



Bundesamt für Raumentwicklung
Direktionsbereich 2 – Mobilität, Raum,
Infrastruktur
3003 Bern

Per Mail: info@are.admin.ch

Bern, 8. Juli 2019

Richtlinien zum Programm Agglomerationsverkehr Konsultation

Sehr geehrter Herr Seewer
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen bestens für die Gelegenheit, zu den Richtlinien zum Programm Agglomerationsverkehr Stellung nehmen zu können. Der Schweizerische Städteverband vertritt die Städte, städtischen Gemeinden und Agglomerationen in der Schweiz und damit gut drei Viertel der Schweizer Bevölkerung.

Allgemeine Einschätzung

Der Städteverband begrüsst, dass das ARE eine technische Richtlinie für die korrekte Formulierung formuliert, mit der es Transparenz schafft über Anforderungen, Prüfungskriterien und Umsetzung der Agglomerationsprogramme. Die Städte sind aber nach wie vor der Auffassung, dass die Abwicklung der Agglomerationsprogramme von einer hohen Komplexität geprägt ist, die bei ihrer Weiterentwicklung unbedingt reduziert werden muss. Sie erwarten zudem, dass sich ihr Aufwand zur Abwicklung von Agglomerationsprogramm bereits durch diese Richtlinie reduziert.

Fragenkatalog

1. Der Städteverband ist mit den Grundzügen der Konsultationsvorlage grundsätzlich einverstanden. Zu einzelnen Punkten verweisen wir auf die Bemerkungen unten unter «weitere Anliegen».
2. Der Städteverband ist mit dem Prinzip der Generationenkohärenz grundsätzlich einverstanden. Er ist zudem der Auffassung, dass bei der Bewertung der einzelnen Massnahmen einzelne «Schlüsselmassnahmen», die von den einzelnen Trägerschaften samt Nachweis ihrer über die jeweilige Programmgeneration hinausweisende mittel- und langfristige Wirkung begründet als solche ausgewiesen werden, nicht einfach in Relation mit anderen Massnahmen zu setzen sind, sondern spezifisch gewichtet werden sollten (vgl. auch unten unter Kostenbeurteilung). Durch



den Grundsatz der Generationenkohärenz ist ja ohnehin sichergestellt, dass nicht in jeder Generation solche «Schlüsselmassnahmen» eingereicht werden.

3. Der Städteverband ist der Auffassung, dass die Umsetzung unter Berücksichtigung direktdemokratischer Unwägbarkeiten ein Beurteilungskriterium sein soll. Er zieht im Sinne einer grundsätzlichen Anreizkultur bei der Bewertung einen «Bonus» (plus fünf Prozent bei guter Umsetzungsbeurteilung) einem «Malus» bei schlechter Umsetzungsbeurteilung vor. Einzelne Städte ziehen ein «Malus»-System vor, dies unter der Voraussetzung, dass die heute bestehenden Hürden reduziert werden, die für einen Beitragssatz von mehr als 40 Prozent zu überwinden sind.
4. Vgl. unten.

Weitere Anliegen

Zu weiteren einzelnen Punkten nehmen wir wie folgt Stellung:

- ▶ **Kapitel 1.6: Fragebogen** (S. 10 des Entwurfs): Seitens der Städte besteht das Bedürfnis, dass der Austausch zwischen den Trägerschaften der Agglomerationsprogramme und dem Bundesamt für Raumentwicklung sowie gegebenenfalls auch dem als «Kassenstelle» fungierenden Bundesamt für Strassen möglichst umgehend über einen Online-Schalter abgewickelt wird. Dies, um den dafür anfallenden administrativen Aufwand möglichst gering zu halten.
- ▶ **Kapitel 2: Situations- und Trendanalyse** (S. 14): Die Aufbereitung der geforderten Analysen im Bereich Verkehr (Räumliche Analyse der Pendlerströme, Modal Split, Angebot- und Nachfrage des öffentlichen Verkehrssystems) sind für Agglomerationen und Kantone sehr aufwändig, und es ist zum Teil schwierig, an Daten zu kommen (z.B. Nutzerdaten SBB). Der Städteverband ist deshalb der Auffassung, dass der Bund die Daten zentral sammeln und aufbereiten soll, um sie anschliessend den Agglomerationen für Interpretation und Zielsetzungen zur Verfügung zu stellen. Auch im Sinne der besseren Vergleichbarkeit ist es wünschenswert, dass die Agglomerationen mit standardisierten Daten arbeiten können.
- ▶ **Kapitel 2.5.2: Abstimmung mit den Massnahmen der nationalen Planungen** (S. 20): Die Vorgabe, wonach kurz- und mittelfristig geplante A- und B-Massnahmen des Agglomerationsprogramms an den beschlossenen nationalen Vorhaben auszurichten sind, ist dahingehend zu relativieren, dass diese Ausrichtung die Nachhaltigkeit der Agglomerationsprogramme nicht beeinträchtigen darf.
- ▶ **Kapitel 2.6: Grundanforderung 1 – Trägerschaft und Partizipation** (S.21): Die Art und Weise der Beteiligung der vom Agglomerationsprogramm betroffenen Gebietskörperschaften ist insofern zu präzisieren, als diese nicht nur auf «angemessene Weise an der Erarbeitung und Umsetzung des Agglomerationsprogramms und der damit einhergehenden Planungen beteiligt» werden sollen. Der Städteverband plädiert für eine Formulierung in diesem Sinne: «Die vom Agglomerationsprogramm betroffenen Gebietskörperschaften sind in die Erarbeitung, den Beschluss und die Umsetzung des Agglomerationsprogramms und der damit einhergehenden Planungen konsequent einzubinden».



- ▶ **Kapitel 2.6: Grundanforderung 3 – Herleitung priorisierter Massnahmen** (S. 24): Der Städteverband ist sehr damit einverstanden, dass bei grossen Verkehrsinfrastrukturmassnahmen im Rahmen von Agglomerationsprogrammen auch eine transparente Abwägung mit effizienzsteigernden Verkehrsmassnahmen stattfinden soll. Er erwartet vom Bund aber, dass dieser in Zukunft auch bei der Weiterentwicklung seiner eigenen Verkehrswege (Nationalstrassen und Eisenbahn) so handelt. Handeln alle Staatsebenen in diesem Sinne, lassen sich mögliche Diskrepanzen zwischen den nationalen Planungen und den Agglomerationsprogrammen vermeiden (vgl. Bemerkung oben zur Abstimmung mit den Massnahmen der nationalen Planungen).
- ▶ **Kapitel 3.1: Vorgehen im Prüfverfahren** (S. 32): Der Städteverband begrüsst, dass die Prüfung der Agglomerationsprogramme extern begleitet wird. Indessen ist hier näher auszuführen, was bzw. wer unter der bundesexternen Arbeitsgemeinschaft zu verstehen ist, die den Prozess kritisch begleitet und eine unabhängige Zweitmeinung einbringt. Der administrative und finanzielle Aufwand darf durch dieses Vorgehen nicht erhöht werden.
- ▶ **Kapitel 3.4.2: Kostenbeurteilung** (S. 53): Die Berücksichtigung des relativen Gewichts einer Agglomeration darf nicht dazu führen, dass «Schlüsselmassnahmen» mit einer grossen, über die jeweilige Programmgeneration hinausweisenden Wirkung oder verhältnismässig grosse Pakete zahlreicher konzeptionell aufeinander abgestimmter kleiner Massnahmen als «überdimensioniert» beurteilt werden und die Bewertung des jeweiligen Programms negativ beeinflussen. Solche Massnahmen sind im Prüfprozess anders zu gewichten, wenn die Trägerschaften ihre mittel- und langfristige Wirkung nachweisen können.
- ▶ **Kapitel 4.1: Leistungsvereinbarungen** (S. 54): Die Leistungsvereinbarungen sollten um eine Komponente ergänzt werden, in der sich der Bund, die Kantone und die Trägerschaften der Agglomerationsprogramme bzw. die Städte auf die Zusammenarbeit bei der Umsetzung von Massnahmen verpflichten, die nur schnell umgesetzt werden und greifen können, wenn sie koordiniert angegangen werden. Das kann Fuss- und Velowege im Perimeter der Nationalstrassen betreffen oder die Entwicklung und Umsetzung von Verkehrsmanagementplänen in Agglomerationen.
- ▶ **Kapitel 4.3: Ausführungsfristen** (S. 58/59): Der Städteverband schlägt vor, anstelle des Begriffs «Nachfrist» jenen der «Fristverlängerung» zu verwenden. Die Richtlinie, wonach das Zusammenlegen von Massnahmen «in der Regel» kein Grund für eine Nachfrist bzw. Fristverlängerung ist, ist zu rigide. Die vorgesehene Bestimmung engt den Handlungsspielraum der Trägerschaften bei der Projektabwicklung zu sehr ein.



Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Städteverband

Präsident

Kurt Fluri, Nationalrat
Stadtpräsident Solothurn

Direktorin

Renate Amstutz

Kopie Schweizerischer Gemeindeverband