menés par le Groupement local de coopération transfrontalière, le démarrage et la rapidité d'exécution des mesures et actions, de même que ce contexte rend plus difficiles d'éventuelles mesures de coercition.

Le Forum note les remarques de la Confédération sur la limitation relative du droit à construire dans les territoires frontaliers français, de même que sur l'absence de mesures contraignantes en matière d'accès des TIM à l'hyper centre. Cependant nous pensons que les choses avancent dans le bon sens, avec sagesse et à bon rythme : construire les alternatives avant d'imposer des solutions autoritaires.

C'est le cas, dans le PA3, des maillages proposés en transports en commun structurants, mobilités douces, mobilités partagées et P+R, qui toutes préparent le temps où il sera possible, sans détérioration de la vie quotidienne, de restreindre l'afflux massif des TIM aux centres urbains.

C'est le cas aussi des autorisations de construire, bien plus encadrées en France par des documents cadre (PLU et SCOT) plus contraignants qui arrivent à exécution. Nous avons d'ailleurs pronostiqué dans notre avis sur le PA3 que les nouvelles urbanisations et la promotion de logements économiquement accessibles - en grande carence sur l'ensemble du Grand Genève - devront certainement, dans un futur proche, être davantage négociées à l'échelle de l'agglomération, pour que les conditions de leur implantation en desserte et services, ainsi que les charges en découlant pour la commune d'accueil en soient équitablement partagées, et leur financement mieux assuré.

Ainsi, même si nous pensons que l'objectif est de réduire le handicap d'une lenteur relative des décisions, inhérent au Grand Genève transfrontalier, il nous semble préjudiciable pour l'efficacité même de la politique fédérale des agglomérations de pénaliser les efforts engagés et la détermination des acteurs locaux, alors même que ces efforts sont bien plus grands et opiniâtres dans ce contexte transfrontalier que dans une agglomération régulée dans un contexte national.

Nous ajoutons que le taux de réalisation est à 34,7 % pour le PA1 du Grand Genève, honorable à notre sens dans ce contexte. Il se situe dans la moyenne des agglomérations, toutes tailles confondues, arrive en second pour les grandes agglomérations. Le PA2 connaît quant à lui de faibles taux de réalisation à ce jour, pour presque toutes les agglomérations. Nous comprenons mal de ce fait que le Grand Genève soit pénalisé d'un point sur ce critère d'avancement.

De même la notation des efforts du territoire pour améliorer l'environnement et préserver les ressources nous semble injustement pénalisante. Chacun sait que les démarches de changement de regard et de paradigmes sont lentes à mûrir, pourtant elles ont donné dans le Grand Genève

l'occasion de réelles mobilisations autour de l'eau, de l'air, des couloirs de préservation biologiques et fauniques, ainsi que des paysages, des pratiques et des innovations technologiques.

### **Reconsidérer les priorités et les contributions proposées par la Confédération aux projets prioritaires de transports, d'urbanisation et d'environnement présentés par le territoire**

A lecture des documents auxquels nous avons eu accès, un autre facteur explique les faibles montants de contributions fédérales - 38,8 millions CHF - proposés en cofinancement des mesures de transports prioritaires du PA3 pour la période 2019/2022 : le déclassement hors priorité A, autrement dit la sortie des urgences à engager d'ici 2022 de mesures lourdes, jugées prioritaires par le territoire, et leur repositionnement, soit hors cofinancement fédéral, soit en horizon B ou de façon plus inexplicable, en C, et notamment des projets de trams.

Ainsi 24 mesures ont été classées en A par la Confédération sur les 42 proposées par le Grand Genève. Moins de 10% de la contribution fédérale proposée - 2,8 millions de CHF - seraient consacrés aux projets de transports publics, et 17 millions CHF - la moitié de l'enveloppe - seraient consacrés à une série d'actions pour faciliter la mobilité douce. Au total la Confédération ne retiendrait qu'un sixième de tous les projets de mobilité proposés pour la période quadriennale à venir.

Le Forum d'agglomération apprécie bien évidemment le soutien fédéral projeté au nombre important de mesures relevant de la mobilité douce.

Cependant nous ne comprenons pas la diminution drastique des cofinancements escomptés pour les projets lourds et urgents d'infrastructures de transports collectifs et des aménagements urbains, paysagers et environnementaux y afférant, notamment les projets de trams de St-Genis-Pouilly, des Nations et d'Annemasse (2<sup>nde</sup> tranche).

Il y va de la reconnaissance de la cohérence et de la dynamique du Projet de territoire du Grand Genève, porté et mûri par les acteurs locaux, en continuité et en améliorant les précédentes générations PA1 et PA2. Comme l'ensemble des responsables du Grand Genève, nous soutenons l'ensemble des mesures présentées par le Grand Genève comme prioritaires à l'horizon 2019/2022.

Nous demandons aux autorités fédérales de bien vouloir accompagner la marche forcée de l'agglomération pour rattraper ses retards et offrir un cadre de vie apaisé à ses populations. Nous demandons à la Confédération de revoir la priorisation des projets et mesures en ce sens.

Bien entendu nous comprenons, et à notre place nous partageons la nécessité, de la démarche d'ordonnancement établie par la Confédération pour réguler les contributions allouées par le FORTA au titre du financement des transports prioritaires d'agglomération.

Cependant les critères choisis par la Confédération pour déterminer l'ordre de priorité des mesures, ou leur application, interpellent le Forum d'agglomération. En effet les mesures déclassées de A en B, ou de A en C, ou de B en C, le seraient : soit pour degré de maturité, précision de la mesure insuffisants, soit pour dépendance et coordination avec des mesures déclassées ou ultérieures, soit pour leur impact jugé insuffisant sur la partie suisse (du périmètre OFS) de l'agglomération (concernant les mesures françaises).

Les règles concernant l'opérationnalité immédiate nécessaire du projet (le stade APS serait demandé...), si elles sont assurément légitimes, mériteraient à notre sens d'être tempérées dans

cette période nouvelle, de transition, en tenant compte des incertitudes encore fortes d'application.

Nous avons aussi des interrogations sur la mise à l'écart de projets forts parce que dépendants ou coordonnés avec des mesures elles-mêmes différées. On pressent combien relative peut-être la justesse de l'appréciation pour des projets lourds et complexes. Il faut bien commencer !

Le Forum est particulièrement interpellé par le troisième critère, celui du nécessaire impact, "suffisant", sur la partie suisse de l'agglomération, concernant les mesures françaises. Si nous comprenons, concernant un financement suisse, la nécessité d'une analyse probante des intérêts nationaux, nous proposons une appréciation prudente de ce critère dans le contexte transfrontalier du Grand Genève, où les territoires sont interdépendants, avec encore d'énormes déséquilibres à surmonter, hérités de l'histoire, de la géographie et des conditions économiques et juridiques de part et d'autre des frontières : une localisation principale de l'habitat en France et de l'emploi en Suisse.

Nous appelons la Confédération à reconsidérer l'appréciation des conditions d'application de ce critère, qui a poussé celle-ci, dans les premières propositions fédérales, à écarter du cofinancement 2019/2022 toutes les mesures de transport public transfrontalier.

Il y a là danger pour la cohésion de la communauté transfrontalière, nous voulons le souligner, mais aussi un enjeu de santé publique, de qualité de vie et de compétitivité économique pour la seconde agglomération de Suisse. Nous voulons rappeler, comme l'ont fait les autorités du Grand Genève, qu'avec 3 millions de déplacements quotidiens dont seulement 10% en transports en commun, la mobilité durable dans le Grand Genève a encore du chemin à parcourir, en marche accélérée, au prix d'efforts constants et soutenus.

Il faut aussi rappeler qu'un tiers des employés genevois par exemple ont élu domicile en France ou dans le Canton de Vaud, démontrant par les chiffres que ce territoire transfrontalier est vécu comme une entité indivisible.

Nous notons que les mesures écartées par les instances fédérales du cofinancement FORTA peuvent être placées en position non finançable, tout en étant cependant jugées indispensables (ou non) à réaliser, et incluses (ou non) dans l'accord de prestations. Ainsi, plus fermement que dans les générations précédentes des PA, les communes et collectivités locales genevoises, vaudoises et françaises sont amenées, au nom de la cohérence du Projet de territoire, à financer des mesures d'environnement, d'urbanisation et de transports même non financées par la Confédération, à préciser leurs participations et contributions ainsi que celles d'autres financeurs y compris étrangers.

Ces mesures non cofinancées peuvent être prises en compte pour l'appréciation fédérale sur l'avancement du Projet de territoire, son utilité globale, son efficacité et donc sa notation, ce qui peut conduire à des taux de contributions minorés. Ou bien, certaines mesures peuvent être considérées par la Confédération comme non pertinentes pour le Projet d'agglomération, libres d'être réalisées ou non par le territoire.

Les coûts proposés par la Confédération, reconsidérés pour chacune des mesures, peuvent notablement différer des propositions du Grand Genève, ce qui est normal à ce stade, mais diminue d'autant l'assiette ouverte à cofinancement.

Si ces différentes règles sont légitimes, leur application ouvre un espace temps de dialogue et de discussion avec les acteurs locaux à ouvrir certainement bien en amont du dépôt des Projets d'agglomération auprès de la Confédération pour être mieux compris et efficace.

## **Le Grand Genève a besoin de reconnaissance et de moyens garantis dans la durée**

C'est ainsi qu'il pourra mener à bien, enfin, les infrastructures de transport prioritaires, notamment les trams, mieux maîtriser l'urbanisation, promouvoir l'environnement en économisant les ressources, gages d'un développement durable et d'une cohésion sociale partagés par les populations.

La mobilisation efficace, politique, technique, économique et financière, de ses acteurs et de ses responsables élus, le Grand Genève s'y efforce et progresse, prenant ainsi que le dit la charte d'engagement des acteurs locaux appui sur "les doutes d'étapes" pour mieux consolider le Projet.

Ce sont ainsi les interventions déjà anciennes de 40 ans du CRFG, Comité Régional Franco Genevois. Ce sont, côté France voisine, la création de l'ARC, association de coopération des communes frontalières du Genevois français, transformée en syndicat mixte puis récemment en pôle métropolitain. C'est, depuis 2011 sur l'ensemble de la grande agglomération Franco Valdo Genevoise, la mise en place du GLCT - Groupement Local de Coopération Transfrontalière - du Grand Genève. C'est la volonté du GLCT d'associer aux destinées du Grand Genève tous les élus des territoires inclus avec les Assises transfrontalières des élus et les PACA, projets coordonnés d'agglomération. C'est cette même volonté participative d'associer de façon pérenne à la construction de l'agglomération la société civile franco Valdo genevoise avec le Forum d'agglomération.

Ces mobilisations et structurations ont établi obstinément la capacité du Grand Genève à partager une vision du présent et de l'avenir, à se définir et se projeter, à maîtriser et à conduire la réalisation des indispensables infrastructures et équipements pour des résultats maintenant proches, propres à changer la vie quotidienne et le regard des populations.

Le Grand Genève ne peut se passer, comme toute agglomération et d'autant plus transfrontalière, des partenariats et des soutiens financiers des Etats, Suisse et France, de l'Europe, des collectivités territoriales régionales et départementales. Et bien sûr du soutien de la Confédération.

Le soutien de la Confédération aux projets d'agglomération de 1<sup>e</sup> et 2<sup>e</sup> génération a donné un élan formidable à la construction d'une communauté transfrontalière plus solidaire. Le PA3, avec sa vision globale du Projet, des interdépendances stratégiques et sectorielles des mesures de mobilité, d'urbanisation et d'environnement, son attention nouvelle à la cohésion sociale, sa charte d'engagement politique des acteurs locaux transfrontaliers et sa volonté participative, constitue à nos yeux un outil de maturité pour le Grand Genève.

Il serait incompréhensible que cet élan et les projets reçoivent aujourd'hui un arrêt brutal des perspectives de contribution de la Confédération à leur financement.

**Genève, le 19 mars 2018,**

**Le Forum d'agglomération du Grand Genève**

# Le Forum d'agglomération du Grand Genève

## Composition

### Collège économie

	Nom de la structure	Titulaire	Suppléant(e)
	Club des entreprises de l'Université de Savoie	Claude Deffaugt (Président)	Virginie Reitzer (Déléguée générale)
UAPG	Union des Associations Patronales Genevoises	Jean-Luc Favre (Président)	Yannic Forney
FER	Fédération des Entreprises Romandes Genève	Olivier Ballissat	Yannic Forney
CCIG	Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève / Union Lémanique des Chambres de Commerce	Marc Rädler	Charles Lassauce (membre de la direction)
CCI 01	Chambre de commerce et d'industrie de l'Ain		
CCI 74	Chambre de commerce et d'industrie de la Haute-Savoie	Guy Metral (Président)	Laurent Dupain
FPV	Fédération Patronale Vaudoise	Patrick Eperon (Secrétaire patronal)	
MEDEF 01	Mouvement des Entreprises de France de l'Ain	Pierre Ginot	Jean-Michel Balaguer
GTE	Groupement Transfrontalier Européen	Michel Charrat (Président)	Pascale Riat
CEST	Coordination Economique et Sociale Transfrontalière	Bernard Comoli (animateur)	Olivier Grobet
BTP 74	Fédération Entrepreneurs et Artisans Batiments et Travaux Publics 74	Jérôme Martin	Jean-Marc Bovagne
	Aéroport de Genève	Sébastien Leprat	Responsable des relations extérieures
ESI	European Scientific Institute	Jean-Michel Thenard	Hans Hoffman (Président)
	Courant 812 - Initiatives rhodaniennes franco-suisses	Annie Augier (Vice-présidente du cabinet Idest)	David Talerman
UCB	Union commerciale Bonnevilloise	Eric Mieusset (Président)	Géraldine Coffy
	Associations Monnaie Léman Suisse et Monnaie Léman	Jean Rossiaud	Nathanael Simonot
CSI	Cité de la solidarité internationale	Laetitia Bougier	Marc Genix
CGAS	Communauté Genevoise d'Action Syndicale	Andréas FRUTIGER	
CFTC	Union Régionale CFTC Rhône-Alpes	Robert Fort	Pierre Lemolini

UIG	Union Industrielle Genevoise	Nicolas Aune (Secrétaire général)	
C9 FBA	Collectif genevois pour la formation de base des adultes	Christophe Guillaume (Président et secrétaire général de l'UOG)	Lena Strasser
	Université de Genève	Bernard Debarbieux (Professeur - Faculté des sciences économiques et sociale)	Giovanni Ferro-Luzzi (Professeur à la faculté d'économie et de management)
	Université de Savoie	Eric Brunat	Laurence Vignollet
HES-SO	Haute école spécialisée de Suisse Occidentale - Genève	François Abbé-Décarroux (Directeur général)	Claire Baribaud (directrice de la Haute école de gestion de Genève)
GRETA LAC	Groupement d'établissement LAC	Christophe Bohème (Président)	Laure Lopez

## Collège Social et Culturel

	Nom de la structure	Titulaire	Suppléant(e)
	Conseil consultatif métropolitain		
MPF	Mouvement Populaire des Familles	Jean Blanchard (Secrétaire général)	Pierre Fuchs
	L'Association Accueil Gessien	Pierre Hardant (administrateur de l'association)	Samuel Bresse (directeur)
	le Cercle du Grand Genève	Myriam Constantin	Claude Barbier
	ACTIVALS	Louis Carrier	Janine Lançon
	La Ville est à vous	Estelle Daval	Daniel Juteau
CFRGe	Club en fauteuil roulant geneve	Olivier Dufour (Président)	
	Collectif des maisons des jeunes et de la culture de l'agglomération du Grand Genève	Lucy Rew (Présidente de la MJC Gex)	Elyette Roux (Co-présidente MJC Annemasse)
	Le Mouvement de la Paix	Emmanuelle le Du	François Baillon
	Maison de l'emploi (Bonneville)	Alain Solliet	Valérie Bouvier
	Cercle Condorcet - Voltaire du Pays de Gex		
	Les Talents du Grand Genève	Laurent Tauriac (Vice-président)	Macthieu Chacun (Président)
	La Salévienne	Lorelei Jaunin	Pierre-François Schwarz
OCA	Office de la Culture de l'Animation	Sébastien Chevallier	Brigitte Scarato (présidente)
	Maison des Arts de Thonon-Evian	Pierre Berger (Président)	Thierry Macia (Directeur de la Maison des Arts)
	Château Rouge	Frédéric Tovany (Directeur)	Guillaume Anger

	Association et Théâtre les 50	Frédéric Desbordes	Angiola Rocca
	FBI Prod	Nicolas Croquet (Directeur artistique)	Frédéric Crantelle (Président)
ALQ	Association Alpes Léman Quebec	Bernard Rouly	Thierry Loron
	Happy City Lab	Dan Archer	Catherine Armand
RPSL	Rassemblement pour une Politique Sociale du Logement	Carole-Anne Kast	Nicole Valiquier Grecuccio
	Action Logement Services	Armelle Vejux	Catherine Arnaud (Directeur territorial de l'Ain)
ARRA	L'union sociale pour l'habitat Rhône- Alpes	Marc Gomez (directeur général de Dynacité)	Isabelle Gautron (Directrice générale de Léman Habitat)
APRETO	Association de soins, réduction des risques et prévention des addictions	Jean-Marie Raffenel (Président)	Jean-Paul Regillo
	Comité transfrontalier de la santé	Nicole Duruz (Présidente)	Henri Duruz

## Collège environnement

Nom	Nom complet de la structure	Nom de la /du titulaire	Nom du/ dela suppléant(e)
FMB	Fédération des Métiers du Bâtiment	Nicolas Rufener (secrétaire général)	Pierre-Yves Tapponier
WWF	WWF suisse	Jean-Pascal Gillig (secrétaire régional)	
	Amis de la réserve naturelle	Denis Bucher	Renée Depraz
CLE	Conseil Lémanique pour l'Environnement	Alain Rouiller (Président)	Françoise Schenk- Gottret (membre d'Equiterre)
ATE	Association Transport et Environnement Geneve & Vaud (candidature avec le CLE)	Claude Farine (ATE Vaud) Pascal Vuichard (ATE Genève)	
	Noé 21	Alice Martin	Anouk Zosso
	Pro Natura Genève & Vaud	Isaline Probst Schär	Olivia Spahni (Secrétaire générale)
	Fédération Départementale des Chasseurs de Haute-Savoie	Bernard Nicollin (Administrateur)	Monique Oberson
ASTERS CEN	Asters, Conservatoire d'espaces naturels de Haute-Savoie	Bernard Gaud	Aline Breton (Responsable de la mission appui aux collectivités)
FRAPNA 01 & 74	Fédération Rhône-Alpes de Protection de la Nature Ain et Haute-Savoie	Lucile Hanouz	Georges Caniac
CERFF	Campagne d'éducaion respectueuse de la Faune et de la Flore	Elodie Charvet	

	Fondation La Garenne	Michel Gauthier-Clerc (directeur)	Stéphanie Massy (suppléante)
	Annemasse et Agglo en transition	Catherine Walthert	
	Pro Vélo La Côte & Genève	Yvan Bucciol	Jacques Sottini
	Association des piétons et cyclistes du Pays de Gex / Cercle Condorcet- Voltaire du Pays de Gex et Geneve	Christine Franquet	
ARDSL	Association rail Dauphiné Savoie Léman	Gilbert Ploujoux	Pierre Hofmann
Alprail	Association lémanique pour la promotion du rail	Patrice Plojoux (co- président suisse)	Tobias Imobersteg
TCS	Touring Club Suisse - Section Genève	Renato Di Gisi (Vice- président)	François Membrez (Président)
	Chambre d'agriculture Savoie-Mont- Blanc et Ain	Jean-David Baisamy (Haute-Savoie)	Jean-Yves Bertschi (Ain)
	Agri Genève	Simone de Montmollin	Marc Favre (Président)
FSU	Fédération Suisse des Urbanistes - Section Romande	Marie-Paul Mayor	Sandra Robyr
FAI	Fédération des associations d'Architectes et d'Ingénieurs de Genève	Thierry Estoppey	Marcio Bichsel (ingénieur civil)
COBATY		Pascal Gilliard (Vice- président)	Nadine Couderq (Membre du Comité)
	Urbanistes des territoires	Bernard Lensele	Ismaël Sylla / Michèle Tranda- Pittion
SIA	Société suisse des ingénieurs et des architectes, section geneve	Isabel Girault	Eric Maria (Président de la SIA-GE)



Gemeinderat

9102 Herisau

Postfach 1160

Telefon 071 354 54 40

Telefax 071 354 54 11

www.herisau.ch

E-Mail

unser Zeichen

Datum

ARE		30. APR. 2018		ZE		GEMEINDE HERISAU	
an				V/EGC		a/a	
Datum							
Visa							
Reg. Nr.	223.0						

Thomas.Baumgartner@herisau.ar.ch

Bg/eu

26. April 2018

A-Post

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

Bundesamt für Raumentwicklung ARE  
Worbentalstrasse 66  
3003 Bern

**Botschaft zum Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite für die Beiträge an Massnahmen aus dem Programm Agglomerationsverkehr ab 2019 (3. Generation)  
Vernehmlassung**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Leuthard  
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Entscheid vom 17. Januar 2018 hat der Bundesrat das UVEK beauftragt, bei den Kantonen sowie verschiedenen weiteren Teilnehmenden und Interessierten ein Vernehmlassungsverfahren für die Beiträge im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr 3. Generation durchzuführen.

Als Gemeinderat der von Massnahmen des dritten Programmes Agglomerationsverkehr direkt betroffenen Gemeinde Herisau erlauben wir uns, zum Teilprojekt "Herisau, Bahnhofplatz und Bushof", einer beantragten Massnahme aus dem geprüften Agglomerationsprogramm St.Gallen-Bodensee Stellung zu nehmen. Davon ausgehend, dass der Regierungsrat des Kantons Appenzell Ausserrhoden als kantonale Vertretung sich umfassend zur Vernehmlassungsvorlage äussert, beschränkt sich der Gemeinderat Herisau auf eine Stellungnahme im Rahmen des Punktes 6 des vorliegenden Fragenkataloges zur Vernehmlassungsvorlage.

**Antrag**

Das Teilprojekt "Herisau, Bahnhofplatz und Bushof" sei bezüglich des Kapitels 2.5 des erläuternden Berichtes zum Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite für die Beiträge ab 2019 an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr bzw. im Rahmen dessen Anhangs 2.4 "Multimodale Umsteigepunkte / Liste der Massnahmen nach Artikel 21 MinVV" von der Priorität B in die Priorität A mit Realisierungshorizont 2019-2022 umzuklassieren.



## **Begründung**

### Ausgangslage:

Das Teilprojekt "Herisau, Bahnhofplatz und Bushof" bedingt den darin enthaltenen Umbau der Strassen- und Bahninfrastruktur, eingebettet in eine Arealentwicklung des gesamten Bahnhofgebietes von Herisau. Daran wird seit über 10 Jahren vom grossen Massstab bis hin zum erwähnten Teilprojekt intensiv gearbeitet. Die Komplexität der Planung über Nutzungsflächen und Anlagen von vielen Partnern (Appenzeller Bahnen, Schweizerische Südostbahnen, Busbetriebe, Post Immobilien, Kanton Appenzell Ausserrhoden und Gemeinde Herisau) ist sehr gross. Die damit verbundenen baulichen Massnahmen stehen zudem in grossen gegenseitigen Abhängigkeiten zwischen diesen "Interessengebieten". Deshalb war dieses mehrjährige schrittweise Vorgehen zur Erarbeitung des Teilprojektes eine wichtige Grundlage zur erfolgreichen Umsetzung.

Mit dem Teilprojekt wird hauptsächlich eine massive Verstärkung der Funktion des multimodalen Umsteigepunktes angestrebt. Der Bahnhof Herisau ist regional für die Kantone Appenzell Innerrhoden und Ausserrhoden, aber auch für Teilregionen des Kantons St. Gallen (z.B. Zugang zum Neckertal oder in das Toggenburg) und gleichermassen auch für den ÖV-Zugang der Standortgemeinde von grundlegender Bedeutung. Die Bereiche der Partner des öffentlichen Verkehrs (zwei Bahnen sowie elf regionale und lokale Buslinien) sind zu entflechten. Dabei ist insbesondere den Passagieren der nicht schienengebundenen Trägern des öffentlichen Verkehrs gegenüber heute eine übersichtliche und den Bestimmungen des Behindertengesetzes entsprechende hindernisfreie Nutzung zu ermöglichen. Die gemäss rechtlichen Grundlagen zu einem beträchtlichen Teil bei der Standortgemeinde liegenden Kosten wären für die Gemeinde Herisau trotz grossem Problemdruck kaum finanzierbar, und daher alleine nicht umsetzbar. Damit handelt es sich nach Überzeugung des Gemeinderates klar um ein prototypisches schwer finanzierbares Projekt des Agglomerationsverkehrs, für welche der Infrastrukturfonds des Bundes seinerzeit vom Gesetzgeber geschaffen wurde.

Diese Bedeutung des Teilprojektes "Herisau, Bahnhofplatz und Bushof" wurde von den Bundesbehörden bereits bei der Prüfung des eingegebenen Agglomerationsprogrammes St. Gallen - Arbon - Rorschach im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr zweite Generation anerkannt. Aufgrund des noch zu wenig konkreten Planungsstandes wiesen sie damals aus verständlichen Gründen die Priorität B zu. Dies hat sich seither wesentlich geändert. Das Teilprojekt wurde in grossen Schritten weiterentwickelt und auf den heute umsetzbaren Projektstand gebracht.

Zum Zeitpunkt der Prüfung des Agglomerationsprogrammes St. Gallen-Bodensee im Jahre 2017 stand das Teilprojekt "Herisau, Bahnhofplatz und Bushof" - gestützt auf einen vom Parlament der Gemeinde Herisau am 15. März 2017 genehmigten Projektierungskredit - in der Ausarbeitung des konkreten Bauprojektes samt Kostenvoranschlag. Parallel dazu lag bereits das Bauprojekt für den Umbau der Strasseninfrastruktur seitens des Kantons vor. Auch die Appenzeller Bahnen planten die für das Teilprojekt grundlegend nötigen Etappen der Gleisverlegungen, von denen 2014 bereits ein erster Schritt realisiert wurde. Das Bauprojekt "Bahnhofplatz mit Bushof" geht nun in den politischen Entscheidungsprozess mit dem Ziel, die nötigen Kredite im März 2019 dem Stimmvolk der Standortgemeinde (Bahnhofplatz und Bushof) und des Kantons (Verlegung des Bahnhofkreises inkl. Anpassung der Anschlüsse) vorzulegen. Die Finanzierung des Bahnprojektes der Appenzeller Bahnen ist durch das BAV und die Gemeinde gesichert. Die entsprechenden Vorgespräche



haben bereits stattgefunden und in Kürze wird das Plangenehmigungsverfahren beim Bund eingereicht.

### Erwägungen

#### Einbettung des Teilprojektes in die Arealentwicklung Bahnhof Herisau

Das Teilprojekt "Herisau, Bahnhofplatz und Bushof" ist Hand in Hand mit dem Umbau der Strassen- und Bahninfrastruktur ausgearbeitet worden. Es bildet das Herz der Entwicklung des gesamten Bahnhofareals und ist nicht nur für die Gemeinde Herisau, sondern auch für den Kanton Appenzell Ausserrhoden von grosser Bedeutung. Deshalb ist es ein Schwerpunkt des aktuellen Ausserrhoder Regierungsprogrammes und weist im kantonalen Richtplan - der derzeit im Genehmigungsverfahren des Bundesrates steht - den Koordinationsstand „Festsetzung“ auf.

Schon das Studienauftragsverfahren für das Gesamtareal und den Bahnhofplatz mit Bushof als Projektperimeter wurde von der Bevölkerung der Gemeinde positiv und mit grossem Interesse aufgenommen. Das Projekt geniesst die Unterstützung und ein grosses Interesse breiter Kreise der Bevölkerung und der Politik. Entsprechend sensibel wurde die Klassierung in die B-Priorität aufgenommen. Erklärende Ausführungen seitens der politisch Verantwortlichen, zuerst noch ohne Kenntnis der Argumente des Bundes, dann ohne Missachtung der gebotenen Vertraulichkeit des Prüfberichtes waren sehr anspruchsvoll.

Das Teilprojekt "Herisau, Bahnhofplatz und Bushof" ist von sehr hoher Bedeutung für die Entwicklung des multimodalen Umsteigepunktes. Die Bedeutung für die Gemeindeentwicklung geht weit über die verkehrstechnische Funktion hinaus. Das Projekt leistet mit der Arealentwicklung einen wichtigen Beitrag zur Aufwertung und inneren Verdichtung der Bauzonenfläche der Gemeinde Herisau. Die Verschiebung der Gleisanlagen der Appenzeller Bahnen schafft nicht nur den Platz für den Bahnhofplatz / Bushof, sondern ermöglicht zusammen mit weiteren Massnahmen der Arealentwicklung, brachliegende Gleisanlagen oder nicht mehr für den Bahnbetrieb nötige Gebäulichkeiten für eine intensivere Nutzung des Areals frei zu machen. Es trägt damit wesentlich zur Entwicklung der Gemeinde Herisau als Wohn- und Arbeitsort bei.

Die Entwicklung am Bahnhof hat heute grossen Schwung, wirkt sich auch auf weitere Entwicklungsprojekte der Gemeinde Herisau positiv aus und vermag eine spürbare Aufbruchsstimmung in der Gemeinde zu unterstützen. Ein Aufschub um mindestens vier Jahre wäre ein schwerer Rückschlag für die Gemeinde, die Region und den Kanton Appenzell Ausserrhoden und würde den Schwung und die heute spürbare starke Unterstützung in der Bevölkerung gefährden.

Der Gemeinderat Herisau bittet Sie, sehr geehrte Frau Bundesrätin, sehr geehrte Damen und Herren, seine Erwägungen im Rahmen der Vernehmlassungsauswertung zur Kenntnis zu nehmen, zu berücksichtigen und den für die gesamte Region wichtigen Schritt in die A-Priorität zu genehmigen.



Freundliche Grüsse

GEMEINDERAT HERISAU

Renzo Andreani  
Gemeindepräsident

Thomas Baumgartner  
Gemeindeschreiber

**Kopie an:**

- Regierungsrat des Kantons Appenzell Ausserrhoden, Regierungsgebäude, 9102 Herisau
- Ständerat Andrea Caroni, Herisau
- Nationalrat David Zuberbühler, Herisau
- Agglo St. Gallen-Bodensee, Geschäftsstelle, Blumenbergplatz 1, 9000 St. Gallen
- Departement Bau und Volkswirtschaft, Kasernenstrasse 17a, 9102 Herisau
- Appenzeller Bahnen AG, Direktion, St. Gallerstrasse 53, 9102 Herisau
- Schweizerische Südostbahn AG, Direktion, Bahnhofplatz 1a, 9001 St. Gallen
- Post Immobilien, Management und Services AG, Wankdorffallee 4, 3030 Bern



**Einwohnergemeinde  
4432 Lampenberg**

Lampenberg, 26. April 2018

**Stellungnahme der trinationalen Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel zur Vernehmlassungsvorlage des Bundesbeschlusses über die Verpflichtungskredite ab 2019 für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr (3. Generation)**

Sehr geehrte Damen und Herren

Herzlichen Dank für die Einladung zu obgenannter Vernehmlassung.  
Wir nehmen gerne Stellung dazu.

**Ausgangslage:**

Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel erwartet vom Bund Korrekturen an seiner Botschaft zum Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2019 für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr. Die beiden zentralen Forderungen sind die Aufnahme des Vollanschlusses Aesch und des Tram Klybeck-Kleinhüningen in den dringlichsten Realisierungshorizont mit Baustart ab Ende 2019.

Die trinational abgestimmten Forderungen wurden am 23. April 2018 am Agglo-Forum 2018 in Saint-Louis vorgestellt.

Die politische Steuerung des Agglomerationsprogramms hat die gemeinsamen Eckpunkte der Stellungnahme im Rahmen der Vernehmlassung des Bundesrats formuliert. Trotz der guten Programmbewertung erwartet Agglo Basel, dass die vom Bund zurückgestuften Projekte «Vollanschluss Aesch» und «Klybeck-Kleinhüningen»

in den dringlichsten Realisierungshorizont mit Baustart ab Ende 2019 aufgenommen werden. Dazu hat sie eine Stellungnahme der trinationalen Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel verfasst.

**Beschluss:**

Der Gemeinderat Lampenberg unterstützt die vorliegende Stellungnahme der trinationalen Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel vollumfänglich.

Mit freundlichen Grüssen  
**Gemeinderat Lampenberg**

Peter Degen  
Präsident

Christine Wagner  
Schreiberin

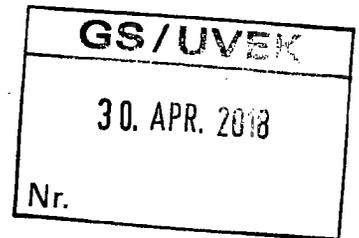


# GEMEINDE NIEDERDORF

Tel. 061 965 30 40 Fax 061 965 30 41 E-Mail: [gemeinde@niederdorf.ch](mailto:gemeinde@niederdorf.ch)

## Protokollauszug

Sitzung des Gemeinderats Nr. 08/18 vom 23. April 2018



**Agglomerationsverkehr, Langsamverkehrsmassnahmen –  
Stellungnahme der trinationalen Trägerschaft des  
Agglomerationsprogramms Basel zur Vernehmlassungsvorlage  
des Bundesbeschlusses über die Verpflichtungskredite ab 2019 für  
die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms  
Agglomerationsverkehr (3. Generation)  
Archiv-Nr. 6230.03**

### Ausgangslage:

Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel erwartet vom Bund Korrekturen an seiner Botschaft zum Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2019 für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr. Die beiden zentralen Forderungen sind die Aufnahme des Vollanschlusses Aesch und des Tram Klybeck-Kleinhüningen in den dringlichsten Realisierungshorizont mit Baustart ab Ende 2019.

Die trinational abgestimmten Forderungen wurden am 23. April 2018 am Agglo-Forum 2018 in Saint-Louis vorgestellt. Die politische Steuerung des Agglomerationsprogramms hat die gemeinsamen Eckpunkte der Stellungnahme im Rahmen der Vernehmlassung des Bundesrats formuliert. Trotz der guten Programmbewertung erwartet Agglo Basel, dass die vom Bund zurückgestuften Projekte «Vollanschluss Aesch» und «Klybeck-Kleinhüningen» in den dringlichsten Realisierungshorizont mit Baustart ab Ende 2019 aufgenommen werden. Dazu hat sie eine Stellungnahme der trinationalen Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel verfasst.

### Beschluss:

1. Der Gemeinderat unterstützt die vorliegende Stellungnahme der trinationalen Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel.

Niederdorf, 27. April 2018

Namens des Gemeinderates



Der Vizepräsident:  
Alfredo Kurmann

Der Verwalter:  
Philipp Thüring

### Geht an:

- Herr Fabio Cachaco, Geschäftsstelle Agglo Basel, per E-Mail
- Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation, Kochergasse 6, 3003 Bern
- Frau Helene Koch, Gemeinderätin
- Akten

## Stellungnahme

Basel, 23. April 2018 sd

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

---

**Das hohe Wirtschaftswachstum und die Zunahme der Bevölkerung in den Agglomerationen haben in den vergangenen Jahrzehnten stark zu einer Mehrung des Wohlstands der Schweiz beigetragen. Zugleich veränderten sich damit jedoch auch die Mobilitätsbedürfnisse und -erfordernisse. Der Ausbau der Infrastrukturen konnte mit diesen nicht immer Schritt halten. Besonders deutlich wird dies an der trinationalen Agglomeration Basel, welche als zweitgrösste und zugleich dynamischste Wirtschaftsregion der Schweiz bereits heute mit Kapazitätsengpässen auf Strasse und Schiene zu kämpfen hat. Die Notwendigkeit eines Ausbaus der Verkehrsinfrastrukturen der Agglomeration Basel wird in der bundesrätlichen Vorlage insgesamt anerkannt. Einzelne Schlüsselprojekte, deren Realisierung für die längerfristige Erreichbarkeit des Standorts notwendig ist, werden aus Sicht der Wirtschaft jedoch noch nicht ausreichend verbindlich berücksichtigt.**

---

### **Ausgangslage**

Mit sechs Millionen Einwohnern leben drei von vier Personen in der Schweiz in den Agglomerationen. In deren innersten Zentren, den Agglomerationskernen, konzentrieren sich 60 Prozent der Bevölkerung und 70 Prozent der Arbeitsplätze auf 12 Prozent der Landesfläche.<sup>1</sup> Diese Konstellation stellt besondere Herausforderungen an die Raumentwicklung und -planung im Bereich Siedlung und Verkehrsinfrastrukturen. Bereits heute ist das Verkehrsaufkommen in den Agglomerationen ausgesprochen hoch, was zu einer regelmässigen Überlastung der vorhandenen Verkehrsinfrastrukturen führt. Insbesondere in den Spitzenzeiten ist bis 2040 von einer markanten Erhöhung auszugehen. Dies gilt umso mehr für die trinationale Agglomeration Basel, welche als zweitgrösster Wirtschaftsraum der Schweiz mit hervorragenden Wachstumsperspektiven bereits heute mit grossen Kapazitätsengpässen auf sämtlichen Verkehrsträgern konfrontiert ist. Die Koordination grenzüberschreitender Massnahmen verkompliziert die Lage zusätzlich.

---

<sup>1</sup> Bundesamt für Statistik

Um den Mobilitätsbedürfnissen der Gegenwart und Zukunft auf sämtlichen Verkehrsträgern Rechnung zu tragen, die Funktionalität des Gesamtverkehrssystems zu erhalten und zu verbessern sowie eine Siedlungsentwicklung nach innen zu fördern, bedarf es umfassender Handlungen. Aufgrund des hohen Handlungsdrucks und der Fülle an Massnahmen, stossen Kantone und Gemeinden bei deren Umsetzung häufig an ihre finanziellen Möglichkeiten. Für die Mitfinanzierung der Projekte durch den Bund, wurde daher im Jahr 2007 das Programm Agglomerationsverkehr ins Leben gerufen. Ziel ist eine kohärente Planung von Verkehr, Siedlung und Landschaft, welche zu einer nachhaltigen Raumentwicklung beiträgt. Mit der Annahme der Vorlage zum Nationalstrassen- und Agglomerationsfond (NAF) durch das Stimmvolk im Frühjahr 2017, wurde die Finanzierung für Massnahmen im Agglomerationsverkehr ab 2018 zeitlich unbegrenzt festgeschrieben. Auch in der dritten Generation der Agglomerationsprogramme werden prioritär jene Massnahmen berücksichtigt, welche eine Verbesserung des Verkehrssystems bewirken, Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch verringern und eine Siedlungsentwicklung nach innen fördern. Die Beiträge des Bundes an den Programmen betragen, je nach eruiertem Kosten-Nutzen-Verhältnis, zwischen 30 und 50 Prozent der Gesamtkosten.

### **Konzeption**

Das Verkehrsaufkommen innerhalb der Agglomerationen ist bereits heute sowohl auf dem Strassen- als auch auf dem Schienennetz deutlich höher als ausserhalb. Dringender Handlungsbedarf besteht im trinationalen Raum Basel, dessen Kapazitäten auf sämtlichen Verkehrsträgern bereits heute regelmässig überbeansprucht sind. Die hervorragenden Wachstumsperspektiven der Agglomeration Basel werden, trotz getroffener Massnahmen, nochmals zu einem deutlichen Anstieg der Verkehrsleistung in den kommenden Jahren und Jahrzehnten führen.

Zum dritten Mal hat auch die Agglomeration Basel ein Programm eingereicht. Insgesamt sind für die Region Basel Bundesbeiträge in Höhe von 107 Mio. Franken für Massnahmen im A-Horizont, d.h. mit Baureife zwischen 2019-2022, enthalten. Hieraus ergibt sich eine Erfolgsquote, d.h. enthaltene Mittel an insgesamt beantragten Mitteln, von 44 Prozent. Ausserdem erfreulich ist der vergleichsweise hohe Beitragssatz des Bundes an den Projekten im Raum Basel von 40 Prozent, welcher sich aus einem guten Kosten-Nutzen-Verhältnis der beantragten Massnahmen ergibt.

Mit dem Tram Claragraben und dem Zubringer Dornach / Aesch an die A18 haben es zwei bedeutsame Projekte in die Liste mit höchster Priorität geschafft. Nicht enthalten sind der Zubringer Bachgraben<sup>2</sup>, welcher bei der Planung eines Ringschlusses um Basel eine Schlüsselrolle einnimmt sowie der Anschluss Aesch-Angenstein und der Vollanschluss Aesch. Letzterer sollte aufgrund des direkten Zusammenhangs gleichzeitig mit dem Zubringer Dornach / Aesch erstellt werden. Diese Massnahmen sind aus Sicht der Handelskammer daher dringend in den A-Horizont aufzunehmen. Das gleiche gilt auf Seiten des öffentlichen Verkehrs für das Tram Klybeck – Kleinhüningen, welches im B-Horizont gelistet noch zu unverbindlich berücksichtigt wird.

Trotz der an sich guten Eckdaten, fällt der Anteil an Bundesmitteln für die Agglomeration Basel an den Gesamtbundesmitteln in der 3. Generation mit 9,5 Prozent eher gering aus. Dies wird besonders beim Vergleich mit anderen grossen Agglomerationen deutlich: Während Genf, Bern und Lausanne-Morges über alle Generationen hinweg jeweils 10-12 Prozent aller Mittel erhielten, verbuchte Zürich mit 19 Prozent beinahe ein Fünftel der Gesamtmittel. Der Basler Anteil von 7 Prozent ist angesichts der Bedeutung des zweitgrössten Wirtschaftsraums der Schweiz mit einem

---

<sup>2</sup> Es wird mit Baureife im Jahr 2022 oder 2023 gerechnet.

Life Sciences- und Logistikcluster von nationaler und internationaler Bedeutung sowie hervorragenden Wachstumsperspektiven noch deutlich zu gering. Gemessen an den gesprochenen Mitteln ist Basel der als mittlerer Agglomeration taxierten Region St. Gallen-Bodensee (6 Prozent aller Mittel) deutlich näher als den anderen grossen Agglomerationen.

### **Forderungen**

Mit dem Zubringer Bachgraben – Nordtangente, dessen Planung seit Eingabe des AP 3. Generation grosse Fortschritte gemacht hat sowie dem Vollanschluss Aesch und dem Anschluss Aesch-Angenstein sind drei für die Agglomeration Basel zentrale Massnahmen im Bereich MIV nicht im A-Horizont enthalten. Das gleiche gilt im Bereich ÖV für das Tram Klybeck – Kleinhüningen.

Konkret beantragen wir daher folgende Umpriorisierung von Massnahmen:

<b>Massnahme</b>	<b>Priorisierung laut Vorlage</b>	<b>Antrag</b>
M1: Vollanschluss Aesch	ÜM (Netzbeschluss)	A (AP)
M3: Anschluss Aesch-Angenstein	–	A (AP)
M13: Zubringer Bachgraben – Nordtangente	–	A (AP)
Ö1: Tram Klybeck – Kleinhüningen	B (AP)	A (AP)

Insgesamt wird die Agglomeration Basel noch zu wenig berücksichtigt, was vor allem beim Vergleich mit anderen grossen Agglomerationen deutlich wird. Die Folgen der unzureichenden Mittelsprechung in der Vergangenheit zeigen sich in Form von Verkehrsüberlastungen bereits heute. Daher gilt es aus Sicht der Wirtschaft in dieser Generation deutlich nachzubessern, damit Basel den Anschluss an andere grosse Agglomerationen nicht vollends verliert. Die Handelskammer teilt grundsätzlich die Ziele der Massnahmen im Rahmen des Agglomerationsprogramms, so auch jenes zur Beförderung einer Siedlungsentwicklung nach innen. Dieser Aspekt steht aus unserer Sicht jedoch häufig einem notwendigen und funktionalen Ausbau von Strasseninfrastruktur, sprich einer Kapazitätserhöhung, entgegen. Weiterhin keine Beachtung erfährt der Güterverkehr. In zukünftigen Generationen des Agglomerationsprogramms ist diesem für eine wirtschaftsstarke Agglomeration bedeutsamen Verkehr deutlich mehr Beachtung zu schenken.

### **Fazit**

Die Agglomerationen erbringen als Lebens- und Arbeitsorte den Grossteil des Wohlstands der Schweiz. Das Wirtschaftswachstum und die Bevölkerungszunahme der Vergangenheit und Gegenwart stellen diese Räume vor grosse Herausforderungen im Bereich der Verkehrsinfrastrukturen und der Siedlungsstrukturen. Die dichtbesiedelte trinationale Agglomeration Basel ist bereits heute regelmässig mit Kapazitätsengpässen auf Strasse und Schiene konfrontiert. Ein Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen drängt umso mehr, da die Region Basel aller Voraussicht nach auch in Zukunft stark wachsen wird. Um die Erreichbarkeit der Agglomeration von aussen und innerhalb auf einem guten Niveau zu halten, bedarf es dringender umfassender Massnahmen. Hierfür müssen oben genannte Projekte zeitlich höher priorisiert werden und die Ziele mit einem Ausbau von Strassenkapazität in Einklang gebracht werden. Ferner ist der wohlstandsrelevante Güterverkehr in die Planungen einzubeziehen.

Es folgt die Beantwortung des Fragenkatalogs zur Vernehmlassungsvorlage.

## **Beantwortung des Fragenkatalogs zur Vernehmlassungsvorlage**

### **„Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2019 für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr“**

Absender: Handelskammer beider Basel

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

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?
  - **Ja. Die Handelskammer beider Basel begrüsst die Schaffung eines Programms, welches Bundesmittel gezielt in den Agglomerationen, in denen der Handlungsdruck am grössten und die Effizienz am höchsten ist, einsetzt, ausdrücklich. Die vorgesehenen Bundesbeiträge in Höhe von 1.12 Milliarden Franken erachtet die Kammer prinzipiell als ausreichend. Für die Finanzierung von Strassenkapazität und unter Einbezug des Güterverkehrs bräuchte es eine entsprechende Anpassung nach oben.**
2. Gibt es Aspekte, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?
  - **Die Integration des Güterverkehrs findet zu wenig Beachtung. Selbiges gilt für kapazitätserhöhende Massnahmen auf dem Verkehrsträger Strasse.**

#### **Programm Agglomerationsverkehr der dritten Generation**

3. Haben Sie Bemerkungen zur dargelegten Ausgangslage?
  - **Nein.**
4. Sind Sie mit dem Vorgehen der Prüfung der Agglomerationsprogramme des Programms Agglomerationsverkehr der dritten Generation einverstanden? Falls nein, wo sehen Sie Anpassungsbedarf?
  - **Die Instrumente bzw. Indikatoren zur Gütebewertung der Agglomerationsprogramme erachtet die Handelskammer grundsätzlich als sinnvoll und zielführend. Die Aufnahme zusätzlicher Kriterien, wie etwa den Wachstumsbeitrag einer Agglomeration für die Gesamtschweiz oder einen Multiplikatoreffekt pro investierten Franken, fänden wir sinnvoll.**
5. Sind Sie mit den Ergebnissen der Bundesprüfung einverstanden? Falls nein, wo sehen Sie Anpassungsbedarf?
  - **Den festgestellten Wert des Beitragssatzes von 40 Prozent, der sich aus einem guten Kosten-Nutzen-Verhältnis des Agglomerationsprogramms Basel 3. Generation ergibt, begrüssen wir sehr. Anpassungsbedarf sehen wir hingegen im Bereich der Verteilung von Bundesmitteln. Wir sind der Überzeugung, dass die geplanten Massnahmen, insbesondere auch aufgrund unzureichender Mittel in den ersten beiden Agglomerationsprogrammen, nicht ausreichen um den Bedürfnissen der zweitstärksten Wirtschaftsregion der Schweiz zu entsprechen. Der Anteil an Bundesmitteln sollte sich vermehrt auch an der Wirtschaftsgrösse und den Wachstumsperspektiven orientieren. Massnahmen mit ebenfalls gutem Kosten-Nutzen-Verhältnis sind, wie oben dargelegt, vorhanden.**

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

- **Einige Schlüsselprojekte der Agglomeration Basel sind aus Sicht der Handelskammer noch zu unverbindlich berücksichtigt. Konkret fordern wir eine Umpriorisierung des Vollanschlusses Aesch, des Anschlusses Aesch-Angenstein und des Zubringers Bachgraben – Nordtangente in den A-Horizont. Bei letzterem wurden seit Eingabe des Agglomerationsprogramms grosse Fortschritte in der Planung erzielt. Auf Seiten des öffentlichen Verkehrs erachten wir eine Verschiebung des Trams Klybeck – Kleinhüningen in die A-Liste als dringend geboten.**

#### **Weitere Bemerkungen**

7. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

- **Die Listen der pauschal mitfinanzierten Massnahmen nach Artikel 21a MinVV sind detailliert für jedermann zugänglich zusammen mit den Vernehmlassungsunterlagen offenzulegen.**

**Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage  
«Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2019 für die Beiträge  
an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr»**

**Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage**

1. *Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?*
2. *Gibt es Aspekte, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?*

Die Hauptstadtregion Schweiz begrüsst das Engagement des Bundes für den Agglomerationsverkehr. Die Koordination zwischen dem Strategischen Entwicklungsprogramm Schiene, dem Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrasse und den Agglomerationsprogrammen muss allerdings noch verstärkt werden.

Im aktuellen Programm der dritten Generation werden weniger Mittel eingesetzt als in den beiden Vorgängerprogrammen. Es ist wichtig, dass sämtliche Agglomerationen (kleine, mittlere und grosse) bei Bedarf angemessen unterstützt werden können. Die vorgesehenen Gelder im Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAF) für den Bereich Agglomerationsverkehr sollen entsprechend ausgeschöpft werden.

**Programm Agglomerationsverkehr der dritten Generation**

3. *Haben Sie Bemerkungen zur dargelegten Ausgangslage?*
4. *Sind Sie mit dem Vorgehen der Prüfung der Agglomerationsprogramme des Programms Agglomerationsverkehr der dritten Generation einverstanden? Falls nein, wo sehen Sie Anpassungsbedarf?*
5. *Sind Sie mit den Ergebnissen der Bundesprüfung einverstanden? Falls nein, wo sehen Sie Anpassungsbedarf?*
6. *Haben Sie Bemerkungen zu einzelnen Agglomerationsprogrammen bzw. zu einzelnen Massnahmen?*

Die Hauptstadtregion bedauert, dass das Agglomerationsprogramm Coude du Rhone von der weiteren Bundesprüfung ausgeschlossen wurde. Die Zustimmung im Parlament von Martigny (Generalrat) könnte stärker gewichtet werden.

Den spezifischen Anforderungen der verschiedenen Regionen muss Rechnung getragen werden. Das gilt insbesondere auch für touristische Zentren. Die Bewertungsgrundlage über den Tagesdurchschnittes bei der Strassennutzung berücksichtigt die starken Belastungsspitzen an Wochenenden oder während der Feriensaison nicht.

Für folgende Projekte fordert die Hauptstadtregion Schweiz eine Neubeurteilung:

### **Aufnahme in A-Liste**

#### *Verkehrsmassnahmen Zukunft Bahnhof Bern: Bausteine 1, 2 und 3b*

Der Bahnhof Bern ist der grosse Knotenpunkt im Verkehrssystem der Hauptstadtregion. Die Verkehrsmassnahmen ZBB bilden einen unverzichtbaren Bestandteil des Gesamtvorhabens Zukunft Bahnhof Bern und müssen entsprechend priorisiert werden. Die Personenunterführung Hirschengraben muss zwingend vor der Inbetriebnahme des ersten Ausbauschnitts ZBB (im Jahr 2025) realisiert werden. Ansonsten müssen grosse Personenströme durch eine beengende und gefährliche Baustelle geführt werden.

Die vom Bund monierte Abhängigkeit von ungenügend geklärten Drittprojekten ist nicht zutreffend. Die notwendigen Schnittstellen zum Neubau Bubenbergzentrum sowie zur zweiten Tramachse sind bereinigt. Zudem kann auch ein allfälliges zu realisierendes Tram in die Länggasse mit den Massnahmen rund um den ZBB in Übereinstimmung gebracht werden.

#### *Umfahrung Oberburg*

Täglich über 18'000 Fahrzeuge belasten das enge Ortszentrum in Oberburg enorm. Unter den entsprechenden Staus leiden auch die Sicherheit des Langsamverkehrs und die Verlässlichkeit des öffentlichen Verkehrs. Die Umfahrung Oberburg verbessert das Gesamtverkehrssystem und ist auf die Siedlungsentwicklung abgestimmt. Sie ermöglicht eine innere Verdichtung.

Die Umfahrung ist unbestritten. Der entsprechende Projektierungskredit wurde vom kantonalen Parlament bewilligt, ein Referendum wurde nicht ergriffen. Die grosse Unterstützung zeigte sich auch in einem öffentlichen Mitwirkungsverfahren – rund 70% der Eingaben sprachen sich für die Umfahrlösung aus.

#### *Neubau Emmesteg in Luterbach/Zuchwil (Massnahme V-LV 304)*

Der in der Bundesprüfung monierte Konflikt mit der Umweltschutzgesetzgebung ist nicht vorhanden. Es bestehen keine Konflikte mit dem Auengebiet von nationaler Bedeutung und dem Wasser- und Zugvogelreservat von nationaler Bedeutung. Der Steg dient als Teil der nationalen Veloroute überdies einem überwiegenden öffentlichen Interesse von nationaler Bedeutung.

#### *Vollanschluss Aesch*

Der Vollanschluss soll als Agglomerationsmassnahme aufgenommen werden. So wird eine zeitgleiche Realisation mit dem Zubringer Dornach/Aesch an die A18 ermöglicht.

#### *Nouvelle passerelle MD Fahys-Espace de l'Europe (6458.3.115)*

Diese Massnahme ergänzt in Neuchâtel die Umsetzungen der vorgängigen Agglomerationsprogramme. Sie nimmt Rücksicht auf geänderte Anforderungen von Projektpartnern (SBB und BAV).

#### *Liaison verticale entre le Grand-Pont et PS Le Corbusier (6458.3.143)*

Dieses Teilprojekt erbringt im Gesamtkontext der Massnahmen einen bedeutenden Mehrwert. Ohne diese Umsetzung wird die Effizienz der verbundenen Massnahmen massgeblich reduziert. Diesem Umstand wurde in der Bundesprüfung nicht genügend Rechnung getragen.

---

*Agglomération Fribourg*

Die Massnahmen «Requalification du quartier du Bourg – secteur des Ormeaux» (2196.3.106) und «Aménagement de l'interface TP de la nouvelle halte d'Avry Centre» (2196.3.136).

*Agglomération Bulle (Mobul)*

Die Massnahmen «915m de bonheur» (2125.3.023), «Voie verte (secteur nord)» (2125.3.022) und «Aménagement des rues Tissot, chemin de Bouleyres et rue du Stade (ligne 3)» (2125.3.014).

**Aufnahme in B-Liste**

*Passerelle sur les voies CFF dans PQ "Le Corbusier" (6458.3.129)*

Diese Massnahme in La Chaux-de-Fond nimmt geänderte Anforderungen von Projektpartnern (wie SBB und BAV) auf. Sie ergänzt bestehende Umsetzungen, die im Rahmen der vorgängigen Agglomerationsprogramme realisiert wurden.

*Viertelanschluss Derendingen A5 an Luzernstrasse (Massnahme V-MIV 301)*

Das ASTRA stellt unter anderem die technische Realisierbarkeit in Frage. Auf der Stufe Verkehrsstudie konnte die technische Machbarkeit belegt werden. Die Ausgangslage soll in Gespräche mit dem ASTRA vertieft betrachtet und geklärt werden.

*Umfahrung Hägendorf / Rickenbach (ERO+) (Massnahme MIVOD 302B).*

Gemäss der Beurteilung des Bundes wurde das Projekt aufgrund eines knapp ungenügenden Kosten-Nutzen-Verhältnis als C-Projekt eingestuft. Aufgrund des hohen Nutzens für die Region (massive Entlastung mehrerer Ortskerne), wird eine höhere Priorisierung beantragt.

*Agglomération Fribourg*

Massnahmen «Requalification de la route des Arsenaux» (2196.3.101) und «Requalification du Passage du Cardinal pour les TP» (2196.3.097).

**Weitere Bemerkungen**

7. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Keine

Eidgenössisches Departement für Umwelt,  
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Raumentwicklung ARE

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

Zürich, 27. April 2018

Matthias Forster, +41 58 360 77 70, [m.forster@infra-suisse.ch](mailto:m.forster@infra-suisse.ch)

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

Sehr geehrte Frau Bundesrätin,  
sehr geehrte Damen und Herren

Infra Suisse ist die Organisation der Schweizer Infrastrukturbauer und vertritt die Interessen von rund 200 Mitgliedfirmen. Für die Möglichkeit, zum Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2019 für die Beiträge an die Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr Stellung nehmen zu können, bedanken wir uns herzlich. Als Vertreterin der Bauunternehmen, welche mit der Realisierung der Bauprojekte in den Agglomerationen beauftragt werden, ist die Vorlage für uns von besonderer Bedeutung.

Infra Suisse begrüsst den Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2019 für die Beiträge an die Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr. Es braucht weiterhin eine substantielle Verbesserung des Angebots in Agglomerationen sowohl beim öffentlichen wie auch beim motorisierten Individualverkehr.

Dem Verkehr in den Agglomerationen kommt in der Schweiz eine zentrale Bedeutung zu. Denn hier wohnen fast 80% der Bevölkerung und befinden sich rund 90% der Arbeitsplätze. Investitionen in die Optimierung und den Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen sind daher besonders wichtig. Infra Suisse hatte sich dezidiert für die Schaffung des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs fonds (NAF) ausgesprochen – nicht zuletzt, um eine unbefristete und ausreichende Beteiligung des Bundes an der Finanzierung des Agglomerationsverkehrs zu sichern.

## **Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage**

### *1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?*

Ja. Die Agglomerationsprogramme haben sich im Grundsatz bewährt. Dass insgesamt 37 Programme mit einem Investitionsvolumen von rund sechs Milliarden Franken zur Mitfinanzierung durch den Bund eingereicht wurden, zeigt, dass auch über die 3. Generation hinaus Handlungsbedarf besteht.

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

Mit Anpassungen an den Strasseninfrastrukturen der Agglomerationen soll die Leistungsfähigkeit der Nationalstrassen unterstützt, keinesfalls aber behindert werden. Daraus folgend ist der Koordination zwischen Bund, Kantonen und Regionen grössere Aufmerksamkeit zu schenken. So gilt es, 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.

## **Programm Agglomerationsverkehr der dritten Generation**

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

Beachten Sie dazu bitte die Antworten unter Punkt 1 und 2.

### *4. Sind Sie mit dem Vorgehen der Prüfung der Agglomerationsprogramme des Programms Agglomerationsverkehr der dritten Generation einverstanden? Falls nein, wo sehen Sie Anpassungsbedarf?*

Infra Suisse ist unter Berücksichtigung der oben gemachten Ausführungen mit dem Vorgehen einverstanden. Zu einzelnen regionalen Programmen und ihrer Priorisierung äussern wir uns nicht.

### *5. Sind Sie mit den Ergebnissen der Bundesprüfung einverstanden? Falls nein, wo sehen Sie Anpassungsbedarf?*

Der Bund soll aufgrund der bisherigen Erfahrungen in der ersten und zweiten Generation der Agglomerationsprogramme die tatsächlich zu tätigen Ausgaben realistischer prognostizieren und entsprechend budgetieren.

Die Analyse der Prüfberichte des Bundes zeigen, dass Strassenprojekte unter den gegebenen Vorgaben schwer haben, die Prüfung erfolgreich zu bestehen. So wurden Strassenprojekte, für die eine Genehmigung eines Generellen Projekts durch den Bundesrat erforderlich ist, alle in den B-Horizont verschoben. Dies ist aus unserer Sicht nicht gerechtfertigt.

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

Nein. Infra Suisse äussert sich nicht zu einzelnen regionalen Programmen.

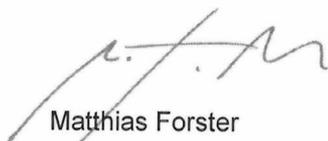
## Weitere Bemerkungen

7. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

In Zukunft sollen nicht mehr nur Personenverkehrsanlagen, sondern auch von der öffentlichen Hand getragene Güterverkehrsanlagen über die Agglomerationsprogramme unterstützt werden. Solche Anlagen umfassen etwa City-Logistik-Hubs oder Einrichtungen für den Güterumschlag.

Wir danken Ihnen, sehr geehrte Frau Bundesrätin, sehr geehrte Damen und Herren, für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme. Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Matthias Forster  
Geschäftsführer

---

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

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

Bern, 26. April 2018

## **Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2019 für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr. Vernehmlassung**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen, für die Gelegenheit zur 3. Generation des Programms Agglomerationsverkehr Stellung nehmen zu können.

Rund drei Viertel der Bevölkerung der Schweiz wohnen in einer Agglomeration. Die Städte und Agglomerationen sind wichtige Wirtschaftsmotoren. Vier von fünf aller in der Schweiz Beschäftigten gehen dort einer Arbeit nach und rund 84 % der Wirtschaftsleistung werden in Städten und Agglomerationen erbracht.

Der Verkehr nahm in den letzten Jahren deutlich zu. Basierend auf dem begleitenden Bericht zu dieser Vorlage stieg die Verkehrsleistung im Personenverkehr schweizweit von 2000 bis 2015 generell um rund 27 %; im Schienenverkehr sogar um 60 %. Im Güterverkehr betrug der Zuwachs im selben Zeitraum rund 20 %. In den letzten zehn Jahren haben sich die Stautunden auf den Nationalstrassen verdoppelt. In den Spitzenstunden erreichen das Strassen- und Schienennetz unterdessen vielerorts die Kapazitätsgrenzen. Rund 85 bis 90 % aller Staus in der Schweiz entstehen in den Agglomerationsräumen und die Verkehrsspitzen dauern dort auch immer länger.

Für die LITRA ist die Mobilität ein Gesamtsystem, das nicht je nach Gutdünken auseinanderdividiert werden kann. Wo wenn nicht in den Agglomerationen werden die Wechselwirkungen von privaten und öffentlichen Verkehr, von Schiene und Strasse sichtbar? Bei engen Platzverhältnissen kann der öffentliche Verkehr Mobilität bündeln und die Strasse entlasten. Umgekehrt schaffen Umfahrungs- und Nationalstrassen in den Agglomerationen Luft und Raum in den Quartierstrassen.

Die LITRA hat sich stark für die Schaffung des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) engagiert. Wir sind überzeugt, dass der neue Strassenfonds das Erfolgsmodell der Agglomerationsprogramme und deren Finanzierung weiterträgt. Ein Teil des NAF ist für Städte und Agglomerationen reserviert, wo 70 Prozent des Verkehrs stattfindet und die Infrastruktur am stärksten gefordert ist.

---

Im urbanen Raum braucht es massgeschneiderte Verkehrslösungen, fehlt doch oft der Platz für neue Strassen. Mithilfe der Agglomerationsprogramme werden jene Ausbauten realisiert, die die beste Wirkung zum besten Preis erzielen, sei es für den Strassenverkehr, den öV oder für Fuss- und Veloverkehr.

Nachfolgend ersehen Sie bitte unsere Antworten und Stellungnahme. Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Überlegungen und stehen Ihnen für Ergänzungen und Auskünfte jederzeit gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

LITRA – Informationsdienst für den  
öffentlichen Verkehr



Martin Candinas  
Präsident



René Böhlen  
Geschäftsführer

---

## Antworten zum Fragenkatalog

### 1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Ja

Die eingereichten Programme der 3. Generation enthielten ein Investitionsvolumen von 5.8 Milliarden Franken. Als Ergebnis der Prüfung anerkennt der Bund 54 Prozent d.h. 3.1 Milliarden Franken der eingereichten Investitionen zur Mitfinanzierung. Er will sich gemäss Vorlage mit 1.12 Milliarden Franken an der Finanzierung des Agglomerationsverkehrs in den Jahren 2019 - 2023 beteiligen. Das Engagement des Bundes bewegt sich demgemäss, wie die LITRA in den Diskussionen rund um den NAF gefordert, im vergleichbaren Bereich wie bei den Agglomerationsprogrammen der ersten und zweiten Generation.

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

Ja

Die Programme «STEP Schiene», «STEP Nationalstrassen» und «Agglomerationsverkehr» beinhalten Verkehrsinfrastrukturen in den Agglomerationsgebieten. Diese Infrastrukturen beeinflussen sich gegenseitig und müssen deshalb aufeinander abgestimmt werden. Während die beiden STEP eine längerfristige Perspektive mit vielen Grossprojekten haben, fokussiert das Programm Agglomerationsverkehr auf einen kurzfristigeren Horizont.

Der Vernehmlassungsbericht verweist bezüglich der Koordination auf den regelmässigen Austausch unter den verantwortlichen UVEK Bundesämtern. Ein vertiefter Abgleich unter den Bundesämtern und mit den Kantonen scheint uns aufgrund der immer dichter bebauten Schweiz unabdingbar. Nur so kann letztlich vermieden werden, dass neue Nationalstrassen anderswo bloss neue Stauflächen provozieren. Aus Sicht der LITRA müssen die Fragen der Anschlüsse der Nationalstrassen sowie die Entwicklung im Bereich Bahnhöfe und Bus-terminals zwingend in die Betrachtung der Agglomerationsprogramme einfliessen. Dasselbe gilt auch umgekehrt für die STEP-Programme.

### 3. Haben Sie Bemerkungen zur dargelegten Ausgangslage?

Ja

Die Agglomerationsprogramme entsprechen einem grossen Bedürfnis der Kantone, Städte und Gemeinden. Für die 3. Generation reichten die verantwortlichen Trägerschaften 37 Agglomerationsprogramme mit rund 2'000 Massnahmen zur Prüfung ein. Gemäss Vernehmlassungsbericht sind an diesen über 80 % der Agglomerationen der Schweiz, 19 Kantone, über 750 Städte und Gemeinden sowie verschiedene Gebietskörperschaften in Deutschland, Frankreich, Italien, Österreich und Liechtenstein beteiligt. Gesamthaft decken sie ein Gebiet ab, in dem rund zwei Drittel der Schweizer Bevölkerung leben und in dem sich rund drei Viertel der Arbeitsplätze der Schweiz befinden.

---

Mit der Mitfinanzierung von Infrastrukturen des Agglomerationsverkehrs leistet der Bund einen Beitrag an Aufgaben, die die betroffenen Kantone und Gemeinden oft nicht alleine erfüllen können. Gleichzeitig entlastet dies die nationalen Verkehrsnetze. Die Dringlichkeit von Massnahmen im Agglomerationsverkehr ist korrekt dargestellt. Die Notwendigkeit einer koordinierten Verkehrs- und Siedlungsentwicklung wird klar herausgearbeitet. Der Wert von Investitionen in den Agglomerationsverkehr für die ganze Schweiz wird ebenfalls überzeugend hergeleitet.

**4. Sind Sie mit dem Vorgehen der Prüfung der Agglomerationsprogramme des Programms Agglomerationsverkehr der dritten Generation einverstanden? Falls nein, wo sehen Sie Anpassungsbedarf?**

Teilweise einverstanden

Wir waren in den Prozess nicht direkt involviert. Wir zitieren hier die Argumentation des direkt betroffenen Städteverbands, der die angewandten Wirksamkeitskriterien in seiner Stellungnahme unterstützt. Aber folgende Forderung stellt: «damit das Instrument der Agglomerationsprogramme bei Städten und Agglomerationen nicht an Rückhalt verliert, dürfen allerdings derart gedrängte Abläufe, wie sie der aktuelle Prüfprozess enthielt, nicht mehr vorkommen. Künftig ist wieder zu gewährleisten, dass das ARE die Ergebnisse des Prüfprozesses mit den Trägerschaften diskutiert, bevor es die Vernehmlassungsvorlage finalisiert. Hinsichtlich der Vorgaben an die Trägerschaften zur Erarbeitung der Programme ist die Balance zu finden zwischen anzustrebenden Verbesserungen und dringend nötiger Kontinuität. Die nötigen Grundlagen muss das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) frühzeitig gemeinsam mit den Trägerschaften erarbeiten.»

Die LITRA unterstützt aus den oben genannten Gründen das Anliegen des Städteverbands.

**5. Sind Sie mit den Ergebnissen der Bundesprüfung einverstanden? Falls nein, wo sehen Sie Anpassungsbedarf?**

Die LITRA äussert sich als national tätiger Verband nicht zu einzelnen Programmen.

Wir unterstützen die Mittelverteilung unter den verschiedenen Verkehrsträgern. Diese ist nachvollziehbar auf die Wirkungskriterien abgestützt und entspricht den verkehrspolitischen Grundsätzen der Städte und Agglomerationsgemeinden. Wichtig ist dabei die Feststellung, dass von der Investition in einen bestimmten Verkehrsträger nicht automatisch geschlossen werden kann, dass ausschliesslich dessen Nutzer vom Ausbau profitieren könnten. Von einer besser ausgebauten Infrastruktur für den Strassen-ÖV profitiert zum Beispiel auch der Individualverkehr, indem die Strassen entlastet werden und der Verkehrsfluss verbessert wird.

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

Nein, die LITRA äussert sich als national tätiger Verband nicht zu einzelnen Programmen.

---

## Weitere Bemerkungen

7. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Keine weiteren Bemerkungen



Département fédéral de l'environnement,  
des transports, de l'énergie et  
de la communication DETEC  
3003 Berne

N/réf. HJ/cw

H:\09\_agglomeration\confederation\PA3\reponse\_consultation\_arrete\_credits\_cc\_delemont.docx

Delémont, le 25 avril 2018

### **Prise de position de la Ville de Delémont**

### **Arrêté sur les crédits d'engagement à partir de 2019 pour les contributions aux mesures dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération**

Madame la Conseillère fédérale,  
Mesdames, Messieurs,

Le 17 janvier 2018, le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) a lancé la procédure de consultation relative à l'arrêté fédéral sur les crédits d'engagement à partir de 2019 pour les contributions aux mesures dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération.

Le Conseil communal de la Ville de Delémont vous remercie pour l'opportunité qui lui est offerte de prendre position sur l'objet susmentionné dont notre position est exposée ci-après.

### **Généralités concernant le projet mis en consultation**

#### **1. Approuvez-vous les points essentiels du projet mis en consultation ?**

La Ville de Delémont, cœur de l'unique agglomération du Canton du Jura, ne peut pas approuver le projet d'arrêté dans lequel elle n'est pas retenue, suite à une évaluation du dossier qui est contestable, sur plusieurs points.

Toutefois, considérant l'évolution du trafic dans les agglomérations, ainsi que les pronostics de croissance de la population et de l'économie dans les zones urbaines, la Ville de Delémont salue l'engagement de la Confédération relatif au financement du trafic d'agglomération et remercie l'ARE pour la bonne collaboration entre la Confédération, le canton et l'agglomération lors de l'élaboration du projet d'agglomération de Delémont de 3<sup>e</sup> génération.

## **2. Estimez-vous que certains aspects n'ont pas été suffisamment pris en considération ?**

Le programme de subventions fédérales en faveur des projets d'agglomération a un effet structurant majeur sur le développement des régions. Aussi, la Ville de Delémont souhaite que la Confédération tienne compte des particularités de son agglomération et procède à une répartition équilibrée et équitable des subventions fédérales entre les régions du pays, conformément au principe du fédéralisme. La Confédération ne saurait exclure un canton d'un programme fédéral doté de plus d'un milliard de francs sans raisons incontestables.

Or la rencontre du 29 mars 2018 avec l'ARE a mis en évidence que l'évaluation du PA3 de l'agglomération de Delémont est contestable sur plusieurs points et que certains aspects n'ont pas été suffisamment pris en compte ou ont été sous-notés.

La Ville de Delémont demande donc au Conseil fédéral de reconsidérer la proposition formulée dans l'avant-projet d'arrêté et de l'intégrer dans le programme de subventions, sur la base notamment de l'ensemble des documents fournis le 29 mars 2018, en particulier le rapport technique détaillé qui a été remis.

## **Programme en faveur du trafic d'agglomération, 3<sup>e</sup> génération**

### **3. Avez-vous des observations sur l'état des lieux présenté ?**

Le diagnostic de la situation est parfaitement décrit à l'échelle nationale. Toutefois, l'audition des responsables du projet d'agglomération de Delémont, le 29 mars 2018, a révélé certaines incompréhensions de la part de la Confédération, notamment en ce qui concerne des chiffres de mesure du trafic (secteur sud-est de Delémont en particulier) et des indices de référence de densification. A titre d'exemple, les indices de densification inscrits dans des instruments de planification locale et mesurés dans des centres de localités de l'agglomération delémontaine sont souvent bien supérieurs à ceux que la Confédération a pris en compte. Ces appréciations ont à notre sens biaisé l'analyse du projet et contribué à écarter le projet d'agglomération de Delémont de 3<sup>e</sup> génération du programme.

En outre, concernant l'état de mise en œuvre des mesures des deux premiers projets d'agglomération de Delémont, bien que les horizons initialement définis aient été adaptés dans certains cas pour des raisons de cohérence de planification, financières ou techniques, le délai de réalisation de 2027 (fonds d'infrastructure) sera bien respecté pour toutes les mesures concernées en tenant compte des planifications financières actuelles du canton et des communes. Cela a été expliqué et discuté durant la rencontre du 29 mars dernier avec l'ARE.

La Ville de Delémont demande donc au Conseil fédéral de reconsidérer l'évaluation du PA3 de Delémont et les mesures proposées et de revoir la proposition formulée dans l'avant-projet d'arrêté.

**4. Etes-vous d'accord avec le déroulé du processus d'examen des Projets d'agglomération de troisième génération ? Si non, quels sont pour vous les besoins d'adaptations ?**

Les rapports d'évaluation des projets d'agglomération n'ont pas été transmis aux cantons concernés simultanément à l'ouverture de la procédure de consultation. Il était dès lors plus difficile d'analyser les documents mis en consultation avec une vision d'ensemble, et d'élaborer une prise de position pour l'audition du 29 mars 2018. Cette manière de procéder n'est pas optimale, et pénalise en particulier les agglomérations lésées par les propositions formulées par le Conseil fédéral.

Les délais de réalisation des mesures des PA3 sont clairement fixés (six ans pour débiter les travaux de construction), ce que la Ville de Delémont salue. Ce n'était toutefois pas le cas pour les PA1 et les PA2, ce qui a pour effet de péjorer l'évaluation des PA3 de certaines agglomérations, celle de Delémont en particulier, dans la mesure où cette évaluation repose en partie sur la mise en œuvre des programmes précédents.

**5. Etes-vous d'accord avec les résultats de l'examen par la Confédération ? Si non, quels sont pour vous les besoins d'adaptations ?**

Si nous apprécions la rigueur de la méthodologie appliquée pour évaluer l'ensemble des projets d'agglomération soumis à la Confédération en vue du cofinancement fédéral, une meilleure prise en compte des spécificités propres aux différentes régions du pays permettrait une appréciation plus précise, conforme à la réalité et respectueuse du fédéralisme suisse.

Les programmes en faveur des projets d'agglomération de 1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> générations étaient dotés respectivement de 1.51 et 1.7 milliard de francs. L'avant-projet mis en consultation par le Conseil fédéral pour le programme des projets de troisième génération ne prévoit qu'un montant de 1.12 milliard de francs. Les moyens dévolus aux projets diminueront ainsi fortement, alors que les besoins sont considérables. Par ailleurs, la Confédération peut octroyer jusqu'à 50% de cofinancement, alors que même les meilleurs projets déposés n'en bénéficient pas. Dès lors, la Ville de Delémont demande au Conseil fédéral d'utiliser toute la marge de manœuvre financière dont il dispose pour accorder un soutien maximal aux projets d'agglomération et réintégrer le projet d'agglomération de Delémont, soit d'affecter 12% du FORTA à cet effet.

**6. Avez-vous des observations relatives à certains Projets d'agglomération ou certaines mesures en particulier ?**

Le programme d'agglomération de Delémont est un projet capital pour l'avenir non seulement de la ville et de la région, mais également de l'ensemble du canton du Jura. Il permet d'ancrer le canton dans le réseau des agglomérations suisses et d'insuffler une dynamique globale et équilibrée dans le réseau des agglomérations du nord-ouest de la Suisse et de la Suisse occidentale.

Le programme fédéral a permis de créer dans l'agglomération de Delémont une dynamique de collaboration supracommunale qui risque de disparaître si la Confédération décidait subitement de ne pas la soutenir pour la 3<sup>e</sup> génération. Avec la création du FORTA, qui garantit le cofinancement fédéral, le programme en faveur du trafic d'agglomération constitue désormais un instrument

permanent de planification. Cette consolidation et cette pérennisation des subventions fédérales est de nature à favoriser les engagements financiers des collectivités cantonales et communales, en particulier celles dont la capacité financière est modeste. Les 1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> générations de programmes ont contribué à une meilleure maîtrise de l'évolution des transports et de l'urbanisation dans l'agglomération de Delémont. Le PA3 vise à poursuivre cette dynamique et à résoudre les problèmes de circulation les plus aigus. Dans cette perspective, la mesure 3.02 (nouvelle liaison à l'est de Delémont), clé de voûte du développement du secteur « Gare Sud » et du « Territoire de confluence », doit être reconsidérée en mesure prioritaire pour la partie routière, au même titre que pour la partie de mobilité douce. Il en va de même pour la mesure 3.01 (remplacement de la passerelle sur les voies ferrées), qui constitue l'élément-clé du développement du secteur de la gare. Par ailleurs, et comme indiqué au point 3, il est à relever qu'un processus de densification sensible et incontestable est en cours dans l'agglomération de Delémont, en particulier dans les secteurs centraux. Le Plan d'aménagement local de Delémont en constitue un très bon exemple avec sa stratégie de densification du centre-ville. Enfin, nous attirons votre attention sur le fait que l'indice d'utilisation du sol jurassien (IUS) n'est pas calculé de la même manière que l'indice brut d'utilisation du sol (IBUS). L'IUS étant plus restrictif, l'appréciation de la densification par la Confédération peut en être faussée. A titre d'exemple, un IUS de 0.5 en zone d'habitation correspond à un IBUS d'env. 1.

En écartant le projet delémontain, le Conseil fédéral empêcherait un canton candidat d'avoir accès à un important programme de subventions fédérales qui a des effets déterminants sur le développement des régions. En outre, le coût du projet est modeste par rapport à bien d'autres, avec toutefois des impacts importants et très positifs pour la région et le canton. Au vu des volontés fortes et claires de l'agglomération de Delémont et des réalisations récentes et en cours qui le démontrent, une telle décision ne saurait se justifier.

Considérant ce qui précède, le Conseil communal de la Ville de Delémont vous invite à revoir l'évaluation du projet concernant l'agglomération de Delémont, à l'intégrer dans la liste des agglomérations qui bénéficieront dès 2019 du programme en faveur du trafic d'agglomération, et à modifier en conséquence le projet de message et d'arrêté à l'attention du Parlement.

## **Autres remarques**

### **7. Quelles autres remarques relatives au projet mis en consultation souhaitez-vous formuler ?**

Pas de remarques.

Le Conseil communal de la Ville de Delémont vous remercie de l'attention portée à ce courrier et de sa prise en considération. Elle vous prie de recevoir, Madame la Conseillère fédérale, Mesdames, Messieurs, ses salutations distinguées.

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL  
Le président :  La chancelière :   
Damien Chappuis  Edith Cuttat Gyger

Distribution par courrier postal et électronique (fichiers word et pdf à [info@are.admin.ch](mailto:info@are.admin.ch))

- Copies :**
- Département de l'Environnement du Canton du Jura, M. David Eray, Ministre, Président du Gouvernement
  - Service du développement territorial, M. Daniel Rieder
  - Parlementaires fédéraux du Canton du Jura, Mme Anne Seydoux-Christe, MM. Claude Hêche, Pierre-Alain Fridez et Jean-Paul Gschwind
  - Bureau technique de l'agglomération, M. Hubert Jaquier et Mme Céline Wermeille



SP

17 09 - 2018

CH-1211 Genève 20, Mission suisse ONUG

Monsieur  
François Longchamp  
Président du Conseil d'Etat  
Rue de l'Hôtel-de-Ville 2  
Case postale 3964  
1204 Genève

 REPUBLIQUE ET CANTON DE GENEVE <b>CONSEIL D'ETAT</b>	
05 AVR. 2018	
<input checked="" type="checkbox"/> PLCE <input type="checkbox"/> Traitement dép. <input type="checkbox"/> Pour info.	AR : <input type="checkbox"/> oui <input checked="" type="checkbox"/> non

Référence : 140.4 ONUG / BENSA  
Genève, le 4 avril 2018

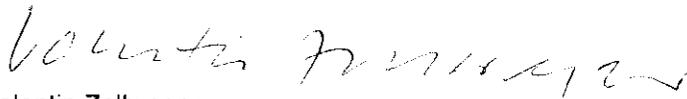
**Projet d'extension de la ligne de tramway Place des Nations – Grand-Saconnex**

Monsieur le Président du Conseil d'Etat,

Je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint un courrier du Directeur général de l'Office des Nations Unies à Genève (ONUG), Monsieur Michael Møller, qui vous est adressé.

Veuillez croire, Monsieur le Président du Conseil d'Etat, à l'assurance de ma considération distinguée.

Le Représentant permanent de la Suisse



Valentin Zellweger  
Ambassadeur

DEPT RAPPORTEUR : **DETA**

CO-RAPPORTEUR :

**PRE**  
**DALE**

Annexe : mentionnée

Copie : M. Michael Meier, Secrétaire général adjoint, Direction générale de l'extérieur, République et canton de Genève

OFFICE DES NATIONS UNIES  
À GENEVE



UNITED NATIONS OFFICE  
AT GENEVA

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL

THE DIRECTOR GENERAL

PALAIS DES NATIONS  
CH - 1211 GENEVE 10

Le 21 mars 2018

Monsieur le Président du Conseil d'État,

Notre attention a été attirée sur le calendrier de réalisation de la prolongation de la ligne de tram 15 qui dessert actuellement le quartier des Nations. La qualité de la desserte du quartier des Nations représente un élément-clé dans le fonctionnement et l'attractivité des nombreuses Organisations internationales (OI) présentes sur le territoire genevois. À ce titre, le projet de tramway Nations – P47, actuellement en cours d'examen, constituera un nouvel axe de transport collectif urbain structurant qui permettra non seulement d'améliorer l'accessibilité du secteur des OI mais aussi d'accompagner le développement qualitatif de ce dernier.

En effet, il faut considérer d'une part la forte croissance de la fréquentation des lignes actuelles de transport en commun situées aujourd'hui sur le couloir de déplacement couvert par le futur tram et d'autre part, les développements prévus au niveau du secteur des OI. Comme vous le savez, c'est près de trois milliards de francs qui vont être investis ces prochaines années dans une quinzaine de chantiers situés autour du Palais des Nations, portant sur la rénovation et l'extension de bâtiments actuels ainsi que sur la réalisation - au plus tard en 2022 pour la plupart d'entre eux - d'équipements culturels, d'écoles, de logements et d'infrastructures de transport.

Dans cette perspective, le prolongement du tramway depuis la place des Nations vers l'aéroport joue un rôle central dans l'accessibilité de ce quartier en pleine mutation, aujourd'hui déjà très complexe. Il doit permettre d'en assurer une desserte performante pour les dizaines de milliers de collaborateurs, de délégués et d'experts internationaux concernés. Ce projet de mobilité complète par ailleurs la stratégie définie conjointement par la Confédération et votre canton pour développer efficacement le dispositif d'accueil de la Genève internationale.

Persuadé de l'importance cruciale de ce projet pour toute la Genève internationale, j'aimerais solliciter le soutien des autorités pour qu'il ne soit pas reporté.

Je vous remercie de l'attention que vous porterez à ce qui précède et vous prie de croire, Monsieur le Président du Conseil d'État, à l'assurance de ma haute considération.

Michael Møller

Monsieur François Longchamp  
Président du Conseil d'État de la République et canton de Genève  
2 rue de l'Hôtel-de-Ville  
1211 Genève 3



 <b>REPUBLIQUE ET CANTON DE GENEVE CONSEIL D'ETAT</b>	
19 MAR. 2018	
<input type="checkbox"/> PLCE	<b>AR :</b>
<input checked="" type="checkbox"/> Traitement dép.	<input checked="" type="checkbox"/> oui
<input type="checkbox"/> Pour info.	<input type="checkbox"/> non

1378-2018

Genève, le 16 mars 2018  
CM/RH

République et canton de Genève  
M. François Longchamp  
Président du Conseil d'Etat  
2 rue de l'Hôtel-de-Ville  
Case postale 3964  
1211 Genève 3

Concerne : Projet d'agglomération

DEPT RAPPORTEUR : **PRE**

CO-RAPPORTEUR :

**DALE  
DETA**

Monsieur le Président,  
Madame et Messieurs les Conseillers d'Etat,  
Madame la Chancelière d'Etat,

Le Projet d'agglomération en cours d'examen par vos services et ceux de la Confédération présente, sous certains de ses aspects, une importance particulière pour notre société.

Vous n'êtes pas sans savoir que Palexpo SA connaît un développement constant et accueille près d'une centaine d'événements tout au long de l'année. Qu'il s'agisse de manifestations grand public ou de congrès réservés à des spécialistes, l'accessibilité à Palexpo joue un rôle majeur dans le choix des organisateurs. A ce titre, le prolongement du tram sur la route de Ferney et la réalisation d'une interface multimodale au P+R P47 représente un atout significatif pour l'organisation de la desserte de Palexpo. La future station "Place de Carentec" se trouvera à moins de 300 mètres de notre centre de congrès, soit une proximité des plus attractives pour les milliers de visiteurs, exposants et employés du secteur.

Dans cette perspective, il semble important que ce projet renforçant l'attractivité du quartier international de Genève puisse bénéficier du soutien de la Confédération, dans le cadre de l'appel à projet d'agglomération de troisième génération.

En restant à votre entière disposition pour tous compléments d'information que vous pourriez souhaiter, recevez, Monsieur le Président, Madame et Messieurs les Conseillers d'Etat, Madame la Chancelière d'Etat, l'expression de nos sentiments les plus distingués.

Robert Hensler  
Président du Conseil d'Administration

Claude Membrez  
Directeur Général

**PostAuto**  
Kommunikation  
Belpstrasse 37  
3030 Bern

Telefon +41 58 341 35 61  
www.postauto.ch

PostAuto, Belpstrasse 37, 3030 Bern

Eidgenössisches Departement für Umwelt,  
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)  
Kochergasse 6  
3003 Bern

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

Datum 30. April 2018  
Ihre Nachricht  
Kontaktperson Andreas Budliger  
E-Mail [andreas.budliger@postauto.ch](mailto:andreas.budliger@postauto.ch)  
Direktwahl +41 58 341 35 61

**Stellungnahme PostAuto: Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2019 für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr**

Sehr geehrte Damen und Herren

Gerne nutzen wir als betroffene Transportunternehmung die Möglichkeit, Stellung zu nehmen zum Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2019 für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr.

**PostAuto unterstützt die Stellungnahme des Verbandes öffentlicher Verkehr (VÖV). Als Ergänzung der VÖV-Position weist PostAuto unter Frage 6 auf zwei wichtige Massnahmen hin, die aus unserer Sicht in die Massnahmenliste der Priorität A aufzunehmen sind.**

- **Agglomerationsprogramm St.Gallen-Bodensee**  
Aus der Optik von PostAuto ist die Massnahme **«Herisau, Bahnhofplatz und Bushof»** (ARE-Code 3203.2.036) unabdingbar für eine zukunftsgerichtete Gestaltung dieses zentralen Knotens für das Appenzellerland. Die Massnahme bündelt die Linien an einem zentralen Bushof. Damit erhöht sich die Kundenfreundlichkeit sowie die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer.
- **Agglomerationsprogramm Kreuzlingen – Konstanz**  
PostAuto begrüsst die Busspur im Rahmen der Massnahme **«Unterseestrasse, Bereich Mowag»** (ARE-Code 4671.2.072). Zusätzlich zur Busspur sollte die Haltestelle Mowag mit Kanten nach BehiG-Norm ausgerüstet werden. Die Massnahme ist aufgrund der Sicherheitsaspekte rasch umzusetzen.

Wir danken Ihnen für die für die Möglichkeit zur Stellungnahme und für die Prüfung unserer Anliegen. Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

PostAuto



Daniel Schlatter  
Leiter Markt Schweiz



Simon Rimle  
Leiter Kommunikation



Schweizerischer Baumeisterverband  
Société Suisse des Entrepreneurs  
Società Svizzera degli Impresari-Costruttori  
Societad Svizra dals Impressaris-Constructurs

Eidgenössisches Departement für Umwelt,  
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK  
Bundesamt für Raumentwicklung ARE

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

Zürich, 27. April 2018

## **Stellungnahme zum Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2019 an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr**

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 17. Januar 2018 wurden die interessierten Kreise zur Vernehmlassung betreffend Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2019 an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr eingeladen. Der Schweizerische Baumeisterverband (SBV) vertritt die Interessen von mehr als 2500 Mitgliedsbetrieben im Bauhauptgewerbe. Er ist damit mit Abstand die grösste Organisation der Schweizer Bauwirtschaft. Gerne nehmen wir im Folgenden zur Vorlage Stellung.

**Der SBV begrüsst die Vorlage. Es braucht weiterhin eine substantielle Verbesserung des Angebots in den Agglomerationen, sowohl beim öffentlichen wie auch beim motorisierten Individualverkehr.**

Dem Verkehr in den Agglomerationen kommt in der Schweiz eine zentrale Bedeutung zu - denn hier wohnen fast 80% der Bevölkerung und hier befinden sich rund 90% der Arbeitsplätze. Investitionen in die Optimierung und den Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen in den Agglomerationen sind daher besonders wichtig. Der SBV hatte sich dezidiert für die Schaffung des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) ausgesprochen – nicht zuletzt, um eine unbefristete und ausreichende Beteiligung des Bundes an der Finanzierung des Agglomerationsverkehrs zu sichern.

### **Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage**

#### *1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?*

Ja. Die Agglomerationsprogramme haben sich im Grundsatz bewährt. Dass insgesamt 37 Programme mit einem Investitionsvolumen von rund sechs Milliarden Franken zur Mitfinanzierung durch den Bund eingereicht wurden, zeigt, dass auch über die 3. Generation hinaus Handlungsbedarf besteht.

**Wir bauen für Sie die Schweiz**

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

Mit Anpassungen an den Strasseninfrastrukturen der Agglomerationen soll die Leistungsfähigkeit der Nationalstrassen unterstützt, keinesfalls aber behindert werden. Daraus folgend ist der Koordination zwischen Bund, Kantonen und Regionen grössere Aufmerksamkeit zu schenken. So gilt es, die gegenseitigen Abhängigkeiten der Verkehrsflüsse auf National-, Kantons- und Gemeindestrassen bei der Planung von Infrastrukturanpassungen für den Agglomerationsverkehr und von Anschlüssen oder Zubringern noch besser zu beachten. Insbesondere muss die Planung des untergeordneten Strassennetzes den zukünftigen Kapazitätserweiterungen im Nationalstrassennetz, etwa im Rahmen der Engpassbeseitigungen, Rechnung tragen. Die Kapazitäten für den motorisierten Individualverkehr dürften nicht verringert werden und falls doch, soll die Kapazitätsminderung durch geeignete Schnittstellen an den öffentlichen Verkehr kompensiert werden (park and ride – Systeme etc.).

**Programm Agglomerationsverkehr der dritten Generation**

3. *Haben Sie Bemerkungen zur dargelegten Ausgangslage?*

Beachten Sie dazu bitte die Antworten unter Punkt 1 und 2.

4. *Sind Sie mit dem Vorgehen der Prüfung der Agglomerationsprogramme des Programms Agglomerationsverkehr der dritten Generation einverstanden? Falls nein, wo sehen Sie Anpassungsbedarf?*

Der SBV ist unter Berücksichtigung der oben gemachten Ausführungen mit dem Vorgehen einverstanden. Zu einzelnen regionalen Programmen und ihrer Priorisierung äussern wir uns als gesamtschweizerischer Verband nicht.

5. *Sind Sie mit den Ergebnissen der Bundesprüfung einverstanden? Falls nein, wo sehen Sie Anpassungsbedarf?*

Der Bund soll aufgrund der bisherigen Erfahrungen in der ersten und zweiten Generation der Agglomerationsprogramme die tatsächlich zu tätigenden Ausgaben realistischer prognostizieren und entsprechend budgetieren.

Die Analyse der Prüfberichte des Bundes zeigen, dass Strassenprojekte unter den gegebenen Vorgaben schwer haben, die Prüfung erfolgreich zu bestehen. So wurden Strassenprojekte, für die eine Genehmigung eines generellen Projekts durch den Bundesrat erforderlich ist, alle in den B-Horizont verschoben. Dies ist aus unserer Sicht nicht gerechtfertigt.

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

Nein. Der SBV äussert sich als gesamtschweizerischer Verband nicht zu einzelnen regionalen Programmen.

## Weitere Bemerkungen

### 7. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

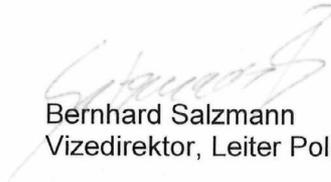
In Zukunft sollen nicht mehr nur Personenverkehrsanlagen, sondern auch von der öffentlichen Hand getragene Güterverkehrsanlagen über die Agglomerationsprogramme unterstützt werden. Solche Anlagen umfassen etwa City-Logistik-Hubs oder Einrichtungen für den Güterumschlag.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und verbleiben mit freundlichen Grüßen

Schweizerischer Baumeisterverband



Benedikt Koch  
Direktor SBV



Bernhard Salzmann  
Vizedirektor, Leiter Politik und Kommunikation

**sia**

schweizerischer ingenieur- und architektenverein  
société suisse des ingénieurs et des architectes  
società svizzera degli ingegneri e degli architetti  
swiss society of engineers and architects

Eidgenössisches Departement für Umwelt,  
Verkehr, Energie und Kommunikation

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

Hans-Georg Bächtold  
Geschäftsführer  
Vorsitzender der Geschäftsleitung  
[hans-georg.baechtold@sia.ch](mailto:hans-georg.baechtold@sia.ch)  
+41 44 283 15 20

Zürich, 30. April 2018

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

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Gelegenheit, zur Vorlage Stellung nehmen zu können. Der SIA äussert sich nicht zu einzelnen regionalen Programmen, sondern legt den Fokus auf übergeordnete Fragen sowie auf das Optimierungspotenzial für künftige Agglomerationsprogramme.

Der SIA schliesst sich der Stellungnahme seiner Dachorganisation bauenschweiz an. Für den SIA ist zentral, dass in Zukunft die Agglomerationsprogramme stärker zielorientiert auf die Siedlungs- und Lebensqualität fokussiert werden und dass eine Wirkungskontrolle eingeführt und transparent publiziert wird.

Der SIA bedankt sich für die Berücksichtigung dieser für die Zukunft sehr wichtigen Anliegen.

Freundliche Grüsse



Hans-Georg Bächtold



Geschäftsstelle Agglo Basel  
Emma Herwegh-Platz 2a  
CH-4410 Liestal  
Telefon: +41 61 926 90 50  
Fax: +41 61 921 12 46  
info@agglobasel.org  
www.agglobasel.org

Bundesamt für Raumentwicklung (ARE)  
Sektion Verkehrspolitik  
Z.Hd. Dr. Ulrich Seewer  
3003 Bern

Zeichen: GS Agglo Basel / ley

Liestal, 26. April 2018

**Betreff: Stellungnahme der trinationalen Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel zur Vernehmlassungsvorlage des Bundesbeschlusses über die Verpflichtungskredite ab 2019 für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr**

Sehr geehrter Herr Seewer,

Mit Schreiben vom 17. Januar 2018 hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) uns eingeladen, zur Vernehmlassungsvorlage des Bundesbeschlusses über die Verpflichtungskredite ab 2019 für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr Stellung zu nehmen. Für diese Möglichkeit bedanken wir uns und nehmen diese gerne wahr.

Das beiliegende Dokument beinhaltet die gemeinsame Stellungnahme der Agglomeration Basel, wie sie von der trinationalen Politischen Steuerung des Agglomerationsprogramms am 02. März 2018 einstimmig beschlossen wurde. Das Dokument ist in den vergangenen Wochen von den Regierungen der vier Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Aargau und Solothurn beschlossen worden. Darüber hinaus haben diverse politische Gremien in den Teilräumen Deutschland und Frankreich die Stellungnahme ebenfalls beschlossen. Die vorliegende Stellungnahme ist damit breit abgestützt und wird von allen sechs Partnern von Agglo Basel gleichermaßen getragen. Dementsprechend gross ist die Hoffnung, dass der Bund die Anliegen der trinationalen Agglomeration Basel berücksichtigt und auf die Forderungen eingeht.

Abschliessend möchte ich meinen Dank an den Bundesrat bzw. die Bundesbehörden für die grosse Arbeit, welche der Bund im Rahmen der 3. Generation geleistet hat, aussprechen.

**Sabine Pegoraro**

Regierungspräsidentin Kanton Basel-Landschaft,  
Präsidentin Agglo Basel

Kopie an:

- Mitglieder der Politischen Steuerung des Agglomerationsprogramms Basel (PST AP)

Beilagen:

- Stellungnahme der trinationalen Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel zur Vernehmlassungsvorlage des Bundesbeschlusses über die Verpflichtungskredite ab 2019 für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr



## Stellungnahme der trinationalen Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel zur Vernehmlassungsvorlage des Bundesbeschlusses über die Verpflichtungskredite ab 2019 für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr (3. Generation)

Beschlossen von der Politischen Steuerung des Agglomerationsprogramms Basel am 02. März 2018.

Geschäftsstelle Agglo Basel  
Emma Herwegh Platz 2a  
CH- 4410 Liestal  
Tel.: +41 61 926 90 50  
Fax: +41 61 921 12 46  
[info@agglobasel.org](mailto:info@agglobasel.org)  
[www.agglobasel.org](http://www.agglobasel.org)



## Management Summary

Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel (APBS) bedankt sich für die Möglichkeit, zur Vernehmlassungsvorlage des Bundesbeschlusses über die Verpflichtungskredite ab 2019 für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr inkl. des Prüfberichtes Basel der 3. Generation Stellung nehmen zu dürfen.

Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel (APBS) ist mit dem vorliegenden Bericht des Bundesrats für die Vernehmlassung und der Grundlage hierfür, dem Prüfbericht des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE), grundsätzlich einverstanden. Wir schätzen es sehr, dass die im Rahmen der 3. Generation erzielten Fortschritte unseres Programms vom Bund gewürdigt wurden. Der Bund hat in seinem Prüfbericht die komplexe Ausgangslage der trinationalen Agglomeration nun erstmals anerkannt. Dafür bedanken wir uns ausdrücklich.

Als problematisch erachten wir jedoch, dass der Vollanschlusses Aesch (M1) nicht im A-Horizont des APBS der 3. Generation aufgeführt wird, sondern als ÜM-Massnahme mit Finanzierung über den Netzbeschluss (NEB) vorgesehen ist. Der Vollanschluss Aesch steht in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Zubringer Dornach an die A18 und muss zeitgleich realisiert werden. Mit der vom Bundesrat nun vorgeschlagenen Priorisierung als ÜM ist eine zeitgleiche Realisierung dieser beiden Projekte stark in Frage gestellt. Seitens Bund wird im Prüfbericht die mangelnde Koordination zwischen den Massnahmen des AP und den Massnahmen mit übergeordnetem Charakter (ÜM) kritisiert. In diesem Fall wurden die Projekte unsererseits bzw. zwischen dem Kanton Basel-Landschaft und dem Kanton Solothurn eng koordiniert; eine abgestimmte Umsetzung ist nicht möglich, wenn der Vollanschluss Aesch als ÜM-Massnahme (NEB) bestehen bleibt.

Oberstes Ziel eines jeden AP's ist die Abstimmung von Siedlung und Verkehr. In der APBS ist hierfür das Schaffen von mit dem ÖV gut erschlossenem, zusätzlichem Wohn- und Arbeitsraum in der Kernstadt eine dringliche Aufgabe. Im Gebiet Klybeck – Kleinhüningen soll ein rund 30 Hektar grosses Areal in den kommenden Jahren entwickelt werden. Die Massnahmen «Tram Klybeck-Kleinhüningen (Ö1)» ist dafür eine notwendige Voraussetzung. Wir bedauern es deshalb, dass diese Massnahme in den B-Horizont zurückgestuft wurde und beantragen eine Umpriorisierung in den A-Horizont.

Um die Koordination der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in der Agglomeration Basel sicherzustellen, beantragt die Trägerschaft des APBS im Rahmen der Vernehmlassung eine Änderung der Priorisierung nachfolgender Projekte:

M1:	Vollanschluss Aesch	ÜM (NEB) → A (AP)
Ö1:	Tram Klybeck – Kleinhüningen	B (AP) → A (AP)
M4/M7/M19/Ö15:	Kürzungen der Investitionskosten aufgrund Benchmarks	Überprüfung der vorgenommenen Kürzungen
Ö4:	Verlängerung Tramlinie 8 nach Laublinpark	C* (AP) → B (AP)
M5:	Laufen, Verlegung Naustrasse	A (AP) → Aufsplittung und Redimensionierung
M6:	Mobilitätsdrehscheibe am Zoll Lörrach/Riehen	A (AP) → B (AP)

Seit Abschluss der 2. Generation wurden auf Bundesebene wichtige Weichen gestellt. Neben dem Bahninfrastrukturfonds (BIF), wurde mit dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) nun das Pendant für die Förderung und finanzielle Unterstützung der Strasseninfrastruktur, des öffentlichen Nahverkehrs und des Velo- und Fussverkehrs geschaffen.

Somit besteht eine solide Basis für die bundesseitige Unterstützung einer koordinierten Verkehrs- und Siedlungsentwicklung in den Agglomerationen. Entscheidend wird in Zukunft sein, dass die beiden für die Agglomerationsentwicklung bedeutende Finanzierungsprogramme (BIF und NAF) untereinander koordiniert werden.



## 1. Einleitung

Die vorliegende Stellungnahme wurde von den Gremien des Vereins sowie den Gebietskörperschaften (Mitglieder) politisch beschlossen.

Agglo Basel erachtet das AP als wertvolles Instrument zur grenzüberschreitenden Steuerung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung. Das AP ist hierfür eine wertvolle Triebfeder und löst eine grosse Dynamik aus. So ist es beispielsweise im Rahmen der 3. Generation gelungen mit den Korridorprozessen die Gemeinden aktiv einzubinden. Die Gemeinden leisten mit den, in den Korridoren angestossenen Projekten, wie Raumkonzepte, Zukunftsbilder etc. einen wichtigen Beitrag, um das Zukunftsbild der Agglomeration Basel schrittweise zu verfeinern und mittels konkreter Massnahmen, wie z.B. Velorouten, umzusetzen. Die administrativen Erleichterungen für kleinere Massnahmen, die mit dem Inkrafttreten der NAF-Gesetzgebung bzw. NAF-Verordnungen (MinVV, PAVV I etc.) eingeführt wurden, begrüssen wir.

Auch in Zukunft wird das AP für die Agglomeration Basel von zentraler Bedeutung sein. Gemäss den aktuellen Prognosen werden die Bevölkerung und die Zahl der Arbeitsplätze in der Agglomeration Basel deutlich zunehmen. Damit steigt auch das Mobilitätsbedürfnis. Die Verkehrsinfrastruktur in der trinationalen Agglomeration Basel ist bereits heute stark ausgelastet und an zahlreichen Stellen regelmässig überlastet. Der Bedarf an Massnahmen zur Optimierung und zum Ausbau der Strassen- und Schieneninfrastruktur ist in unserer Agglomeration schon heute sehr gross. Die mit dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) nun langfristig gesicherte Finanzierung der AP's begrüssen wir vor diesem Hintergrund ausdrücklich.

Im Folgenden gehen wir vertieft auf die Vorlage ein und legen unsere detaillierte Einschätzung dar. Die Stellungnahme orientiert sich ab Kapitel 4 am Fragebogen zur Vernehmlassung.

## 2. Gesamtwürdigung der Vorlage

Die Trägerschaft des APBS begrüsst die vorliegende Botschaft des Bundesrats für die Vernehmlassung und den Prüfbericht des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE) grundsätzlich und freut sich, dass die im Rahmen des APBS der 3. Generation erzielten Fortschritte vom Bund gewürdigt wurden. Die Inhalte eines AP's und die im Rahmen einer Generation erreichten Verbesserungen sind auch immer im jeweiligen Kontext zu sehen. Der Bund hat in seinem Prüfbericht die komplexe Ausgangslage der trinationalen Agglomeration Basel nun erstmals anerkannt und gewürdigt. Dafür bedanken wir uns ausdrücklich.

Der Bund zeigt ausserdem Verständnis, dass programmatische Ziele in einem so komplexen Raum nur in einem schrittweisen Vorgehen erreichbar sind. Speziell gewürdigt werden die konzeptionellen Arbeiten, die in der Strategie Strasse und dem Konzept des S-Bahnangebots ihren Niederschlag finden. Auch die institutionelle Weiterentwicklung der Trägerschaft von Agglo Basel mit der Integration der Bestellbehörden der trinationalen S-Bahn findet beim Bund Beachtung. Zudem wurde der mit den Korridorprozessen geglückte Ausbau der Zusammenarbeit mit den Gemeinden seitens Bund gewürdigt. Schlussendlich hebt der Bund im Rahmen der Prüfung der Grundanforderungen hervor, dass die Kohärenz der Planungen in den eingereichten Dokumenten gut darstellt ist – der rote Faden ist ersichtlich.

Gemäss seiner Bewertung attestiert der Bund dem trinationalen APBS eine konzeptionell hohe Qualität. Die Wirksamkeit des APBS wird entsprechend positiv bewertet. Aus Sicht des Bundes gibt es allerdings bei den Wirksamkeitskriterien Verbesserungspotenzial – diese Einschätzung wird zu einem grossen Teil von Agglo Basel geteilt. Die vom Bund im Prüfbericht genannten Optimierungsmöglichkeiten fanden so auch bereits Eingang in das Konzept zur Erarbeitung der 4. Generation, welches bereits von den Gremien des Vereins für die Jahre 2018-2021 beschlossen wurde.

Wir können jedoch nicht alle im Prüfbericht enthaltenen Einschätzungen des Bundes zur Wirksamkeit des APBS unterstützen. Die Agglomeration Basel teilt das Verständnis von Teilstrategien des Bundes nicht. So ist es unseres Erachtens vielmehr als Stärke zu werten (und nicht als Schwäche), wenn eine Teilstrategie sich auf eine, ggf. mehrere Schlüsselmassnahmen abstützt. Ausserdem sind wir der Ansicht, dass wir zur gezielten Förderung der Siedlungsbegrenzung den richtigen Weg eingeschlagen haben – einen Weg, der im Einklang steht mit den kantonalen Richtplanungen und den übergeordneten Planungsinstrumenten unserer französischen und deutschen Partner. Schlussendlich können wir die Sichtweise, dass die grossen Entwicklungsgebiete in der Agglomération Saint-Louis in peripheren Gebieten liegen und dass die Planung unseres französischen Teilraumes einseitig auf MIV-Massnahmen fokussiert, nicht teilen. In Kapitel 3.2 dieser Stellungnahme gehen wir auf diese Aspekte ausführlicher ein.

Die bundesseitig bestätigten Priorisierungen zahlreicher Massnahmen im A-Horizont mit Baubeginn ab 2019, wie z.B. des Tram Claragraben (Ö3) oder des Zubringer Dornach / Aesch an die A18 (M2), begrüssen wir sehr. Als problematisch erachten wir jedoch, dass der Vollanschlusses Aesch (M1) nicht auch im A-Horizont des APBS der 3. Generation aufgeführt wird, sondern als ÜM-Massnahme mit Finanzierung über den Netzbeschluss (NEB) vorgesehen ist. Der Vollanschluss Aesch steht in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Zubringer Dornach an die A18 und muss zeitgleich realisiert werden. Mit der vom Bundesrat nun vorgeschlagenen Priorisierung als ÜM ist eine zeitgleiche Realisierung dieser beiden Projekte stark in Frage gestellt. Seitens



Bund wird im Prüfbericht die mangelnde Koordination zwischen den Massnahmen des AP und den Massnahmen mit übergeordnetem Charakter (ÜM) kritisiert. In diesem Fall wurden die Projekte unsererseits bzw. zwischen dem Kanton Basel-Landschaft und dem Kanton Solothurn eng koordiniert; eine abgestimmte Umsetzung ist nicht möglich, wenn der Vollanschluss Aesch als ÜM-Massnahme (NEB) bestehen bleibt.

Oberstes Ziel eines jeden AP's ist die Abstimmung von Siedlung und Verkehr. In der Agglomeration Basel ist hierfür das Schaffen von mit dem ÖV gut erschlossenem, zusätzlichem Wohn- und Arbeitsraum in der Kernstadt eine dringliche Aufgabe. Im Gebiet Klybeck – Kleinhüningen soll ein rund 30 Hektar grosses Areal in den kommenden Jahren entwickelt werden. Die Massnahmen «Tram Klybeck-Kleinhüningen (Ö1)» ist dafür eine notwendige Voraussetzung. Wir bedauern es deshalb, dass diese Massnahme in den B-Horizont zurückgestuft wurde.

### 3. Beantwortung der Fragen

#### 3.1 Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

##### **Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?**

Ja.

Die Trägerschaft des APBS begrüsst ausdrücklich den grossen Stellenwert des Instruments der Agglomerationsprogramme beim Bund und freut sich über die nun in der Vorlage zur 3. Generation gesamthaft vorgesehenen CHF 1,12 Mrd. Bundesbeiträge. Damit bewegt sich das finanzielle Engagement des Bundes auch nach der Schaffung des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) in einer vergleichbaren Grössenordnung wie bei den bisherigen Agglomerationsprogrammen.

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

Ja.

Wie bereits mehrfach von Seiten der Agglomeration Basel im Rahmen der Austauschplattform des Bundes zwischen den Bundesbehörden ARE, BAV, ASTRA, BAFU, EFV sowie den Kantonen und Agglomerationen hingewiesen, sehen wir weiterhin grossen Optimierungsbedarf bei der Abstimmung und Koordination der beiden grossen Infrastrukturfinanzierungsprogrammen FABI STEP (Schienen) und Nationalstrasse STEP mit den AP's. Agglo Basel (bzw. «trireno», die S-Bahn Sparte des Vereins) hat bereits im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens zum Ausbauschnitt der Bahninfrastruktur 2030/35 in Kapitel 2.2 (Methodenkritik) der Stellungnahme auf die fehlende verkehrsträgerübergreifende Sicht hingewiesen. Wir sind der Ansicht, dass der bisher praktizierte regelmässige Austausch unter den verantwortlichen Bundesämtern für diese komplexe Aufgabe nicht ausreicht.

Uns scheint dabei wichtig, dass den AP's im Vergleich zu den Ausbauprogrammen der Schiene und Strasse mehr Gewicht zukommt. Die AP's sind die strategischen Entwicklungsprogramme der Agglomerationen, sie schaffen die Stringenz zwischen Verkehrs- und Siedlungsentwicklung. Die in den AP's enthaltenen Zukunftsbilder, sind mit den behördenverbindlichen Planungsinstrumenten (Richtpläne, Regionalplan, SCOT etc.) abgestimmt und stellen so die Leitlinien der zukünftigen Entwicklung dar. Dementsprechend sollten sich die nationalen Infrastrukturprogramme Schiene und Strasse nach den AP's richten und nicht umgekehrt.

##### Antrag:

- Die Koordination zwischen den beiden grossen Infrastrukturfinanzierungsprogrammen FABI STEP (Schienen) und Nationalstrasse STEP mit den AP's muss bundesseitig im Hinblick auf Folgegenerationen optimiert werden.
- Die AP's mit ihren Zukunftsbildern müssen im Bereich des Agglomerationsverkehrs gegenüber den Infrastrukturprogrammen Schienen (FABI STEP) und Strasse (Nationalstrassen STEP) mehr Gewicht erhalten.

#### 3.2 Programm Agglomerationsverkehr der dritten Generation

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

Nein.

##### **Sind Sie mit dem Vorgehen der Prüfung der Agglomerationsprogramme des Programms Agglomerationsverkehr der dritten Generation einverstanden? Falls nein, wo sehen Sie Anpassungsbedarf?**

Weitgehend ja, aber nicht vollständig einverstanden.



Die Trägerschaft des APBS unterstützt die angewendete Methodik bei der Bewertung der Programme. Wir erachten die Wirksamkeitskriterien als zielführend und pragmatisch. Die Systematik des Prüfprozesses (Prüfung Grundanforderungen, Prüfung Priorisierung und Paketbildung, Prüfung Programmwirkung) ist aus unserer Sicht sachgerecht.

Obwohl in den vergangenen Jahren bereits deutliche Fortschritte erzielt wurden, sehen wir weiterhin Optimierungspotenzial beim Prozessablauf. Uns ist durchaus bewusst, dass in der aktuellen 3. Generation die Neuerungen im Zusammenhang mit der Schaffung des NAF (Pauschalen, Fristen etc.) grossen Einfluss auf die Prozessabläufe hatten. Zukünftig würden wir es sehr begrüessen, wenn die teilweise sehr gedrängten Abläufe, wie z.B. gerade aktuell im Zusammenhang mit dem Verhandlungsgespräch und dem Start der Vernehmlassung, nicht mehr vorkommen. Sie stellen insbesondere unsere Trägerschaft mit drei Ländern, vier Kantonen und zwei Sprachen vor extrem grosse Herausforderungen. Künftig sollte vor der Finalisierung der Vernehmlassungsvorlage gewährleistet werden, dass das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) zusammen mit den anderen Bundesämtern (BAV, ASTRA, BAFU etc.) die Ergebnisse des Prüfprozesses mit den Trägerschaften diskutiert.

Ausserdem würden wir es sehr begrüessen, wenn die Vorgaben zur Erarbeitung der AP's den Trägerschaften früher kommuniziert werden. Im Idealfall erfolgt dies unmittelbar nach dem Abgabetermin einer Programmgeneration. Die Grundlagen hierfür muss das zuständige Bundesamt gemeinsam mit den Trägerschaften erarbeiten und zwar bevor die Arbeiten für die nächste Programmgeneration anlaufen. In der trinationalen Agglomeration Basel fand der offizielle Auftakt zur Erarbeitung der 4. Generation im April 2018 statt. Die Grundlage für das 4. Programm – das inhaltliche Konzept – wurde bereits im Jahr 2017 erarbeitet und politisch beschlossen. Die aktualisierten Bundesvorgaben zur Erarbeitung der 4. Generation liegen jedoch nach aktuellem Zeitplan frühestens im Spätherbst 2018 vor (PAVVII). Dies ist für unsere Agglomeration eindeutig zu spät.

## Antrag:

- Die Prozessabläufe müssen im Hinblick auf die Prüfprozesse der kommenden Generationen optimiert werden. Dies betrifft insbesondere die Schaffung einer Möglichkeit die Ergebnisse des Prüfprozesses zwischen Bundesbehörden (ARE, BAV, ASTRA, BAFU etc.) und den Trägerschaften zu besprechen, bevor die Vernehmlassungsvorlage finalisiert wird.
- Vorgaben und Grundlagen (PAVV) für die Erarbeitung einer Generation müssen frühzeitig bereitgestellt werden - im Idealfall unmittelbar nach Abgabe der letzten Programmgeneration.

## Sind Sie mit den Ergebnissen der Bundesprüfung einverstanden? Falls nein, wo sehen Sie Anpassungsbedarf?

Weitgehend ja, aber nicht vollständig einverstanden.

Grundsätzlich ist die Trägerschaft des APBS mit den Ergebnissen der Bundesprüfung der 3. Generation einverstanden. Im Hinblick auf Folgegenerationen sehen wir Anpassungsbedarf in fünf Bereichen.

**Teilstrategien: Varianten/Alternativen:** Die Aussagen im Prüfbericht, dass Teilstrategien sich nicht einseitig auf einzelne Schlüsselmassnahmen abstützen, sondern auch Alternativen aufzeigen sollen, können wir nur bedingt nachvollziehen. Wir erachten es vielmehr als Stärke, dass unsere Teilstrategien nicht mehr den Charakter von Variantenfächern aufweisen, sondern nur noch einen Entwicklungsweg skizzieren, der sich auf eine, gegebenenfalls mehrere Schlüsselmassnahmen abstützt. Nur so können die Kräfte gebündelt und kann die im politischen Prozess favorisierte Variante gezielt vorangetrieben werden. Das Vorbereiten einer Schlüsselmassnahme wie beispielsweise die Durchmesserlinie der trinationalen S-Bahn Basel (Herzstück) bindet viele Ressourcen finanzieller und personeller Art. Dazu Alternativen planerisch zu vertiefen ist aus unserer Sicht eine unrealistische Erwartung und würde gerade in unserer komplexen Agglomeration zu einer Verzettelung der Ressourcen führen.

**Peripher gelegene Entwicklungsgebiete im Pays de Saint-Louis:** Die beschriebenen Entwicklungsgebiete auf der französischen Seite (S1.1, S1.2, S2.4 und S2.5) befinden sich in keiner Weise in peripheren Gebieten. Im Gegenteil, sie grenzen der Kernstadt an und befinden sich im inneren Entwicklungskorridor des französischen Teils.<sup>1</sup> Die Aussagen im Prüfbericht müssen entsprechend angepasst werden.

**Fokussierung auf MIV im Teilraum FR:** Die im Prüfbericht in Bezug auf den französischen Teilraum kritisierte einseitige Fokussierung der Planungen auf Verbesserungen im Bereich MIV entspricht nicht den Tatsachen. Die im Programm enthaltenen MIV-Massnahmen auf französischem Boden sind konsequente planerische Antworten auf Entwicklungen im Bereich Siedlung. Zudem wurden im französischen Teilraum in den vergangenen Jahren grosse Anstrengungen unternommen, um den ÖV auszubauen. Beispiele hierfür sind die Verlängerung der Tramlinie 3 nach Saint-Louis inkl. ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Saint-Louis. Eine weitere Verlängerung der Tramlinie 3 (Ö16) wird in der 3. Generation als Eigenleistung (Ae) aufgeführt. Nicht zu vergessen ist der Bahnanschluss zum Euroairport (Ü7), für den derzeit die Vorprojektierung durchgeführt wird. Schliesslich ist zu bemerken, dass ausserhalb der urbanen Entwicklungsgebiete (S1.1, S1.2, S2.4 und S2.5) die Bevölkerungsdichte im

<sup>1</sup> Aufgrund einer Fehlangabe im Massnahmenblatt S1.1 wird im Prüfbericht zudem von einem erheblichen Flächenverbrauch gesprochen. Der Entwicklungspol Saint-Louis West umfasst eine Fläche von 25 Hektaren und beträgt nicht 43 Hektaren. Von einem erheblichen Flächenverbrauch im Entwicklungspol Saint-Louis West kann daher nicht gesprochen werden.



französischen Teil zu gering und deshalb ungeeignet für schwere Schieneninfrastrukturen ist. Deshalb sind im Rahmen des 2017 neu erstellten Mobilitätsplans für die Saint-Louis Agglomération zusätzliche Buslinien geplant.

**Hauptnutzen in der Schweiz:** Auf strategisch-konzeptioneller Ebene legt die Agglomeration Basel grossen Wert auf eine gesamtheitliche, die administrativen Grenzen überwindende Betrachtungsweise. Nur so gelingt es die trinationale Agglomeration Basel nachhaltig und ausgeglichen zu entwickeln und die Abstimmung von Siedlung und Verkehr gezielt zu steuern. Hierfür sind in den trinational besetzten Gremien des Vereins Agglo Basel anspruchsvolle Verhandlungsprozesse zu führen. Zugeständnisse der verschiedenen beteiligten Akteure sind zu Gunsten einer kohärenten Agglomerationsentwicklung gefordert. Wir sehen strategischen Gesprächsbedarf mit den zuständigen Bundesbehörden für Folgegenerationen im Hinblick auf das Kriterium zum Hauptnutzen für den Schweizer Teil der Agglomeration, wenn es sich um Massnahmen handelt, die auf ausländischem Boden liegen. Die Frage steht hierbei im Mittelpunkt, ob diese für die Agglomeration und damit für alle drei Teilräume wichtigen Massnahmen künftig differenzierter bewertet werden könnten.

**Wirksame Siedlungsbegrenzung:** Bemängelt wird im Prüfbericht, dass das APBS keine über die kantonalen Richtpläne hinausgehenden, wirksameren Massnahmen zur Siedlungsbegrenzung vorsieht. Mit den angestossenen Korridorprozessen wurde ein Gefäss geschaffen, in welchem Fragen der Siedlungsentwicklung – Begrenzung wie auch qualitätsvolle Innenentwicklung – diskutiert werden und schliesslich Eingang finden in die von den Korridoren erarbeiteten Raumkonzepte und Zukunftsbilder. Vom Bund wird im Prüfbericht gefordert, dass Kompensationsmechanismen eingeführt werden sollen. Dies ist generell, in der Agglomeration Basel eine speziell, herausfordernde Aufgabe. Flächenabtausch ist in den funktionalen Räumen der Agglomeration Basel – den Korridoren – in den meisten Fällen über die Kantons- oder gar Landesgrenzen hinaus zu regeln. Derzeit gibt es noch kaum Erfahrungen und ein Flächenabtausch über die Kantonsgrenzen hinaus ist politisch äusserst brisant. Die Erwartungen von Seiten der Bundesbehörden müssen in diesem Themenfeld deshalb der Realität entsprechend angepasst und reduziert werden.

## Antrag:

- Es muss anerkannt werden, dass gewisse Massnahmen für die Agglomeration Basel alternativlos sind und die Ausarbeitung von Varianten bzw. Alternativen einen im Verhältnis zum Nutzen nicht vertretbar grossen Aufwand verursachen würde. Die Stärke von Teilstrategien in gewissen Fällen ist gerade die Fokussierung auf eine Schlüsselmassnahme.
- Die Entwicklungsgebiete S1.1, S1.2, S2.4 und S2.5 liegen im inneren Korridor der Agglomeration. Wir beantragen die Aussage wonach sich diese Entwicklungsgebiete in peripheren Gebieten im französischen Teilraum befinden, anzupassen.
- Die Formulierung im Prüfbericht, dass sich die Planungen im französischen Teilraum einseitig auf Verbesserungen im Bereich MIV fokussieren, entspricht nicht den Tatsachen und muss entsprechend differenziert dargestellt werden.
- Die Trägerschaft des APBS beantragt den zuständigen Bundesbehörden ein strategisches Gespräch im Hinblick auf Folgegenerationen bzgl. des Prüfkriteriums «Hauptnutzen für die Schweiz».
- Die bundesseitigen Erwartungen an die AP's bzgl. Massnahmen zur Siedlungsbegrenzung müssen relativiert werden.



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

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

- Anträge zu Umpriorisierung von Massnahmen und Benchmarks
- Weitere Anträge zum Prüfbericht Basel der 3. Generation

### Anträge zu Umpriorisierungen von Massnahmen und Benchmarks

#### M1: Vollanschluss Aesch

Mit dem Vollanschluss Aesch wird die Anbindung der Schwerpunktgebiete Aesch-Nord und Wyden/Birsmatte an die bestehende Hochleistungsstrasse erheblich verbessert. Dies ermöglicht die direktere Lenkung des MIV auf die Hochleistungsstrasse und damit einhergehend die Entlastung von Siedlungsgebieten in Aesch und Dornach. Durch eine hochwertige und direkte Erschliessung wird die dichte Entwicklung im Siedlungsschwerpunkt ermöglicht. Mit dem Vollanschluss Aesch kann die Tangentiale zum Leimental gestärkt werden und es wird eine Umfahrung der Ortszentren von Reinach und Aesch möglich.

Das Projekt Vollanschluss Aesch sieht vor, den bestehenden Halbanschluss Aesch zu einem Vollanschluss über einen neuen Grosseisbahnring auszubauen. Mit diesem Ausbau können zusätzlich die Beziehungen Laufen – Aesch und Aesch – Laufen sowie die Anbindung der Dornacherstrasse gewährleistet werden. Mit der Massnahme «Zubringer Dornach / Aesch an die A18» wird die Wirkung der vorliegenden Massnahme zusätzlich erhöht, und letztere ist gleichzeitig eine Voraussetzung für die Realisierung des Zubringers. Das vorliegende Projekt schafft die Kapazitäten zur Aufnahme der prognostizierten rund 11'500 zusätzlichen Fahrten täglich von und zum Anschluss Aesch im Jahr 2030.

Im Prüfbericht zum APBS der 3. Generation wird der Vollanschluss Aesch (M1) im Zusammenhang mit dem Zubringer Dornach / Aesch an die A18 inkl. Beruhigung Ortszentrum Dornach (M2) als sinnvolles Projekt bezeichnet. Der Zubringer Dornach / Aesch an die A18 (M2) ist in der Vernehmlassungsvorlage des Bundesrats in der A-Liste aufgenommen.

In derselben Vorlage wird der Vollanschluss Aesch aber als Projekt des Netzbeschlusses (NEB) vorgesehen. Durch diese Umpriorisierung als übergeordnete Massnahme (ÜM) geht die Trägerschaft APBS von einem Baubeginn des Projekts nicht vor dem Jahr 2024 aus. Demgegenüber verfügt der Kanton Basel-Landschaft über ein rechtskräftiges Bauprojekt mit Möglichkeit zum Baustart ab 2019/2020. Die Rechtskraft des Bauprojekts ist nach Einschätzung der Trägerschaft Agglo Basel und gemäss bisherigen Äusserungen des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) bei einer Umpriorisierung als ÜM (NEB) in Frage gestellt. Vor diesem Hintergrund ist der Kanton Basel-Landschaft bereit, ca. 60% der Investitionskosten des Projekts selbst zu finanzieren, wenn das Projekt als A-Projekt der 3. Generation des AP priorisiert wird. Ausschlaggebend ist, dass das Projekt für die Region von zentraler Bedeutung ist und dass eine schnelle Realisierung entscheidend ist.

ARE-Code:	2701.3.085
Kosten (Bundesbeitrag):	CHF 55.4 Mio. (CHF 22.2 Mio.) *
Projektträger:	Kanton Basel-Landschaft
Priorisierung bei Eingabe am 23. Dezember 2016:	A (AP)
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 16. Januar 2018:	ÜM (NEB)
<b>Antrag:</b>	<b>A (AP)</b>

\* Preisstand April 2016 exkl. MWSt.

#### Ö1: Tram Klybeck – Kleinhüningen

Mit der Entwicklung des Areals „klybeckplus“ entsteht ein neues Wohn- und Arbeitsquartier auf einem rund 30 Hektar grossen bisherigen Industrieareal im Norden Basels. Die verdichtete Nutzung dieses Transformationsareals in der Kernstadt unterstützt als wahres Leuchtturmprojekt die Zielsetzungen des Zukunftsbildes des AP's und trägt dazu bei, die Zunahme des Pendlerverkehrs einzudämmen. Die Firmen Novartis und BASF, die Eigentümer des Areals, führten im Jahr 2017 gemeinsam mit dem Kanton Basel-Stadt eine Testplanung zur Ermittlung des städtebaulichen Potenzials durch. Bis etwa ins Jahr 2040 rechnen wir demnach mit bis zu insgesamt 20'000 zusätzlichen Einwohnern und Arbeitsplätzen in einem dicht genutzten, vielfältigen und urbanen Stadtteil im Zentrum der Agglomeration.

Bei der Erschliessung des Areals kommt dem öffentlichen Verkehr eine tragende Rolle zu. Direkt abgestimmt auf die städtebaulichen Studien zur Entwicklung des Areals treibt der Kanton Basel-Stadt daher den Bau einer rund 1,1 km langen Tram-Neubaustrecke zwischen dem Riehenring quer durch das Areal bis zur Gärtnerstrasse (Haltestelle Ciba) voran. Hier ist mittelfristig die Verknüpfung mit der neuen unterirdischen S-Bahnstation «Klybeck» geplant, die im Zuge der für die



trinationale S-Bahn Basel zentrale Neubaustrecke Basel SBB - Basel St. Johann - Basel Bad Bhf («Herzstück», Ü22) erstellt wird. Die frühzeitige, zentrale Erschliessung des Areals mit einer leistungsfähigen Tramlinie soll als Entwicklungsmotor für die Siedlungsentwicklung dienen. Dies ist umso wichtiger als noch unsicher ist, ob der Bund in seiner Botschaft zum Ausbau der Bahninfrastruktur (STEP 2030/35) ein klares Bekenntnis zum Herzstück der S-Bahn Basel abgeben wird; im Entwurf der Botschaft war dies noch nicht der Fall.

Die Sinnhaftigkeit, den Raum Basel-Nord mit einer weiteren Tramachse zu erschliessen, hat der Bund bereits mit dem Entwurf seiner Botschaft zum APBS der 2. Generation anerkannt. Da sich zum damaligen Zeitpunkt die neuen Entwicklungsperspektiven für das Klybeckareal bereits abzeichneten, beschloss der Kanton Basel-Stadt, die Chancen einer Integration von Siedlungs- und Verkehrsplanung optimal zu nutzen und hierfür die Streckenführung der Tramstrecke (damals „Klybeck-Kleinhüningen“ genannt) zu überarbeiten. Beibehalten wurde dabei eine Streckenführung entlang des Westrands der Erlenmatt, um auch dieses Entwicklungsareal (alleine im westlichen Teil entstanden dort 700 neue Wohnungen) mit einer zusätzlichen Haltestelle besser ans Tramnetz der Agglomeration Basel anzubinden.

Die Vorstudie zur Streckenführung des Trams Klybeck-Kleinhüningen ist weit fortgeschritten, insbesondere in denjenigen Abschnitten, in denen kritische Machbarkeitsfragen zu klären waren. Innerhalb des Areals besteht bei der genauen Ausgestaltung des Projekts noch Spielraum, da die Gestaltung der Bebauung und des künftigen öffentlichen Raums nur in Teilen vorgegeben sind.

Mit der drohenden Rückstellung des Projekts in den B-Horizont steht ein zentrales Leuchtturmprojekt des APBS der 3. Generation auf dem Spiel, welches insbesondere im Hinblick auf die Abstimmung von Arealentwicklung und Verkehrsanbindung Vorbildcharakter hat. Eine Priorisierung als A-Projekt wird der Arealentwicklung einen Schub verleihen. Dies gilt auch für die spätere Ausbaustufe (Verlängerung Richtung Hafensareal und 3Land, wo ebenfalls eine sehr enge Abstimmung von Siedlungsentwicklung und ÖV-Erschliessung angestrebt wird).

Zudem bestehen wichtige Synergien zum bereits in der Vernehmlassungsvorlage des Bundesrates als A-Projekt priorisierten Projekt Tram Claragraben (Ö3). Zusammen bilden diese beiden Projekte die zentrale Strategie zur Aufwertung der Trammerschliessung von Kleinbasel Nord. Zum Projekt Tram Klybeck – Kleinhüningen besteht ein breiter politischer Konsens. Die Grundstückseigentümer BASF und Novartis unterstützen das Vorhaben. Die entsprechende Richtplananpassung zur Siedlungsentwicklung wurde im Rahmen der Mitwirkung positiv aufgenommen.

ARE-Code:	2701.3.109
Kosten (Bundesbeitrag):	CHF 60.3 Mio. (CHF 24.1 Mio.) *
Projektträger:	Kanton Basel-Stadt
Priorisierung bei Eingabe am 23. Dezember 2016:	A (AP)
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 16. Januar 2018:	B (AP)
<b>Antrag:</b>	<b>A (AP)</b>

\* Preisstand April 2016 exkl. MWSt.

## Kürzungen der Investitionskosten aufgrund von Benchmarks (diverse Projekte)

In diesem Antrag geht es nicht um «Umpriorisierungen» von Massnahmen, sondern um das Sicherstellen eines fairen Bundesbeitrags.

Bei vier Projekten des APBS der 3. Generation wurden aufgrund der Benchmarkberechnungen im Rahmen des Prüfprozesses des Bundes teilweise massive Kürzungen der Investitionskosten vorgenommen. Dies führt zu sehr stark reduzierten Bundesbeiträgen. Betroffen sind folgende Projekte:

- ARE-Code: 2701.3.115 Ö15: Burgfelderstrasse-Missionsstrasse-Spalenvorstadt
- ARE-Code: 2701.3.103 M4: Therwil, Umgestaltung Ortsdurchfahrt
- ARE-Code: 2701.3.106 M7: Basel: Heuwaage-Binnerstrasse
- ARE-Code: 2701.3.095 M19: Basel: Aeschenplatz (B-Projekt)

Eine Analyse der Trägerschaft Agglo Basel im Zusammenhang mit diesen Kürzungen hat ergeben, dass teilweise veraltete oder ungenaue Kennziffern bei den Benchmarks verwendet wurden. Die Kennziffern der vier oben genannten Projekte wurden daraufhin überprüft. In der nachfolgenden Tabelle sind die bisher verwendeten Datengrundlagen für die Benchmarkberechnungen den neuen, überprüften Datengrundlagen gegenübergestellt:



ARE-Code	Nr.	Bisher verwendete Datengrundlagen			Überprüfte Datengrundlagen		
		m <sup>2</sup>	Investitions- kosten	Investitionskosten gemäss Benchmark	m <sup>2</sup>	Investitions- kosten	Differenzbetrag Benchmark zu Investitionskosten
		Quelle: Zusatzfragen, 2. Fragerunde im Mai 2017	Quelle: Eingabe AP3 Dezember 2016	Quelle: Prüfbericht AP3, Januar 2018 (m <sup>2</sup> )*510CHF	Stand Januar 2018		
		(m <sup>2</sup> )	[Mio. CHF]		(m <sup>2</sup> )	[Mio. CHF]	[Mio. CHF]
2701.3.103	M4	4'500	6.03	2.30	8'200	4.18	1.89
2701.3.106	M7	13'000	17.08	6.63	17'100	8.72	2.09
2701.3.115	Ö15	33'000	44.00	16.83	35'200	17.95	1.12
2701.3.095	M19	30'000	30.14	15.30	40'000	20.40	5.10

Projektträger: Kanton Basel-Stadt / Kanton Basel-Landschaft

Antrag: Überprüfung der Kostenkürzungen (Benchmarks)

#### Ö4: Verlängerung Tramlinie 8 nach Läublinpark

Die verlängerte Tramlinie 8 erschliesst die Stadt Weil am Rhein, welche unmittelbar an den Agglomerationskern grenzt und im inneren Korridor liegt, optimal mit dem ÖV. Die dicht und gemischt genutzten Areale entlang der Hauptachse der Stadt verfügen damit über eine Anbindung an den Bahnhof und an die Kernstadt Basel. Die Attraktivität der Innenstadt von Weil am Rhein nimmt dadurch weiter zu. Mit dem Entscheid, die Tramstrecke über die Haltestelle Berliner Platz bis zum Läublinpark zu verlängern, können die beiden Stadtteile Leopoldshöhe und Weil-Ost mit den Entwicklungsgebieten Messeplatz und Hohe Strasse und insgesamt rund 15'000 Einwohnern direkt mit dem Bahnhof Weil am Rhein und dem Zentrum Basels verbunden und eine bessere Einbindung in das weit in die Korridore des Landkreises Lörrach hinein reichende Busnetz erreicht werden. In einer späteren Ausbautetappe würden danach auch die Entwicklungsgebiete im Norden der Stadt optimal angebunden. Mit dem Tramprojekt wird auch eine Aufwertung der Hauptstrasse geplant. Gemäss Verkehrsdatenauswertung der Stadt Weil am Rhein passieren zwischen 9'000 und 11'000 Fahrzeuge die Hauptstrasse pro Tag. Zwischen Schlaufenkreisel und Sparkassenplatz ist eine Fussgängerzone vorgesehen.

Die in der Zwischenzeit abgeschlossenen Kosten-Nutzen-Analyse nach deutscher Methodik (Standardisierte Bewertung) weist für das Projekt ein positives Kosten-Nutzen-Verhältnis aus (Wert = über 1). Die Aussage im Entwurf des Prüfberichtes zum Agglomerationsprogramm Basel der 3. Generation wonach das Projekt einen ungenügendes Kosten-Nutzen-Verhältnis ausweist, ist also nicht korrekt.

Eine Nichtberücksichtigung des Projekts im A-Horizont des APBS der 3. Generation ist grundsätzlich für die Trägerschaft nachvollziehbar, jedoch ist die nun vorgenommene Priorisierung als C\*-Projekt auch aufgrund des nun nachgewiesenen Kosten-Nutzen-Verhältnisses nicht gerechtfertigt. Vor allem im Hinblick auf die Sicherung der Finanzierungsanteile weiterer beteiligten Behörden auf deutsche Seite ist eine Priorisierung als B-Projekt vorzusehen. Dies würde dem Vorhaben eine Perspektive geben, um weiter an der Projektierung zu arbeiten.

ARE-Code: 2701.3.142

Kosten (Bundesbeitrag): CHF 19.6 Mio. (CHF 7.8 Mio.) \*

Projektträger: Stadt Weil am Rhein

Priorisierung bei Eingabe am 23. Dezember 2016: A (AP)

Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 16. Januar 2018: C\* (AP)

Antrag: B (AP)

\* Preisstand April 2016 exkl. MWSt.



## M5: Laufen, Verlegung Naustrasse

Beim Projekt «Laufen, Verlegung Naustrasse (M5)» handelt es sich um fünf Teilmassnahmen (Verlegung Naustrasse inkl. kommunale Projekte), die im Zusammenhang mit einem Siedlungsverdichtungsprojekt (Areal Nau) ergriffen werden sollten. Im Herbst 2016 wurde in einer Referendumsabstimmung der Stadt Laufen zum Areal Nau die Entwicklungsplanung vom Stimmvolk abgelehnt. In der Gemeindeversammlung im April 2016 war das Projekt noch deutlich gutgeheissen worden. Zum Zeitpunkt der Volksabstimmung im September 2016 war das APBS der 3. Generation bereits politisch beschlossen und die Berichte befanden sich in der Produktion. Bis zum Sommer 2017 wurde zwischen dem Kanton Basel-Landschaft und der Stadt Laufen nach Lösungen für das Teilprojekt der Verlegung der Naustrasse gesucht. Seit Sommer 2017 ist nun klar, dass es keine Verlegung der Birsbrücke geben wird, sondern ein Neubau der Brücke an gleicher Stelle erfolgt. Einzelne Teilprojekte des Massnahmenpakets sind weiterhin sinnvoll und sollen realisiert werden. Die Trägerschaft des APBS schlägt deshalb in Absprache mit der Stadt Laufen folgendes Vorgehen zu den Teilprojekten vor:

- TP 1: Verlegung Naustrasse (CHF 12 Mio.): Vorgehensvorschlag: Vollständig streichen.
- TP 2: Bahnunterführung Schliffweg (CHF 2,9 Mio.): Die Bahnunterführung wird nicht verändert, jedoch soll die Situation in der Vorzone und mit einem durchgehenden Trottoir in der Unterführung verbessert werden. Vorgehensvorschlag: Projekt von CHF 2,9 Mio. auf CHF 0,5 Mio. redimensionieren.
- TP 3: Ergänzung kommunales Netz (CHF 0,6 Mio.): Es wird zwar auch zukünftig eine Erschliessung geben, diese wird sich aber nicht am ursprünglich geplanten Gesamtkonzept orientieren. Vorgehensvorschlag: Vollständig streichen.
- TP 4: Öffentliche Parkierungsanlage (CHF 1,5 Mio.): Die Stadt Laufen möchte diese Anlage weiterhin realisieren, wobei diverse Zielsetzungen der ursprünglichen Anlage (verkehrsfreies Quartier Nau) damit nicht mehr verfolgt werden können. Die Grösse der Anlage ist daher anzupassen. Vorgehensvorschlag: Von CHF 1,5 Mio. auf CHF 1 Mio. redimensionieren.
- TP 5: Langsamverkehrsbrücke (CHF 1,5 Mio.): Diese hat für die Stadt Laufen weiterhin grosse Bedeutung, auch um die Areale Nau / Sportanlagen / Bleiche (via Diebachstrasse) zu verbinden. Vorgehensvorschlag: Die CHF 1,5 Mio. sind zu belassen.

ARE-Code:	2701.3.104
Kosten (Bundesbeitrag):	CHF 18,6 Mio. (7,44 Mio.) *
Projekträger:	Stadt Laufen
Priorisierung bei Eingabe am 23. Dezember 2016:	A (AP)
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 16. Januar 2018:	A (AP)
<b>Antrag:</b>	<p><b>A (AP) → Aufspaltung und Redimensionieren von CHF 18,5 Mio. auf ca. CHF 3,0 Mio.</b></p> <p><b>Anträge zu den Einzelprojekten der Massnahme:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ TP 1: A (AP) CHF 12 Mio. → vollständig streichen</li> <li>○ TP 2: A (AP) CHF 2,9 Mio. → A (AP) CHF 0,5 Mio.</li> <li>○ TP 3: A (AP) CHF 0,6 Mio. → vollständig streichen</li> <li>○ TP 4: A (AP) CHF 1,5 Mio. → A (AP) CHF 1 Mio.</li> <li>○ TP 5: A (AP) CHF 1,5 Mio. → belassen.</li> </ul>

\* Preisstand April 2016 exkl. MWSt.

## Ö6: Mobilitätsdrehscheibe am Zoll Lörrach/Riehen

Gegenüber dem mit dem APBS der 3. Generation Ende 2016 eingegebenen Projekt haben sich grundlegende Rahmenbedingungen verändert. Das Projekt wird unter Umständen nicht wie eingegeben realisiert werden können. Der Kreistag des Landkreises Lörrach hat in der Zwischenzeit entschieden, dass der Standort des neuen Zentralklinikums im Norden von Lörrach (Entenbad) inkl. einer neuen S-Bahn-Haltestelle bevorzugt wird. Darüber hinaus laufen derzeit Abklärungen im Rahmen des Bahnausbau schritts FABI STEP AS 2030/35 zwischen dem Bundesamt für Verkehr (BAV), Agglo Basel und dem Landkreis Lörrach etc. betreffend eine Taktverdichtung werktags zu Hauptverkehrszeiten auf vier Züge pro Stunde und Richtung auf der Strecke der S6 im Wiesental (Riehen/Lörrach/Zell). Der S-Bahn-Haltepunkt Lörrach-Zollweg (Stettenfeld) wird in diesem Zusammenhang in einer fahrplantechnischen Untersuchung neu bewertet und geniesst voraussichtlich nicht mehr höchste Priorität. Die kurz- bis mittelfristige Realisierung der S-Bahn-Haltestelle ist damit stark in Frage gestellt. Zudem hat eine im Jahr 2017 durchgeführte Simulation mit dem Gesamtverkehrsmodell Basel ergeben, dass die im Projekt vorgesehene Verlegung der Tramhalteschleife über die Grenze nach Lörrach kein ausreichendes Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweist. Aufgrund dieser geänderten Rahmenbedingungen ist eine Realisierung des nun im A-Horizont vorgesehenen Projekts mit Grössenordnung von CHF 30 Mio. unrealistisch. Daher beantragen wir eine Rückstufung in den B-Horizont.



Seit der Abgabe von AP3 hat das deutsche Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit der Stadt Lörrach einen finanziellen Zuschlag für Planung und Bau von rund 5,3 Mio. Euro für das Projekt «Am Zoll Lörrach-Riehen» erteilt. Mit diesen Mitteln soll nun das Projekt neu geplant, ggf. redimensioniert und erneut als A-Projekt im APBS der 4. Generation eingegeben werden.

ARE-Code:	2701.3.147
Kosten (Bundesbeitrag):	CHF 30,14 Mio. (12.06 Mio.) *
Projektträger:	Stadt Lörrach
Priorisierung bei Eingabe am 23. Dezember 2016:	A (AP)
Priorisierung Entwurf Prüfbericht vom 16. Januar 2018:	A (AP)
<b>Antrag:</b>	<b>B (AP)</b>

\* Preisstand April 2016 exkl. MWSt.

## Weitere Anträge zum Prüfbericht Basel der 3. Generation

### Formulierungen im Prüfbericht zu MIV-Projekten im Horizont C\* und „nicht Programmrelevant“

In diesem Antrag geht es nicht um «Umpriorisierungen» der Massnahmen, sondern um eine Anpassung der Formulierungen im Prüfbericht Basel der 3. Generation.

Die Trägerschaft des APBS kann im Grundsatz die Einstufung der nachfolgenden Projekte in den Horizont C\* aufgrund der Projektreife zum Stand Ende 2016 nachvollziehen. Allerdings müsste im Prüfbericht ergänzt bzw. verdeutlicht werden, dass sich diese Bewertung bzgl. der Projektreife auf den Stand Ende 2016 bezieht. Zudem sollen einzelne Formulierungen aus Sicht der Agglomeration Basel angepasst werden, da sie nicht zutreffend sind. Folgende Projekte sind betroffen:

- ARE-Code: 2701.3.089 M13: Zubringer Bachgraben – Nordtangente
- ARE-Code: 2701.3.090 M14 : Contournement Est Hésingue-Hégenheim
- ARE-Code: 2701.3.091 M15: Laufen, Kernumfahrung mit Spange Nau
- ARE-Code: 2701.3.093 M17: Laufen, Verbindungsstrasse Stangimatt
- ARE-Code: 2701.3.105 M6: Neugestaltung RD105 Saint-Louis/Hésingue

So wurde beispielsweise bei den Projekten Zubringer Bachgraben – Nordtangente (M13), Contournement Est Hésingue-Hégenheim (M14) und Neugestaltung RD105 Saint-Louis/Hésingue (M6) in den vergangenen 12 Monaten, nicht zuletzt aufgrund des enormen Problemdrucks, zügig an der Projektierung gearbeitet. Dabei wurden grosse Fortschritte erzielt. Vor dem Hintergrund der bevorstehenden politischen Prozesse in den jeweiligen Teilräumen (Basel-Landschaft, Saint-Louis Agglomération (SLA) und dem Departement Haut-Rhin etc.) im Hinblick auf die Weiterentwicklung der Projekte, wäre eine Anpassung der Formulierungen hilfreich.

Auch die beiden Projekte M15 und M17 in Laufen werden kontinuierlich weiterentwickelt. Für die Kernumfahrung (M15) sind zahlreiche vertiefende Untersuchungen vorgenommen worden. Sie konnten im Januar 2018 abgeschlossen werden, so dass Grundlagen für ein Vorprojekt vorliegen. Für die Verbindungsstrasse Stangimatt (M17) sind Abstimmungen mit dem Umfeld erfolgt und es ist vorsorglich Landerwerb getätigt worden. Aktuell wird das Vorprojekt vorbereitet. Dementsprechend scheint uns der Hinweis auf den Stand Ende 2016 wichtig. Betreffend M15 ist in diesem Kontext darauf hinzuweisen, dass der Nutzen mit zunehmender Projektreife deutlicher wird und klarer aufgezeigt werden kann.

Formulierungsvorschlag für M15 im Prüfbericht: Reifegrad und Kosten-Nutzen-Verhältnis ungenügend (gemäss Massnahmenblatt; Stand Ende 2016). Die Massnahme erreicht aufgrund fehlender Vorstudien noch nicht den erforderlichen Reifegrad. Der Nutzen wird in Anbetracht der relativ hohen Kosten noch zu wenig aufgezeigt. Die flankierenden Massnahmen .... etc. (gemäss Kommentar Prüfbericht).

Das Projekt Verbindungsstrasse Stangimatt (M17) ist entgegen der Darstellung im Prüfbericht nicht von der Kernumfahrung Laufen abhängig, sondern eine Massnahme, die auch für sich allein stehend sinnvoll ist. Formulierungsvorschlag M17 im Prüfbericht: Reifegrad und Kosten-Nutzen-Verhältnis ungenügend (gemäss Massnahmenblatt; Stand Ende 2016). Der Nutzen als eigenständige, unabhängige Massnahme wird noch zu wenig aufgezeigt. Der Handlungsbedarf wird anerkannt.

Für die Projekte Neugestaltung RD105 Saint-Louis/Hésingue (M6) und die Contournement Est Hésingue-Hégenheim (M14) wird unter anderem angemerkt, dass der Hauptnutzen für den Schweizer Teil der Agglomeration nachgewiesen werden muss. Wir beantragen eine abgeschwächte Formulierung. Wie bereits in Kapitel 3.2 erläutert würden wir gerne ein strategisches Gespräch zum Thema «Hauptnutzen in der Schweiz» mit den Bundesbehörden führen.

Ebenfalls Anpassungsbedarf bzgl. der Formulierung besteht beim Projekt M11, Liestal: Park+Ride-Anlage Bahnhof (ARE-Code: 2701.3.087). Die Begründung für die Umpriorisierung des Projektes vom A-Projekt zu «nicht programmrelevant» kann nicht nachvollzogen werden. In den mit ÖV-Angeboten ausgestatteten Agglomerationen ergänzt Park+Ride den



strassengebundenen ÖV und ermöglicht einen Wechsel des Verkehrsmittels auf der relevanten (zentrumsnäheren) Teilstrecke für Fahrten, die sonst komplett mit dem MIV zurückgelegt würden. Mit Park+ Ride geht es um die Schaffung bzw. Optimierung eines angemessenen Angebots gerade auch für ländlichere Räume; dies sollte nicht per se als „Förderung der Zersiedelung“ qualifiziert werden.

<b>Projektträger:</b>	Kanton Basel-Landschaft / Saint-Louis Agglomération (SLA)
<b>Antrag:</b>	<p><b>Anpassung der Formulierungen im Prüfbericht Basel der 3. Generation bei den genannten Projekten.</b></p> <p><b>Anträge zu den Einzelprojekten:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ M13: Hinweis auf Beurteilung Projektreife zum Stand Ende 2016</li> <li>○ M14: Hinweis auf Beurteilung Projektreife zum Stand Ende 2016 und Formulierung bzgl. Nutzen abschwächen.</li> <li>○ M15: Hinweis auf Beurteilung Projektreife zum Stand Ende 2016 und Vorschlag: „Der Nutzen wird in Anbetracht der Kosten noch zu wenig aufgezeigt.“ statt „Die Kosten sind im Quervergleich zu anderen Agglomerationen zu hoch.“</li> <li>○ M17: Hinweis auf Beurteilung Projektreife zum Stand Ende 2016 und Korrektur, dass Massnahme ohne Kernumfahrung Laufen zweckmässig.</li> <li>○ M6: Hinweis auf Beurteilung Projektreife zum Stand Ende 2016 und Formulierung bzgl. Nutzen abschwächen.</li> <li>○ M11: Klärung der Argumentation im Hinblick auf die Funktion von P+R als Ergänzung zum ÖV.</li> </ul>

## Ergänzungen im Kapitel 5.3 des Prüfberichts (Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierte Massnahmen)

Im APBS der 3. Generation hat die Trägerschaft grossen Wert auf eine möglichst vollständige Übersicht aller Projekte der Kategorie «Übergeordnete Massnahmen (ÜM)» gelegt.

In Kapitel 5.3 des Prüfberichtes (Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierte Massnahmen) werden in der Tabelle zahlreiche übergeordnete Schienenprojekte (ÜM) aus den Ausbausritten ZEB, STEP AS 2025 und AS 2030/35 aufgeführt. Auf folgende als A- oder B-Projekte eingegebene ÜM-Schienenprojekte wird hingegen nicht eingegangen:

- Ü7: Neubaustrecke EuroAirport
- Ü8: Elektrifizierung Basel Bad Bf - Erzingen (Baden)
- Ü9: Ausbau Doppelspur Laufental
- Ü10: S-Bahn-Haltestelle Solitude
- Ü11: S-Bahn-Haltestelle Dornach Apfelsee
- Ü12: Wendeschleife Bottmingen
- Ü22: Neubaustrecke Basel SBB - Basel St. Johann / - Basel Bad Bf (Herzstück Basel)
- Ü23: Leistungsfähigkeitssteigerungen Basel Bad Bhf (Entflechtung Wiesental/Hochrhein)
- Ü24: Vierspurausbau zwischen Basel St. Johann - St-Louis (Haut-Rhin) sowie Bahnhof EuroAirport
- Ü25: Entflechtung Basel-Muttenz (Vollausbau)
- Ü26: 3. Gleis Pratteln - Rheinfelden und Wendegleis Rheinfelden
- Ü27: Wendegleis Aesch, Rechtsbetrieb Basel SBB - Aesch
- Ü29: S-Bahn-Haltestelle Basel Morgartenring

Die Trägerschaft des APBS geht davon aus, dass es sich hierbei um einen Fehler handelt, der korrigiert werden sollte.

**Antrag:** Erwähnung der ÜM-Schienenprojekte die im Entwurf der Botschaft zu FABI STEP AS 2030/35 aufgeführt bzw. erwähnt sind.

### 3.3 Weitere Bemerkungen

**Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?**

Keine.



## 4. Schlusswort

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

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

**Sabine Pegoraro**

Präsidentin Verein Agglo Basel  
Regierungspräsidentin Kanton Basel-Landschaft

**Marion Dammann**

Landrätin des Landkreises Lörrach

**Hans-Peter Wessels**

Vize-Präsident Verein Agglo Basel  
Regierungsrat Kanton Basel-Stadt

**Jean-Marie Zoellé**

Vice-Président Saint-Louis Agglomération (SLA)

**Stephan Attiger**

Regierungsrat Kanton Aargau

**Roland FÜRST**

Regierungsrat und Landammann Kanton Solothurn

Kopie:

- Schweizerische Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK)
- Schweizer Städteverband
- Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (Mitglied Agglo Basel)
- Région Grand Est (Mitglied Agglo Basel)
- Kanton Jura (Mitglied Agglo Basel)
- Regierungspräsidium Freiburg (Mitglied FG Strasse)
- Département du Haut-Rhin, Direction des Routes et des Transports, Département du Haut-Rhin (Mitglied FG Strasse)
- DREAL : Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Mitglied FG Strasse)
- Direction interdépartemental des Routes Est Division d'exploitation de Strasbourg (Mitglied FG Strasse)



S.A.C.E.

**REPUBLICHE ET CANTON  
DE GENEVE  
CONSEIL D'ETAT**

**29 MAR. 2018**

PLCE                      **AR :**  
 Traitement dép.         oui  
 Pour info.                 non

Touring Club Suisse, Section Genève, Quai Gustave-Ador 2, 1207 Genève

**Touring Club Suisse**  
 Section Genève  
 Quai Gustave-Ador 2  
 1207 Genève  
 www.tcsge.ch

Tél +41 22 735 46 53  
 Fax +41 22 735 48 15  
 info@tcsge.ch

**01629 - 2018**

Conseil d'Etat  
 Département présidentiel  
 Rue de l'Hôtel-de-Ville 2  
 Case Postale 3964  
 1211 Genève 3

<b>PRE</b>	AIGLE
CHA	Echéancier
<b>29 MAR. 2018</b>	
Pour info	
Traitement	
<input checked="" type="checkbox"/> PLP	<input type="checkbox"/> Traitement direct avec AR
	<input type="checkbox"/> Traitement direct

Genève, le 28 mars 2018

**Projet d'agglomération 3**

Monsieur le Président, Madame et Messieurs les membres du Conseil d'Etat,

Nous souhaitons par la présente apporter notre plein soutien au projet que vous avez soumis à l'Office fédéral du développement territorial dans le cadre du projet d'agglomération 3.

Compte tenu des développements urbanistiques du canton, des investissements réalisés dans le secteur des organisations internationales et du développement de l'aéroport de Genève, il nous apparaît qu'à tout le moins les projets suivants devraient être requalifiés en priorité A :

- Réaménagement de la place de Carantec (phase 2)
- Construction d'un axe tram entre la place des Nations et l'interface multimodale P47, y compris aménagement des espaces publics
- Aménagement d'un axe fort TC entre Genève et Vernier

Par ailleurs, nous constatons une réduction d'un tiers du montant global de la contribution fédérale prévue attribuée aux projets d'agglomération pour la troisième génération, par rapport aux montants attribués aux projets de première et de deuxième génération. Cette réduction ne nous semble pas cohérente avec le montant de 390 millions de francs par an dédié au trafic d'agglomération qui a été articulé par la Confédération via le fonds FORTA, soit un total de près de 1.6 milliard de francs sur 4 ans. Nous espérons que le montant global de la contribution sera augmenté vu l'importance des projets à réaliser, notamment à Genève.

DEPT RAPPORTEUR : **PRE**  
 .....  
 CO-RAPPORTEUR : **DALE** **DETA**



En vous souhaitant bonne réception du présent courrier, nous vous prions d'agréer,  
Monsieur le Pr sident, Madame et Messieurs les membres du Conseil d'Etat, nos  
salutations distinguées.

Touring Club Suisse, section Genève

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'H. P. Galletti', written over a horizontal line.

Henri-Pierre Galletti  
Directeur

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'F. Membrez', written in a cursive style.

François Membrez  
Pr sident



Union Suisse des Sociétés d'Ingénieurs-Conseils  
Schweizerische Vereinigung Beratender Ingenieurunternehmungen  
Unione Svizzera degli Studi Consulenti d'Ingegneria  
Swiss Association of Consulting Engineers

Bundesamt für Raumentwicklung (ARE)  
3003 Bern  
Per E-Mail an [info@are.admin.ch](mailto:info@are.admin.ch)

Bern, 26. April 2018  
[laurens.abu-talib@usic.ch](mailto:laurens.abu-talib@usic.ch) | T 031 970 08 88

**Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2019 für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr.  
Stellungnahme der usic**

Sehr geehrte Damen und Herren

Für die Gelegenheit zur Stellungnahme zur oben genannten Vorlage danken wir Ihnen.  
Gerne setzen wir Sie im Folgenden von unserer Position in Kenntnis.

**Die usic stimmt der Vorlage grundsätzlich zu.**

Die usic ist mit dem Vorgehen zur Auswahl der Programme einverstanden, überlässt die Beurteilung bezüglich Zweckmässigkeit der einzelnen Programme jedoch den jeweils betroffenen Regionen. Die usic begrüsst, dass dank dem NAF die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur in den Agglomerationen auf eine solide Grundlage gestellt wurde und dass die bisherigen Agglomerationsprogramme die Kooperation zwischen Kantonen, Städten und Gemeinden gefördert haben.

# **Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage**

## **Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage**

### **1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?**

Die usic ist mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden.

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

Aus Sicht der usic wurden alle relevanten Aspekte berücksichtigt.

## **Programm Agglomerationsverkehr der dritten Generation**

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

Die usic hat keine Bemerkungen zur Ausgangslage. Sie begrüsst, dass die bisherigen Agglomerationsprogramme die Kooperation zwischen Kantonen, Städten und Gemeinden verbessert hat.

### **4. Sind Sie mit dem Vorgehen der Prüfung der Agglomerationsprogramme des Programms Agglomerationsverkehr der dritten Generation einverstanden? Falls nein, wo sehen Sie Anpassungsbedarf?**

Die usic ist mit dem Vorgehen bei der Prüfung der Programme einverstanden.

### **5. Sind Sie mit den Ergebnissen der Bundesprüfung einverstanden? Falls nein, wo sehen Sie Anpassungsbedarf?**

Die usic ist mit den Ergebnissen der Bundesprüfung einverstanden und betrachtet die Beurteilung einzelner Programme als Sache der betroffenen Regionen.

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

Nach Ansicht der usic ist die Beurteilung einzelner Programme Sache der betroffenen Regionen.

## **Weitere Bemerkungen**

### **7. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?**

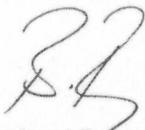
Die usic ist erfreut, dass dank des NAF die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur in den Agglomerationen nun auf eine solide Grundlage gestellt wurde. Dies erlaubt es auch in Zukunft, die Verkehrsinfrastruktur als bedeutende Ressource der Schweiz zu sichern und weiter zu entwickeln.

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und die wohlwollende Berücksichtigung unserer Position.

Freundliche Grüsse

**u s i c**

Der Präsident



Bernhard Berger  
Dipl. Bauing. ETH

Der Geschäftsführer



Dr. Mario Marti  
Rechtsanwalt

#### **Die usic**

Die Schweizerische Vereinigung Beratender Ingenieurunternehmen usic vereint rund 1 000 Mitgliedsunternehmen mit gut 13 000 Mitarbeitenden. Die Mitglieder generieren einen jährlichen Bruttohonorarumsatz von über 2,4 Mia. Franken. Dies entspricht einem Anteil von etwa 50 Prozent am gesamten ingenieurrelevanten Ausgabenanteil im Baubereich. Die Mitgliedsunternehmen der usic sind in allen baurelevanten Bereichen tätig, von der Raumplanung über die Geologie, die Vermessung, die Umweltingenieurwissenschaften, das Bauingenieurwesen sowie die Gebäudetechnik und die Elektroplanung. Damit ist die usic der grösste Schweizer patronale Planerverband und die anerkannte nationale Stimme der beratenden Ingenieur- und Planerunternehmen in der Schweiz.

Eidgenössisches Departement  
für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK  
Vernehmlassung Agglomerationsprogramm  
Kochergasse 10  
3003 Bern  
Per Email an: [info@are.admin.ch](mailto:info@are.admin.ch)

Sowie per Email an:  
Amt für Mobilität, Basel-Stadt: [mobilitaet@bs.ch](mailto:mobilitaet@bs.ch)  
Amt für Raumplanung Basel-Landschaft: [raumplanung@bl.ch](mailto:raumplanung@bl.ch)  
Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm Basel: [info@agglobalbasel.org](mailto:info@agglobalbasel.org)

Basel, 30. April 2018

**Stellungnahme VCS beider Basel**  
**Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2019 für die Beiträge an**  
**Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr**

Vernehmlassungsvorlage 2017 (o. Datum)

Sehr geehrte Damen und Herren

Gerne nutzen wir die Gelegenheit, zum Entwurf des «Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2019 für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr» Stellung zu nehmen. Wir bedanken uns für diese Möglichkeit.

Zu den grundsätzlichen Aspekte des Bundesbeschlusses äussern wir uns punktuell und verweisen im Übrigen auf die Stellungnahme unseres Zentralverbandes VCS Schweiz.

Als VCS Sektion beider Basel beziehen wir uns bei der Einstufung der konkreten Projekte auf das Agglomerationsprogramm Basel 3. Generation (nachstehend AggloP Basel III).

Wir verwenden die Abkürzungen AggloP (Agglomerationsprogramm), FG (FussgängerInnen), MIV (motorisierter Individualverkehr), NAF (Nationalstrassen- und Agglomerations-Fonds), ÖV (öffentlicher Verkehr).

Wir bitten einmal mehr, vom unzutreffenden und ungenauen Begriff Langsamverkehr (LV) wegzukommen und konsequent Fuss- und/oder Veloverkehr zu verwenden. Die beiden Verkehrsformen haben unterschiedliche Bedürfnisse und Ansprüche und können nicht in den gleichen Topf geworfen werden. Ausserdem verwenden gewisse Kantone die Bezeichnung LV nicht konsequent für Fuss- und Veloverkehr, sondern zuweilen nur für den Fussverkehr (z.B. Kanton Basel-Landschaft), was Verwirrung stiftet.

**VCS Verkehrs-Club der Schweiz, Sektion beider Basel**

Gellertstrasse 29, 4052 Basel  
Tel. 061 311 11 77, PC 40-12334-9  
[www.vcs-blbs.ch](http://www.vcs-blbs.ch), [info@vcs-blbs.ch](mailto:info@vcs-blbs.ch)

## 1. Allgemeine Bemerkungen

Wir anerkennen im Grundsatz die Prüfkriterien des Bundes für die AggloP. Sie sollten aber bedeutend konsequenter angewendet und lenkungswirksamer gewichtet werden (s. unten). Es ist noch vermehrt eine klare Zurückhaltung bei Projekten für den MIV nötig. Umfahrungsstrassen und Anschlüsse an Hochleistungsstrassen werden mit einer pauschal behaupteten Entlastung des untergeordneten Strassennetzes legitimiert. Tatsächlich aber resultieren meistens zusätzliche Kapazitäten, weil keine rechtsverbindlichen, finanziell gesicherten flankierenden Massnahmen beschlossen werden oder diese willentlich nicht wirkungsvoll genug geplant werden.

### 1.1 Zu wenig A im NAF

Der VCS hatte sich vehement aber erfolglos gegen den NAF gewehrt, der bloss maximal 12% der NAF-Gelder für einen nachhaltigen Agglomerationsverkehr einsetzt, aber 88% für die Nationalstrassen. Nach wie vor erachten wir die Agglomerationsgelder als absolut unzureichend, wie sich auch im Rahmen des AggloP III zeigt: Die Projekte übersteigen die verfügbaren Unterstützungsgelder bei Weitem. Unter dem Verzicht auf eine Mitfinanzierung von 50% leiden nun auch die umweltwirksamsten Projekte des öffentlichen und des Fuss- und Veloverkehrs, einzig auf Grund des unsinnigen Verhältnisses zwischen Nationalstrassen- und Agglomerationsgeldern von rund 9:1.

Umso mehr dürfen die Gelder tatsächlich nur für siedlungs- und umweltverträgliche Projekte verwendet werden. Dazu gehören die meisten MIV-Projekte eben gerade nicht, auch nicht, wenn sie mit einem Deckmantel an Strassengestaltungsaspekten daherkommen, gleichwohl aber die MIV-Kapazität erhöhen.

Wir lehnen Strassenausbauten dezidiert ab, die bloss dazu dienen, den durch den Ausbau von Nationalstrassen verursachte Mehrverkehr auf den zu- und wegbringenden Kantons- und Gemeindestrassen zu bewältigen. Dies erachten wir als Zweckentfremdung der Agglomerationsgelder. Entsprechend lehnen wir eine Mitfinanzierung (wie auch den Bau selbst) des Zubringer Dornach / Aesch an die A18 ab (s. unten).

Zukünftig soll der Maximalbeitrag für die effektiv siedlungsverträglichen und umweltwirksamen Projekte der AggloP wesentlich erhöht werden. Er entspricht in keiner Weise den Erfordernissen und Vorteilen eines platzsparenden, siedlungs- und umweltverträglichen Agglomerationsverkehrs, der sich volkswirtschaftlich sogar auszahlt.

Wir sind zudem der Meinung, dass auch Nationalstrassen den Kriterien der AggloP und damit einer zukunftstauglichen, angebotsorientierten Verkehrsplanung zu unterstellen sind. Ganz im Gegenteil orientieren sie sich noch heute an der längst überholten, kontraproduktiven Nachfrageplanung.

### 1.2 Lenkungswirksamere Gewichtung der Prüfkriterien nötig

Die Prüfkriterien mit dem grössten Einfluss auf einen siedlungs- und umweltverträglichen Agglomerationsverkehr sollen entsprechend gewichtet werden. So sollen die Kriterien Siedlungsentwicklung nach innen (Wirksamkeitskriterium 2) sowie Umweltschutz und Ressourcenverbrauch (Wirksamkeitskriteri-

um 4) bei der Bemessung der Beiträge gegenüber früheren AggloP doppelt so stark gewichtet werden. Dies ist legitim auf Grund des heutigen Vollzugsdefizits bei gesetzlichen Zielvorgaben (Luftreinhaltung, Lärmschutz, etc.), es braucht dafür keine Gesetzesänderung.

### **1.3 Förderung Auto-Auslastung als unterstützungswürdige Massnahme aufnehmen**

Angebote des ÖV stehen unter dem ständigen Damoklesschwert des Kostendeckungs- und damit Auslastungsgrades. Regionale ÖV-Angebote unter 20% werden vom Bund nicht mitfinanziert. Nur beim MIV wird keine Mindestauslastung verlangt, bevor der Bund Kapazitätsausbauten in Erwägung zieht (Auslastungsgrad Pendlerauto durchschnittlich 1.1 Person/5-Platz-Auto, entspricht 22%). Massnahmen und Einrichtungen zur Steigerung des Auslastungsgrades beim Auto sollen neu auch mitfinanziert werden können. Dies entspräche einem äusserst haushälterischen Umgang mit öffentlichen Geldern.

### **1.4 Nur Kantone mit angepasstem Richtplan belohnen**

Der Bund soll Programmvereinbarungen nur mit Kantonen abschliessen, die über einen von ihm genehmigten Richtplan verfügen, welcher innert der grosszügig gewährten Frist (bis 30.04.2019) an das neue Raumplanungsgesetz angepasst wurde. Dabei sind Wohn- und Arbeitsgebiete einander zweckmässig zuzuordnen und schwergewichtig an Orten zu planen, die auch mit dem öffentlichen Verkehr angemessen erschlossen sind (Art. 3 Abs. 3 Bst. a RPG). Gerade der Kanton Basel-Stadt hat es verpasst, diese Zuordnung koordiniert vorzunehmen. Die Anpassungen Siedlungsentwicklung wurden ohne die Anpassungen Verkehr (wofür eine separate Vorlage kommen soll) in die Vernehmlassung gegeben. Diese Salamtaktik widerspricht der Koordinationspflicht.

### **1.5 Mangelhafte Vernehmlassungsunterlagen**

Die Vernehmlassungsunterlagen sind mangelhaft. Es liegen keine Prüfbericht der AggloP des ARE vor. Damit ist die Einstufung der AggloP durch den Bund eine Blackbox, denn sie beruht auf diesen nicht einsehbaren Prüfberichten. So sind auch Rückstufungen von Projekten für Dritte nicht nachvollziehbar.

Die unzureichenden Informationen schaffen auch keine Transparenz, welche MIV-Projekte gemäss Einschätzung des ARE vor allem der Kapazitätssteigerung dienen und welche tatsächlich einen Beitrag an den Vollzug der Umweltgesetzgebung (Reduktion Luftschadstoffbelastung, Lärm) leisten.

Wir bitten den Bund, diese Prüfberichte nachzureichen. Auch in der Vernehmlassung zur folgenden 4. Generation sollen diese agglomerationsspezifischen Prüfberichte Bestandteil sein.

## 2. AggloP Basel II

Unsere Stellungnahme enthält auch die Einschätzung des VCS Aargau zu den AggloP Basel II-Projekte im Kanton AG.

### 2.1 ÖV

Wir begrüßen alle drei vorgesehenen Massnahmen, die Busspur Bruderholzstrasse, in Rheinfelden: Eigentrossierung ÖV (Bus) Kaiseraugst-Rheinfelden (Augarten-Hirsrüti) sowie das Tram Claragraben. Insbesondere letzteres, auf das der VCS seit Jahren warten. Denn es ist zwar nur ein kurzes Schienestück, hat aber eine grosse Wirkung. Es schafft schnellere Verbindungen ohne Innenstadtquerung sowie betriebliche Flexibilität.

Zudem sollen die Tramprojekte der Priorität B Grenzacherstrasse – Schwarzwaldstrasse (ca. 32 Mio. Bundesbeitrag) und Tram Salina Raurica (ca. 70 Mio. Bundesbeitrag) dringend vorgezogen werden. Dies sollte bei einer priorisierten Planung auch machbar sein (u.a. indem auf die Planung von Strassenbauprojekten verzichtet wird, s. nachstehend).

### 2.2 MIV

Zu den Projekten Augst: Giebenacherstrasse (Bundesbeitrag von 1,2 Mio. CHF), Laufen, Verlegung Naustrasse (Bundesbeitrag 7.44 Mio. CHF), Basel: Heuwaage-Binningerstrasse (Bundesbeitrag von 2.65 Mio. CHF), Rheinfelden: Entflechtung ÖV, MIV und LV im Bereich Bahnhof SBB (Bundesbeitrag von 0.9 Mio. CHF):

Diese Projekte dienen schwergewichtig dem MIV. Damit tragen sie nicht zu einer nachhaltigen Verkehrsorganisation in der Agglomeration bei, sondern schaffen belastenden Mehrverkehr.

Beim Projekt Zubringer Dornach / Aesch an die A18 inkl. Beruhigung Ortszentrum Dornach soll nur der Teil der Beruhigung Ortszentrum (Beruhigung mit betrieblichen Massnahmen wie z.B. Tempo 30) durchgeführt werden, auf den Zubringer soll verzichtet werden. Dieser Zubringer zur Hochleistungsstrasse ist ein typisches Beispiel, wie Agglomerationsgelder in den Strassenbau statt in einen siedlungs- und umweltverträglichen Agglomerationsverkehr zweckentfremdet werden sollen.

Das Projekt Basel: Freiburgerstrasse (Bundesbeitrag von 2.87 Mio. CHF) befürworten wir nur unter der Bedingung, dass Parkplätze aufgehoben und ein durchgehender Radstreifen markiert wird.

Auch das Projekt Basel: Burgfelderstrasse- Missionsstrasse (Bundesbeitrag von 6,7 Mio. CHF) befürwortet der VCS Schweiz nur unter der Bedingung, dass ein durchgehender Radstreifen markiert wird.

Wir begrüßen das Massnahmenpaket A für das Agglomerationsprogramm Basel im Bereich Strassengestaltungskonzepte (Bundesbeitrag von 6.53 Mio. CHF).

Bei der Projektliste Priorität B sind wir der Auffassung, dass das Projekt Laufen, neue Birsbrücke inkl. kommunaler flankierender Massnahmen (Bundesbeitrag von ca. 7 Mio. CHF) nicht weiterverfolgt werden soll.

Das Projekt Aeschenplatz (Bundesbeitrag von ca. 6 Mio. CHF) unterstützen wir unter der Bedingung, dass nur noch eine Spur für den MIV geführt wird.

### **2.3 Fuss- und Veloverkehr**

Sichere, gut signalisierte und durchgängige Veloinfrastrukturen schaffen Veloverkehr. Das belegen die Velovorzeigestädte Kopenhagen und Amsterdam, die im Ausbildungs- und Arbeitsverkehr einen Anteil von fast 40% Veloverkehr ausweisen. Das Velo hat durchaus Potenzial im Pendlerverkehr und dies auf Strecken bis zu 15km (insbesondere auch wegen E-Velos). Umso wichtiger ist in der trinationalen Region Basel ein optimiertes, grenzüberschreitendes Veloroutennetz.

Die konsequente Unterstützung des Bundes an wichtige Veloprojekte kann die in den Regionen noch immer wackelige Anerkennung des Fuss- und Veloverkehrs als 3. Säule des Personenverkehrs stabilisieren. Sie gibt zudem diesen teilweise seit Jahren und Jahrzehnten geforderten Projekte den nötigen Impuls.

Die aufgelisteten Projekte der Priorität A, BL: Langsamverkehrsachse Salina Raurica (Bundesbeitrag 2.61 Mio. CHF), Basel: St. Jakobs-Strasse – Velomassnahmen (Bundesbeitrag 2.41 Mio. CHF), Basel: Fuss-/Velobrücke Dreiländereck "Hafenbrücke" Bundesbeitrag von 2.81 Mio. CHF, werden begrüsst. Das Projekt Muttenz: LV-Erschliessung Areal Hagnau (Bundesbeitrag von 3,9 Mio. CHF) jedoch nur unter der Voraussetzung, dass die LV-Erschliessung immer auch das Velo umfasst (und nicht nur die FussgängerInnen).

Zudem begrüssen wir das Massnahmen-Paket LV A-Liste (Bundesbeitrag von 22,7 Mio. CHF).

Die Projekte auf der B-Liste: Basel: Sevogelbrücke (Bundesbeitrag von 3.13 Mio. CHF, bereits im AggloP Basel II in der B-Priorität) sowie das Paket LV B-Liste (Bundesbeitrag von 18.73 Mio. CHF) sollen in die A-Priorität vorgezogen werden. Diese Projekte sind bei entsprechender Priorisierung schnell plan- und umsetzbar. Das Projekt Sevogelbrücke ist zudem schon seit vielen Jahren im Kantonalen Richtplan Basel-Stadt vorgesehen.

### **2.4 Multimodale Umsteigepunkte**

Diese Rubrik ist neu und findet sich nicht in den Eingaben der Agglomerationen. Es ist unklar, nach welchen Kriterien die Projekte dieser Rubrik zugeteilt werden. Diese soll vor der Vernehmlassung der AggloP 4. Generation definiert und kommuniziert werden.

Wir befürworten die Projekte der A Liste: Rheinfelden (CH): Behindertengerechte Erschliessung Bahnhof SBB – Kapuzinerberg (Bundesbeitrag von 0,6 Mio. CHF), Liestal: Abstellanlagen Velo (Bundesbeitrag von 1,6 Mio. CHF), Rheinfelden: Umgestaltung und Aufwertung Bahnhofplatz mit Bus-Bahnhof (Bundesbeitrag von 0,8 Mio. CHF), Mobilitätsdrehscheibe am Zoll Lörrach/Riehen (Bundesbeitrag von 12.06 Mio. CHF), Bushof Grellingen (Bundesbeitrag von 0,54 Mio. CHF), Bushof Frenkendorf (Bundesbeitrag von 0,8 Mio. CHF). Dabei sollten bei den Bushöfen und Mobilitätsdrehscheibe jeweils grosszügige Bike&Ride-Anlagen zur Verfügung gestellt werden.

Bei der B-Liste begrüßen wir folgende Projekte: Möhlin: Ausbau Unterführung Bahnhof (Bundesbeitrag von 1,2 Mio. CHF), Möhlin: Aufwertung Zugänglichkeit Bahnhof (Bundesbeitrag von 0,6 Mio. CHF), Bushof Zwingen (Bundesbeitrag von 0,8 Mio. CHF), Bushof Bottmingen (Bundesbeitrag von 2.81 Mio. CHF). Dabei ist es wiederum wesentlich, dass grosszügige Bike&Ride-Anlagen zur Verfügung stehen.

Dass öffentliche Gelder in den Bau eines Fernbus-Terminals fliessen sollen, lehnen wir dezidiert ab. Dafür soll auch keine Allmend (öffentlicher Raum) zur Verfügung gestellt werden. Vor diesem Hintergrund sprechen wir uns gegen das Projekt Basel: Linien-Fernbus-Terminal (Bundesbeitrag von 0,4 Mio. CHF) aus.

---

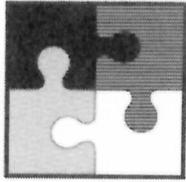
Wir bitten Sie, unsere Überlegungen und Anträge im definitiven Bericht zu berücksichtigen und bedanken uns dafür.

Für Fragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse  
VCS beider Basel



Stephanie Fuchs  
Geschäftsführerin



# STARKE REGION

VEREINIGUNG FÜR EINE STARKE REGION BASEL/NORDWESTSCHWEIZ

24. April 2018 IB

Frau Bundesrätin  
Doris Leuthard  
Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und  
Kommunikation  
Kochergasse 6  
3003 Bern

## **Vernehmlassung der Vereinigung für eine starke Region Basel/Nordwestschweiz zum Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2019 für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, uns zum Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2019 für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr vernehmen zu lassen. Wir beschränken unsere Äusserungen auf die Fragestellungen, welche die Nordwestschweiz betreffen.

Angesichts der volkswirtschaftlichen Bedeutung der trinationalen Agglomeration Basel für die Schweiz ist ein Ausbau der international bedeutenden Verkehrsinfrastrukturen zwingend notwendig. Die zweitgrösste Wirtschaftsregion der Schweiz hat bereits heute mit massiven Kapazitätsengpässen bei sämtlichen Verkehrsträgern zu kämpfen, worunter auch die Europäisch wichtige Nord-Südverbindung leidet. Wenn auch die entscheidende Bedeutung des Ausbaus der Verkehrsinfrastruktur der Agglomeration Basel in der bundesrätlichen Vorlage grundsätzlich anerkannt wird, berücksichtigt die Vorlage jedoch einzelne für die langfristige Erreichbarkeit des Wirtschaftsstandorts zentrale Schlüsselprojekte nicht mit der notwendigen Verbindlichkeit.

Das Verkehrsaufkommen ist insbesondere in den städtischen Agglomerationen der Schweiz bereits zum heutigen Zeitpunkt ausgesprochen hoch. Dies führt in der trinationalen Agglomeration Basel, der zweitgrössten und dynamischsten Wirtschaftsregion der Schweiz; zu einer regelmässigen und wirtschaftsschädigenden Überlastung sämtlicher vorhandenen Verkehrsinfrastrukturen mit entsprechenden Auswirkungen auf die Verkehrssituation im Mittelland. Mit Blick auf die exzellenten Wachstumsperspektiven der Region werden diese Probleme, trotz bereits getroffener Massnahmen, in den kommenden Jahren nochmals deutlich zunehmen.

Die Vereinigung für eine starke Region Basel/Nordwestschweiz teilt grundsätzlich die Ziele der Massnahmen im Rahmen des Agglomerationsprogramms, stellt aber fest, dass insgesamt die Agglomeration Basel zu wenig berücksichtigt wird, dies einerseits beim Vergleich mit anderen grossen Agglomerationen und andererseits aufgrund der Auswirkungen auf die Verkehrs- und Logistiksituation in der Schweiz als Transitland. Wir fordern darum eine wesentliche Nachbesserung der Mittelzuweisung bereits in dieser Generation des Agglomerationsprogramms. Nicht nur damit Basel den Anschluss an andere grosse Agglomerationen nicht vollends verliert, sondern damit die Schweiz ihre Stellung als Europäisches Transitland (Brenner, Montblanc-Tunnel) nicht einbüsst.

## **Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage**

### *1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?*

Ja. Die Vereinigung für eine starke Region Basel/Nordwestschweiz begrüsst die Schaffung eines Programms, welches Bundesmittel gezielt in den Agglomerationen einsetzt, in denen der Handlungsdruck am grössten und die Effizienz am höchsten ist. Sie erachtet die vorgesehenen Bundesbeiträge von 1,12 Milliarden Franken nur als ausreichend für die Finanzierung von Strassenkapazität. Unter Einbezug des wachsenden Güterverkehrs bräuchte es jedoch eine entsprechende Anpassung nach oben.

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

Der Güterverkehr wird noch zu wenig berücksichtigt und ist in zukünftigen Generationen des Agglomerationsprogramms stärker zu beachten.

## **Programm Agglomerationsverkehr der dritten Generation**

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

Nein.

### *4. Sind Sie mit dem Vorgehen der Prüfung der Agglomerationsprogramme des Programms Agglomerationsverkehr der dritten Generation einverstanden? Falls nein, wo sehen Sie Anpassungsbedarf?*

Die Instrumente bzw. Indikatoren zur Gütebewertung der Agglomerationsprogramme erachtet die Vereinigung für eine starke Region Basel/Nordwestschweiz grundsätzlich als zielführend. Die Aufnahme zusätzlicher Kriterien, wie etwa den Wachstumsbeitrag einer Agglomeration für die Gesamtschweiz bzw. die höhere Gewichtung der Bedeutung für den Europäischen Transitverkehr wäre sinnvoll.

### *5. Sind Sie mit den Ergebnissen der Bundesprüfung einverstanden? Falls nein, wo sehen Sie Anpassungsbedarf?*

Die Agglomeration Basel hat zum dritten Mal ein Programm eingereicht. Die Vereinigung für eine starke Region Basel/Nordwestschweiz begrüsst, dass für die Region Basel Bundesbeiträge insgesamt in Höhe von 107 Mio. Franken für Massnahmen im A-Horizont, d.h. mit Baureife zwischen 2019-2022, enthalten sind. Positiv ist auch der vergleichsweise hohe Beitragssatz des Bundes an den Projekten im Raum Basel von 40 Prozent, der sich aus dem guten Kosten-Nutzen-Verhältnis des Agglomerationsprogramms Basel 3. Generation ergibt.

Wir sind der Überzeugung, dass die geplanten Massnahmen, insbesondere aufgrund unzureichender Mittel in den ersten beiden Agglomerationsprogrammen, nicht ausreichen um den Bedürfnissen der zweitstärksten Wirtschaftsregion der Schweiz mit einem Life Sciences- und Logistikcluster von internationaler Bedeutung zu entsprechen. Die Vereinigung für eine starke Region Basel/Nordwestschweiz stellt fest, dass bei der Zuweisung der Mittel die Region Basel, besonders im Vergleich mit anderen grossen Agglomerationen, wiederum unterdurchschnittlich berücksichtigt wird. Wir erachten es als zweckmässig, dass der Anteil an Bundesmitteln sich vermehrt an der Wirtschaftsgrösse und den Wachstumsperspektiven orientiert. Angesichts der volkswirtschaftlichen Wichtigkeit der Region Nordwestschweiz und ihrer Bedeutung für den Europäischen Nord-Süd-Verkehr; nicht zuletzt als multimodale Verkehrsdrehscheibe müsste der Anteil der zu finanzierenden Massnahmen höher liegen.

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

Wir sind sehr erfreut, dass mit dem Tram Claragraben und dem Zubringer Dornach / Aesch an die A18 zwei bedeutsame Projekte in die Liste mit A-Priorität aufgenommen wurden.

Einige Schlüsselprojekte der Agglomeration Basel sind aber aus Sicht der Vereinigung für eine starke Region Basel/Nordwestschweiz noch zu unverbindlich berücksichtigt. Mit dem Zubringer Bachgraben – Nordtangente sowie dem Vollanschluss Aesch sind zwei für die Agglomeration Basel zentrale Massnahmen im Bereich MIV nicht im A-Horizont enthalten.

Die Vereinigung für eine starke Region Basel/Nordwestschweiz fordert darum eine Umpriorisierung in den A-Horizont für den Vollanschluss Aesch, der aufgrund des direkten Zusammenhangs gleichzeitig mit dem Zubringer Dornach / Aesch erstellt werden sollte, sowie dem Zubringer Bachgraben – Nordtangente, der eine Schlüsselrolle bei der Planung eines Ringschlusses um Basel spielt.

Das gleiche gilt auf Seiten des öffentlichen Verkehrs für das Tram Klybeck – Kleinhüningen, welches im B-Horizont gelistet noch zu unverbindlich berücksichtigt wird. Eine Verschiebung in die A-Liste wird daher gefordert.

Mittelfristig notwendig ist der zweispurige Ausbau der Eisenbahnverbindung Basel, Delsberg, Biel. Und zwar im Hinblick auf den Bahnanschluss an den EuroAirport und die Entwicklung des Luftverkehrs. Neben der Verbindung zum Jura und zum Espace Mittelland dient die Verbindung der beiden Flughäfen Basel und Genf der Optimierung der innerschweizerischen Verkehrsströme.

Um die Erreichbarkeit der Agglomeration Basel von aussen und innerhalb auf einem guten Niveau zu halten, bedarf es dringend umfassender Massnahmen. Hierfür müssen vorgenannte Projekte zeitlich höher priorisiert werden und die Ziele mit einem Ausbau von Strassenkapazität in Einklang gebracht werden.

### **Weitere Bemerkungen**

7. *Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?*

Wir würden begrüßen, dass die Listen der pauschal mitfinanzierten Massnahmen detailliert für jedes Projekt in den Vernehmlassungsunterlagen vorgestellt werden.

Wir haben keine weiteren Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage und danken Ihnen für die Kenntnisnahme und die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

STARKE REGION



Reto Wolf  
Präsident



Irina Blonina  
Geschäftsführerin

# Vernehmlassungsantwort WWF Schweiz

## Agglomerationsprogramme 3. Generation

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

Gemäss dem Fragekatalog der Vernehmlassungsvorlage mit dem offiziellen Titel „Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2019 für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr“

### Generelle Aspekte der Vernehmlassung

Frage 1) Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Ja.

Vorausschicken möchten wir, dass wir die Agglomerationsprogramme für Siedlung und Verkehr für eine wichtige Errungenschaft der Schweizer Raumplanungs- und Verkehrspolitik halten. Auf vorbildliche Art und Weise wird ein wirksamer finanzieller Anreiz von Seiten des Bundes geschaffen, um Verkehrsprojekte möglichst umweltschonend auszugestalten und die Siedlungsentwicklung nach innen zu stärken. Beides ist in Anbetracht der zu beobachtenden Verkehrswachstums und der insgesamt steigenden Verkehrsflächen dringend notwendig. Mit dieser bewährten Verbundaufgabe bleibt einerseits die föderalistische Tradition der Schweizer Verkehrspolitik gewahrt. Andererseits engagiert sich der Bund finanziell und steuert die Qualität der zu realisierbaren Projekte massgebend, indem er vorbildliche Projekte mit Schweizweitem Leuchtturmcharakter finanziell honoriert. Diese Aufgabe ist je länger je notwendiger, denn mit dem NAF stehen neu deutlich mehr Mittel für den Ausbau der Nationalstrassen zur Verfügung. Zusätzliche Investitionen in Nationalstrassen sind mit einem steigenden Mittelbedarf für das untergeordnete Strassennetz der Kantons- und Gemeindestrassen verbunden, welche den durch die Nationalstrassenausbauten zusätzlich induzierten Verkehr zu bewältigen haben. Die Städte und Gemeinden dürfen keinesfalls alleine gelassen werden mit diesen zusätzlichen Lasten. Effiziente Verkehrslösungen im urbanen Raum sind nun mal aufgrund der knappen Platzverhältnisse und der erhöhten Nutzungskonkurrenz besonders kostenintensiv.

**Selbstverständlich darf sich mit der Einführung des NAF nichts am verkehrsträgerneutralen Charakter der Agglomerationsprojekte für Siedlung und Verkehr ändern. Anderslautende Forderungen, beispielsweise jene nach je nach Verkehrsträger differenzierten gesetzlichen Beitragsspannbreiten oder nach Mindestanteilen der Gelder oder der Projektzahl für einzelne Verkehrsträger widersprechen ganz klar dem vom Gesetzgeber einstimmig [!] zum Ausdruck gebrachten politischen Willen im Laufe der parlamentarischen Beratungen zum NAF.** Mit der Einführung des NAF hat sich nur die Bezeichnung der Finanzierungsquelle der Agglomerationsprojekte im Strassenraum geändert (NAF statt IF), analog zur Änderung der Bezeichnung der Finanzierungsquelle der Agglomerationsprojekte im Eisenbahnraum durch die Einführung des BIF. Wir mussten zur Kenntnis nehmen, dass nur wenige Monate nach dem Entscheid von Volk und Ständen (und damit der Bestätigung der bisherigen Ausrichtung der Agglomerationsprogramme) bereits wieder Stimmen zu vernehmen sind, wonach die Kriterien und Bemessungsgrundlagen der Mitfinanzierung durch den Bund zu ändern seien, um zusätzliche Projekte für den motorisierten Individualverkehr zu erzwingen. Diese Bestrebungen stehen in offensichtlichem Widerspruch zu den Aussagen der Befürworter der NAF im Abstimmungskampf – und gar im Widerspruch zu den Aussagen der Befürworter der sogenannten Milchkuh-Initiative. Letztere hatten in ihrem Abstimmungskampf auf fast schon irreführende Art und Weise grossflächig mit dem Argument von zusätzlichen Mittel für den Veloverkehr und den öffentlichen Verkehr geworben, obwohl der Text der Milchkuh-Initiative diesem Anliegen gar nicht explizit Rechnung getragen hat.

**Nur kurze Zeit nachdem sich der Nationalrat im Rahmen der Gesetzgebung des NAF einstimmig für den Antrag der Minderheit Rytz zu Art. 17a MinVG (=Status quo) ausgesprochen hat und somit seine vorberatende Kommission geradezu desavouiert hat** (die eine stärkere Berücksichtigung von MIV-Projekten im

Rahmen der Agglomerationsprogramme verlangt hat) **wäre es völlig unverständlich, an den aktuellen Kriterien auf Stufe Gesetz, Verordnung oder Richtlinie Änderungen vorzunehmen.**

Schliesslich möchten wir klar festhalten, dass die ablehnende Haltung des WWF Schweiz gegenüber der neuen Strassenfinanzierung des NAF und der SFSVneu in keiner Art und Weise im Zusammenhang mit der im NAF enthaltenen Fortsetzung der Agglomerationsprogramme für Siedlung und Verkehr zu tun hat. Unsere Ablehnung zum NAF war einzig im Zusammenhang mit der Ausgestaltung und Finanzierung der Nationalstrassenteile des neuen Fonds begründet. Der WWF war bestrebt, dies im Abstimmungskampf klar zum Ausdruck zu bringen. So haben wir verschiedentlich betont, dass eine Weiterführung der Agglomerationsprogramme für Siedlung und Verkehr auch mit dem NAF vorangegangenen Verfassungstext möglich und nötig ist. Die Verfassungsbestimmung zu den Agglomerationsprogrammen hatte ja bekanntlich mit dem NAF keine Neuerung erfahren – abgesehen von der rein deklamatorischen Erwähnung des Agglomerationsverkehrs im Namen des neuen Fonds. Folglich kann die Argumentation eines Teils der NAF-Befürworter im Abstimmungskampf juristisch nicht stichhaltig sein, wonach nur eine Zustimmung zum NAF eine Weiterführung der Agglomerationsprogramme im bisherigen Ausmass ermöglichen würde. Denn dies hätte im Umkehrschluss bedeutet, dass die Schaffung der Agglomerationsprogramme im Jahr 2008 im Widerspruch zur damaligen Verfassung gestanden hätte.

Während dem Parlamentsberatung zum NAF hat sich der WWF Schweiz sehr dafür eingesetzt, dass die von MIV-Vertretern in Frage gestellten Teile der Agglomerationsprogrammgesetzgebung (Art. 17a und 17d MinVG) unverändert erhalten bleiben und dass mit Art. 17f dem Agglomerationsverkehr zumindest ein Mindestanteil der NAF-Ausgaben garantiert wird (in Anlehnung an die vorangegangene Regelung des IF, wonach den Agglomerationsprogrammen ein fixer Betrag zugesprochen wurde).

Wie an späterer Stelle ausführlicher begründet legen wir insbesondere Wert auf folgende Punkte

1. In Anbetracht der vielen eingereichten Projekte von guter und sehr guter Qualität ist der maximale gesetzliche Spielraum von Art. 17f voll auszuschöpfen.
2. Wir fordern den Bund auf, in Anbetracht der gesetzlichen Ziele der Klima-, Energie- und Raumplanungspolitik, **die Wirksamkeitskriterien 2 (Siedlungsentwicklung nach innen) und 4 (Reduktion von Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch) ab sofort bei der Bemessung der finanziellen Beiträge doppelt so stark zu gewichten** wie bei vorgegangenen Generationen der Agglomerationsprogramme. Dies ist ohne Gesetzesänderung möglich und gebietet sich in Anbetracht der zahlreichen aktuell nicht eingehaltenen gesetzlichen Ziele des Bundes. Die erwähnten Vollzugsdefizite werden künftig nämlich weiter zunehmen (siehe auch Frage 2).
3. Es sollen keine Programmvereinbarungen zu Projekten abgeschlossen werden, die sich in Kantonen befinden, die trotz der dazumal verstrichenen Frist noch über keinen vom Bund genehmigten Richtplan gemäss geltendem Recht des RPG I verfügen. In diesen Fällen ist noch nicht sichergestellt, dass die Wohn- und Arbeitsgebiete zweckmässig einander zugeordnet und angemessen mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen sein müssen, wie dies der Planungsgrundsatz des aktuellen RPG I vorschreibt (siehe Frage 2).

Wir unterstützen insbesondere auch folgende im erläuternden Bericht gemachten Aussagen zu den Grundzügen der Vorlage:

- Die vom ARE erarbeitete Kosten-Nutzen-Analyse der einzelnen Agglomerationsprogramme gemäss der Grafik auf Seite 20 des erläuternden Berichtes
- Den Entscheid des Bundesrates selbst die besten Projekte nicht mit dem maximal möglichen Bundesbeitrag von 50% der Baukosten mitzufinanzieren. Der Entscheid ist für uns nachvollziehbar In Anbetracht der langen Projektliste mit sehr vielen guten und sehr guten Projekten mit baldiger Baureife und der gesetzlich definierten Bandbreite, dass Agglomerationsprogramme seit der Einführung des NAF in der Regel bescheidene 9-12 der geplanten NAF-Ausgaben zugesprochen wird (Art. 17f MinVG).

- Die neue Möglichkeit kleinere Projekte im Sinne von Art. 21a MinVV zu einem Massnahmenbündel zusammenzufassen zu können, wodurch der administrative Aufwand für die Gesuchsteller reduziert wird und die Förderung beispielsweise des Fuss- und Veloverkehrs wirkungsvoller ausgestaltet wird.

Die Kriterien der Agglomerationsprogramme für Siedlung und Verkehr haben Vorbildcharakter für eine moderne Verkehrs- und Raumplanungspolitik und sind unserer Ansicht nach spätestens mittelfristig auch auf die übrigen vom finanzierten Verkehrsprojekte auszudehnen. Wir beobachten, dass insbesondere Nationalstrassenprojekte ihnen oft nicht oder ungenügend gerecht werden.

#### Frage 2) Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Ja.

Wir möchten in diesem Zusammenhang daran erinnern, dass diverse gesetzlichen Ziele, die im Zusammenhang mit der Umweltbelastung und dem Ressourcenverbrauch stehen, aktuell nicht eingehalten werden. In Bezug auf die auf dem Umweltschutzartikel der Bundesverfassung fussenden Gesetzesbestimmungen besteht geradezu ein Vollzugsnotstand, für den zu einem Grossteil der Verkehr verantwortlich ist. Diese Ziellücke droht in Anbetracht des prognostizierten Verkehrswachstums sich in den kommenden Jahren noch massiv zu vergrössern.

Wir denken hierbei insbesondere an folgende gesetzlichen Vorgaben, die momentan eindeutig nicht eingehalten werden, womit Städte und Agglomerationen überdurchschnittlich häufig betroffen sind:

- das aktuell gültige Sektorziel Verkehr der aktuellen Schweizer Klimapolitik, wonach die CO<sub>2</sub>-Emissionen des inländischen Verkehrs nicht höher als 1990 sein dürfen (CO<sub>2</sub>V)
- der Zielpfad des Verbrauchsrichtwertes für die Nutzung fossiler Energien gemäss der von Parlament und Volk beschlossenen Energiestrategie 2050 (Art. 3 EnG)
- aktuell gültige Grenzwerte der Luftreinhalteverordnung LRV
- aktuell gültige Grenzwerte der Lärmschutzverordnung LSV
- die internationalen Verpflichtungen, welche die Schweiz durch Unterzeichnung des internationalen Klima-Abkommens von Paris eingegangen ist (insbesondere hinsichtlich eines fairen Schweizer Beitrags um die globalen Temperaturanstieg auf 1.5 bis 2 Grad Celsius zu beschränken)

Die Agglomerationsprogramme für Siedlung und Verkehr sind DAS Instrument der Schweizer Verkehrsinfrastrukturpolitik, um die drohenden Verschlechterungen bzgl. Zustand der Umwelt abzuwenden. **Es ist deshalb an der Zeit, das Kriterium des Umweltschutzes und des Ressourcenverbrauchs (Wirksamkeitskriterium 4 der Agglomerationsprogramme) bei der Bemessung der Beiträge per sofort stärker - nämlich zumindest doppelt so stark wie bisher - zu gewichten.**

Ähnlich ist die Ausgangslage auch beim Wirksamkeitskriterium 2 „Siedlungsentwicklung nach innen“. Der haushälterische Umgang mit dem Raum wird in Anbetracht des prognostizierten Verkehrswachstums in den nächsten Jahrzehnten noch deutlich anspruchsvoller als er ohnehin schon ist. Die Agglomerationsprogramme sind auch hier der Schlüssel zu einer verbesserten Infrastrukturpolitik innerhalb der Agglomerationsperimeter. Wir fordern deshalb, **das Wirksamkeitskriterium 2 (Siedlungsentwicklung nach innen) bei der Bemessung der Beiträge ab sofort ebenfalls doppelt so stark zu gewichten wie bisher.**

Im erläuternden Bericht nicht erwähnt wird zudem der Zusammenhang zwischen dem neuen Raumplanungsgesetz RPG I und den Agglomerationsprogrammen. Wir sind der Ansicht, **dass der Bund keinerlei Programmvereinbarungen abschliessen sollte für Agglomerationsprogramm-Massnahmen, die sich in Kantonen befinden, die noch über keinen vom Bund genehmigten neuen, mit dem RPG-I-kompatiblen Richtplan verfügen. Kantone die ihrer Verpflichtung zur Anpassung ihres Richtplans an das RPG I nicht gemäss der vom Bund grosszügig gesetzten Frist vom 30. April 2019 nachkommen sind, dürfen nicht als Trittbrettfahrer belohnt werden** indem sie von knappen Bundesmitteln profitieren und somit gegenüber

jenen Kantonen bevorteilt werden, die fristgerecht und gesetzeskonform ihren Richtplan überarbeiten haben. Gemäss der neuen in einer Referendumsabstimmung bestätigten Bundesgesetzgebung sind „Wohn- und Arbeitsgebiete einander zweckmässig zuzuordnen und schwergewichtig an Orten zu planen, die auch mit dem öffentlichen Verkehr angemessen erschlossen sind.“ (Art. 3 Abs. 3 Bst. a RPG). Dieser raumplanerische Fortschritt steht in einem engen thematischen Zusammenhang zu den Zielen und gesetzlichen Kriterien der Agglomerationsprogramme. Der öffentliche Verkehr, der Fuss- und Veloverkehr sind bzgl. der Wirksamkeitskriterien Siedlungsentwicklung nach innen sowie Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch und oft auch Qualität des Verkehrssystems im urbanen Raum oft überlegen. Es würde den Zielen der Agglomerationsprogramme für Siedlung und Verkehr entgegenlaufen, Projekte in Form einer Mitfinanzierung durch den Bund finanziell zu unterstützen, bei denen nicht gewährleistet ist, dass der erwähnte neue Planungsgrundsatz respektiert wird, weil dieser nicht Bestandteil der mittlerweile veralteten Richtpläne war.

Die grossen Agglomerationen des Landes sind unserer Ansicht nach mit den massivsten Verkehrsproblemen konfrontiert. Der Mangel an (oberirdischer) Fläche in Innenstädten, die negativen Auswirkung der Siedlungsentwicklung, die Umweltbelastung durch Luft- und Lärmemissionen über den gesetzlichen Grenzwerten führen dort zu einem besonders grossen Problemdruck und besonders kostenintensiven Verkehrsprojekten. **Wir sind der Meinung, dass ein zu geringer Teil der finanziellen Mittel des Bundes für Projekte in den fünf grossen Agglomerationen vorgesehen ist und ein zu grosser Anteil mittleren und kleineren Agglomerationen zur Verfügung gestellt wird.**

Wir haben zur Kenntnis genommen, dass das Parlament die Gesetzesgrundlage geringfügig zu Gunsten kleineren Agglomerationen und Hauptorte ergänzt hat. Wir sind jedoch der Ansicht, dass die gesetzlichen Bestimmungen nach deren „angemessenen Berücksichtigung“ (Art. 17d MinVG) auch mit einem geringeren Mittelanteil für mittlere und kleinere Agglomerationen problemlos eingehalten werden können.

Wir bedauern, dass Massnahmen zur Steigerung der Attraktivität des Teilens von Verkehrsmitteln und zu ihrer besseren Auslastung nicht als Infrastrukturmassnahme akzeptiert wird. Hilft dieses doch gerade bei Pendlern (Bahnhof –Arbeitsort) und auch im Freizeitverkehr motorisierten Verkehr zu vermeiden oder zu verlagern.

Es ist zwar grundsätzlich richtig, die Kongruenz mit vergangenen Generationen von Agglomerationsprojekten zu gewährleisten. Dennoch sollten Wege gefunden werden, damit neue, innovative Formen von Massnahmen ebenfalls über Agglomerationsprogramme gefördert werden können.

## Programm Agglomerationsverkehr der dritten Generation

Frage 3) Haben Sie Bemerkungen zur dargelegten Ausgangslage?

Nein.

Frage 4) Sind Sie mit dem Vorgehen der Prüfung der Agglomerationsprogramme des Programms Agglomerationsverkehr der dritten Generation einverstanden? Falls nein, wo sehen Sie Anpassungsbedarf?

Nein.

Wir mussten feststellen, dass dieses Mal keine Prüfberichte zu den einzelnen Agglomerationen veröffentlicht worden sind, aus denen die Beurteilung des ARE zu den einzelnen Programmen ersichtlich gewesen wäre. Wir kritisieren diesen Abbau an Transparenz und sind der Ansicht, dass dieses Vorgehen dem Vertrauen in die Agglomerationsprojekte nicht zuträglich ist. Wir bitten den Bund, vorgängig zum Beginn der Vernehmlassung zur folgenden 4. Generation diese agglomerationsspezifischen Prüfberichte zu veröffentlichen.

Aus Mangel an verfügbaren Informationen von Seiten des ARE war es uns beispielsweise nicht möglich, in Erfahrung zu bringen, welche Projekte des Motorisierten Individualverkehrs MIV gemäss Einschätzung des

ARE primär der Steigerung der Kapazität dienen und welche gemäss Einschätzung der Verwaltung zumindest einen Beitrag leisten, die Umweltgesetzgebung besser zu respektieren (z.B. Projekte, die die Zahl der Personen verringern, die Grenzwerten der Luftreinhalte- oder Lärmschutzverordnung ausgesetzt sind).

Die zusammenfassenden Nennungen wie «LV-A-Liste» oder «LV-B-Liste» verunmöglichen uns eine konkrete Beurteilung der meisten Agglomerationsprogramme für die Projekte im Bereich Langsamverkehr. Fuss- und Veloverkehr sind zentrale Elemente, um Agglomerationen von negativen Auswirkungen des Verkehrs zu entlasten.

Frage 5) Sind Sie mit den Ergebnissen der Bundesprüfung einverstanden? Falls nein, wo sehen Sie Anpassungsbedarf?

Im Allgemeinen: Ja (siehe auch Frage 1 womit insbesondere).

Im Programm- und Projektspezifischen: Nein (siehe Frage 6).

Frage 6) Haben Sie Bemerkungen zu einzelnen Agglomerationsprogrammen bzw. zu einzelnen Massnahmen?

Ja.

Wie schon in Frage 1 angetönt darf der Gesamtbetrag der Mittel für die Agglomerationsprogramme der 3. Generation im Vergleich zur Vernehmlassungsvorlage keinesfalls reduziert werden. **Der gesetzliche Spielraum von Art. 17f MinVG ist in Anbracht der Vielzahl guter und sehr guter Projekte, die in Kürze Baureife erlangen werden, voll auszuschöpfen. Bei den restlichen Aufgaben des NAF, nämlich bei den Nationalstrassen, bestehen ganz im Gegensatz zu den Agglomerationsprogrammen nämlich kaum baureife Projekte.**

Es ist richtig, die Anforderungen an einen nachhaltigen Agglomerationsverkehr hoch zu halten und konsequent einzufordern. Wir sind der Ansicht, dass **eine zusätzliche Zurückhaltung bei Projekten für den motorisierten Individualverkehr (MIV) notwendig ist.** Umfahrungsstrassen und Anschlüsse an Hochleistungsstrassen werden mit der Entlastung des untergeordneten Strassennetzes legitimiert, schaffen aber zu oft zusätzliche Kapazitäten, weil keine rechtsverbindlichen flankierenden Massnahmen mitbeschlossen werden oder diese nicht wirkungsvoll genug sind.

**Projekte des öffentlichen Verkehrs, des Fuss- und Veloverkehrs sowie Projekte für Multimodale Umsteigepunkte sind zu spärlich berücksichtigt worden.**

Wie in Frage 2 erläutert, fordert der WWF vom Bund eine Umschichtung der Mittel hin zu einem stärkeren finanziellen Engagement in den fünf grossen Agglomerationen und zu Lasten der Gesamtsumme der Bundesmittel für Projekte in mittleren und kleineren Agglomerationen.

## Weitere Bemerkungen

Frage 7) Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Keine.