



22. Februar 2023

---

## **Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr**

Bericht über das Ergebnis des Vernehmlassungsverfahrens  
(10. Juni 2022 bis 9. September 2022)

---

## Inhaltsverzeichnis

1. Ausgangslage .....	3
2. Eingegangene Stellungnahmen .....	3
3. Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens .....	3
3.1 Überblick.....	3
3.2 Allgemeine Anträge .....	4
3.3 Anträge zu einzelnen Programmbewertungen .....	8
3.4 Anträge zu einzelnen Massnahmen .....	9
3.5 Anträge zum erläuternden Bericht.....	11
Anhang: Liste der Stellungnehmenden .....	13
Abkürzungsverzeichnis .....	16

## 1. Ausgangslage

Die Unterstützung des Agglomerationsverkehrs richtet sich nach Artikel 86 BV, Artikel 2 Absatz 3 Buchstabe d NAFG sowie Artikel 17a – 17f MinVG. Der Bund leistet demnach Beiträge an Verkehrsinfrastrukturen, die zu einem effizienteren und nachhaltigeren Gesamtverkehrssystem in beitragsberechtigten Städten und Agglomerationen führen und zu einer nachhaltigen Raumentwicklung in der Schweiz beitragen. Der Bundesrat legt der Bundesversammlung in der Regel alle vier Jahre entsprechende Bundesbeschlüsse vor (Art. 7 Bst. b in Verbindung mit Art. 5 Abs. 1 Bst. b NAFG).

Insgesamt wurden dem ARE 32 Agglomerationsprogramme der vierten Generation zur Prüfung eingereicht. Aufgrund dieser Prüfung hat der Bundesrat am 10. Juni 2022 die Vernehmlassung zum Entwurf des Bundesbeschlusses über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr eröffnet. Die interessierten Kreise hatten Gelegenheit, sich bis zum 9. September 2022 zu äussern. Der vorliegende Bericht informiert über die Ergebnisse der durchgeführten Vernehmlassung

## 2. Eingegangene Stellungnahmen

Insgesamt wurden 91 Einladungen zur Teilnahme an der Vernehmlassung verschickt. Eingegangen sind total 83 Stellungnahmen. Wie in Tabelle 1 aufgeführt, haben 25 Kantone, 6 politische Parteien, 3 gesamtschweizerische Verbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete, 4 gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft, 10 Trägerschaften der Agglomerationsprogramme, eine kantonale Konferenz, 9 Verkehrsverbände und Weitere eine Stellungnahme eingereicht. Vier der Antwortenden (Kantone AI und OW sowie Arbeitgeberverband und Stadt Lausanne) haben ausdrücklich auf eine Stellungnahme verzichtet.

**Tabelle 1: Adressaten und eingegangene Stellungnahmen**

Teilnehmer	Anzahl Adressaten	Anzahl eingegangene Stellungnahmen
Kantone (mit Konferenz der Kantonsregierungen KdK)	27	25
Politische Parteien	11	6
Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	3	3
Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	8	4
Trägerschaften der Agglomerationsprogramme	15	10
Kantonale Konferenzen	3	1
Verkehrsverbände und Weitere	24	9
Spontan Teilnehmende		25
Total	<b>91</b>	<b>83</b>

Eine detaillierte Auflistung der eingegangenen Stellungnahmen findet sich im Anhang des vorliegenden Berichts.

## 3. Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens

### 3.1 Überblick

Die überwiegende Mehrheit der Vernehmlassenden steht der Vorlage grundsätzlich positiv gegenüber. Explizit wird in über 40 Stellungnahmen dem Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr zugestimmt. Nur in fünf Stellungnahmen (ACS, ASTAG, Auto Schweiz, motosuisse, strasseschweiz) stösst der beantragte Verpflichtungskredit auf keine Zustimmung.

Die grundsätzlich positive Aufnahme wird ergänzt mit teils klarer Kritik an verschiedenen allgemeinen Aspekten (unten 3.2) und Änderungsanträgen zu einzelnen Agglomerationsprogrammen oder Massnahmen (unten 3.3 und 3.4). Auch zum erläuternden Bericht gingen einige Anträge ein (unten 3.5).

Einzelne Vernehmlassende bringen allgemeine verkehrspolitische Anträge, Bemerkungen oder Hinweise vor, die den Rahmen des beantragten Verpflichtungskredits für die 4. Generation des Programms Agglomerationsverkehr sprengen. Redaktionelle Hinweise zu den Prüfberichten oder weiteren technischen Dokumenten werden so weit wie möglich berücksichtigt.

## **3.2 Allgemeine Anträge**

### ***Höhe des Verpflichtungskredits, Sicherstellung der Finanzierung***

Eine Mehrheit der Vernehmlassungsteilnehmenden (46 Stellungnahmen) hält die Höhe des Verpflichtungskredits für angemessen.

Vierzehn Vernehmlassende (Kt. FR, Kt. SH, Kt. TI, Kt. ZG, Grüne, SP, Agglomeration Schaffhausen, Allianz Bewegung Sport Gesundheit, Fischer Reinach AG, Impuls Aargau Süd, Public Health Schweiz, PUSCH, SGB, VCS) beantragen, dass der Kredit für das Programm Agglomerationsverkehr (bzw. der Anteil am NAF, der für das Programm Agglomerationsverkehr (PAV) vorgesehen ist) erhöht werden soll. Nur zwei Teilnehmer (FMS, SVP) sprechen sich für eine Kürzung des Kredits aus; auf jeden Fall aber sei die Unterstellung der PAV-Beiträge unter die Ausgabenbremse beizubehalten.

Der Kanton Freiburg verlangt eine ausführliche Begründung dafür, dass die Höhe des Verpflichtungskredits für das PAV von Generation zu Generation tendenziell abnimmt.

Angesichts der Dekarbonisierung des Strassenverkehrs und dem damit verbundenen absehbaren Rückgang der Treibstoffzolleinnahmen setzen sich vier Teilnehmer (Kt. FR, SAB, SSV, TCS beider Basel) dafür ein, dass die Finanzierung des Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAF) langfristig sichergestellt wird und dass Alternativen für die Finanzierung mittels der Mineralölsteuern geprüft werden.

### ***Mittelverteilung und Mitfinanzierbarkeit***

Zwei Vernehmlassende (Die Mitte, SSV) begrüssen die Mittelverteilung auf die verschiedenen Verkehrsträger explizit.

Siebzehn Teilnehmer (Kt. SZ, FDP, SVP, ACS, ASTAG, Auto Schweiz, Centre Patronal, Economiesuisse, FER, FMS, motosuisse, SBV, SGV-USAM, strasseschweiz, TCS, TCS beider Basel, Wirtschaftskammer BL) beantragen, die Investitionen in die Verkehrsinfrastrukturen des MIV zu erhöhen. In diesem Zusammenhang fordern sechs Teilnehmer (ACS, ASTAG, Auto Schweiz, motosuisse, SBV, strasseschweiz), dass die Projekte der Kategorie MIV erneut überprüft werden und nur solche Projekte mitfinanziert werden, welche die Kapazitäten oder die Anzahl der den Nutzern zur Verfügung stehenden Parkplätze unverändert belassen. In neun Stellungnahmen (FDP, ASTAG, Auto Schweiz, Centre Patronal, Economiesuisse, FER, motosuisse, SGV-USAM, strasseschweiz) wird angemahnt, der Bedeutung des Güterverkehrs solle besser Rechnung getragen werden.

Demgegenüber fordern fünf Vernehmlassende (Grüne, SP, Pro Velo beider Basel, PUSCH, VCS), dass die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs verstärkt werden soll. Der SGB spricht sich dafür aus, dass keine Strassenprojekte mehr mitfinanziert werden sollen, während die Grünen BS für einen Rückbau der MIV-Kapazitäten plädieren. Die glp will, dass die Mitfinanzierung von Agglomerationsprogrammen an die Bedingung geknüpft wird, dass Massnahmen zur Reduktion des Verkehrsaufkommens getroffen werden.

Sechs Teilnehmer (Kt. SH, Die Mitte, glp, Agglomeration Schaffhausen, SGV-ACS, SAB) fordern, dass auch Projekte ausserhalb des Perimeters der beitragsberechtigten Städte und Agglomerationen mitfinanziert werden können.

Die Kantone Aargau und Freiburg möchten, dass auch Massnahmen aus dem Bereich Landschaft und Freiraum durch das PAV unterstützt werden können.

Der VöV begrüsst es, dass auch Massnahmen im grenznahen Ausland unterstützt werden können. Die SVP und die FMS betonen, es müsse gewährleistet sein, dass der Schweizer Steuerzahler in einem solchen Fall nicht unnötig Aufgaben eines anderen Staates finanziere.

Die Kantone Bern und Freiburg sowie die Agglomeration Freiburg möchten, dass auch bei den Pauschalmassnahmen eine Indexierung der Kosten vorgenommen wird bzw. die aktuell hohe Teuerung ausgeglichen wird.

### **Methodik der Bewertung und Prüfung**

In elf Stellungnahmen (Kt. SG, Kt. SH, Kt. TG, Kt. UR, Kt. VS, Kt. ZH, Agglomeration Grenchen, Agglomeration Rheintal, Agglomeration Schaffhausen, BPUK, TCS beider Basel) wird beantragt, dass die Programmbewertung die Bedingungen und Möglichkeiten des konkreten Kantons besser berücksichtigen sollte (spezifische Ausgangslage, kleine oder grosse Agglomeration, Grenzlage). Die Prüfkriterien seien an die Gegebenheiten anzupassen. In diesem Zusammenhang weisen zum Beispiel der Kanton und die Agglomeration Schaffhausen darauf hin, dass die Voraussetzungen für die Förderung flächeneffizienter Verkehrsmittel nicht in allen Agglomerationen gleich sind und beantragen, dass dies bei der Bewertung der Agglomerationsprogramme berücksichtigt werde.

Der Kanton Uri sieht kleine und mittlere Agglomerationen systematisch benachteiligt und fordert, die Bewertung dürfe nicht aufgrund fehlender Finanzen des Bundes strenger werden.

Der Gemeindeverband findet, die für die Bewertung verwendeten Daten des BFS seien zu hinterfragen, da sie die schnellen und stetigen Veränderungen im Bereich der Mobilität nur ungenügend abdecken.

Der Kanton Wallis regt zudem an, dass die Fortschritte, die von einer Programmgeneration zur nächsten gemacht wurden, in die Bewertung einfliessen sollten.

Acht Vernehmlassende (Kt. BE, Kt. FR, Kt. NE, Kt. SG, Kt. TG, BPUK, objectif:ne, SSV) möchten, dass die Programmwirkung generell weniger streng beurteilt wird. Von den Kantonen SG, SZ, ZH sowie BPUK und LITRA wird insbesondere gefordert, dass Grossprojekte nicht nur aufgrund eines ungenügenden Kosten-Nutzen-Verhältnisses zurückgestuft werden sollen. Der Kanton Aargau wünscht sich eine Erklärung, wie mit grossen Infrastrukturprojekten bei mittel-grossen Agglomerationen umgegangen werden solle.

Für den Kanton Zürich sollten Vorleistungen der Agglomerationen ebenfalls in die Bewertung einfliessen.

Vier Vernehmlassende (Grüne, SP, Pusch, VCS) fordern, dass Umweltschutz-Aspekte bei der Bewertung von Programmen und Massnahmen generell stärker zu berücksichtigen seien. Dazu sollen das Kriterium des Umweltschutzes und des Ressourcenverbrauchs (Wirksamkeitskriterium 4 des PAV) sowie das Kriterium „Siedlungsentwicklung nach innen“ (Wirksamkeitskriterium 2 des PAV) bei der Bemessung der Beiträge per sofort stärker – nämlich zumindest doppelt so stark wie bisher – gewichtet werden. Weiter fordern diese Teilnehmer, dass dem Aspekt der Verhinderung der zusätzlichen Versiegelung von Schweizer Boden in Zukunft eine deutliche stärkere Bedeutung zukommen soll. Das Kriterium «Verbesserung des Modalsplits zugunsten des Langsamverkehrs und des öffentlichen Verkehrs (ÖV) und Verringerung des Anteils des MIV» soll zudem stark aufgewertet werden. Angeregt wird darüber hinaus die Aufnahme eines zusätzlichen Kriteriums «Modalsplitverschiebung».

Die Allianz Bewegung, Sport, Gesundheit und Public Health Schweiz möchten, dass bei den Wirkungszielen auch der Gesundheitsnutzen des Fuss- und Veloverkehrs berücksichtigt wird.

Die Beratungsstelle für Unfallverhütung (BFU) beantragt, dass für jedes Strassenprojekt im PAV ein Road Safety Audit durchzuführen sei.

### ***Nachvollziehbarkeit der Bewertung***

Dreizehn Vernehmlassende (Kt. AR, Kt. BE, Kt. BL, Kt. BS, Kt. SG, Kt. SO, Kt. SZ, Kt. TG, Kt. VS, Agglomeration Basel, Agglomeration St. Gallen, BPUK, FER) beantragen, der Prüfbericht solle wieder den Detaillierungsgrad der Vorgängergeneration aufweisen. Insbesondere sollen Stärken und Schwächen wieder erwähnt und ein allfälliger Umsetzungs- oder Konzeptabzug besser begründet werden.

Vier Teilnehmer (Kt. BL, Kt. BS, Kt. SO, Agglomeration Basel) beantragen darüber hinaus, dass im Prüfbericht im Rahmen der Gesamtwürdigung auf die Teilstrategien eingegangen wird, oder dass zumindest einzelne, aus Sicht des Bundes lückenhafte Teilstrategien erwähnt werden.

Zudem sei der Prüfbericht bezüglich Massnahmen übersichtlicher zu strukturieren und / oder den Agglomerationen eine übersichtliche Massnahmenliste mit der Beurteilung der Massnahmen (allenfalls auf Basis der Massnahmenliste, die dem Bund obligatorisch eingereicht werden muss) abzugeben (Kt. SG, Kt. SZ). Bei der Beurteilung der 4. Generation sei das «Malus-Prinzip» von 5 Prozent Bundesbeitragsabzug bei mangelnder Umsetzung in den Prüfberichten der betroffenen Agglomerationsprogramme zu begründen (Kt. SG, BPUK). Bewertungsergebnisse einzelner Massnahmen seien im Prüfbericht mitzuteilen (Kt. SO, Agglomeration Grenchen) und es sei fundiert zu begründen, weshalb Kapazitätsausbauten Strasse nur mit Zurückhaltung von Bundesbeiträgen profitieren (Kt. SG). Auch sei detailliert aufzuzeigen, was es braucht, um pro Wirkungskriterium eine bestimmte Anzahl Punkte zu erreichen (Agglomeration Obersee).

### ***Umsetzung***

Neun Vernehmlassende (Grüne, FDP, SP, Economiesuisse, PUSCH, SGB, SGV-USAM, TCS, VCS) fordern, dass die Umsetzung der mitfinanzierten Massnahmen beschleunigt wird. Dazu sollen die Gründe für die Verzögerung der Umsetzung vertieft abgeklärt und entsprechende Massnahmen ergriffen werden. Economiesuisse spricht sich sogar dafür aus, eine fünfte Generation von Agglomerationsprogrammen unter den Vorbehalt zu stellen, dass der «Rückstau» zumindest teilweise abgebaut wird. Pro Velo beider Basel regt an, das Agglomerationsprogramm solle Stellen in den Agglomerationen zur Umsetzung der eingereichten Projekte mitfinanzieren.

Kt. NE, Kt. TG, objectif:ne, SSV beantragen, dass auf den Umsetzungsabzug verzichtet werden solle. Die SAB will dagegen, dass ein allfälliger Rückstand bei der Umsetzung bei der Vergabe neuer Mittel berücksichtigt wird. Kt. GE und Grand Genève äussern Verständnis für das Vorgehen, bedauern jedoch den Abzug von 5 Prozent.

Der Kanton Aargau begrüsst, dass bei einer ungenügenden Umsetzung der vereinbarten Massnahmen aus der zweiten Generation anstelle von Wirkungspunkten nun der Bundesbeitrag um 5 Prozent reduziert wird.

Centre Patronal befürwortet die Einführung der Umsetzungsfrist. Der Kanton Freiburg ersucht aber um eine leichte Verlängerung der Umsetzungsfrist und um eine schonende Handhabung (grosszügige Ausnahmen).

Im Zusammenhang mit dem Umsetzungsreporting sieht der Kanton Aargau Unklarheiten und falsche Anreize, die beseitigt werden sollten.

### ***Koordination, Administrativer Aufwand, Kommunikation, Verfahren***

Siebzehn Vernehmlassende (Kt. BE, Kt. BL, Kt. BS, Kt. SO, Kt. SG, Kt. TI, Kt. UR, Kt. VS, Kt. ZH, BPUK, Agglomeration Basel, ASTAG, Auto Schweiz, LITRA, motosuisse, strasseschweiz, SBV) fordern, entweder dass die Koordination zwischen dem PAV und weiteren Programmen und Strategien des Bundes zu verbessern sei oder dass die Bundesprogramme auch die Visionen und Ziele der Agglomerationen besser zur Kenntnis nehmen sollten.

In zehn Stellungnahmen (Kt. BL, Kt. BS, Kt. SG, Kt. SO, Kt. TI, Kt. ZG, Agglomeration Basel, BPUK, SGV-ACS, SSV) wird die – insbesondere für kleinere Agglomerationen – hohe administrative Belastung thematisiert und eine Reduktion gefordert. Teilweise wird auch die Vermutung geäußert, dass dieser hohe Aufwand der Grund dafür sei, dass Trägerschaften auf die Einreichung eines Programms verzichtet haben. Zur Entlastung wird vorgeschlagen, die Programmgenerationen zeitlich auszudehnen oder eine digitale Austauschplattform zur Verfügung zu stellen (SGV-ACS). Auch soll die Möglichkeit geschaffen werden, neue Massnahmen in ein bestehendes Agglomerationsprogramm einzufügen, anstatt alle vier Jahre ein vollständiges Programm einzureichen (Kt. TI). Schliesslich seien bereits ab der fünften und nicht erst ab der sechsten Generation PAV die Massnahmentypen (Unterkategorien), die Leistungseinheiten sowie im Besonderen die gemittelten und gerundeten Beiträge pro Leistungseinheit abzuschaffen (Kt. ZG).

Der Gemeindeverband regt ausserdem an, die Vernetzung zwischen den verschiedenen Akteuren solle verbessert und auch die kommunale Ebene solle in Zukunft in die Vorbereitungsprozesse der neuen Generation einbezogen werden.

Der Kanton Graubünden und die Agglomeration Obersee wünschen, dass der Termin der Vernehmlassung frühzeitig bekannt gegeben und die Vernehmlassungsvorlage den Ansprechpersonen in den Kantonen vorgängig zugestellt wird.

Elf Vernehmlassende (Kt. BE, Kt. GR, Kt. SG, Kt. UR, Kt. VD, Kt. VS, Kt. ZH, Agglomeration Fribourg, Agglomeration St. Gallen, BPUK, SSV) drängen darauf, dass die Fachgespräche vor der Eröffnung der Vernehmlassung abgeschlossen sind (inklusive Prüfbericht). Für die Fachgespräche (Kt. SG, Kt. VS, Kt. ZH, BPUK), sowie für die Vernehmlassung (Kt. AG, TCS beider Basel) sei mehr Zeit einzuräumen. Der Kanton Aargau macht ausserdem auf die Ungleichbehandlung aufmerksam, die darin besteht, dass die Prüfberichte je nach Staffel zu unterschiedlichen Zeitpunkten an die Agglomerationen verschickt werden und schlägt vor, alle Prüfberichte gleichzeitig zu verschicken.

Die Handelskammer beider Basel und TCS beider Basel beantragen, dass die Prüfberichte öffentlich und Teil der Vernehmlassungsunterlagen sein sollen.

### ***Weitere Allgemeine Anträge***

ACS, ASTAG, Auto Schweiz, motosuisse, SBV, strasseschweiz und TCS beantragen, dass multimodale Hubs vorzugsweise in der Peripherie der Agglomerationen geschaffen werden sollen.

Der Kanton Aargau möchte, dass bei Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen die Anzahl gesprochener Leistungseinheiten pro Massnahme aufgeschlüsselt werden. Für den Kanton Zürich sollte bei der Berechnung des pauschalen Bundesbeitrags im Paket «Aufwertung und Sicherheit Strassenraum» die Kostenkategorie in Unterkategorien aufgeteilt werden.

Die Wirtschaftskammer BL verlangt, dass die Federführung für das PAV vom ARE zu ASTRA und BAV übergehen solle.

Der Kanton Bern ersucht den Bund, rechtzeitig für eine ausreichende Finanzierung für die Elektrifizierung des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs zu sorgen.

### **3.3 Anträge zu einzelnen Programmbewertungen**

Verschiedene Stellungnahmen beantragen Umformulierungen von Prüfberichten betreffend Aussagen zur Programmbewertung. Auf diese redaktionellen Hinweise wird in der Folge nicht spezifisch eingegangen.

#### ***Agglomerationsprogramm Basel***

Die *Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt* sowie die *Agglomeration Basel* beantragen, auf die Forderung nach dem Nachweis der Funktionsweise des Agglomerationsprogramms ohne «Herzstück» für den Bahnknoten Basel sei zu verzichten. Der Bund soll bei der Beurteilung der Gesamtstrategie und der Massnahmen des Agglomerationsprogramms den Planungsstand der übergeordneten Massnahmen – hier konkret die strategische Planung für den Bahnknoten Basel («Fünfpunkteplan») – besser berücksichtigen.

Für den Raum Bachgraben-Allschwil müssten ausserdem schnell umfassende Lösungen zur Verbesserung der Verkehrsanbindung gefunden und v. a. umgesetzt werden.

Der *Kanton Basel-Stadt* betont die Wichtigkeit der in dieser gemeinsamen Stellungnahme aufgeführten Forderungen in Zusammenhang mit dem Ausbau des Bahnknotens Basel.

*Pro Velo beider Basel* begrüsst die umfassende Mitfinanzierung von Massnahmen zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehrs in der Agglomerationsregion Basel.

#### ***Agglomerationsprogramme Bern, Biel-Bienne/Lyss, Burgdorf, Langenthal, Thun***

Der *Kanton Bern* beantragt für alle Berner Programme, die Prüfberichte hinsichtlich der anrechenbaren Kosten nochmals im Detail zu überprüfen, allfällige Kostenreduktionen in den Prüfberichten detailliert zu begründen und – wo angezeigt –, die Bundesbeiträge entsprechend nach oben zu korrigieren. Bei den Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen sei gänzlich auf «Konzeptkürzungen» zu verzichten. Zudem sei auch bei den Pauschalmassnahmen Teuerung und Mehrwertsteuer zu indexieren.

Weiter beantragt er, die Formulierungen zu den Beurteilungen des Wirkungskriteriums 2 «Siedlungsentwicklung nach innen» unter Berücksichtigung des Berner Ansatzes anzupassen und sämtlichen Berner Agglomerationsprogrammen einen zusätzlichen Wirkungspunkt zu vergeben.

Ausserdem sollen auf die für die beiden Agglomerationsprogramme Burgdorf und Langenthal vorgenommenen Abzüge der Bundesbeiträge um fünf Prozent aufgrund ungenügender Umsetzung der vereinbarten Massnahmen aus der zweiten Generation verzichtet werden. Zusätzlich sei die Beurteilungsmethodik beim Umsetzungsabzug zu überarbeiten.

#### ***Agglomerationsprogramm Chur***

Der *Kanton Graubünden* beantragt, den Abzug wegen ungenügender Umsetzung der vereinbarten Massnahmen aus der zweiten Generation zu streichen.

#### ***Agglomerationsprogramm Freiburg***

Der *Kanton Freiburg* und die *Agglomeration Freiburg* beantragen, dass die verbindlichen Strategien des Kantons (regionale Richtpläne) nochmals genauer analysiert werden und geprüft wird, ob sich das auf die Gesamtevaluation des Agglomerationsprogramms auswirkt.



### **Agglomerationsprogramm Grenchen**

Die *Agglomeration Grenchen* bittet um eine Erklärung zur Bewertung des Wirkungskriteriums 3.

### **Agglomerationsprogramm Rheintal**

Die *Agglomeration Rheintal* möchte den Aspekt, dass die grenzüberschreitende Zusammenarbeit besondere Herausforderungen bringt, nochmals mit dem Bund besprechen.

### **Agglomerationsprogramm RUN**

Der *Kanton Neuenburg und objectif:ne* beantragen, es sei kein Abzug wegen ungenügender Umsetzung der vereinbarten Massnahmen aus der zweiten Generation vorzunehmen.

### **Agglomerationsprogramm St. Gallen-Bodensee**

Die *Kantone Appenzell Ausserrhoden und St. Gallen sowie die Agglomeration St. Gallen-Bodensee* beantragen, es sei auf den Abzug wegen ungenügender Umsetzung der vereinbarten Massnahmen aus der zweiten Generation zu verzichten.

Der *Kanton St. Gallen* beantragt, die Bewertung im Wirkungskriterium 2 sei zu überprüfen.

### **Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal**

Der *Kanton Uri* stellt den Antrag, im Prüfbericht verschiedene Formulierungen zu streichen. Zudem sei die Gesamtwürdigung nochmals mit Blick auf die im Unteren Reusstal bestehende kohärente Gesamtverkehrsstrategie zu überprüfen und anzupassen.

### **Agglomerationsprogramm Wil**

Die *Agglomeration Wil* stellt eine Reihe von Anträgen auf eine Anpassung der Bewertung in den Wirkungskriterien 1, 2 und 4. Diese sollen je auf zwei Punkte erhöht werden.

## **3.4 Anträge zu einzelnen Massnahmen**

Im Rahmen der Vernehmlassung gingen zahlreiche Anträge zu einzelnen Massnahmen ein. Eine vollständige Auflistung dieser Anträge würde den Rahmen des vorliegenden Ergebnisberichts sprengen. Im Folgenden sind nur diejenigen Anträge aufgeführt, welche von mehreren Adressaten eingebracht wurden. Für die übrigen Anträge verweisen wir auf die einzelnen Stellungnahmen.

### **Agglomerationsprogramm Aareland**

*Massnahme 2581.4.006 Suhr, VERAS*: Die Interessengemeinschaft Ostumfahrung Suhr, Impuls Aargau Süd und die Fischer Reinach AG beantragen, dass die Massnahme wieder von der Priorität B in die Priorität A aufpriorisiert werden soll. Der Kanton Aargau und die Agglomeration Aareland beantragen, die Massnahme in einen Abschnitt Ostumfahrung, der von der Priorität B in die Priorität A aufpriorisiert werden soll, und einen Abschnitt Südumfahrung, der von der Priorität B in die Priorität C zurückgestuft werden soll, aufzuteilen. Die Interessengemeinschaft Ostumfahrung Suhr, Impuls Aargau Süd und die Fischer Reinach AG schliessen sich im Sinne eines Eventualantrags diesem Antrag an.

### **Agglomerationsprogramm Basel**

*Massnahme 2701.4.025 Tram Bachgraben:* Die Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt und die Agglomeration Basel beantragen, eine Anpassung der Begründung zur Repriorisierung durch den Bund im Prüfbericht und fordern, dass der Bund verlässliche Aussagen zu seinem Engagement für den Raum Bachgraben – Allschwil/Hégenheim macht. Die Grünen Basel-Stadt beantragen, die Massnahme solle von der Priorität C in die Priorität A aufpriorisiert werden.

*Massnahme 2701.4.036 Zubringer Bachgraben – Allschwil (ZUBA):* Die Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt und die Agglomeration Basel beantragen, eine Anpassung der Begründung zur Repriorisierung durch den Bund im Prüfbericht und fordern, dass der Bund verlässliche Aussagen zu seinem Engagement für den Raum Bachgraben – Allschwil/Hégenheim macht. Die Wirtschaftskammer Basel-Landschaft setzt sich allgemein für eine beschleunigte Realisierung ein. Die Grünen Basel-Stadt und der VCS finden es hingegen richtig, dass die Massnahme nicht mitfinanziert werden soll.

*Massnahme 2701.4.111 Dornach: Langsamverkehrsunterführung Apfelsee:* Die Kantone Basel-Landschaft, Baselstadt und Solothurn sowie die Agglomeration Basel beantragen, der Massnahme seien höhere Investitionskosten zugrunde zu legen.

*Massnahme 2701.4.022 BS: ÖV-Drehscheibe an der S-Bahn Haltestelle Solitude (Kurzfristige Massnahme):* Die Grünen Basel-Stadt finden die Rückpriorisierung in die Priorität C nicht nachvollziehbar und beantragen, dass die Massnahme in der Priorität B verbleibt. Der VCS beantragt, die Massnahme solle in die Priorität A aufpriorisiert werden.

*Massnahme 2701.4.005 BS: Tram Klybeck:* Die Grünen Basel-Stadt und der VöV beantragen, dass diese Massnahme in die Priorität A aufpriorisiert werden soll.

### **Agglomerationsprogramm Bern**

*Massnahme 0351.4.056 Stadt Bern, fussgängerfreundliche Innenstadt, Umgestaltung Bären- und Waisenhausplatz:* Der Kanton Bern und der VCS beantragen, die Massnahme sei wieder in die Priorität B aufzupriorisieren.

### **Agglomerationsprogramm Chablais**

*Massnahme 6153.4.021 Interface à la halte CFF de Bex:* Der Kanton Waadt und die Agglomeration Chablais beantragen, dass die Massnahme wieder in die Priorität A aufgestuft werden soll.

*Massnahme 6153.4.009 Passerelle au-dessus du Rhône, secteur Charbonnière:* Der Kanton Waadt und die Agglomeration Chablais protestieren gegen den Ausschluss dieser Massnahme aus dem Agglomerationsprogramm und beantragen, dass sie mitfinanziert werden soll.

*Massnahme 6153.4.018 Reconstruction de la passerelle entre Massongex et Bex pour les TP et les MD:* Der Kanton Waadt und die Agglomeration Chablais beantragen, dass die Massnahme wieder in die Priorität B aufgestuft werden soll.

### **Agglomerationsprogramm Freiburg**

*Massnahmen 2196.4.042 Liaison Birch-Luggiwil und 2196.4.027 Aménagement de la plateforme multimodale – halte RER de Düdingen:* Der Kanton Freiburg und die Agglomeration Freiburg beantragen, dass diese Massnahmen wieder in die Priorität B aufgestuft werden sollen.

### **Agglomerationsprogramm Mobul**

*Massnahme 2125.4.002 Requalification multimodale des rues de la Léchère et de la Sionge:* der Kanton Freiburg und die Agglomeration Mobul beantragen, die Massnahme sei in zwei Untermassnahmen aufzuteilen und diese in das Paket der Pauschalmassnahmen zu überführen.

### **Agglomerationsprogramm Obersee**

*Massnahme 3336.4.028 Kreisel St.Galler-/Feldmoosstrasse, Lachen:* Die Agglomeration Obersee und der Kanton Schwyz beantragen, die Massnahme sei wieder in die Priorität A aufzupriorisieren.

### **Agglomerationsprogramm Solothurn**

*Massnahme 2601.4.001 Multimodale Drehscheibe Solothurn Hauptbahnhof / RBS:* Der Kanton Solothurn und die Agglomeration Solothurn beantragen, diese Massnahme sei nicht aufzuteilen und als Ganzes im A-Horizont aufzunehmen.

### **Agglomerationsprogramm St. Gallen – Bodensee**

*Massnahme 3203.4.024: Teufen, Veloschnellroute Lustmühle – Kantonsgrenze SG:* Die Kantone Appenzell Ausserrhoden und St. Gallen beantragen, die Massnahme sei wieder in die Priorität A aufzupriorisieren.

### **Agglomerationsprogramm Zug**

*Massnahme 1711.4.044 Quartierverbindung Guthirt Bahnhof Zug:* Der Kanton Zug und die Agglomeration Zug beantragen, die Massnahme sei in der Priorität A zu belassen.

*Massnahme 1711.4.002 Kreisel Blegi-/Birkenstrasse, Rotkreuz:* Der Kanton Zug und die Agglomeration Zug beantragen, die Massnahme sei in der Priorität A zu belassen.

*Massnahme 1711.4.008 Buswendeschlaufe Gimenen, Zug:* Der Kanton Zug und die Agglomeration Zug beantragen, die Massnahme sei in der Priorität A zu belassen.

### **Agglomerationsprogramm Zürich Glattal**

*Massnahme 0261-1.4.001 Kloten – Verlängerung Stadtbahn (Flughafen - Kloten Industrie):* Sieben Vernehmlassende (Kt. ZH, glp, Flughafen Zürich, SGV-USAM, Stadt Kloten, Swiss, VöV) beantragen, die Massnahme sei in die Priorität A aufzupriorisieren.

*Massnahme 0261-1.4.002 Kloten/Bassersdorf – Velohauptverbindung Kloten - Bassersdorf, Teil Kloten:* Der Kanton Zürich und die Stadt Kloten beantragen, die Massnahme wieder in die Priorität A aufzupriorisieren.

*Massnahme 0261-1.4.041 Kloten – Umfeld Glattalbahnhaltestelle Stadthaus:* Der Kanton Zürich und die Stadt Kloten beantragen, die Massnahme wieder in die Priorität A aufzupriorisieren.

## **3.5 Anträge zum erläuternden Bericht**

Für die Allianz Bewegung, Sport, Gesundheit und Public Health Schweiz wäre es wünschenswert, bei Kapitel 2.2 des erläuternden Berichts, in der Übersicht über die bisherigen Generati-

onen des Programms Agglomerationsverkehr eine Aufteilung der Investitionen pro Agglomerationsprogramm nach den gemäss Art. 21a MinVV vorgesehenen Hauptkategorien anzugeben (Langsamverkehr, Aufwertung und Sicherheit des Strassenraums, Verkehrssystemmanagement, Aufwertung von Tram- und Bushaltstellen).

Der Kanton Luzern weist auf einen Widerspruch bezüglich der Frist für den Baubeginn von Massnahmen der vierten Generation zwischen den Richtlinien zum Programm Agglomerationsverkehr (RPAV) und dem Erläuterungsbericht hin.

Die SAB möchte, dass im Kapitel 1 ein Verweis auf die Strategie «Kohärente Raumentwicklung, Politik für den ländlichen Raum und die Berggebiete» sowie der Bezug zur Tourismusstrategie ergänzt wird.

Der Kanton Zug empfiehlt, die Abbildungen 4 «Wirkungspunkte der Agglomerationsprogramme» und 5 «Beiträge des Bundes pro Agglomerationsprogramm für die Massnahmen der A-Liste» mit den absoluten Werten der Wirkungspunkte bzw. der Bundesbeiträge zu ergänzen.

Der SGV-USAM erachtet die im Anhang zum erläuternden Bericht enthaltenen Massnahmenbeschreibungen als unzureichend und fordert detailliertere und präzisere Beschreibungen der einzelnen Massnahmen.

## Anhang: Liste der Stellungnehmenden

### 1. Kantone

Absender	Stellungnahme
Grosser Rat und Staatsrat des Kantons Neuenburg	ja
Landammann des Kantons Appenzell Innerrhoden	Verzicht
Landammann und Regierungsrat des Kantons Nidwalden	ja
Landammann und Regierungsrat des Kantons Uri	ja
Regierung des Kantons Graubünden	ja
Regierung des Kantons St. Gallen	ja
Regierungsrat des Kantons Aargau	ja
Regierungsrat des Kantons Appenzell Ausserrhoden	ja
Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft	ja
Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt	ja
Regierungsrat des Kantons Bern	ja
Regierungsrat des Kantons Genf	ja
Regierungsrat des Kantons Glarus	ja
Regierungsrat des Kantons Luzern	ja
Regierungsrat des Kantons Obwalden	Verzicht
Regierungsrat des Kantons Schaffhausen	ja
Regierungsrat des Kantons Schwyz	ja
Regierungsrat des Kantons Solothurn	ja
Regierungsrat des Kantons Thurgau	ja
Regierungsrat des Kantons Zug	ja
Regierungsrat des Kantons Zürich	ja
Staatsrat des Kantons Freiburg	ja
Staatsrat des Kantons Tessin	ja
Staatsrat des Kantons Waadt	ja
Staatsrat des Kantons Wallis	ja

### 2. In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien

Absender	Stellungnahme
Die Mitte	ja
FDP. Die Liberalen	ja
Grüne Partei der Schweiz GPS	ja
Grünliberale Partei Schweiz glp	ja
Schweizerische Volkspartei SVP	ja
Sozialdemokratische Partei der Schweiz SPS	ja

### 3. Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete

Absender	Stellungnahme
Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB)	ja
Schweizerischer Gemeindeverband (SGV-ACS)	ja
Schweizerischer Städteverband (SSV)	ja

#### 4. Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft

Absender	Stellungnahme
Economiesuisse	ja
Schweizerischer Arbeitgeberverband	Verzicht
Schweizerischer Gewerbeverband (SGV-USAM)	ja
Schweizerischer Gewerkschaftsbund (SGB)	ja

#### 5. Weitere interessierte Kreise

##### a) Trägerschaften der Agglomerationsprogramme

Absender	Stellungnahme
Agglomeration Basel, Geschäftsstelle	ja
Agglomération de Fribourg	ja
Agglomeration Obersee, Geschäftsstelle	ja
Aggloverein Grenchen	ja
Antenne Région Valais romand	ja
Chablais Région	ja
Grand Genève – Agglomération franco-valdo-genevoise	ja
objectif:ne	ja
Regio Appenzell AR – St. Gallen - Bodensee	ja
repla espace SOLOTHURN	ja
RW Oberwallis	ja
Verein Agglomeration Rheintal	ja
Verein Agglomeration Schaffhausen	ja

##### b) Kantonale Konferenzen

Absender	Stellungnahme
Bau-, Planungs- und Umweltdirektorenkonferenz (BPUK)	ja

##### c) Verkehrsverbände, und weitere Adressaten

Absender	Stellungnahme
Automobilclub der Schweiz (ACS)	ja
auto-schweiz, Vereinigung schweizerischer Automobil-Importeure	ja
Beratungsstelle für Unfallverhütung (BFU)	ja
Centre Patronal	ja
Motosuisse	ja
Schweizerischer Nutzfahrzeugverband (ASTAG)	ja
Strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs (FRS)	ja
Touring Club der Schweiz (TCS)	ja
Verband öffentlicher Verkehr (VöV)	ja
Verkehrs-Club der Schweiz (VCS)	ja

#### 6. Spontan Teilnehmende

Absender	Stellungnahme
Allianz Bewegung Sport Gesundheit	ja
Einwohnergemeinde Oensingen	ja
Fédération des Entreprises Romandes (FER)	ja
Fischer Reinach AG	ja
Flughafen Zürich	ja
Föderation der Motorradfahrer der Schweiz (FMS)	ja

Grüne BS	ja
Handelskammer beider Basel	ja
Impuls Aargau Süd	ja
Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr LITRA	ja
Interessengemeinschaft Ostumfahrung Suhr	ja
Pro Velo beider Basel	ja
Public Health Schweiz	ja
Schweizerischer Baumeisterverband (SBV)	ja
Stadt Kloten	ja
Stadt Lausanne	Verzicht
Stiftung Pusch – Praktischer Umweltschutz Schweiz	ja
Swiss Engineering	ja
Swiss International Air Lines AG	ja
TCS Sektion beider Basel	ja
Wirtschaftskammer Basel-Landschaft	ja

## Abkürzungsverzeichnis

ACS	Automobilclub der Schweiz
AG	Kanton Aargau
AI	Kanton Appenzell Innerrhoden
AR	Kanton Appenzell Ausserrhoden
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
Art.	Artikel
ASTAG	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband
BE	Kanton Bern
BFU	Beratungsstelle für Unfallverhütung
BFS	Bundesamt für Statistik
BL	Kanton Basel-Landschaft
BPUK	Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz
BS	Kanton Basel-Stadt
Bst.	Buchstabe
BV	Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 18. April 1999; SR 101
bzw.	beziehungsweise
CP	Centre Patronal
FER	Fédération des Entreprises Romandes
FDP	Freisinnig Demokratische Partei der Schweiz
FMS	Föderation der Motorradfahrer der Schweiz
FR	Kanton Freiburg
FRS	strasseschweiz - Verband des Strassenverkehrs
GE	Kanton Genf
GL	Kanton Glarus
glp	Grünliberale Partei Schweiz
GPS	Grüne Partei der Schweiz
GR	Kanton Graubünden
JU	Kanton Jura
KdK	Konferenz der Kantonsregierungen
Kt.	Kanton
LITRA	Informationsstelle für den öffentlichen Verkehr
LU	Kanton Luzern
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MinVG	Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel vom 22. März 1985; SR 725.116.2
NAF	Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds
NAFG	Bundesgesetz über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr vom 30. September 2016; SR 725.13
NE	Kanton Neuenburg
NW	Kanton Nidwalden
OW	Kanton Obwalden
ÖV	öffentlicher Verkehr
PAV	Programm Agglomerationsverkehr



PUSCH	Praktischer Umweltschutz Schweiz
RBS	Regionalverkehr Bern-Solothurn
RPAV	Richtlinien für das Programm Agglomerationsverkehr
SAB	Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete
SBV	Schweizerischer Baumeisterverband
SG	Kanton St. Gallen
SGB	Schweizerischer Gewerkschaftsbund
SGV-ACS	Schweizerischer Gemeindeverband
SGV-USAM	Schweizerischer Gewerbeverband
SH	Kanton Schaffhausen
SO	Kanton Solothurn
SP	Sozialdemokratische Partei Schweiz
SR	Systematische Rechtssammlung des Bundesrechts
SSV	Schweizerischer Städteverband
SVP	Schweizerische Volkspartei
Swiss	Swiss International Air Lines AG
SZ	Kanton Schwyz
TCS	Touring Club Schweiz
TG	Kanton Thurgau
TI	Kanton Tessin
UR	Kanton Uri
VCS	Verkehrs-Club der Schweiz
VD	Kanton Waadt
VERAS	Verkehrsinfrastrukturentwicklung Raum Suhr
VöV	Verband öffentlicher Verkehr
VS	Kanton Wallis
ZG	Kanton Zug
Ziff.	Ziffer
ZH	Kanton Zürich
ZUBA	Zubringer Bachgraben - Allschwil