

Bundesamt für Raumentwicklung ARE  
3003 Bern

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

Bern, 17. Mai 2019

## **Totalrevision der Verordnung des UVEK vom 20. Dezember 2017 über Fristen und Beitragsberechnung für Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr (PAvV) bzw. Erlass der Verordnung des UVEK über das Programm Agglomerationsverkehr (PAVV): Vernehmlassung**

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Schweizerische Gewerkschaftsbund SGB bedankt sich, zur Totalrevision der oben genannten Verordnung des UVEK zum Programm Agglomerationsverkehr Stellung nehmen zu können.

Die Mehrheit der Bevölkerung in der Schweiz lebt und arbeitet schon heute in einer Agglomeration (urbane Räume gehören dazu). Nach einer Phase der Stagnation nahm seit 2005 auch die Bevölkerung in den Kernstädten wieder massiv zu und das Wachstum von Wohnbevölkerung und Arbeitsplätzen in den Agglomerationen bleibt hoch. Das wird sich in den kommenden Jahrzehnten nicht ändern, entsprechend werden sich die Siedlungsflächen ausweiten und das Verkehrsaufkommen zunehmen, wenn nicht mittels Agglomerationsprogrammen gegengesteuert wird.

Eine Siedlungsentwicklung nach innen und eine Konzentration des Wachstums auf Standorte mit bereits bestehender guter öV-Erschliessung können den Druck auf unbebaute Flächen mindern. Der öV ist jedoch bereits heute in gewissen Agglomerationen in Spitzenzeiten überbeansprucht. Es geht also nicht nur um eine Verlagerung der Mobilität weg vom motorisierten Individualverkehr MIV hin zur Nutzung des öffentlichen Verkehrs, sondern auch um die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs. Aber der «Dichtestress» erstreckt sich immer stärker auch auf den Langsamverkehr. Das funktionierende Nebeneinander von Velos, E-Bikes, E-Roller und Fussverkehr wird zusehends strapaziert. Gerade in den urbanen Ballungszentren ist deshalb ein gutes Verkehrsmanagement, welches alle Mobilitätsformen im Blick hat, von hoher Bedeutung.

Auch die Schaffung resp. die Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen sind wesentlicher Bestandteil von Agglomerationsprogrammen und den so genannten Zukunftsbildern, die von den Trägerschaften der Agglomerationsprogramme entwickelt werden müssen. Zentral ist dabei stets der Ansatz, dass über die eigenen Gemeinde- und Kantonsgrenzen hinausgeschaut wird. Denn Siedlungs- und Verkehrsprojekte lösen eine Dynamik bis ins erweiterte ländliche Umfeld aus. Angestrebt wird eine kohärente Verkehrs- und Siedlungsplanung, die auf einen schonenden Umgang mit den natürlichen Ressourcen setzt und möglichst keinen zusätzlichen (motorisierten) Verkehr generiert.

Monbijoustrasse 61, 3007 Bern, [www.sgb.ch](http://www.sgb.ch)  
031 377 01 01, Fax 031 377 01 02, [info@sgb.ch](mailto:info@sgb.ch)

123 DH/es

Die finanziellen Ressourcen des Bundes für eine Beteiligung an nachhaltigen Projekten kommen heute aus dem in der Verfassung verankerten Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds NAF. Das Programm Agglomerationsverkehr PAV erlaubt eine Mitfinanzierung von Verkehrsprojekten in Agglomerationen und Städten, sofern diese die erforderlichen Kriterien erfüllen.

Die Agglomerationsprogramme werden in einem langen Zeithorizont umgesetzt, man redet deshalb von Generationen. In den beiden ersten Generationen wurden vom Bund hauptsächlich Schienenprojekte (Eisenbahn, S-Bahn und Trams) mitfinanziert. Aktuell steht man in der Realisierung der dritten Generation.

Die vorliegende Totalrevision der Verordnung des UVEK soll die detaillierten Grundlagen der Bundesprüfung für eine finanzielle Beteiligung liefern. Sie enthält neu detaillierte Vorgaben für die Massnahmen und Bausteine der Agglomerationsprogramme, legt die Prüfungskriterien für eine Mitfinanzierung durch den Bund fest und definiert die Wirkungsindikatoren. Die Anforderungen sind anspruchsvoll, was aber angesichts der komplexen Ausgangslage (Bevölkerungsdruck, Verkehrsaufkommen und Zersiedelung), der langdauernden und kostenintensiven Umsetzung der Programme und einschneidenden Auswirkung von (erfolgreichen oder verfehlten) Projekten gerechtfertigt ist.

#### 1. Abschnitt: Anforderungen an Agglomerationsprogramme

Der SGB unterstützt die Anforderungen, insbesondere die in Art. 3 genannte Generationenkohärenz, die bedingt, dass die Planung von neuen Programmen auf den vorhergehenden Massnahmen basiert und diese weiterentwickelt. Dieses Kontinuum in einer so langfristigen Umsetzung garantiert eine gewisse Nachhaltigkeit. Deshalb macht die detaillierte Auflistung der einzelnen Bausteine in Art. 7 auch Sinn.

##### Artikel 1 Massnahmen

Eine umfassende Information zu allen geplanten Massnahmen im Siedlungs- und Verkehrsreich ist wichtig um beurteilen zu können, ob die Kriterien für das Programm seitens Bund erfüllt werden. Buchstabe b hält deshalb richtig fest, dass auch Verkehrsmassnahmen aufgeführt sein müssen, die vom Bund nicht mitfinanziert werden.

Absatz 4 unterstreicht die rollende Planung, indem das Agglomerationsprogramm so genannte A-Massnahmen (ausführungsreif innert 4 Jahren) und B-Massnahmen (A-Massnahmen der nächsten Generation) beinhalten muss.

##### Artikel 4 Grundanforderungen

Der SGB unterstützt, dass die Mitwirkung sowohl der beteiligten Gebietskörperschaften wie auch der betroffenen Bevölkerung in der Verordnung verlangt wird. Laut erläuterndem Bericht muss die Bevölkerung nachweislich Gelegenheit gehabt haben, sich zu einem Agglomerationsprogramm äussern zu können.

##### Artikel 8 Monitoring- und Controllingindikatoren

Die so genannten MOCA-Indikatoren bieten die Grundlage zur späteren Wirkungsmessung, ob es gelungen ist, mittels der Programme ein nachhaltigeres und effizienteres Verkehrssystem in Städten und Agglomerationen umzusetzen. Gemessen wird anhand Veränderungen des Modal Split zugunsten des öV, anhand der Unfallstatistik, Anzahl EinwohnerInnen und Beschäftigte nach Güteklasse des öV und der Verdichtung der Besiedelung. Der SGB stellt fest, dass es keinen

Indikator zum Langsamverkehr und keinen zu Massnahmen für Naherholungsräume gibt. Da beide Aspekte zwingend Teil der Agglomerationsprogramme sein müssen, müssten sie sich auch in den MOCA-Indikatoren abbilden (dazu Art. 4 lit. b und Art. 7 Abs. 1). Dies müsste ergänzt werden.

Der erläuternde Bericht wirft die Frage auf, ob die Ressourcen des ARE ausreichend sind um die Trägerschaften in der komplexen Aufbereitung der Dokumentation der Unterlagen zu begleiten und das Prüfverfahren durchzuführen. Die Frage ist berechtigt, zumal die Komplexität der Agglomerationsprogramme zunimmt. Der Bundesrat wird sich damit befassen müssen, bevor aufgrund mangelnder Ressourcen die Qualität der Überprüfung leidet.

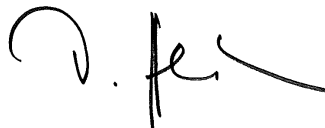
Besten Dank für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

**SCHWEIZERISCHER GEWERKSCHAFTSBUND**



Pierre-Yves Maillard  
Präsident



Dore Heim  
Zentralsekretärin