

---

Eidgenössisches Departement für Umwelt,  
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK  
Bundesamt für Raumentwicklung  
3003 Bern

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

Bern, 26. April 2018

## **Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2019 für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr. Vernehmlassung**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen, für die Gelegenheit zur 3. Generation des Programms Agglomerationsverkehr Stellung nehmen zu können.

Rund drei Viertel der Bevölkerung der Schweiz wohnen in einer Agglomeration. Die Städte und Agglomerationen sind wichtige Wirtschaftsmotoren. Vier von fünf aller in der Schweiz Beschäftigten gehen dort einer Arbeit nach und rund 84 % der Wirtschaftsleistung werden in Städten und Agglomerationen erbracht.

Der Verkehr nahm in den letzten Jahren deutlich zu. Basierend auf dem begleitenden Bericht zu dieser Vorlage stieg die Verkehrsleistung im Personenverkehr schweizweit von 2000 bis 2015 generell um rund 27 %; im Schienenverkehr sogar um 60 %. Im Güterverkehr betrug der Zuwachs im selben Zeitraum rund 20 %. In den letzten zehn Jahren haben sich die Stautunden auf den Nationalstrassen verdoppelt. In den Spitzenstunden erreichen das Strassen- und Schienennetz unterdessen vielerorts die Kapazitätsgrenzen. Rund 85 bis 90 % aller Staus in der Schweiz entstehen in den Agglomerationsräumen und die Verkehrsspitzen dauern dort auch immer länger.

Für die LITRA ist die Mobilität ein Gesamtsystem, das nicht je nach Gutdünken auseinanderdividiert werden kann. Wo wenn nicht in den Agglomerationen werden die Wechselwirkungen von privaten und öffentlichen Verkehr, von Schiene und Strasse sichtbar? Bei engen Platzverhältnissen kann der öffentliche Verkehr Mobilität bündeln und die Strasse entlasten. Umgekehrt schaffen Umfahrungs- und Nationalstrassen in den Agglomerationen Luft und Raum in den Quartierstrassen.

Die LITRA hat sich stark für die Schaffung des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) engagiert. Wir sind überzeugt, dass der neue Strassenfonds das Erfolgsmodell der Agglomerationsprogramme und deren Finanzierung weiterträgt. Ein Teil des NAF ist für Städte und Agglomerationen reserviert, wo 70 Prozent des Verkehrs stattfindet und die Infrastruktur am stärksten gefordert ist.

---

Im urbanen Raum braucht es massgeschneiderte Verkehrslösungen, fehlt doch oft der Platz für neue Strassen. Mithilfe der Agglomerationsprogramme werden jene Ausbauten realisiert, die die beste Wirkung zum besten Preis erzielen, sei es für den Strassenverkehr, den öV oder für Fuss- und Veloverkehr.

Nachfolgend ersehen Sie bitte unsere Antworten und Stellungnahme. Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Überlegungen und stehen Ihnen für Ergänzungen und Auskünfte jederzeit gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

LITRA – Informationsdienst für den  
öffentlichen Verkehr



Martin Candinas  
Präsident



René Böhlen  
Geschäftsführer

---

## Antworten zum Fragenkatalog

### 1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Ja

Die eingereichten Programme der 3. Generation enthielten ein Investitionsvolumen von 5.8 Milliarden Franken. Als Ergebnis der Prüfung anerkennt der Bund 54 Prozent d.h. 3.1 Milliarden Franken der eingereichten Investitionen zur Mitfinanzierung. Er will sich gemäss Vorlage mit 1.12 Milliarden Franken an der Finanzierung des Agglomerationsverkehrs in den Jahren 2019 - 2023 beteiligen. Das Engagement des Bundes bewegt sich demgemäss, wie die LITRA in den Diskussionen rund um den NAF gefordert, im vergleichbaren Bereich wie bei den Agglomerationsprogrammen der ersten und zweiten Generation.

### 2. Gibt es Aspekte, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Ja

Die Programme «STEP Schiene», «STEP Nationalstrassen» und «Agglomerationsverkehr» beinhalten Verkehrsinfrastrukturen in den Agglomerationsgebieten. Diese Infrastrukturen beeinflussen sich gegenseitig und müssen deshalb aufeinander abgestimmt werden. Während die beiden STEP eine längerfristige Perspektive mit vielen Grossprojekten haben, fokussiert das Programm Agglomerationsverkehr auf einen kurzfristigeren Horizont.

Der Vernehmlassungsbericht verweist bezüglich der Koordination auf den regelmässigen Austausch unter den verantwortlichen UVEK Bundesämtern. Ein vertiefter Abgleich unter den Bundesämtern und mit den Kantonen scheint uns aufgrund der immer dichter bebauten Schweiz unabdingbar. Nur so kann letztlich vermieden werden, dass neue Nationalstrassen anderswo bloss neue Stauflächen provozieren. Aus Sicht der LITRA müssen die Fragen der Anschlüsse der Nationalstrassen sowie die Entwicklung im Bereich Bahnhöfe und Bus-terminals zwingend in die Betrachtung der Agglomerationsprogramme einfliessen. Dasselbe gilt auch umgekehrt für die STEP-Programme.

### 3. Haben Sie Bemerkungen zur dargelegten Ausgangslage?

Ja

Die Agglomerationsprogramme entsprechen einem grossen Bedürfnis der Kantone, Städte und Gemeinden. Für die 3. Generation reichten die verantwortlichen Trägerschaften 37 Agglomerationsprogramme mit rund 2'000 Massnahmen zur Prüfung ein. Gemäss Vernehmlassungsbericht sind an diesen über 80 % der Agglomerationen der Schweiz, 19 Kantone, über 750 Städte und Gemeinden sowie verschiedene Gebietskörperschaften in Deutschland, Frankreich, Italien, Österreich und Liechtenstein beteiligt. Gesamthaft decken sie ein Gebiet ab, in dem rund zwei Drittel der Schweizer Bevölkerung leben und in dem sich rund drei Viertel der Arbeitsplätze der Schweiz befinden.

---

Mit der Mitfinanzierung von Infrastrukturen des Agglomerationsverkehrs leistet der Bund einen Beitrag an Aufgaben, die die betroffenen Kantone und Gemeinden oft nicht alleine erfüllen können. Gleichzeitig entlastet dies die nationalen Verkehrsnetze. Die Dringlichkeit von Massnahmen im Agglomerationsverkehr ist korrekt dargestellt. Die Notwendigkeit einer koordinierten Verkehrs- und Siedlungsentwicklung wird klar herausgearbeitet. Der Wert von Investitionen in den Agglomerationsverkehr für die ganze Schweiz wird ebenfalls überzeugend hergeleitet.

**4. Sind Sie mit dem Vorgehen der Prüfung der Agglomerationsprogramme des Programms Agglomerationsverkehr der dritten Generation einverstanden? Falls nein, wo sehen Sie Anpassungsbedarf?**

Teilweise einverstanden

Wir waren in den Prozess nicht direkt involviert. Wir zitieren hier die Argumentation des direkt betroffenen Städteverbands, der die angewandten Wirksamkeitskriterien in seiner Stellungnahme unterstützt. Aber folgende Forderung stellt: «damit das Instrument der Agglomerationsprogramme bei Städten und Agglomerationen nicht an Rückhalt verliert, dürfen allerdings derart gedrängte Abläufe, wie sie der aktuelle Prüfprozess enthielt, nicht mehr vorkommen. Künftig ist wieder zu gewährleisten, dass das ARE die Ergebnisse des Prüfprozesses mit den Trägerschaften diskutiert, bevor es die Vernehmlassungsvorlage finalisiert. Hinsichtlich der Vorgaben an die Trägerschaften zur Erarbeitung der Programme ist die Balance zu finden zwischen anzustrebenden Verbesserungen und dringend nötiger Kontinuität. Die nötigen Grundlagen muss das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) frühzeitig gemeinsam mit den Trägerschaften erarbeiten.»

Die LITRA unterstützt aus den oben genannten Gründen das Anliegen des Städteverbands.

**5. Sind Sie mit den Ergebnissen der Bundesprüfung einverstanden? Falls nein, wo sehen Sie Anpassungsbedarf?**

Die LITRA äussert sich als national tätiger Verband nicht zu einzelnen Programmen.

Wir unterstützen die Mittelverteilung unter den verschiedenen Verkehrsträgern. Diese ist nachvollziehbar auf die Wirkungskriterien abgestützt und entspricht den verkehrspolitischen Grundsätzen der Städte und Agglomerationsgemeinden. Wichtig ist dabei die Feststellung, dass von der Investition in einen bestimmten Verkehrsträger nicht automatisch geschlossen werden kann, dass ausschliesslich dessen Nutzer vom Ausbau profitieren könnten. Von einer besser ausgebauten Infrastruktur für den Strassen-ÖV profitiert zum Beispiel auch der Individualverkehr, indem die Strassen entlastet werden und der Verkehrsfluss verbessert wird.

**6. Haben Sie Bemerkungen zu einzelnen Agglomerationsprogrammen bzw. zu einzelnen Massnahmen?**

Nein, die LITRA äussert sich als national tätiger Verband nicht zu einzelnen Programmen.

---

## Weitere Bemerkungen

7. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Keine weiteren Bemerkungen