



T +41 31 326 66 04
E urs.scheuss@gruene.ch

Bundesamt für Raumentwicklung
(ARE)
3003 Bern

30. April 2018

Verpflichtungskredite für die Beiträge ab 2019 an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr; Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, uns zur titelgenannten Vorlage Stellung zu äussern. Wir gliedern unsere Stellungnahme entlang der Fragen des Fragebogens für die Vernehmlassung.

Zusammenfassung

Die Grünen unterstützen die Vorlage. Die Agglomerationsprogramme für Siedlung und Verkehr leisten einen wichtigen Beitrag dazu, Verkehrsprojekte in den verkehrsgeplagten städtischen Räumen möglichst umweltschonend auszugestalten und die Siedlungsentwicklung nach innen zu stärken.

Die Grünen fordern, dass der gesetzliche Spielraum für die Beiträge des Bundes an die Agglomerationsprogramme voll ausgeschöpft wird. Da die Bandbreite der Beiträge nach oben allerdings beschränkt ist, unterstützen die Grünen die Absicht des Bundesrats, selbst die besten Projekte nicht mit dem maximal möglichen Bundesbeitrag von 50% der Baukosten mitzufinanzieren. So kommen möglichst viele Agglomerationsprogramme in den Genuss von Bundesbeiträgen.

Um den Umwelt- und Ressourcenschutz und die Siedlungsentwicklung nach innen zu stärken, fordern die Grünen eine Präzisierung der Finanzierungskriterien. Die Wirksamkeitskriterien 2 (Siedlungsentwicklung nach innen) und 4 (Reduktion von Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch) müssen bei der Bemessung der finanziellen Beiträge doppelt so stark gewichtet werden wie bei vorgegangenen Generationen der Agglomerationsprogramme.

Schliesslich bemängeln die Grünen, dass den Vernehmlassungsunterlagen keine Prüfberichte zu den einzelnen Agglomerationen beigelegt sind. So ist es beispielsweise nicht möglich zu beurteilen, welche Projekte für den motorisierten Individualverkehr primär der Steigerung der Kapazität dienen und welche der Sicherheit oder der Verträglichkeit für die Wohnquartiere.

Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden? Gibt es Aspekte, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Die Grünen unterstützen die Vorlage grundsätzlich. Die Agglomerationsprogramme für Siedlung und Verkehr sind eine wichtige Errungenschaft und leisten einen wichtigen Beitrag, Verkehrsprojekte möglichst umweltschonend auszugestalten und die Siedlungsentwicklung nach innen zu stärken. Beides ist in Anbetracht des zu beobachtenden Verkehrswachstums und der insgesamt steigenden Verkehrsflächen dringend notwendig. Mit dieser bewährten Verbundaufgabe bleibt einerseits die föderalistische Tradition der Schweizer Verkehrspolitik gewahrt. Andererseits engagiert sich der Bund finanziell und steuert die Qualität der zu realisierenden Projekte massgebend, indem er vorbildliche Projekte mit Leuchtturmcharakter finanziell honoriert.

Diese Aufgabe ist je länger je notwendiger, denn mit dem NAF stehen künftig deutlich mehr Mittel für den Ausbau der Nationalstrassen zur Verfügung. Zusätzliche Investitionen in Nationalstrassen sind mit einem steigenden Mittelbedarf für das untergeordnete Strassennetz der Kantons- und Gemeindestrassen verbunden, welche den durch die Nationalstrassenausbauten zusätzlich induzierten Verkehr zu bewältigen haben. Die Städten und Gemeinden dürfen keinesfalls alleine gelassen werden mit diesen zusätzlichen Lasten. Effiziente Verkehrslösungen im urbanen Raum sind aufgrund der knappen Platzverhältnisse und der erhöhten Nutzungskonkurrenz besonders kostenintensiv.

Aus Sicht der Grünen sind die folgenden Aussagen zu den Grundzügen der Vorlage besonders wichtig und werden von den Grünen unterstützt:

- Die vom ARE erarbeitete Kosten-Nutzen-Analyse der einzelnen Agglomerationsprogramme gemäss der Grafik auf Seite 20 des erläuternden Berichtes.
- Die Entscheidung des Bundesrates selbst die besten Projekte nicht mit dem maximal möglichen Bundesbeitrag von 50% der Baukosten mitzufinanzieren. In Anbetracht der langen Projektliste mit sehr vielen guten und sehr guten Projekten mit baldiger Baureife und der gesetzlich definierten Bandbreite, dass Agglomerationsprogramme seit der Einführung des NAF in der Regel bescheidene 9 bis 12 Prozent der geplanten NAF-Ausgaben zugesprochen wird (Art. 17f MinVG), ist diese leider nötig, aber nachvollziehbar. Der maximale gesetzliche Spielraum von Art. 17f soll in jedem Fall voll ausgeschöpft werden.
- Die Möglichkeit kleinere Projekte im Sinne von Art. 21a MinVV zu einem Massnahmenbündel zusammenzufassen, wodurch der administrative Aufwand für die Gesuchsteller reduziert wird und die Förderung beispielsweise des Fuss- und Veloverkehrs wirkungsvoller ausgestaltet wird.

Der umfassende Kriterienkatalog der Agglomerationsprogramme hat überdies Vorbildcharakter für die Verkehrs- und Raumplanungspolitik und sollte auch für die übrigen vom Bund finanzierten Verkehrsprojekte angewendet werden. Gerade bei Nationalstrassenprojekten wäre dies dringend nötig.

Programm Agglomerationsverkehr der dritten Generation: Haben Sie Bemerkungen zur dargelegten Ausgangslage? Sind Sie mit dem Vorgehen der Prüfung der Agglomerationsprogramme des Programms Agglomerationsverkehr der dritten Generation einverstanden? Falls nein, wo sehen Sie Anpassungsbedarf? Sind Sie mit den Ergebnissen der Bundesprüfung einverstanden? Falls nein, wo sehen Sie Anpassungsbedarf? Haben Sie Bemerkungen zu einzelnen Agglomerationsprogrammen bzw. zu einzelnen Massnahmen?

Die Grünen erinnern daran, dass zahlreiche Ziele, die im Zusammenhang mit der Umweltbelastung und dem Ressourcenverbrauch stehen, aktuell nicht eingehalten werden. In Bezug auf die auf dem Umweltschutzartikel der Bundesverfassung fussenden Gesetzesbestimmungen besteht geradezu ein Vollzugsnotstand, für den zu einem Grossteil der Verkehr verantwortlich ist. Diese Ziellücke droht in Anbetracht

des prognostizierten Verkehrswachstums in den kommenden Jahren noch massiv zu wachsen.

Es sind dies vor allem die folgenden gesetzlichen Vorgaben, die momentan eindeutig nicht eingehalten werden. Gerade die Städte und Agglomerationen sind davon am meisten betroffen:

- das aktuell gültige Sektorziel Verkehr der aktuellen Schweizer Klimapolitik, wonach die CO₂-Emissionen des inländischen Verkehrs nicht höher als 1990 sein dürfen (CO₂V),
- der Zielpfad des Verbrauchsrichtwertes für die Nutzung fossiler Energien gemäss der von Parlament und Volk beschlossenen Energiestrategie 2050 (Art. 3 EnG),
- aktuell gültige Grenzwerte der Luftreinhalteverordnung LRV,
- aktuell gültige Grenzwerte der Lärmschutzverordnung LSV,
- die internationalen Verpflichtungen, welche die Schweiz durch Unterzeichnung des internationalen Klima-Abkommens von Paris eingegangen ist.

Die Agglomerationsprogramme für Siedlung und Verkehr sind das wichtigste Instrument der Schweizer Verkehrs- und Infrastrukturpolitik, um Verschlechterungen des Zustands der Umwelt abzuwenden. Daher soll das Kriterium des Umweltschutzes und des Ressourcenverbrauchs (Wirksamkeitskriterium 4 der Agglomerationsprogramme) bei der Bemessung der Beiträge sofort stärker – zumindest doppelt so stark wie bisher – gewichtet werden.

Ähnliches gilt beim Wirksamkeitskriterium 2 „Siedlungsentwicklung nach innen“. Der haushälterische Umgang mit dem Raum wird in Anbetracht des prognostizierten Verkehrswachstums in den nächsten Jahrzehnten noch deutlich anspruchsvoller als er ohnehin schon ist. Die Agglomerationsprogramme sind auch hier der Schlüssel zu einer verbesserten Infrastrukturpolitik innerhalb der Agglomerationsperimeter. Das Wirksamkeitskriterium 2 soll daher bei der Bemessung der Beiträge ebenfalls doppelt so stark wie bisher gewichtet werden.

Schliesslich fordern die Grünen als innovative Weiterentwicklung, dass Massnahmen zur Steigerung der Attraktivität des Teilens von Verkehrsmitteln und zu ihrer besseren Auslastung als Infrastrukturmassnahme akzeptiert wird. Solche Massnahmen helfen gerade beim Pendeln, aber auch im Freizeitverkehr motorisierten Verkehr zu vermeiden oder zu verlagern.

Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Hinsichtlich der Vernehmlassungsunterlagen bemängeln die Grünen, dass anders als früher keine Prüfberichte zu den einzelnen Agglomerationen veröffentlicht worden sind, aus denen die Beurteilung des ARE zu den einzelnen Programmen ersichtlich gewesen wäre. Dieser Transparenzabbau schadet dem Vertrauen in die Agglomerationsprojekte. Die Grünen fordern, vorgängig zum Beginn der Vernehmlassung zur 4. Generation diese agglomerationspezifischen Prüfberichte zu veröffentlichen.

So ist es beispielsweise nicht möglich zu beurteilen, welche Projekte des motorisierten Individualverkehrs primär der Steigerung der Kapazität dienen und welche zumindest einen Beitrag leisten, die Umweltgesetzgebung besser zu respektieren (z.B. Projekte, die die Zahl der Personen verringern, die Grenzwerten der Luftreinhalte- oder Lärmschutzverordnung ausgesetzt sind).

Wir danke Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen und bitte Sie die, die Vorlage entsprechend anzupassen. Für Fragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Regula Rytz
Präsidentin



Urs Scheuss
stv. Generalsekretär

Grüne / Les Verts / I Verdi
Waisenhausplatz 21 | 3011 Bern