



Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr Auswertung des Vernehmlassungsverfahrens

Referenz/Aktenzeichen: M502-0093

Inhalt

1.	Einleitung.....	3
1.1	Ausgangslage und Gegenstand der Vernehmlassung.....	3
1.2	Vernehmlasser	3
2.	Allgemeine Bemerkungen der Vernehmlasser	4
3.	Allgemeine Beurteilung der Vernehmlassungsvorlage	4
3.1	Tendenziell zustimmende Stellungnahmen	4
3.2	Tendenziell ablehnende Stellungnahmen	5
3.3	Stellungnahmen zu einzelnen Massnahmen oder Themen.....	5
4.	Bemerkungen zu den Agglomerationsprogrammen als Instrument und zur Prüfverfahren	6
4.1	Agglomerationsprogramme als Pfeiler der Agglomerationspolitik	6
4.1.1	Wirkung der Agglomerationsprogramme für die Gesamtkoordination von Siedlung, Verkehr und Landschaft.....	6
4.1.2	Wirkung der Agglomerationsprogramme auf die Zusammenarbeit	7
4.2	Vorgehen und Methodik der Beurteilung durch den Bund	8
5.	Bemerkungen zu den Prüfergebnissen auf Programmebene.....	9
5.1	Höhe des Bundesanteils	9
5.2	Umgang mit spezifischen Herausforderungen	9
5.2.1	Konzentration der Mittel auf die grossen Agglomerationen	10
5.2.2	Kantonale und internationale grenzüberschreitende Agglomerationen	10
6.	Bemerkungen zu den Prüfergebnissen auf Massnahmenebene.....	11
6.1	Umklassierung bzw. Priorisierung von Verkehrsmassnahmen.....	11
6.2	Eigenleistungen, nicht mitfinanzierbare Massnahmen und Schienen-Massnahmen ohne Finanzierung aus dem Infrastrukturfonds	11
6.3	Gleichbehandlung von Strasse und Schiene	12
7.	Bemerkungen zur Umsetzung der Agglomerationsprogramme 1. und 2. Generation.....	13
7.1	Beginn der Umsetzung.....	13
7.2	Umsetzung- und Wirkungskontrolle	13
7.3	Administrativer Aufwand bei der Umsetzung	13
8.	Bemerkungen zur Weiterführung der Agglomerationsprogramme und der Mitfinanzierung durch den Bund	13
8.1	Bedeutung der Agglomerationsprogramme	13
8.2	Mitfinanzierung der nächsten Generationen	13
8.3	Nationalstrasse und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF)	14
8.4	Finanzierungsentflechtung BIF/NAF	15
8.5	Erarbeitung der Agglomerationsprogramme der nächsten Generationen	16

1. Einleitung

1.1 Ausgangslage und Gegenstand der Vernehmlassung

Rund drei Viertel der Schweizer Bevölkerung leben heute in Städten und Agglomerationen. Etwa vier von fünf Arbeitsplätzen befinden sich in diesen urbanen Gebieten. Städte und Agglomerationen haben ein hohes Potenzial für gesellschaftliche, politische, wirtschaftliche und kulturelle Innovationen. Gleichzeitig stehen sie aber auch vor vielschichtigen Herausforderungen, die sie nicht alleine bewältigen können. Im vergangenen Jahrzehnt ist es gelungen, eine differenzierte und zielgerichtete Agglomerationspolitik aufzubauen. Insbesondere deren bekanntestes Instrument, das Agglomerationsprogramm «Siedlung und Verkehr», hat eine grosse Resonanz gefunden und in den Agglomerationen eine bedeutende Dynamik ausgelöst. Damit verbunden ist die Mitfinanzierung von Verkehrsinfrastrukturen in Städten und Agglomerationen durch den Bund. Dazu stehen im Infrastrukturfonds bis 2027 6 Milliarden Franken bereit. Die Bundesversammlung hat davon bereits rund 2.56 Milliarden Franken für 23 dringende und baureife Projekte freigegeben und stellte 2010 weitere 1.51 Milliarden für die erste Generation der Agglomerationsprogramme zur Verfügung. Der Bundesrat muss der Bundesversammlung bis spätestens Ende 2014 aufzeigen, wie die darüber hinaus noch zur Verfügung stehenden rund 1.93 Milliarden Franken verwendet werden sollen. Von diesen Bundesmitteln sollen gemäss Vernehmlassungsunterlagen für die Botschaft zur Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr rund 1.56 Milliarden Franken freigegeben werden. Damit verbleibt eine Reserve von rund 0.37 Milliarden Franken, die für eine allfällige dritte und vierte Generation zur Verfügung steht. Gemäss dieser Vorlage erreicht aber allein der Bedarf der B-Massnahmen, welche voraussichtlich in der dritten Generation angegangen werden sollen, einen Umfang von rund 1.40 Milliarden Franken. Er übersteigt die zur Verfügung stehenden Mittel somit deutlich. Im Zentrum der Vorlage, welche der Bundesrat Ende Juni 2013 in die Vernehmlassung geschickt hat, steht die Zusicherung der Mittel ab 2015. Das Vernehmlassungsverfahren dauerte vom 26. Juni 2013 bis zum 31. Oktober 2013.

Mit der Vorlage zur Schaffung eines Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) zur Schliessung der Finanzierungslücke und zum Strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrasse sollen die notwendigen Strukturen geschaffen und die notwendigen finanziellen Mittel mittelfristig sichergestellt werden. Zu dieser Vorlage soll bald ein Vernehmlassungsverfahren gestartet werden.

1.2 Vernehmlasser

Die Vernehmlassungsunterlagen wurden sämtlichen Kantonen (26) einschliesslich der Konferenz der Kantonsregierungen, den in der Bundesversammlung vertretenen Parteien (12) den gesamtschweizerischen Dachverbänden der Gemeinden, Städte und Berggebiete (3) und der Wirtschaft (9), den Verkehrsverbänden (10) sowie weiteren interessierten Organisationen (22) zur Stellungnahme unterbreitet. Abgekürzte Bezeichnungen der Vernehmlasser sind im Anhang (Kapitel 9) aufgeführt. Zur Vernehmlassungsvorlage haben 24 Kantone, 5 Parteien (CVP, FDP, GLP, SP, SVP), 2 Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete, 3 Dachverbände der Wirtschaft, 6 Verkehrsverbände sowie 7 der eingeladenen, weiteren interessierten Organisationen eine Stellungnahme abgegeben.

Die Kantone Glarus und Uri sowie der KV Schweiz und der Schweizerische Arbeitgeberverband erklären, auf eine Stellungnahme zu verzichten (4). Die übrigen, nicht namentlich aufgeführten in der Bundesversammlung vertretenen politischen Parteien haben sich nicht geäussert.

Die Kantone Obwalden und Thurgau haben sich der gemeinsamen Vernehmlassung der BPUK und KöV angeschlossen. Praktisch alle Vernehmlasser aus der Region Basel schliessen sich ausdrücklich

der Stellungnahme der Agglomeration Basel an (11: CVP Basel-Landschaft und Basel-Stadt, Gemeinde Riehen, Grüne Basel-Landschaft, Grüne Basel-Stadt, Grosser Rat Kanton Basel-Stadt, Kanton Basel-Landschaft, Kanton Basel-Stadt, Landkreise Lörrach und Waldshut, Regionalverband Hochrhein-Bodensee, SP Basel-Stadt, TEB)¹. Der Kanton Solothurn, der Kanton Aargau, die repla espace solothurn und die Agglomeration Basel haben ihre Stellungnahmen ausdrücklich aufeinander abgestimmt. Genauso haben Grand Genève und der Kanton Genf aufeinander abgestimmte Stellungnahmen eingereicht. Brugg Regio schliesst sich explizit der Stellungnahme des Kantons Aargau an. Der Kanton Schaffhausen schliesst sich der Stellungnahme des Vereins Agglomeration Schaffhausen an, die Regionalkonferenz Bern Mittelland jener des Kantons Bern und der SIA schliesst sich schliesslich explizit der Position des FSU an. Die Kantone Aargau und Solothurn sowie Aargau und Zürich haben zusätzlich zu ihrer eigenen Stellungnahme jeweils eine gemeinsame eingereicht. Die Region Baden hat zwei separate Stellungnahmen für die Agglomerationsprogramme Limmattal und Aargau Ost eingereicht. Diese wurden separat erfasst, sind aber zur Vermeidung von Doppelzählungen in der Statistik nicht separat ausgewiesen.

Inhaltlich identische oder zumindest sehr ähnliche Stellungnahmen wurden einerseits von den Strassenverkehrsverbänden (ACS, ASTAG, StrasseSchweiz, TCS) sowie andererseits von WWF und VCS eingereicht.

Zusätzlich zu den offiziell zur Vernehmlassung Eingeladenen äusserten sich weitere 55 Organisationen, Regionen und Städte zur Vernehmlassungsvorlage. Innerhalb der Vernehmlassungsfrist gingen insgesamt 102, zum Teil sehr detaillierte Stellungnahmen ein, welche deutlich machen, dass sich zahlreiche Vernehmlasser mit der zur Stellungnahme unterbreiteten Vorlage sehr detailliert und differenziert auseinandergesetzt haben. Der vorstehende Bericht soll einen möglichst repräsentativen Eindruck von der Vielschichtigkeit der eingegangenen Stellungnahmen vermitteln. Es ist indessen nicht möglich, auf alle Einzelheiten einzugehen.

2. Allgemeine Bemerkungen der Vernehmlasser

Vier Vernehmlasser erklären einen Verzicht auf eine eigene Stellungnahme. Von den 102 Stellungnahmen wird die Vernehmlassungsvorlage von der überwiegenden Mehrzahl der Vernehmlasser mehrheitlich unterstützt oder teils sogar ausdrücklich begrüsst (61) und nur in einer Minderheit der Stellungnahmen kritisch gewürdigt oder gar abgelehnt (28). Bei einem kleinen Teil der Vernehmlasser (13) ist keine klare Positionierung hinsichtlich der Vorlage festzustellen.

In zahlreichen Stellungnahmen (40) wird betont, dass der Vernehmlassungsbericht, die Prüfberichte der einzelnen Agglomerationsprogramme, der Beurteilungsprozess als Ganzes bzw. der partizipative Beurteilungsprozess sehr zu begrüessen sei.

3. Allgemeine Beurteilung der Vernehmlassungsvorlage

3.1 Tendenziell zustimmende Stellungnahmen

Die Vernehmlassungsvorlage wird von folgenden Vernehmlassern ausdrücklich begrüsst (9):

Brugg Regio, Infra, Kanton Aargau, Kanton Genf, Kanton Solothurn, Kanton Wallis, repla espace solothurn, Schweizerischer Baumeisterverband, VCS.

Ein grosser Teil der Vernehmlasser begrüessen die Vorlage im Grundsatz oder beurteilen sie zumindest – wenn auch zum Teil mit gewissen Ergänzungen – als klar sinnvoll (52): Amt der Voralberger Landesregierung, ATA, Baden Regio, bauenschweiz, BPUK, Coordinations d'associations du Grand Genève², CVP, economiesuisse, Entwicklungsraum Thun³, FDP, FSU, Fürstentum Lichtenstein, GLP, Grand Genève, Kanton Appenzell Ausserrhoden, Kanton Appenzell Innerrhoden, Kanton Bern, Kanton Freiburg, Kanton Jura, Kanton Luzern, Kanton Neuenburg, Kanton Nidwalden, Kanton Obwalden, Kanton Schaffhausen, Kanton Schwyz, Kanton St. Gallen, Kanton Tessin, Kanton

¹ Die Agglomeration Basel und die 11 Vernehmlasser, welche sich ihr explizit anschliessen, werden in Folge zum Zweck der besseren Lesbarkeit nicht einzeln, sondern als „Agglomeration Basel (+11 Vernehmlasser)“ aufgeführt. Sie werden in der Statistik jedoch separat ausgewiesen.

² Coordinations d'associations du Grand Genève: Conseil Lémanique pour l'Environnement CLE, Coordination transfrontalière Genève CEST.

³ Entwicklungsraum Thun : Gemeinde Steffisburg, Gemeinde Heimberg, Entwicklungsraum Thun ERT

Thurgau, Kanton Waadt, Kanton Zug, Kanton Zürich, KöV, RBS, Regio Basiliensis, Regio Wil, Région transfrontalière de Bâle⁴, Region Appenzell AR – St Gallen – Bodensee, Regionalkonferenz Bern Mittelland, SBB, Schweizerischer Bauernverband, Schweizerischer Städteverband, SIA, SP, SP Winterthur, Stadt Bern, Städte-Allianz öffentlicher Verkehr Ost- und Zentralschweiz, Union des Communes Vaudoises, Verein Agglomeration Schaffhausen, Verein Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein, VCS-Sektionen Beide Basel, VöV, WWF.

Zahlreiche zustimmende Vernehmlasser unterstreichen ihre positive Haltung mit der deutlichen Gutheissung der Agglomerationsprogramme, welche eine grosse Dynamik sowie eine wichtige regionale Zusammenarbeit ausgelöst hätten und dringend weiterzuführen seien (33).

Ähnlich viele zustimmende Vernehmlasser begrüsst explizit das Vorgehen und den Prozess der Agglomerationsprogramme, wobei insbesondere der umfassende und fundierte Prüfprozesses sowie das transparente Vorgehen Anerkennung finden (35).

3.2 Tendenziell ablehnende Stellungnahmen

Die Vernehmlassungsvorlage wird von folgenden Vernehmlassern (19) – teils aus agglomerationsspezifischen Gründen - abgelehnt oder deutlich kritisiert: Agglomeration Basel (+11 Vernehmlasser), ASTAG, ACS, Handelskammer beider Basel, Kanton Graubünden, Strasse-Schweiz, SVP, TCS.

Verschiedene der ablehnenden Vernehmlasser äussern sich nicht explizit zur Frage, ob sie die Vorlage grundsätzlich unterstützen oder ablehnen, aus ihren Stellungnahmen und Forderungen nach zusätzlichen Massnahmen oder Änderungen lassen sich aber Vorbehalte gegenüber der Vorlage erkennen (9): Associazioni di cittadini luganesi⁵, Centre Patronal, Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève, Fédération des Entreprises Romandes, Regionalkonferenz Oberland-Ost, SAB, sgv, Verein St. Galler Rheintal, Verein Seeland.biel/bienne.

Als wichtiger Grund für einige der ablehnenden Stellungnahmen wird die mangelhafte Berücksichtigung der komplexen Ausgangslage grenzüberschreitender Agglomerationen genannt (14). Insbesondere Vernehmlasser aus dem Raum Basel (Agglomeration Basel +11 Vernehmlasser) sind mit der Vernehmlassungsvorlage nicht einverstanden. Die Agglomeration Basel kritisiert, dass ihre länderübergreifenden und im Ausland liegenden Projekte zurückgestuft worden sind. Die sechs Teilregionen des Agglomerationsprogramms Basel setzen sich vehement dafür ein, dass der Bund der komplexen Situation der trinationalen Region Rechnung trägt und anerkennt, dass vier Kantone und drei Länder eine gemeinsame Planung betreiben. Dennoch unterstützt die Agglomeration Basel die Grundsätze der Agglomerations- und Raumplanungspolitik des Bundes explizit und beurteilt die Agglomerationsprogramme als ein sehr effizientes und geeignetes Instrument.

Verschiedene ablehnende Vernehmlasser bemängeln die Ungleichbehandlung der Verkehrsträger und verlangen eine stärkere Berücksichtigung der Strasse (8): ASTAG, ACS, Centre Patronal, Fédération des Entreprises Romandes, sgv, StrasseSchweiz, SVP, TCS. So fordert beispielsweise die SVP, dass diejenigen Mittel, die im Rahmen des Bundesbeschlusses zur Mitfinanzierung von Massnahmen des Schienen- und Langsamverkehrs vorgeschlagen wurden, vollumfänglich für die Erweiterung von Strasseninfrastrukturen zu verwenden sind.

Einzelne Vernehmlasser begründen ihre ablehnende Haltung mit weiterer Kritik am Prüfprozess der Agglomerationsprogramme (7).

Trotz ihrer Kritik erwähnen manche der ablehnenden Vernehmlasser explizit, dass die Agglomerationsprogramme sich als wichtiges Instrument einer kohärenten Raumentwicklungs- und Verkehrspolitik bewährt haben und sind somit weiterzuführen sind (13).

3.3 Stellungnahmen zu einzelnen Massnahmen oder Themen

13 Vernehmlasser haben sich zur Vorlage allgemein weder erkennbar zustimmend noch ablehnend geäußert, sondern nur Anträge oder Kommentare zu einzelnen Massnahmen oder anderen spezifischen Themen hinterlegt.

⁴ Région transfrontalière de Bâle: Région Alsace, Conseil Général Haut-Rhin, Communauté de Communes des Trois Frontières, Commune de Saint-Louis.

⁵ Associazioni di cittadini luganesi: Cittadini per il territorio Massagno, Viva Gandria, Uniti per Brè, Capriasca Ambiente, Associazione Quartiere Bomborozzo, Carona e l'Arbostora, Cittadini per il territorio Pian Scairolo.

Auffallend viele dieser Stellungnahmen nehmen Bezug auf das Agglomerationsprogramm Zürich Limmattal und die Limmattalbahn (6): Allianz Pro Limmattalbahn, Gemeinde- und Stadtpräsidentinnen und -präsidenten des Bezirks Dietikon, Gemeinde Weiningen, Kantonsräte aus dem Limmattal, ZPL Planung Limmattal, Wirtschaftsvertreter Zürich-Limmattal⁶. Die übrigen Stellungnahmen betreffen einzelne Massnahmen in anderen Agglomerationsprogrammen (7): Frauenfeld-Wil-Bahn, Hans Stieger, Jungfraubahnen, Pro Velo Kanton Bern, Région Rhône-Alpes, Stadtrat St. Gallen, Volkswirtschaft Berner Oberland.

4. Bemerkungen zu den Agglomerationsprogrammen als Instrument und zum Prüfverfahren

4.1 Agglomerationsprogramme als Pfeiler der Agglomerationspolitik

Zahlreiche Vernehmlasser begrüßen explizit, dass die Agglomerationspolitik des Bundes zu einer koordinierten Planung von Siedlung und Verkehr in urbanen Räumen beitrage. Sie erachten die Agglomerationsprogramme als wichtigen Pfeiler einer zukunftsgerichteten und nachhaltigen Agglomerationspolitik sowie einer regionalen und administrative Grenzen überwindenden Planung (43).

Beinahe ebenso viele Stellungnahmen erachten die Agglomerationsprogramme als ein überaus wirkungsvolles Instrument, mit dem die Herausforderungen in urbanen Räumen dank der engen Zusammenarbeit von Bund, Kantonen, Städten und Gemeinden bewältigt werden können (41).

Sehr viele Vernehmlasser betonen auch explizit, dass die Agglomerationsprogramme unbedingt weiterzuführen seien, da sie für die Interessen der Schweizer Agglomerationen von grösster Bedeutung seien. Häufig wird nachdrücklich betont, dass die Agglomerationsprogramme dringend langfristig, also über 2027 hinaus, sichergestellt und finanziert werden müssen, und dass die entsprechenden Bundesmittel zwingend aufgestockt werden müssen (49; vgl. Kap. 8).

4.1.1 Wirkung der Agglomerationsprogramme für die Gesamtkoordination von Siedlung, Verkehr und Landschaft

Zahlreiche Vernehmlasser betonen die Wichtigkeit der Gesamtkoordination des Verkehrs und die Rolle, die dabei den Agglomerationsprogrammen zukommt (43: Agglomeration Basel (+11 Vernehmlasser), Amt der Voralberger Landesregierung, BPUK, CVP, Entwicklungsraum Thun, FSU, GLP, Grand Genève, Kanton Aargau, Kanton Genf, Kanton Freiburg, Kanton Jura, Kanton Luzern, Kanton Neuenburg, Kanton Nidwalden, Kanton Solothurn, Kanton St. Gallen, Kanton Tessin, Kanton Thurgau, Kanton Zürich, KÖV, RBS, Regio Basiliensis, Région transfrontalière de Bâle, repla espace solothurn, Schweizerischer Städteverband, SIA, SP, Stadt Bern, VCS, VCS-Sektion Beide Basel, WWF). Die Agglomerationsprogramme würden die Ausarbeitung gemeinsamer Entwicklungsziele der verschiedenen Partner fördern und eine die Sektoralpolitiken übergreifende Planung ermöglichen. Die Grünliberale Partei erachtet die verkehrsträgerübergreifende Planung bei der Erarbeitung der Programme als Vorbild, welches auch in anderen Bereichen der Verkehrsplanung Schule machen sollte. Der Kanton St. Gallen hält die ganzheitliche Beurteilung der Projekte innerhalb des Bundes für förderlich. Der Schweizerische Städteverband hebt hervor, dass mit den Agglomerationsprogrammen möglich wird, was sonst in der nach Verkehrsträger aufgeteilten Bundespolitik nicht erreicht wird: die Planung von Massnahmen auf Basis einer Gesamtmobilitätsbetrachtung über alle drei Staatsebenen hinweg. Bei der Beurteilung müsse eine noch bessere Einbindung der Massnahmen in eine kohärente Gesamtkonzeption erwartet werden, wird vonbauenschweiz beantragt. Der FSU und der Kanton Neuenburg vermissen in diesem Zusammenhang einen deutlichen Bezug zum Raumkonzept. So sei die Einbettung der Massnahmen der Agglomerationsprogramme in das Raumkonzept Schweiz und seine Zielsetzungen in einer Weiterentwicklung zwingend nachzuweisen.

Die FSU und SIA halten es für wesentlich, dass der Bund einfordert, dass die Entwicklungsleitbilder und Zielbilder mit der Umsetzung in die kantonalen Richtpläne für die Behörden der Kantone auch die

⁶ Wirtschaftsvertreter Zürich-Limmattal: Gewerbeverband Limmattal, Wirtschaftskammer Schlieren, Aargauischer Gewerbeverband, Aargauischer Industrie- und Handelskammer, Industrieverein Spreitenbach, Industrie- und Handelsverein Dietikon, Kantonaler Gewerbeverband Zürich.

notwendige Verbindlichkeit erlangen. Die Handelskammer beider Basel befürchtet in diesem Kontext, dass der Bund mittels der Agglomerationsprogramme zu stark in die Siedlungspolitik der Kantone eingreift.

Von Seiten SP, VCS und WWF wird auf die Inkohärenz zwischen den Agglomerationsprogrammen und der Engpassbeseitigung Nationalstrassen hingewiesen. Dieser Widerspruch sei zu beheben, um einer inkonsequenten Verkehrspolitik und einer problematischen Konkurrenzsituation der beiden Vorlagen vorzubeugen. Auch Grand Genève bemängelt, dass die Koordination zwischen den verschiedenen verkehrspolitischen Vorlagen grundsätzlich zu verbessern sei.

Der Schweizerischer Bauernverband regt an, dass eine weitere Bodenversiegelung unter allen Umständen zu vermeiden sei. Insofern solle eine bessere Erschliessung der Agglomerationen, insbesondere an deren Rändern nicht zu einer übermässigen Besiedelung mit starker Bautätigkeit und einer Beeinträchtigung des Kulturlandes führen. Sollte dies trotzdem nicht der Fall sein können, sind die betroffenen Landwirte angemessen zu entschädigen. Der Verband fordert die zur besseren Abgeltung der landwirtschaftliche Grundeigentümer nötigen Gesetze anzupassen, da diese für die Produktion unserer Lebensmittel wichtigen landwirtschaftlichen Flächen vergleichsweise kostengünstig sind und somit übermässig stark für Infrastrukturanlagen beansprucht werden.

Die auf Seite 6 im Vernehmlassungsbericht formulierten Kernanliegen der Agglomerationsprogramme werden von diversen Vernehmlassern explizit begrüsst, darunter die Siedlungsentwicklung nach innen, die Verlagerung des Verkehrs auf den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr sowie eine möglichst verträgliche Abwicklung des verbleibenden motorisierten Individualverkehrs (20: Agglomeration Basel (+11 Vernehmlasser), Entwicklungsraum Thun, Kanton Bern, Regio Basiliensis, Schweizerischer Städteverband, SP, VCS, VCS Sektionen Beide Basel, WWF).

Von anderer Seite werden die Kernanliegen jedoch deutlich kritisiert (5: ASTAG, SVP, StrasseSchweiz, TCS, ACS): Für das Kernanliegen des Programms Agglomerationsverkehr „Verlagerung des Verkehrs auf den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr sowie eine möglichst verträgliche Abwicklung des verbleibenden motorisierten Individualverkehrs“ (S. 6) bestehe keine Verfassungsgrundlage, monieren diese Vernehmlasser. Im Bundesgesetz über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen (Infrastrukturfondsgesetz, IFG; SR 725.13) sei ein derartiges Kernanliegen nicht stipuliert und hat damit keine rechtliche Legitimation.

4.1.2 Wirkung der Agglomerationsprogramme auf die Zusammenarbeit

Insgesamt habe das Instrument Agglomerationsprogramm eine grosse positive Dynamik ausgelöst, die teils weit über die Erwartungen hinausgehe (27: Agglomeration Basel (+11 Vernehmlasser), BPUK, Grand Genève, Kanton Aargau, Kanton Luzern, Kanton Nidwalden, Kanton Solothurn, Kanton Waadt, Kanton Wallis, KÖV, Regio Basiliensis, Région transfrontalière de Bâle, Regio Wil, repla espace solothurn, Verein St. Galler Rheintal, Voralberger Landesregierung).

Die Agglomeration Basel betont, dass man unter den internationalen Partnern eine gemeinsame Vision der zukünftigen Entwicklung der Agglomeration hat entwickeln sowie wichtige grenzüberschreitende Projekte konkretisieren können. Auch die übrigen bi- und trinationalen Agglomerationen vertreten ähnlich positive Ansichten.

BPUK und KÖV sind der Ansicht, dass die Agglomerationsprogramme eine Zusammenarbeit zwischen Kantonen, Städten, Gemeinden und Regionen angrenzender Länder sowie eine angemessene Beteiligung der Bevölkerung verlangen. Die Grünliberale Partei und der Schweizerische Städteverband erachten die Zusammenarbeit aller drei Staatsebenen (Bund, Kantone, Gemeinden) als vorbildlich, der Kanton St. Gallen begrüsst den Grundsatz einer institutionalisierten Koordination und Abstimmung zwischen ARE, ASTRA und BAV. Der Kanton Wallis merkt an, dass die institutionalisierte interkommunale Zusammenarbeit dank dem Agglomerationsprogramm der 2. Generation ohne Verzug weitergeführt werden konnte. Der Kanton Waadt beobachtet einen zunehmenden Effort von Seiten der Agglomerationen hin zu einer abgestimmten und effizienten Zusammenarbeit auf regionaler Ebene. So würden u.a. in der Agglomeration Grand Genève entsprechende juristische Strukturen und regionale Institutionen im Rahmen der grenzüberschreitenden Kooperation geschaffen. Auch Delémont erwähnt die Schaffung gemeindeübergreifender Institutionen im Rahmen der Agglomerationsprogramme als positive Entwicklung.

Insgesamt betonen mehrere Agglomerationen die Wichtigkeit einer positiven Signalwirkung des Bundes für die regionale Zusammenarbeit, welche den teils hart erarbeiteten Konsenslösungen den Rücken stärkt (5: Kanton St. Gallen, Region Wil, Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für Berggebiete, Verein St. Galler Rheintal, Voralberger Landesregierung).

4.1.3 Bedeutung der Mitfinanzierung von Agglomerationsprogrammen durch den Bund

Die Vernehmlasser weisen häufig auf den ausgewiesenen Handlungsbedarf hinsichtlich der drängenden Verkehrsprobleme in den Agglomerationen hin (40). Die Bedürfnisse der Agglomerationen übersteigen die vorhandenen Mittel bei weitem, argumentiert beispielsweise der FSU.

Economiesuisse ist der Ansicht, dass für die 2. Generation schon 2015 spätestens 2016 mit einem neuen Liquiditätsproblem des Infrastrukturfonds zu rechnen ist.

4.2 Vorgehen und Methodik der Beurteilung durch den Bund

Zahlreiche Vernehmlasser äussern sich positiv zum Vorgehen und zur Methodik des Beurteilungsprozesses sowie zur Transparenz der Berichterstattung des Bundes (35: ATA, BPUK, Brugg Regio, CVP, Entwicklungsraum Thun, FSU, Fürstentum Lichtenstein, Grand Genève, Kanton Aargau, Kanton Appenzell Ausserrhoden, Kanton Appenzell-Innerrhoden, Kanton Bern, Kanton Freiburg, Kanton Genf, Kanton Nidwalden, Kanton Obwalden, Kanton Schwyz, Kanton Solothurn, Kanton St. Gallen, Kanton Thurgau, Kanton Waadt, Kanton Zug, Kanton Zürich, KöV, repla espace solothurn, RBS, Region Appenzell AR -St Gallen – Bodense, SBB, SIA, Stadt Bern, Union des communes vaudoises, VCS-Sektion Beide Basel, Verein Agglomeration Schaffhausen, Verein Agglomeration Werdenberg-Lichtenstein, VöV).

Einzelne Vernehmlasser begrüßen explizit den positiven Dialog zwischen Bund und Agglomerationen (4: Kanton Aargau, Kanton Zürich, Kanton Solothurn, repla espace solothurn).

Mehrere Stellungnahmen gehen lobend auf die Methodik, den umfassenden und fundierten Prüfprozess der Beurteilung der Agglomerationsprogramme sowie die verständliche und transparente Darstellung ein (9: Fürstentum Lichtenstein, Kanton Aargau, Kanton Appenzell Ausserrhoden, Kanton Bern, Kanton Nidwalden, Kanton Schwyz, Kanton Solothurn, RBS, Verein Agglomeration Werdenberg-Lichtenstein).

Ein Vernehmlasser lehnt die Methodik der Beurteilung explizit ab (SVP).

Einzelne Vernehmlasser äussern grössere Vorbehalte gegenüber der Methodik und fordern einzelne Anpassungen. Im Wesentlichen wird eine Ungleichbehandlung von Strasse und Schiene (vgl. Kap 6.3), eine Bevorzugung von Projekten in Grossagglomerationen und Metropolitanräumen vor Projekte in kleinen Städten sowie in den Peripheren Regionen der Schweiz (vgl. Kap. 5.2) sowie eine mangelhafte Berücksichtigung der komplexen Ausgangslage der grenzüberschreitender Agglomerationen (vgl. Kap. 5.2.2) kritisiert.

Economiesuisse ist der Ansicht, dass für die 2. Generation wieder ein Liquiditätsengpass droht und es vor diesem Hintergrund nicht angebracht ist, bei der Priorisierung ein derart grosses Gewicht auf die Baureife der Projekte zu legen. Stattdessen fordert economiesuisse, dass die langfristig gesicherte Betriebs- und Unterhaltsfinanzierung bei der Projektauswahl stärker in den Fokus rückt. Zudem legt der Verband nahe, bei der Projektauswahl das Kriterium der Verkehrsleistung künftig stärker zu berücksichtigen sowie zu klären, wie dem allgemeinen Trend in der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung, Folgekosten bereits beim Investitionsentscheid zu berücksichtigen, auch im Rahmen der Agglomerationsprogramme Folge geleistet werden kann (vgl. Bahninfrastrukturfonds und Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds).

Der Kanton Graubünden begründet seine ablehnende Haltung damit, dass die fachliche Bereinigung zwischen den Agglomerationen und dem Bund aus zeitlichen Gründen nicht in die zur Vernehmlassung unterbreitete Botschaft aufgenommen werden konnte. Diese Kritik wird auch vom Verein Seeland.biel/bienne ausgedrückt.

Einzelne Vernehmlasser äussern sich kritisch zum Vorgehen und zur Methodik des Beurteilungsprozesses und der Berichterstattung des Bundes:

Einzelne Vernehmlasser bedauern, dass der Prüfbericht des ARE, welcher dem Bericht des Bundesrat, bzw. der Einstufung der Programm-Projekte zugrunde liegt, während der Vernehmlassung nicht zur Verfügung stand (4: Kanton Zurich, VCS, VCS-Sektion Beide Basel, WWF).

Andere Vernehmlasser begrüssen wiederum explizit, dass die Prüfung nach Wirksamkeitskriterien und nicht etwa nach dem „Giesskannenprinzip“ erfolgt (4: CVP, GLP, Region Appenzell AR - St Gallen - Bodensee, SBB).

Einzelne Vernehmlasser fordern, dass die Bemühungen der Agglomerationen im Bereich Langsamverkehr angemessen berücksichtigt und entsprechende Massnahmen nicht in die Eigenleistungen geschoben werden sollten, da es sich dabei um wichtige Einzelmassnahmen für das Funktionieren des Gesamtsystems handelt (3: Kanton Aargau, Kanton Solothurn, Brugg Regio).

Die GLP begrüsst die Ergänzung der Priorisierungskriterien um ihre Auswirkungen auf den Langsamverkehr. Ebenfalls regt sie an, im Rahmen der Wirkungskriterien neben der Verlagerungswirkung auf den ÖV zusätzlich spezifisch zu prüfen, inwieweit die einzelnen Massnahmen Mehrverkehr zur Folge haben. Auf die Vermeidung von übermässigem Mehrverkehr – mit negativen Umwelt- und Kostenfolgen (Betrieb und Unterhalt) – müsse bei Infrastrukturprojekten künftig mehr geachtet werden.

Der Kanton Graubünden weist darauf hin, dass sich die Beurteilung zu sehr an theoretischen Konzepten orientiert und die Umsetzbarkeit der Programme zu wenig berücksichtigt.

Der Schweizerischer Städteverband und der Städte-Allianz öffentlicher Verkehr Ost- und Zentralschweiz fordern, dass keine Projekte aus rein finanziellen Gründen in die 3. Generation verschoben werden.

5. Bemerkungen zu den Prüfergebnissen auf Programmebene

5.1 Höhe des Bundesanteils

Vereinzelt wird bedauert bzw. Erstaunen zum Ausdruck gebracht, dass für einzelne Agglomerationsprogramme keine Bundesbeteiligung vorgesehen wird (11: Centre Partonal, Jungfraubahnen, Kanton Bern, Kanton Freiburg, Kanton Graubünden, Kanton St. Gallen, Kanton Waadt, Kanton Wallis, Regionalkonferenz Oberland-Ost, Verein St. Galler Rheintal, Volkswirtschaft Berner Oberland).

Viele Vernehmlasser fordern mehr Bundesbeteiligung oder eine bessere Bewertung der Programmwirkung (mehr Punkte) bzw. generell eine Erhöhung des Beitragssatzes (28: Agglomeration Basel (+11 Vernehmlasser), Baden Regio, Handelskammer beider Basel, Kanton Solothurn, Kanton St. Gallen, repla espace solothurn, Kanton Nidwalden, Kanton Tessin, Kanton Bern, SP, Kanton Thurgau, Regio Basiliensis, Kanton Neuenburg, Kanton Luzern, Verein Agglomeration Werdenberg-Lichtenstein, VCS-Sektion Beide Basel, Verein Seeland.biel/bienne, WWF).

Einzelne Vernehmlasser begrüssen aber ausdrücklich den vorgesehenen Bundesanteil (8): Kanton Waadt, WWF, Regionalkonferenz Bern Mittelland, Grand Genève, Kanton Schwyz, Kanton Aargau, Kanton Genf, Kanton Appenzell Ausserrhoden.

Die FSU und der SIA sind der Ansicht, dass nur in wenigen Agglomerationsprogrammen die Massnahmen schlüssig in eine nachvollziehbare Gesamtkonzeption eingebunden sind und diese Programme damit eine gute Wirkung erzielen. Es sei darum folgerichtig, dass gerade dort teils teure und auch viele Massnahmen unterstützt werden.

5.2 Umgang mit spezifischen Herausforderungen

Mehrere Vernehmlasser sind der Ansicht, dass spezifische Herausforderungen unterschiedlicher Raumtypen und unterschiedlicher institutioneller Ausgangslagen in funktionaler Räume nicht immer genügend berücksichtigt werden (24; vgl. Kap. 4.1). Die Kantone Waadt und Kanton Neuenburg verweisen zudem auf die Agglomerationen mit schwierigen topographischen Gegebenheiten, welche zum Beispiel zu teuren Verkehrsinfrastrukturen führen.

Demgegenüber begrüssen einzelne Vernehmlasser die differenzierte Beurteilung der Verschiedenartigkeit der Agglomerationsprogramme (4: Kanton Solothurn, repla espace solothurn, Fürstentum Lichtenstein, Verein Agglomeration Werdenberg-Lichtenstein).

Der Kanton Wallis betont die funktionalen Verflechtung zwischen Agglomerationen und den umliegenden ländlichen Räumen.

5.2.1 Konzentration der Mittel auf die grossen Agglomerationen

Verschiedene Vernehmlasser sind der Ansicht, dass die Mittel zu stark auf die grossen Agglomerationen Zürich, Genf, Basel, Lausanne und Bern konzentriert würden und die mittleren und kleinen Agglomerationen sowie in der Peripheren Region zuwenig von der Mitfinanzierung des Bundes profitieren könnten (10: ACS, ASTAG, Centre Patronal, CVP, Kanton Graubünden, Kanton Thurgau, Kanton Wallis, Kanton Waadt, Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete, Strasseschweiz).

Der Kanton Graubünden und der Kanton Wallis sind beispielweise der Ansicht, dass die kleinen Agglomerationen im Berggebiet in der Beurteilung überdurchschnittlich benachteiligt wurden.

Das Centre Patronal verlangt eine transparente Analyse der Bedeutung der Agglomerationsprogramme für den Wirtschaftsraum Schweiz, die Grossstädte und die kleinen Städte.

Der Kanton Waadt beantragt, dass die verschiedenen Finanzierungsquellen bei der Analyse, der Priorisierung der Massnahmen sowie deren Mitfinanzierung einbezogen werden sollte. Er ist der Ansicht, dass die Gemeinden der kleinen Agglomerationen benachteiligt sind, da sie einen proportional grösseren Anteil der Gesamtinvestitionen tragen müssen.

Der Kanton Thurgau weist darauf hin, dass trotz attestierter hoher Wirksamkeit einzelner Massnahmen die so genannten Sprungkosten bei den Infrastrukturinvestitionen in Kleinagglomeration relativ betrachtet zu gross sind, als dass sie sich im Vergleich zu grösseren Agglomerationen lohnen würden. Diese einseitige Bewertung widerspricht dem Wunsch nach dem Erhalt der politisch klar erwünschten polyzentrischen Siedlungsstruktur mit unterschiedlich grossen Zentren. Der Kanton Thurgau fordert daher, dass bei der weiteren Bearbeitung der Agglomerationsprogramme auch den Entwicklungspotenzialen und wichtigen Funktionen der kleineren Agglomerationen Rechnung getragen wird.

Demgegenüber drücken verschiedenen Vernehmlasser ihr ausdrückliches Einverständnis mit einer Konzentration der Investitionen auf die grössten Agglomerationen mit den grössten Verkehrsproblemen – namentlich Zürich, Genf, Basel, Lausanne und Bern – aus (4: FDP, FSU, Handelskammer beider Basel, SIA).

5.2.2 Kantonale und internationale grenzüberschreitende Agglomerationen

Mehrere Vernehmlasser fordern, dass der Komplexität und dem erhöhten Aufwand in grenzüberschreitenden Agglomerationen besser Rechnung getragen werden sollte. Für grenzüberschreitende Agglomerationen sei es aufgrund ihrer speziellen Ausgangslage sehr schwierig, die Anforderungen des Bundes an die Agglomerationsprogramme zu erfüllen, was dazu führt, dass sie systematisch eher schlechter bewertet werden (23: Agglomeration Basel (+11 Vernehmlasser), Amt der Voralberger Landesregierung, Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève, Grand Genève, Kanton Genf, Kanton St. Gallen, Kanton Thurgau, Kanton Waadt, SP, Regio Basiliensis, Région Rhône-Alpes, Verein St. Galler Rheintal).

Zudem fordern der Verein Regio Basiliensis und die SP, den landesweiten Nutzen für die Bewältigung der internationalen Personen- und Gütertransporte bei der Beurteilung der Agglomerationsprogramme besser zu berücksichtigen.

Vernehmlasser aus der Region Basel (13) sind darüber hinaus der Meinung, dass der Nutzen der Agglomerationsprogramme in Bezug auf die Kooperation der Teilregionen wächst, je komplexer die politische Fragmentierung ist. Sie beantragen, dass die Notwendigkeit für ein schrittweises Vorgehen in der länderübergreifenden Planung vom Bund anerkannt wird.

Der Kanton St. Gallen weist darauf hin, dass die regionalen Akteure auf die Mitarbeit ihrer ausländischen Partner angewiesen sind, um ein Agglomerationsprogramm eingeben zu können. Aufgrund der gesetzlichen Vorgaben sind aber die Aussichten auf eine Mitfinanzierung von Massnahmen im Ausland sehr eingeschränkt, womit dieser Anreiz für die Zusammenarbeit des ausländischen Partners fehlt.

Der Kanton Waadt ist der Ansicht, dass die interkantonalen und internationalen Agglomerationen mit der Herausforderung konfrontiert sind, mit verschiedenen rechtlichen Grundlagen arbeiten zu müssen. Dies erfordere einen sehr grossen technischen und politischen Einsatz. Diese Komplexität müsse bei der Bewertung besser berücksichtigt werden.

Grand Genève begrüsst die Anerkennung und die Berücksichtigung des Perimeters der internationalen Agglomerationen und die grundsätzliche Bereitschaft zur Mitfinanzierung von Massnahmen auf ausländischem Boden.

6. Bemerkungen zu den Prüfergebnissen auf Massnahmenebene

6.1 Umklassierung bzw. Priorisierung von Verkehrsmassnahmen

Eine Mehrheit der Vernehmlasser fordert eine Umklassierung bzw. eine andere Priorisierung einzelner oder mehrerer Massnahmen.

Anträge betreffend Abklassierungen einzelner Massnahmen von der A- in die B-Liste bzw. in die C-Liste oder von der B- in die C-Liste (20: Agglomeration Basel (+11 Vernehmlasser), Kanton Appenzell Ausserrhoden, Kanton Bern, Kanton Nidwalden, Kanton St. Gallen, Kanton Thurgau, Regio Wil, VCS, WWF) oder gar Streichungsanträge für einzelne Massnahmen (9: ATA, Hans Stieger, Kanton Aargau, Kanton Bern, Kanton St. Gallen, Kanton Zürich, VCS, VCS-Sektion Beide Basel, WWF) sind sehr selten.

Demgegenüber fordern zahlreiche Vernehmlasser die Aufnahme zusätzlicher Massnahmen oder die höhere Priorisierung einzelner oder mehrerer Massnahme von der C- in die B-Liste bzw. in die A-Liste oder von der B- in die A-Liste (58: Agglomeration Basel (+11 Vernehmlasser), Allianz Pro Limmattalbahn, ATA, Baden Regio, Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève, Coordinations d'associations du Grand Genève, Frauenfeld-Wil-Bahn, Grand Genève, Handelskammer beider Basel, Jungfraubahnen, Kanton Aargau, Kanton Appenzell-Ausserrhoden, Kanton Bern, Kanton Freiburg, Kanton Jura, Kanton Luzern, Kanton Nidwalden, Kanton Schwyz, Kanton Solothurn, Kanton Tessin, Kanton Thurgau, Kanton Waadt, Kanton St. Gallen, Kanton Zürich, Kantonsräte aus dem Limmattal, Pro Velo Kanton Bern, RBS, Regio Wil, Région transfrontalière de Bâle, Region Appenzell Ausserrhoden - St.Gallen - Bodensee, Regio Basiliensis, Verein Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein, Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Regionalkonferenz Oberland-Ost, repla espace solothurn, SBB, SIA, SP Winterthur, Verein St. Galler Rheintal, Stadt Bern, Stadtrat St. Gallen, Verein Seeland.biel/bienne, Union des communes vaudoises, VCS, VCS-Sektion Beide Basel, Volkswirtschaft Berner Oberland, WWF, ZPL Planung Limmattal).

6.2 Eigenleistungen, nicht mitfinanzierbare Massnahmen und Schienen-Massnahmen ohne Finanzierung aus dem Infrastrukturfonds

Zahlreiche Vernehmlasser beantragen, gewisse Massnahmen nicht als Eigenleistungen oder als nicht mitfinanzierbar auszuweisen, sondern diese in die vom Bund mitzufinanzierenden Massnahmen der A- oder B-Liste aufzunehmen (35: Agglomeration Basel (+11 Vernehmlasser), Baden Regio, Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève, Entwicklungsraum Thun, Grand Genève, Kanton Aargau, Kanton Bern, Kanton Freiburg, Kanton Jura, Kanton Neuenburg, Kanton Nidwalden, Kanton Solothurn, Kanton St. Gallen, Kanton Tessin, Kanton Thurgau, Kanton Waadt, Kanton Zug, Kanton Zürich, Region Appenzell Ausserrhoden - St.Gallen – Bodensee, SP Winterthur, Stadtrat St. Gallen, VCS, Verein Agglomeration Schaffhausen, Verein Seeland.biel/bienne, WWF).

Die Umpriorisierung in Eigenleistungen wird von einzelnen Vernehmlassern zudem auch grundsätzlich kritisiert.

Vereinzelt wird gefordert, dass die Prüfkriterien angepasst und differenzierter ausgestaltet werden, namentlich in Bezug auf den Benchmark der Massnahmen zur Aufwertung und zur Verbesserung der Sicherheit im Strassenraum und dessen Grenzwerte zum durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) (2: Kanton Freiburg, Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete).

Der Kanton Waadt weist darauf hin, dass mehrere Massnahmen, welchen der Bund nur einen lokalen Effekt zugestanden hat, durchaus eine wichtige Bedeutung für das Gesamtverkehrssystem der Agglomerationen haben.

Einzelne Vernehmlasser sind der Ansicht, dass die Einstufung einer Massnahme als Eigenleistung die Realisierungschancen dieser Massnahme in Gefahr bringt (4: Kanton Bern, Kanton Waadt, Stadt Bern, Verein Seeland.biel/bienne).

6.3 Gleichbehandlung von Strasse und Schiene

Verschiedene Vernehmlasser sind der Ansicht, dass die Gleichbehandlung von Strasse und Schiene nicht in genügendem Mass umgesetzt wird (9: ACS, ASTAG, bauenschweiz, Centre Patronal, economiesuisse, SVP, sgV, strasseschweiz, TCS).

Einzelne Vernehmlasser weisen darauf hin, dass mit einem ausgewogenen Verhältnis die politische Akzeptanz der Agglomerationsprogramme verbessert werden kann (5: Kanton Obwalden, Kanton Thurgau, Kanton Wallis, BPUK, KöV).

Strasseschweiz legt beispielweise gestützt auf den vorliegenden Entwurf des Bundesbeschlusses dar, dass von den insgesamt bereits verpflichteten bzw. verplanten rund 5,63 Milliarden Franken (von total 6 Mrd. Franken) ein Betrag von rund 3,6 Milliarden Franken für die Schiene bzw. Eisenbahn sowie für Trams bzw. Stadtbahnen vorgesehen ist. Das entspricht einem Anteil von fast 64 Prozent aller verpflichteten und verplanten finanziellen Mittel. Für die restlichen Massnahmen verbleiben somit rund 2,03 Milliarden Franken oder etwas über 36 Prozent der Mittel. Massnahmen im Bereich des MIV schlagen sogar mit lediglich rund 680 Millionen Franken zu Buche, was einen Anteil von gut 12 Prozent ausmacht. Strasseschweiz kommt zum Schluss, dass von einer ausgewogenen Zuteilung der finanziellen Mittel keine Rede sein kann.

Weitere Vernehmlasser haben ähnliche Darstellungen vorgelegt. Gestützt darauf fordern sie deshalb eine Umschichtung dieser Mittel, um die Ausgewogenheit zu verbessern. Strasseschweiz und ASTAG beantragen, dass die vorgesehenen Bundesbeiträge im Umfang von rund 715 Mio. Franken für Massnahmen im Bereich Schiene (460 Mio. Franken) und Trams (255 Mio. Franken) stattdessen vollumfänglich für die Erweiterung von Strasseninfrastrukturen in Städten und Agglomerationen (Umfahrungen Le Locle, La Chaux de Fonds, Näfels) einzusetzen sind. Andere Vernehmlasser fordern, dass die vorgesehenen Bundesbeiträge im Umfang von rund 460 Mio. Franken für Massnahmen im Bereich Schiene bzw. Eisenbahn stattdessen vollumfänglich für die Verbesserung und Erweiterung von Strasseninfrastrukturen in Städten und – insbesondere auch in kleinen und mittleren – Agglomerationen eingesetzt werden (4: ACS, Centre Patronal, sgV, TCS).

ASTAG und SVP sind der Ansicht, dass die Kriterien für die Projektauswahl bewusst so gewählt wurden, dass die Kantone effektiv gezwungen wurden, ausschliesslich ÖV-Projekte einzureichen.

Der TCS ist der Ansicht, dass Umfahrungsstrassen grundsätzlich mehr unterstützt werden sollten.

Demgegenüber begrüssen verschiedene Vernehmlasser ausdrücklich, dass ein grosser Teil der Investitionen in den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr fliessen soll (6: FSU, SIA, VCS-Sektion Beide Basel, SP, SP Winterthur, VÖV). Die Strategie der trinationalen Agglomeration Basel basiert beispielsweise auf einer besseren Vernetzung über die Landesgrenzen mittels einer Stärkung des öffentlichen Verkehrs. Sie erwartet entsprechend, dass der Bund diese Bemühungen finanziell stärker unterstützt (13: Agglomeration Basel (+11 Vernehmlasser) und Regio Basiliensis).

Die CVP ist der Ansicht, dass der Infrastrukturfonds einen ausgewogenen Kompromiss zwischen MIV- und ÖV-Investitionen darstellt.

Einzelne Vernehmlasser sind der Ansicht, dass eine stärkere Zurückhaltung bei der Mitfinanzierung von Projekten für den MIV angezeigt wäre (3: VCS, VCS-Sektion Beide Basel, WWF). Der VÖV weist darauf hin, dass es offensichtlich ist, dass der ÖV bei der effizienten und nachhaltigen Bewältigung der künftigen Verkehrsnachfrage auf dem engen Raum der Städte und der Agglomerationen eine herausragende Rolle einnimmt. Dies entspreche den Wirksamkeitskriterien, welche durch das UVEK zur Prüfung der Programme und Massnahmen festgelegt wurden.

Einige Vernehmlasser sind der Ansicht, dass Lösungen im Verkehrsbereich nachhaltig sein müssen und zur Steigerung der Lebensqualität und zur Vorsorge im Gesundheitsbereich beitragen müssen (4: SP, SP Winterthur, WWF, VCS). Die SP und der WWF betonen, dass in den Vernehmlassungsunterlagen von einer Abstimmung der beiden Vorlagen „Engpassbeseitigung Nationalstrassen“ und Agglomerationsverkehr“ die Rede ist. Für sie treffe dies aber höchstens auf lokaler Ebene, nicht aber auf der Ebene der generellen Verkehrspolitik zu. Sie sind der Ansicht, dass sich die beiden Vorlagen gegenseitig konkurrenzieren. Für die Umsetzung einer verantwortungsbewussten Verkehrspolitik sei dieser Widerspruch zu beseitigen und der Agglomerationsverkehr sei eindeutig zu priorisieren.

7. Bemerkungen zur Umsetzung der Agglomerationsprogramme 1. und 2. Generation

7.1 Beginn der Umsetzung

Der Kanton Aargau, der Kanton Solothurn und Brugg Regio fordern, dass auf eine Vorgabe eines fixen Termins für den Baubeginn der Agglomerationsmassnahmen 2. Generation zu verzichten sei und dass in begründeten Fällen auch vor 2015 ausgeführte Bauarbeiten für eine Mitfinanzierung des Bundes anrechenbar sein sollten.

7.2 Umsetzung- und Wirkungskontrolle

Einzelne Vernehmlasser betonen explizit die Wichtigkeit der Umsetzung und Wirkungskontrolle der Projekte (6: Economiesuisse, FSU, SIA, VCS, VCS-Sektion Beide Basel, WWF).

So weisen beispielsweise der FSU und der SIA darauf hin, dass viele unterstützte Massnahmen der Agglomerationsprogramme der 1. Generation insbesondere im Bereich des Langsamverkehrs grosse Schwierigkeiten haben, ihre Baureife zu erlangen. Sie begrüssen deshalb eine Kontrolle über den Stand der Projekte, so dass die zuständigen Behörden auf lokaler Ebene in die Pflicht genommen werden, alle Massnahmen im Sinne des Gesamtkonzepts voranzutreiben.

Der VCS, die VCS-Sektion beider Basel und der WWF stellen die Frage, wie damit umgegangen wird, dass viele der Massnahmen der Agglomerationsprogramme der 1. Generation noch nicht umgesetzt worden sind. Ein gutes Controlling sei hier entscheidend. Es sollte geprüft werden, welche Massnahmen der ersten Generation die Gemeinden effektiv umgesetzt haben, bevor neue Gelder gesprochen werden.

Der Verein Seeland.biel/bienne beantragt, auf die Auflage gemäss Prüfbericht zu verzichten, welche verlangt, dass die Gemeinden die Eigenleistungen zwingend umsetzen müssen.

7.3 Administrativer Aufwand bei der Umsetzung

Mehrere Vernehmlasser beantragen, dass der administrative Aufwand bei der Umsetzung der Programme für alle Beteiligten verhältnismässig bleibt und in Grenzen gehalten wird (13: BPUK, Kanton Luzern, Kanton Obwalden, Kanton St. Gallen, Kanton Tessin, Kanton Thurgau, Kanton Waadt, Kanton Wallis, Kanton Zurich, KöV, Schweizerischer Städteverband, Städte-Allianz öffentlicher Verkehr Ost- und Zentralschweiz, Verein Seeland.biel/bienne).

Zudem präzisieren einzelne Vernehmlasser, dass dieser Aufwand zu hohen Kosten führt und regen an, ihn laufend zu überprüfen (5: BPUK, Kanton Obwalden, Kanton Thurgau, Kanton Wallis, KöV).

Der Verein Seeland.biel/bienne ist der Meinung, dass durch die unverständlichen Verzögerungen beim Abschluss von Finanzierungsvereinbarungen für Massnahmenpakete die Gemeinden verunsichert werden, womit das Engagement erlahmt. Dies habe zur Folge, dass Sinn und Zweck der Agglomerationsprogramme allmählich unterlaufen werden.

Die BPUK und KöV begrüssen ausdrücklich die Austauschplattform, in welcher Vertreter des ARE, ASTRA und der EFV sowie Vertreter der BPUK, KPK und KIK sitzen. Da sie administrative Vereinfachungen überprüfe, konnten damit bereits massgebliche Verbesserungen erreicht werden.

8. Bemerkungen zur Weiterführung der Agglomerationsprogramme und der Mitfinanzierung durch den Bund

8.1 Bedeutung der Agglomerationsprogramme

Zahlreiche Vernehmlasser sind dezidiert der Ansicht, dass die Agglomerationsprogramme weiterzuführen seien, da sie sich als wichtiges Instrument einer kohärenten Raumentwicklungs- und Verkehrspolitik bewähren haben. Sie seien wirkungsvolle Instrumente, um die Verkehrsprobleme in den Agglomerationen anzugehen und so deren nachhaltige räumliche Entwicklung zu begünstigen. Das Instrument Agglomerationsprogramm habe hier bereits eine sehr positive Dynamik ausgelöst (vgl. Kap. 4.1).

8.2 Mitfinanzierung zukünftiger Generationen von Agglomerationsprogrammen

Zahlreiche Vernehmlasser beantragen, dass der Bund die lückenlose und unbefristete Bundes-Mitfinanzierung der künftigen Agglomerationsprogramme sicherstellen muss (52: Agglomeration Basel (+11 Vernehmlasser), BPUK, Brugg Regio, Chambre de commerce, d'industrie et des services de

Genève, CVP, Entwicklungsraum Thun, FSU, Grand Genève, INFRA, Kanton Aargau, Kanton Bern, Kanton Freiburg, Kanton Genf, Kanton Luzern, Kanton Neuenburg, Kanton Nidwalden, Kanton Obwalden, Kanton Schwyz, Kanton Solothurn, Kanton St. Gallen, Kanton Tessin, Kanton Thurgau, Kanton Waadt, Kanton Wallis, Kanton Zug, Kanton Zürich, KöV, RBS, Schweizerischer Städteverband, Verein Seeland.biel/bienne, SIA, Städte-Allianz öffentlicher Verkehr Ost- und Zentralschweiz, repla espace solothurn, Schweizerischer Baumeisterverband, SP, Stadt Bern, Union des communes vaudoises, VCS, VCS-Sektion Beide Basel, VöV, WWF).

Zudem betonen mehrere Vernehmlasser, dass diese Fragen dringend angegangen werden müssen (19: Agglomeration Basel (+11 Vernehmlasser), FSU, Kanton Schwyz, SIA, VCS, VCS-Sektion Beide Basel, Verein Seeland.biel/bienne, WWF).

Die SP weist darauf hin, dass Massnahmen mit guter oder sehr guter Wirksamkeit, die ihre Bau- und Finanzreife ab 2019 erreichen, sowie Massnahmen mit noch nicht optimaler Wirksamkeit, knapp 1,4 Milliarden kosten und den gesperrten Restkredit für die Mittelfreigabe für Projekte der 3. Generation von rund 370 Millionen Franken bei weitem übersteigen würden.

Einzelne Vernehmlasser beantragen die Freigabe der noch verbleibenden 300 bis 400 Millionen Franken für die im Rahmen der Vernehmlassung beantragten Änderungen der A-Massnahmen. (5: Kanton Freiburg, Kanton St. Gallen, Kanton Schwyz, Kanton Tessin, Kanton Waadt).

Einzelne Vernehmlasser betonen, dass das Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum und die damit verbundene steigende Mobilität dazu führen, dass der Bedarf nach besseren Verkehrsinfrastrukturen v.a. auch in den Agglomerationen hoch bleiben wird. Insbesondere Grossprojekte können bei kleinen Tranchen der Mitfinanzierung kaum Unterstützung finden. Deshalb wird verschiedentlich beantragt, dass die Mittel mindestens im heutigen Umfang auch in Zukunft zu Verfügung stehen müssen (4: BPUK, Kanton Obwalden, Kanton Thurgau, KöV).

Der Schweizerische Städteverband und die Städte-Allianz öffentlicher Verkehr Ost- und Zentralschweiz weisen darauf hin, dass allein im Hinblick auf die Finanzierung der dritten Generation der Agglomerationsprogramme 2019-2022 eine Finanzierungslücke von über einer Milliarde Franken besteht. Der angekündigte NAF werde dafür Lösungen anbieten müssen.

Die SP weist darauf hin, dass sie eine zweite Röhre am Gotthard nur schon deswegen bekämpfen werde, da die Mittel für den Bau und den nachfolgenden Unterhalt einer unnötigen zweiten Röhre in den Agglomerationen fehlen werden.

Die GLP beantragt in Anbetracht der frühen Ausschöpfung der bis 2027 zur Verfügung stehenden Finanzmittel zu prüfen, ob entweder durch eine striktere Selektion der Programme oder durch eine Reduktion des Finanzierungsanteils des Bundes (allenfalls unter Anpassung von Art. 22 MinVV) eine bessere Glättung des Mittelflusses erreicht werden könne, wodurch gesamthaft mehr Projekte umgesetzbar wären.

Die FDP fordert einen gezielten Ausbau der Zubringerstrassen der Agglomerationen, die Beseitigung der Engpässe sowie die Kapazitätserhöhung bei der Schiene. Bei beiden Verkehrsträgern bestünde grosser Handlungsbedarf.

Das Centre Patronal erinnert daran, dass sich die kantonalen und kommunalen Vertreter immer mehr über die hohen finanziellen Lasten durch die massiven Nutzungs- und Unterhaltskosten von Infrastrukturen bewusst werden würden. Dies könne bei künftigen Budgetdebatten zu politischen Abstrafungen führen, was unter Umständen grosse negative Konsequenzen für die Umsetzung wichtiger Schlüsselprojekte haben könnte.

Der Kanton Wallis beantragt, dass eine künftige Beteiligung des Bundes an der Finanzierung der Betriebs- und Unterhaltskosten der ÖV-Angebote innerhalb der Agglomerationen (z.B. im Rahmen der Botschaft zum NAF) möglich wird, da es namentlich für die Agglomerationsgemeinden künftig immer schwieriger werden dürfte, die jährlich ansteigenden Betriebskosten zu tragen.

Der Kanton Tessin beantragt, dass eine künftige Beteiligung des Bundes an der Finanzierung von nicht-Infrastrukturellen Massnahmen inkl. Siedlungsmassnahmen möglich sein sollte, da dies dazu beitragen würde, den Druck auf das Bedürfnis nach neuen Infrastrukturen zu reduzieren.

8.3 Nationalstrasse und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF)

Zahlreiche Vernehmlasser begrüssen, dass der Bundesrat beabsichtigt, einen dauerhaften Fonds den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehr (NAF) zu schaffen (40: Agglomeration Basel (+11 Vernehmlasser), BPUK, CVP, Entwicklungsraum Thun, Fédération des Entreprises Romandes,

Kanton Bern, Kanton Genf, Kanton Luzern, Kanton Nidwalden, Kanton Obwalden, Kanton Schwyz, Kanton Solothurn, Kanton Tessin, Kanton Thurgau, Kanton Waadt, Kanton Wallis, Kanton Zug, KöV, Grand Genève, INFRA, Schweizerischer Bauernverband, Schweizerischer Baumeisterverband, RBS, repla espace solothurn, SP, Stadt Bern, Union des communes vaudoises, Verein Seeland.biel/bienne, VöV).

Verschiedene Vernehmlasser fordern zusätzlich dasselbe für die Substanzerhaltung der Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen (7: BPUK, CVP, Kanton Obwalden, Kanton Thurgau, Kanton Wallis, Schweizerischer Bauernverband, KöV).

Einzelne Vernehmlasser teilen mit, dass sie sich zur künftigen Finanzierung der Agglomerationsprogramme detailliert in einer separaten Stellungnahme im Rahmen der Vernehmlassung zum NAF äussern wollen (9: bauenschweiz, Centre Patronal, Kanton Freiburg, Kanton Obwalden, Kanton Thurgau, Kanton Wallis, SP, BPUK, KöV).

Mehrere Vernehmlasser beantragen, dass der neue Fonds (NAF) entweder mit einer Reserve versorgt wird oder aber dass künftig eine Verschuldung des Fonds möglich sein müsse, um Liquiditätsengpässe zu vermeiden und Vorfinanzierungen durch die Kantone und Gemeinden zu verhindern (14: Agglomeration Basel (+11 Vernehmlasser), Kanton Schaffhausen, INFRA).

8.4 Finanzierungsentflechtung BIF/NAF

Mehrere Vernehmlasser begrüßen die Entflechtung der Finanzierung von Bahn- und übrigen Agglomerationsverkehrsmaßnahmen durch die separate Fonds-Lösung mit dem Bahninfrastrukturfonds (BIF) und dem NAF (19: Agglomeration Basel (+11 Vernehmlasser), Brugg Regio, INFRA, Kanton Aargau, Kanton Waadt, Kanton Zug, Schweizerischer Baumeisterverband, SBB).

Einzelne Vernehmlasser beantragen, dass die vom Bund mit «A» bewerteten Massnahmen (460 Mio.) der Agglomerationsprogramme der 2. Generation, welche die Eisenbahn betreffen und deren Realisierung ab 2015 freigegeben werden soll, auf keinen Fall über den Infrastrukturfonds, sondern zwingend bereits über den BIF zu finanzieren seien (6: ACS, ASTAG, StrasseSchweiz, TCS, Centre Patronal, sgV).

Mehrere Vernehmlasser fordern, dass sowohl beim BIF als auch beim NAF die Möglichkeit bestehen müsse, Projekte im grenznahen Ausland mitzufinanzieren (14: Agglomeration Basel (+11 Vernehmlasser), Grand Genève, Région Rhône-Alpes). Sofern im BIF keine Möglichkeit bestehen sollte, sich künftig an Vorhaben auch über die Landesgrenzen hinaus finanziell zu beteiligen, beantragt die Agglomeration Basel, dass im NAF eine entsprechende Regelung geschaffen werden müsse. Sie erwartet vom Bund, dass er den NAF so ausgestalte, dass nicht jene Infrastrukturprojekte, welche dem Ausbau der S-Bahn dienen, zwischen den Maschen der unterschiedlichen Programme hindurch fallen.

Ebenfalls vonseiten der Agglomeration Basel (+11 Vernehmlasser) kommt der Antrag, dass der Bund bei einer Finanzierung über den BIF dafür sorgen müsse, dass die Aufnahme von S-Bahn-Infrastrukturprojekten in den BIF nicht ausschliesslich anhand von Bewertungen nach NIBA erfolgt, sondern alternative Kriterien herbeigezogen werden. Zudem seien die unterschiedliche Lesarten der Zeiträume zwischen dem Agglomerationsverkehr und dem BIF bzw. dem strategischem Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (STEP) zu konkretisieren. Die Agglomeration Basel (+11 Vernehmlasser) weist darauf hin, dass ein Bahninfrastruktur-Objekt mit Baubeginn im Jahre 2018 und Inbetriebnahme im Jahre 2028 zwar in die Agglo-Tranche B (2015-2018) eingeteilt ist, im BIF hingegen erst bei STEP 2030 (2025-2030) platziert werde. Der Transfer der Projekte müsse hier unbedingt sauber erfolgen.

Mehrere Vernehmlasser beantragen eine präzisere Regelung für die Entflechtung BIF/NAF. Die SBB möchte geklärt wissen, was unter welchen Randbedingungen über welches Gefäss finanziert wird.

Einzelne Vernehmlasser gehen davon aus, dass Massnahmen der Eisenbahninfrastruktur weiterhin im Agglomerationsprogramm auszuweisen sind, dass sie aber nicht mehr Bestandteil des im Rahmen des Agglomerationsprogramms gestellten Antrags zur Mitfinanzierung sind. Sie fragen deshalb, ob die gemäss BIF geltenden Regeln eingehalten werden können und welche Vorgaben dazu gemacht werden. Zudem fordern sie, dass in der Weisung zur 3. Generation klar aufgezeigt werden müsse, ob die Kosten für die Eisenbahninfrastruktur dennoch in der Wirkungsbeurteilung mitberücksichtigt sein werden 4: (Kanton Aargau, Kanton Solothurn, repla espace solothurn, Brugg Regio).

Der Kanton Neuenburg möchte konkret wissen, ob die Nachfolgelösung des Infrastrukturfonds ab der dritten Generation der Agglomerationsprogramme eine Gefahr für die Finanzierung einer neuen Schnellbahnlinie (RER) in Neuenburg darstelle. Der Kanton Neuenburg betont, dass STEP seine Prioritäten auf die nationale Ebene ausrichtet und regt an, dass der Bund die Koordination zwischen den beiden Fonds präzisiert. Dies insbesondere im Hinblick auf die Frage, inwiefern die ÖV-Massnahmen, welche bereits in die A-Liste aufgenommen worden, ab 2019 tatsächlich in STEP integriert und innerhalb der entsprechend ihrer Priorität festgesetzten Frist umgesetzt werden können. Die SBB weist ebenfalls darauf hin, dass die Finanzierung für Agglomerations-Bahnprojekte ab 2019 bereits über den BIF erfolgen müsste, dass aber im Rahmen des BIF eine Finanzierungsmöglichkeit für Projekte im STEP-Ausbaustritt 2025 nur dann besteht, soweit sie dort bereits enthalten sind. Weitere Projekte könnten somit erst in den STEP-Ausbaustritt 2030 einfließen. Für den Zeitraum zwischen 2019 und 2025 besteht aus ihrer Sicht folglich eine Finanzierungslücke.

8.5 Erarbeitung der Agglomerationsprogramme der nächsten Generationen

Einzelne Vernehmlasser beantragen, dass der administrative Aufwand für die Ausarbeitung künftiger Agglomerationsprogramme zu begrenzen ist (6: Kanton Freiburg, Kanton Nidwalden, Kanton Zürich, Schweizerischer Städteverband, Städte-Allianz öffentlicher Verkehr Ost- und Zentralschweiz, Handelskammer beider Basel).

So sind der Schweizerische Städteverband und die Städte-Allianz öffentlicher Verkehr Ost- und Zentralschweiz der Ansicht, dass die Verfahren bei der Erarbeitung und Dokumentierung der Agglomerationsprogramme für die Agglomerationen in einem vernünftigen Verhältnis zur Dimension der einzelnen Programme stehen und mit vertretbarem Aufwand bewältigbar sein müssen. Übersteigerte Anforderungen würden das innovativste verkehrspolitische Instrument des Bundes zu delegitimieren drohen.

Der Kanton Nidwalden regt an, dass bei den Agglomerationsprogrammen aufgrund der steigenden Komplexität auf eine thematische Erweiterung zu verzichten ist und dass sie sich weiterhin auf die Themen Siedlung, Verkehr und Landschaft zu beschränken haben.

Demgegenüber beantragen einige Vernehmlasser, dass weitere Themen besser berücksichtigt werden sollten. Die SAB regt beispielweise an, dass die Schnittstelle Stadt-Land in den zukünftigen Agglomerationsprogramme aufgezeigt und konkrete Massnahmen vorgesehen werden sowie die Prüfkriterien entsprechend angepasst werden sollten.

Einzelne Vernehmlasser fordern, dass die Definition der Agglomeration (Perimeter) für die 3. Generation angepasst und die Perimeter aktualisiert werden sollten (6: Grand Genève, Kanton Aargau, Kanton Nidwalden, Kanton Solothurn, Kanton Waadt, Brugg Regio).

Der Kanton St. Gallen erwartet, dass der Bund die notwendigen Hilfsmittel zur Überarbeitung der Programme der dritten Generation zeitgerecht zur Verfügung stellt und die Termine frühzeitig bekannt gibt.

Der Kanton Waadt und economiesuisse beantragen, den Vier-Jahre-Rhythmus der Agglomerationsprogramme zu überprüfen. Dies mit der Begründung, dass kaum mit der Realisierung der Projekte der vorangehenden Generation begonnen wurde, während bereits das nächste Programm zur Prüfung beim Bund eingereicht werden müsste.

Einzelne Vernehmlasser beantragen, dass in der Weisung für die dritte Generation mehr auf die Grenzproblematik von bi- und trinationalen Agglomerationsprogrammen eingegangen werden sollte (siehe Kap. 5.2.2).

Einige Vernehmlasser sind der Ansicht, dass die Agglomerationsprogramme nicht die Funktion eines eigenständigen Planungsinstruments haben und fordern, dass in der Weisung für die dritte Generation das Verhältnis zwischen dem kantonalen Richtplan und dem Agglomerationsprogramm klarer herauszuarbeiten sei. Somit sei auch die Beurteilung einer Massnahme künftig nicht an die Verbindlichkeit des Agglomerationsprogramms als Planungsinstrument zu koppeln (4: Brugg Regio Kanton Aargau, Kanton Solothurn, repla espace solothurn).

Economiesuisse ist der Ansicht, dass vor dem Hintergrund der Neukonzipierung der Agglomerationsprogramme im Kontext von BIF und NAF zwingend eine Wirkungsanalyse vorzulegen sei. Darin soll untersucht werden, ob die gesteckten Ziele mit den unterstützten Massnahmen erreicht wurden und ob Anforderungen an die Agglomerationsprogramme allenfalls angepasst werden sollten.

9. Anhang

Folgende Abkürzungen werden im vorliegenden Bericht für die Bezeichnung einzelner Vernehmlasser verwendet:

ACS	Automobil Club der Schweiz
ASTAG	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband
ATA	Verkehrs-Club der Schweiz (VCS), Sektion Tessin
BPUK	Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz
CVP	Christlichdemokratische Volkspartei
FDP	Freisinnig-Demokratische Partei – Die Liberalen
FSU	Fachverband Schweizer Raumplaner
GLP	Grünliberale Partei
INFRA	Fachverband der Schweizer Infrastrukturbauer
KöV	Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs
KV Schweiz	Kaufmännischer Verband Schweiz
RBS	Regionalverkehr Bern-Solothurn AG
SAB	Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
SGV	Schweizerischer Gewerbeverband
SIA	Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein
SP	Sozialdemokratische Partei
SVP	Schweizerische Volkspartei
TCS	Touring Club Schweiz
TEB	Trinationaler Eurodistrict Basel
VCS	Verkehrs-Club der Schweiz
VÖV	Verband öffentlicher Verkehr
WWF	WWF Schweiz
ZPL Planung Limmattal	Zürcher Planungsgruppe Limmattal