

BPUK/KöV, Haus der Kantone, Speichergasse 6, 3000 Bern 7

An die Vorsteherin des
Departements für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
3003 Bern

Bern, 19./20. September. August 2013

Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr. Gemeinsame Stellungnahme BPUK und KöV.

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Mit Schreiben vom 26. Juni 2013 haben Sie uns den Entwurf für den Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr zur Vernehmlassung zugestellt. Wir danken Ihnen. Die Vorlage hat, was die künftige Finanzierung der Agglomerationsprogramme betrifft, einen starken Bezug zum geplanten Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds NAF. Wir werden zu diesem Teil detailliert im Rahmen der Vernehmlassung zum NAF Stellung nehmen.

Kernaussagen:

1. Die Agglomerationsprogramme haben sich als wichtiges Instrument einer kohärenten Raumentwicklungs- und Verkehrspolitik bewährt und sind weiterzuführen.
2. Mit den noch zur Verfügung stehenden Mitteln (1,6 Mrd. Franken) können nur die Projekte der A-Liste mit einem Beitragssatz von lediglich 30 bis 40 Prozent finanziert werden. Der NAF muss die lückenlose und unbefristete Bundes-Mitfinanzierung der künftigen Agglomerationsprogramme (ebenso wie die Substanzerhaltung der Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen) sicherstellen, und zwar mindestens im heutigen Umfang.
3. Ab der nächsten Generation der Agglomerationsprogramme ist stärker auf ein ausgewogenes Verhältnis von öV- und MIV-Massnahmen zu achten, um die politische Akzeptanz der Agglomerationsprogramme (welche letztlich aus der Mineralölsteuer finanziert werden) zu verbessern. Beispielsweise sind S-Bahnprojekte über den Bahninfrastrukturfonds zu finanzieren und nicht über die Agglomerationsprogramme.
4. BPUK und KöV äussern sich nicht zur Priorisierung von einzelnen Projekten.
5. Der administrative Aufwand bei der Umsetzung der Programme muss für alle Beteiligten verhältnismässig sein; Vereinfachungen sind zu prüfen.

Bau- Planungs- und
Umweltdirektoren- Konferenz
BPUK

Konferenz der kantonalen
Direktoren des öffentliche Verkehrs
KöV

Haus der Kantone
Speichergasse 6
3000 Bern 7

T +41 (0)31 320 16 90

F +41 (0)31 320 16 98

M info@bpuk.ch – info@koev.ch

www.bpuk.ch – www.koev.ch

1. Weiterführung Agglomerationsprogramme

Sechs Milliarden Franken aus dem Infrastrukturfonds stehen für die Verbesserung der Verkehrsinfrastrukturen von Städten und Agglomerationen bereit. Neben dem öffentlichen Verkehr profitieren von den Massnahmen auch der motorisierte Individual- und der Langsamverkehr. Das Parlament hat 2006 bereits knapp 2,6 Milliarden Franken für dringende und baureife Projekte des Agglomerationsverkehrs freigegeben und stellte 2010 weitere 1,5 Milliarden für die erste Generation der Agglomerationsprogramme «Siedlung und Verkehr» zur Verfügung.

Die Agglomerationsprogramme sind ein wichtiger Pfeiler der Agglomerationspolitik des Bundes und der Kantone. Sie streben eine koordinierte Planung von Siedlung, Landschaft und Verkehr in urbanen Räumen an. Ein Ziel ist auch die Abstimmung zwischen öffentlichem Verkehr, motorisiertem Individualverkehr sowie Fuss- und Veloverkehr. Die Agglomerationsprogramme verlangen eine Zusammenarbeit zwischen Kantonen, Städten, Gemeinden und teilweise Regionen angrenzender Länder sowie eine angemessene Beteiligung der Bevölkerung.

Die Agglomerationsprogramme haben sich als wichtiges Instrument einer kohärenten Raumentwicklungs- und Verkehrspolitik bewährt und sind weiterzuführen.

2. Lückenlose Finanzierung und unbefristete Mittel mindestens in gleichem Umfang

Die Agglomerationsprogramme der zweiten Generation, die ab 2015 vorgesehen sind, beabsichtigt der Bundesrat mit rund 1,6 Milliarden Franken zu unterstützen: 35 Städte und Agglomerationen sollen ab 2015 vom Bund rund 1,6 Milliarden Franken zur Verbesserung ihrer Verkehrsinfrastrukturen erhalten. Dieser Betrag entspricht dreissig bis vierzig Prozent der Kosten ausgewählter Massnahmen. Mit den nun freizugebenden Mitteln (1,6 Mrd. Franken) sind die insgesamt gemäss Infrastrukturfonds zur Verfügung stehenden Mittel beinahe ganz aufgebraucht: Die im Infrastrukturfonds verbleibenden Mittel reduzieren sich auf rund 370 Millionen Franken.

Die Entwicklung von Bevölkerung, Wirtschaft und damit verbunden die steigende Mobilität führen dazu, dass der Bedarf an besseren Verkehrsinfrastrukturen vor allem in den Agglomerationen hoch bleiben wird. Der Bundesrat will mit dem neuen Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) die künftige Mitfinanzierung im Agglomerationsverkehr sicherstellen und verstetigen. Die Agglomerationsprogramme als wichtiges Instrument einer kohärenten Raumentwicklungs- und Verkehrspolitik können so langfristig gesichert werden. Ebenfalls von grosser Bedeutung sind die im Infrastrukturfonds vorgesehenen Massnahmen zur Substanzerhaltung der Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen; auch dies ist weiterzuführen.

Der geplante Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds NAF muss die lückenlose und unbefristete Bundes-Mitfinanzierung der künftigen Agglomerationsprogramme (ebenso wie die Substanzerhaltung der Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen) sicherstellen, und zwar mindestens im heutigen Umfang.

3. Verbesserung des Verhältnisses zwischen öV- und MIV-Massnahmen

Sinnvoll ist, dass verschiedene Massnahmen unterstützt werden: Bahn, Tram, Bus, Langsamverkehr, Verkehrsmanagement, Aufwertung/Sicherheit Strassenraum, MIV. Bisher machen Investitionen in die Schienen und die Trams den Hauptanteil aus, während verhältnismässig wenig in MIV-Massnahmen investiert wurden. Die Finanzierung von S-Bahn-Investitionen soll künftig ausschliesslich nach den Regeln des geplanten Bahninfrastrukturfonds erfolgen, so dass beim öV nur noch Massnahmen im Strassenraum zur Mitfinanzierung in den Aggloprogrammen anstehen werden. Dies führt dazu, dass mehr Mittel für andere Massnahmen, insbesondere den MIV, bereitstehen.

Ab der nächsten Generation der Agglomerationsprogramme ist stärker auf ein ausgewogenes Verhältnis von öV- und MIV-Massnahmen zu achten, um die politische Akzeptanz der Agglomerationsprogramme (welche letztlich aus der Mineralölsteuer finanziert werden) zu verbessern. Beispielsweise sind S-Bahnprojekte über den Bahninfrastrukturfonds zu finanzieren und nicht über die Agglomerationsprogramme.

4. Priorisierung von Projekten

Beim Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) wurden insgesamt 41 Agglomerationsprogramme der zweiten Generation mit einem Investitionsvolumen von zwanzig Milliarden Franken eingereicht. 35 Programme sollen Bundesbeiträge erhalten. Bei der Auswahl folgte der Bund den vier gesetzlich vorgegebenen Kriterien: Die Programme sollen die Qualität des Verkehrssystems verbessern, die Siedlungsentwicklung nach innen fördern, die Umweltbelastung sowie den Ressourcenverbrauch senken sowie die Verkehrssicherheit erhöhen. Die Bedürfnisse der Agglomerationen überstiegen allerdings die vorhandenen Mittel bei weitem. Deshalb war der Bundesrat gezwungen, sich auf diejenigen Programme und Massnahmen zu konzentrieren, die ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen und vor 2019 bau- und finanzreif sind.

Die 1,6 Milliarden Franken fliessen nicht nur in die grossen Agglomerationen Zürich, Basel, Genf, Bern und Lausanne-Morges, wo die Verkehrs- und Umweltprobleme am grössten sind, sondern auch in die mittleren wie Neuenburg-La Chaux-de-Fonds, Luzern oder St. Gallen-Arbon-Rorschach und kleineren Agglomerationen wie Buchs-Vaduz, Sion oder Locarno. Der Bund beteiligt sich – je nach Kosten-Nutzen-Verhältnis der Programme – mit Anteilen zwischen dreissig und vierzig Prozent an den zentralen Infrastrukturmassnahmen. Es zeigt sich, dass die begrenzt zur Verfügung stehenden Mittel der Mitfinanzierung durch den Bund enge Grenzen setzt. Insbesondere Grossprojekte können bei so kleinen Tranchen kaum Unterstützung finden.

BPUK und KöV äussern sich nicht zur Priorisierung von einzelnen Projekten.

5. Vereinfachungen beim administrativen Aufwand

Die Agglomerationsprogramme sind ein wichtiges Instrument der schweizerischen und regionalen Verkehrspolitik und haben eine grosse Dynamik ausgelöst. Dies ist sehr erfreulich. Neben den sichtbaren, positiven Effekten haben wir leider in der Vergangenheit den Eindruck bekommen, dass in sehr vielen Fällen der administrative Aufwand unverhältnismässig ist und

hohe Kosten verursacht, sowohl seitens der Bundes- und kantonalen Verwaltung als auch der einbezogenen weiteren Instanzen (Gemeinden, Planungsregionen usw.).

UVEK und BPUK haben deshalb eine Austauschplattform geschaffen, in welcher Vertreter des ARE, ASTRA und der EFV sowie Vertreter der BPUK, KPK und KIK administrative Vereinfachungen prüfen. Die Austauschplattform findet seither ca. zwei Mal jährlich statt, mit grossem Erfolg: Es konnten bereits massgebliche konkrete Vereinfachungen erreicht werden. Diese Plattform ist weiterzuführen.

Der administrative Aufwand bei der Umsetzung der Programme muss für alle Beteiligten verhältnismässig sein; Vereinfachungen sind zu prüfen.

Sehr geehrte Frau Bundesrätin, wir danken für die Aufnahme unserer Anliegen.

**Bau-, Planungs- und Umwelt-
direktoren-Konferenz BPUK**

Der Präsident



Dr. Jakob Stark, Regierungsrat

**Konferenz der kantonalen Direktoren
des öffentlichen Verkehrs KÖV**

Der Präsident



Dr. Matthias Michel, Regierungsrat

Der Generalsekretär BPUK und KÖV



Dr. Benjamin Wittwer