

Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga
Vorsteherin des Eidgenössischen Departementes für Umwelt, Verkehr, Energie
und Kommunikation (UVEK)

CH-3003 Bern

Elektronischer Versand: info@are.admin.ch

Bern, am 9. Juli 2019

Vernehmlassung zur Verordnung des UVEK über das Programm Agglomerationsverkehr (PAVV) und zu den Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr (RPAV)

Stellungnahme von *strasseschweiz* – Verband des Strassenverkehrs (FRS)

strasseschweiz ist die Dachorganisation der Automobilwirtschaft, des Strassentransportgewerbes und des privaten Strassenverkehrs in der Schweiz. *strasseschweiz* umfasst rund 30 Mitgliedverbände, die sowohl die Strassenbenützer als auch die verschiedenen Wirtschaftsbranchen im Bereich Strasse vertreten. Zu den wichtigsten Trägerorganisationen gehören der Automobil Club der Schweiz (ACS), der Auto Gewerbe Verband Schweiz (AGVS), der Schweizerische Nutzfahrzeugverband (ASTAG), die Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure (auto-schweiz), die Erdöl-Vereinigung (EV), der Schweizerische Baumeisterverband (SBV) und der Touring Club Schweiz (TCS).

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit, zu dem im Titel genannten Thema wie folgt Stellung nehmen zu dürfen:

Allgemeine Bemerkungen

Rund 75% des Personen- und 66% des Güterverkehrs werden über die Strasse abgewickelt. Sie ist das Rückgrat der Mobilität in der Schweiz. Zudem werden die motorisierte Individualmobilität und der Strassenverkehr gemäss der ARE-Szenarien bis 2040 die stärkste

Zunahme der Nachfrage verzeichnen (MIV/Strasse: +15 Mia. PKM und +5,5 Mia. TKM; ÖV/Schiene: +11 Mia. PKM und +4,5 Mia. TKM). Um diese zusätzliche Nachfrage zu decken, sind sowohl bei den Nationalstrassen als auch auf Kantons- und Gemeindeebene bedeutende Ausbauten notwendig. Die Hierarchie des Strassennetzes muss gewahrt werden und der Verkehr muss zwischen den Ebenen so flussend wie möglich verlaufen können. Besonders Transit- und Umfahrungsstrassen müssen vom Bund explizit unterstützt werden, ebenso wie Massnahmen zur Verbesserung des Gütertransports und der Abfallentsorgung.

Bei den vorangegangenen Projektgenerationen stellen wir fest, dass Strassenprojekte weitgehend untervertreten sind: während der motorisierte Individualverkehr in den Städten und Agglomerationen 63% der Personenverkehrs-Dienstleistungen ausmacht, kommen ihm nur 20% der im Rahmen des Agglomerationsprogramms vom Bund mitfinanzierten Investitionen zugute.

Die Mobilität – besonders in den Städten – entwickelt sich schnell, und es muss alles daran gesetzt werden, die durch Bevölkerungswachstum, Verdichtung und neue digitale Technologien verursachte starke Zunahme der Nachfrage zu decken. Wir befürworten eine Verteilung der finanziellen Mittel, welche den zukünftigen Mobilitätsszenarien besser entspricht. Es macht keinen Sinn, Milliarden von Franken in die Agglomerationsinfrastrukturen zu investieren, wenn davon nur eine Minderheit der Nutzer profitieren.

Die Mobilität verändert sich und wird sich im Laufe der kommenden Jahre weiter wandeln. Durch die zahlreichen technologischen Fortschritte werden bald bedeutende Investitionen in die Infrastrukturen erforderlich sein, insbesondere in die Energieverteilung und die Telekommunikation (Daten). Wir befürworten daher eine Unterstützung von Massnahmen, die für die Entwicklung der zukünftigen Mobilität notwendig sind – unter einer Bedingung: Der Bund muss sicherstellen, dass er den Bedürfnissen gerecht wird und dabei technologisch neutral bleibt.

Abschliessende Bemerkungen

Diese Revision der Verordnung bietet dem Bund die Gelegenheit, den Verkehr in den Agglomerationen zu verbessern: dank – sowohl geographisch wie zeitlich – gut koordinierter, ausgerichteteter und verteilter Investitionen. Der Verkehrsfluss ist ein zentrales Anliegen sowohl für die Wirtschaft als auch für die Gesellschaft und die Umwelt. Es ist wichtig, dass der Verkehr auf Hauptachsen verlaufen kann, um dem Bevölkerungswachstum gerecht zu werden und eine Verdichtung der bebauten Gebiete zu ermöglichen und gleichzeitig die Wirtschaft zu entwickeln, die Lebensqualität zu verbessern und den Agglomerationen mehr Luft zu verschaffen. Zu diesem Zweck ist der Bau von Transit- und Umfahrungsstrassen unerlässlich, ebenso wie die Verbesserung der Infrastrukturen für den Gütertransport und die Abfallentsorgung.

Wir danken Ihnen im Voraus für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS

François Launaz
Präsident

Olivier Fantino
Geschäftsführer

Beilagen:

- Anpassungsvorschläge zur Verordnung des UVEK über das Programm Agglomerationsverkehr (PAVV)
- Antworten zum Fragenkatalog «Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr (RPAV)

Anhang 1: Anpassungsvorschläge zur Verordnung des UVEK über das Programm Agglomerationsverkehr (PAVV)

Verkehrsfluss und Verkehrskapazität

Um die zukünftige Mobilitätsnachfrage zu decken, ist es unerlässlich, dass die vom Bund unterstützten Investitionen konkret eine Verbesserung des Verkehrsflusses auf der Strasse und der Kapazitäten der Transportinfrastrukturen ermöglichen. Der Artikel 17a, Abs. 2 MinVG hält fest, dass dies eine unabdingbare Voraussetzung für die Mitfinanzierung durch den Bund ist: *«Die Beiträge werden für Infrastrukturmassnahmen [...] ausgerichtet, soweit sie zur Verbesserung des Agglomerationsverkehrs führen [...]»*

Daher müssen die Auswirkungen auf den Verkehr bei den für jede eingereichte Massnahme erforderlichen Angaben berücksichtigt werden. Wir schlagen vor, die Verordnung wie folgt zu ergänzen:

Art. 1, Abs. 2 PAVV: Massnahmen

² Für jede Verkehrsinfrastrukturmassnahme sind Angaben zu folgenden Punkten erforderlich:

- a. Mitfinanzierbarkeit durch den Bund;
- b. Kohärenz nach Artikel 3;
- c. Planungsstand;
- d. Kosten-Nutzen-Verhältnis;
- e. Bau- und Finanzreife;
- f. Auswirkungen auf Verkehrsfluss und Verkehrskapazität.

Art. 14 PAVV: Programmbeurteilung

¹ Das Agglomerationsprogramm wird nach den folgenden Kriterien beurteilt:

- a. Kosten;
- b. Nutzen;
- c. Kosten-Nutzen-Verhältnis;
- d. Auswirkungen auf Verkehrsfluss und Verkehrskapazität.

Um den bedeutenden Belieferungs- und Abfallentsorgungsbedürfnissen Rechnung zu tragen sowie um die Auswirkungen auf den Personen- und Güterverkehr beurteilen zu können, ist eine Anpassung der Indikatoren erforderlich. Wir schlagen vor, die Verordnung wie folgt anzupassen:

Art. 8 PAVV, Abs. 2, Bst. a

² Die Monitoring- und Controlling-Indikatoren beruhen auf folgenden Faktoren:

- ~~a. Anteil des motorisierten Individualverkehrs gemessen an der Tagesdistanz;~~
- a. Personen- und Gütertransport-Dienstleistungen (in Personenkilometer und in Tonnenkilometer) für jeden Verkehrsträger (Strassenverkehr, Schienenverkehr und Langsamverkehr);

Effizienz und finanzielle Nachhaltigkeit

Der Artikel 17a MinVG nennt deutlich Effizienz und Nachhaltigkeit als Ziel: *«Der Bund leistet Beiträge an Verkehrsinfrastrukturen, die zu einem effizienteren und nachhaltigeren Gesamtverkehrssystem in Städten und Agglomerationen führen.»*

Und der Artikel 17c MinVG stellt auch klar, dass Massnahmen, um einen Beitrag erhalten zu können, unter anderem garantieren müssen, dass *«die Restfinanzierung der Investitionen für die geplanten Projekte sichergestellt ist und die Tragbarkeit der Folgekosten aus Unterhalt und Betrieb nachgewiesen wird»*.

Aus den vorgenannten Gründen ist es erforderlich, nicht nur die Investitionskosten der mitfinanzierten Massnahmen zu präsentieren und zu berücksichtigen, sondern auch deren Restinvestitions-, Unterhalts- und Betriebskosten. Wir schlagen vor, die PAVV in diesem Sinne anzupassen.

Gesamtüberblick und Verteilung der finanziellen Mittel

Im Artikel 17d, Abs. 3 und 4 MinVG, wird festgehalten, dass Projekte Vorrang haben, die zur Lösung der grössten Probleme beitragen, wobei alle städtischen Gebiete unabhängig von ihrer Grösse angemessen berücksichtigt werden.

Allerdings fehlt derzeit ein Gesamtüberblick über die wichtigsten Verkehrsprobleme innerhalb und rund um Agglomerationen. Die Verordnung soll dahingehend ergänzt werden, dass das ARE einen Gesamtüberblick über die wichtigsten, mit jeder Projektgeneration angegangenen Probleme publiziert und aktualisiert.

Insbesondere sollen die Kapazitätsprobleme der Infrastrukturen auf der Grundlage der aktuellen und zukünftigen Mobilitätsnachfrage beurteilt werden. Es muss dafür gesorgt werden, dass ein bedarfsgerechtes Transportsystem entwickelt und der Nutzen der Bundesinvestitionen zugunsten der Agglomerationen maximiert wird. Aus diesem Grund soll die Verteilung der Bundesbeiträge zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern mit der aktuellen Nachfrage und den zukünftigen Mobilitätszenarien übereinstimmen.

Wir schlagen daher vor, die Verordnung durch einen Artikel in diesem Sinne zu ergänzen.

Abstimmung der Massnahmen mit den nationalen Infrastrukturnetzwerken

Der Artikel 17c MinVG hält fest, dass Massnahmen, um einen Beitrag erhalten zu können, *«mit den übergeordneten Verkehrsnetzen abgestimmt»* sein müssen. In der Verordnung müssen die entsprechenden Anforderungen darum konsequenterweise um dieses Element ergänzt werden.

Andererseits ist, um eine Abstimmung der durch den Bund unterstützten Agglomerationsmassnahmen mit den nationalen Infrastrukturen und Investitionen zu gewährleisten, eine echte Zusammenarbeit mit dem ASTRA und dem BAV unerlässlich. Es reicht nicht, diese lediglich *«beizuziehen»*. Wir schlagen daher vor, die Verordnung wie folgt anzupassen:

Art. 10 PAVV: Beteiligte Bundesämter

Das ARE zieht arbeitet bei der Prüfung der Agglomerationsprogramme das mit dem Bundesamt für Strassen, das dem Bundesamt für Verkehr und das dem Bundesamt für Umwelt bei zusammen.

Stellenwert des Güterverkehrs

Der erläuternde Bericht zum Entwurf der PAVV hält auf Seite 10 fest, dass dem Güterverkehr in der Erarbeitung der Teilstrategien eines Agglomerationsprogramms «bei grossem Aufkommen gebührend Rechnung zu tragen» sei. Dies ist aus unserer Sicht unzureichend. Der Warentransport ist für sämtliche Agglomerationen ein relevanter Faktor, sei es in der Ver- und Entsorgung oder beim gewerblichen Transport. Dementsprechend ist eine höhere Gewichtung innerhalb der Agglomerationsprogramme nötig.

Transparenz

Schliesslich verlangen wir, um die Kohärenz und die Ziele der Massnahmen transparenter, verständlicher und zugänglicher zu machen, dass eine klare und allgemein verständliche Erklärung jeder Massnahme bereitgestellt und veröffentlicht wird. Insbesondere soll diese Erklärung erlauben, klarzustellen und zu verstehen, inwiefern die Massnahme den Verkehr wie durch das Gesetz vorgeschrieben verbessert.

Anhang 2: Antworten zum Fragekatalog «Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr (RPAV)»

Inhalt der Richtlinien

- 1. Sind Sie mit den Grundzügen der Konsultationsvorlage einverstanden? Falls nein, wo sehen Sie Anpassungsbedarf?**

Nein. Es fehlt das Hauptziel, das die Mitfinanzierung der Massnahmen durch den NAF rechtfertigt: die Verbesserung des Verkehrsflusses in den Agglomerationen.

- 2. Sind Sie mit dem Prinzip der Generationenkohärenz einverstanden? Falls nein, weshalb nicht und wo sehen Sie konkret Anpassungsbedarf?**

Ja. Wir haben gegen diesen Punkt nichts Spezifisches einzuwenden.

- 3. Sind Sie mit der gewählten Methode zur Umsetzungsbeurteilung einverstanden? Falls ja, was sind die Gründe? Falls nein, würden Sie eher eine «Bonus»-Variante (plus 5 Prozent Beitragssatz bei guter Umsetzungsbeurteilung) oder eher den Verzicht auf die Beurteilung der Umsetzung bevorzugen, und weshalb?**

Ja. Es ist wichtig, dass die Agglomerationen die Projekte umsetzen, für die sie vom Bund einen Beitrag erhalten. Die Umsetzungsbeurteilung fördert die Bemühungen bei der Planung sowie die Priorisierung der rasch umsetzbaren Projekte, ohne zu überhöhten Finanzierungsanfragen zu verleiten.

- 4. Haben Sie Bemerkungen zu einzelnen Kapiteln der Konsultationsvorlage? Wenn ja, bei welchem Kapitel sehen Sie Anpassungsbedarf und mit welcher Begründung?**

Ja. Nachfolgend finden Sie unsere Vorschläge und Bemerkungen zu den einzelnen Kapiteln.

1.6 «Wirkungskontrolle, Festlegung der Zielwerte für die MOCA-Indikatoren»

Die Zielwerte für die MOCA-Indikatoren sollten sich zu einem wesentlichen Teil an der Verkehrsnachfrage der jeweiligen Agglomerationen orientieren müssen. Differenzierte und realitätsnahe Zielwerte sollten eine Voraussetzung sein. Diese müssen den Personen- und Güterverkehr gleichermaßen berücksichtigen und alle Verkehrsträger einschliessen. Hierzu wäre eine neue Formulierung des Art. 8 Abs. 2 Best. a E-PAVV erforderlich (siehe oben). Darauf basierend wären auch in der RPAV entsprechende Anpassungen nötig.

2.1 «Funktionen und Ziele des Agglomerationsprogramms»

Die Ziele des Agglomerationsprogramms müssen eng mit den im Artikel 17a MinVG genannten Zielen verbunden sein. Aus diesem Grund schlagen wir folgende Anpassungen vor:

- Es fehlt insbesondere ein zentrales Element, nämlich die Verbesserung des Verkehrs (besonders der Verkehrskapazität und des Verkehrsflusses) dank effizienter und nachhaltiger Investitionen in die Verkehrsinfrastrukturen.
- Hingegen sollten gewisse Ziele (namentlich Steuerung des Verkehrs und des Verhaltens sowie Landschaftsschutz) gestrichen werden. Die Kantone und Gemeinden sind in diesen Bereichen unabhängig und souverän. Der Bund soll sich auf die Ziele beschränken, welche in seine verfassungsmässigen Kompetenzen fallen und im Rahmen des Gesetzes definiert sind.

2.2.2 «Situations- und Trendanalyse»

Die MIV-Anteile sind an sich kein Beurteilungskriterium und erlauben nur eine teilweise Übersicht über die Situation. Das Kapitel sollte daher wie folgt angepasst werden:

- Hinzufügen der absoluten Daten, in Personenkilometern und Tonnenkilometern, für jeden Verkehrsträger (motorisierte Strassenmobilität, öffentlicher Verkehr, Langsamverkehr).
- Ausserdem scheint eine Verteilung der Finanzierung entsprechend der aktuellen und zukünftigen Nachfrage unerlässlich, um die Kohärenz und den Nutzen der mitfinanzierten Massnahmen zu garantieren.

2.7 «Die Massnahmen des Agglomerationsprogramms»

Die Bedürfnisse in Bezug auf Güterverkehr und neue Technologien werden durch die Massnahmenkategorien nicht genügend abgedeckt. Wir schlagen folgende Änderungen vor:

- Hinzufügen eines Punkts für die Massnahmen zur Verbesserung des Güterverkehrs inklusive Ver- und Entsorgung.
- Neuformulierung des Punkts über die öffentlichen Verkehrsinfrastrukturen für die Elektromobilität, um alle Verkehrsträger einzubeziehen und die technologische Neutralität zu gewährleisten: «Andere öffentliche Infrastrukturen für die Mobilität (insbesondere Energie, Daten und andere Dienstleistungen)»

3.2 «Wirkungskriterien»

Einerseits braucht es für die Gliederung der Wirkungskriterien Ausführungen, um die Gesamtheit der Bedürfnisse abzudecken. Andererseits übersteigen einige Faktoren die Kompetenzen des Bundes oder gehen einfach über die durch das Gesetz festgelegten Ziele hinaus. Eine Anpassung der beurteilten Kriterien ist daher erforderlich. Nachfolgend unsere detaillierten Vorschläge:

3.2.1 «Qualität des Verkehrssystems verbessern»

«WK 1.1: Verbesserung des Gesamtverkehrssystems»

- Gütervolumen in allen Situationen berücksichtigen; angesichts des starken Anstiegs des Güterverkehrs reicht es nicht aus, diesen nur in der Nähe grosser Logistikzentren zu berücksichtigen.

- Verkehrsbewältigung ausserhalb der Agglomerationen streichen; dieses Kriterium geht über den durch das Gesetz definierten Rahmen der Agglomerationsprogramme hinaus.
- Anreizsysteme und Pilotprojekte streichen; die durch den NAF mitfinanzierten Agglomerationsprogramme sind nicht für Forschungs- oder Testzwecke bestimmt, sondern für die Finanzierung notwendiger, effizienter und nachhaltiger Infrastrukturen.

«WK 1.2: Verbesserung der Intermodalität und aktive Steuerung der Mobilitätsnachfrage»

- Reduktion des Gesamtverkehrs und Verlagerung auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel sowie innovative Systeme für eine Verlagerung vom MIV hin zu ÖV und LV streichen. Die durch den NAF mitfinanzierten Investitionen sind in keiner Weise dazu bestimmt, dem Verkehr entgegenzuwirken oder Staus zu verursachen, und die Agglomerationsprogramme haben nicht zum Ziel, den Verkehr von einem Verkehrsmittel zu einem anderen zu verlagern. Die Gemeinden und Kantone sind in diesen Bereichen unabhängig und souverän.
- Expliziten Hinweis auf die Elektromobilität streichen, technologisch neutral ersetzen. Es macht keinen Sinn, eine einzige (elektrische) Antriebsart zu fördern, während andere Technologien (z. B. synthetische Treibstoffe, Gas, Wasserstoff, usw.) sowohl wirtschaftlich als auch ökologisch ebenfalls interessante Alternativen darstellen.

«WK 1.3: Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems»

- Auswirkungen auf den Verkehrsfluss auf der Strasse berücksichtigen.

«WK 1.4: Verbesserung des Strassennetzes und Verkehrslenkung»

- Verbesserung des Verkehrsflusses anstreben und explizit nennen.
- Strassenkapazitäten anpassen, um den aktuellen und zukünftigen Anstieg der Nachfrage zu decken und die Staustunden zu senken.
- Gütervolumen in allen Situationen berücksichtigen; angesichts des starken Anstiegs des Güterverkehrs reicht es nicht aus, diesen nur in der Nähe grosser Logistikzentren zu berücksichtigen.
- Strategie zur Verlagerung des Strassenverkehrs auf das Nationalstrassennetz streichen. Die Agglomerationsprogramme haben nicht zum Ziel, die Probleme auf die heute schon stark überlasteten Nationalstrassen zu verlagern. Wir schlagen vor, sie durch eine Strategie zu ersetzen, die auf den grossen Verkehrsachsen basiert, inklusive Bau von Transit- und Umfahrungsstrassen wo diese notwendig sind.

«WK 1.5: Verbesserung im Langsamverkehr»

- Umlagerung von MIV und Entlastung des ÖV streichen. Der Bund hat nicht zur Aufgabe, den Strassenverkehr auf den Langsamverkehr umzulagern. Die Gemeinden und Kantone sind in diesem Bereich unabhängig und souverän.

- Hingegen sollen die Auswirkungen auf den Verkehrsfluss miteinbezogen werden, sodass die positiven oder negativen Folgen des Langsamverkehrs berücksichtigt werden.

3.2.2 «WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern»

«WK 2.1 Siedlungskonzentration an Standorten mit guter ÖV-Erschliessung»

- Das Raumplanungsgesetz schreibt bereits die Verpflichtung zur Siedlungsentwicklung an Standorten mit guter ÖV-Erschliessung vor. Im MinVG hingegen wird sie nicht als Kriterium genannt für die Zusprache von Mitfinanzierungen im Rahmen der Agglomerationsprojekte. Daher sollte sich der Titel auf die Siedlungskonzentration an durch beliebige Verkehrsmittel gut erschlossenen Standorten beschränken.
- Die Erschliessung und Zugänglichkeit für den Gütertransport / die Abfallentsorgung sollen ebenfalls untersucht werden.

«WK 2.2: Siedlungsverdichtung, Nutzungsdurchmischung und Verringerung der Zersiedlung»

- Allgemeine Verkehrskapazitäten (inklusive diejenigen für den Güterverkehr) in Bezug auf die Verdichtung berücksichtigen.

«WK 2.3: Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume»

- Dieses Unterkriterium gänzlich streichen, da es absolut nicht in den Rahmen der im Gesetz festgelegten Ziele fällt. Die Gemeinden und Kantone können in diesem Bereich ohne Einmischung des Bundes unabhängig und souverän die Massnahmen ergreifen, die sie für angemessen halten. Die Agglomerationsprogramme dürfen nicht benutzt werden, um die souveränen Bereiche der Gemeinden und Kantone über die Kompetenzen des Bundes zu beeinflussen.

3.2.3 «WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen»

«WK 3.1: Erhöhung der objektiven Sicherheit»

- Die Massnahmen sollen gezielt auf die für die Unfälle verantwortlichen Zielgruppen ausgerichtet werden; und soweit möglich soll verhindert werden, dass für die anderen Nutzer Belästigungen entstehen.

«WK 3.2: Erhöhung der subjektiven Sicherheit»

- Schaffung von verkehrsarmen oder verkehrsberuhigten Zonen streichen. Die finanziellen Mittel aus dem NAF müssen investiert werden für die Verbesserung der Sicherheit durch wirksame Massnahmen, da wo der Verkehr stattfindet, in keiner Weise jedoch für die Abschaffung des Verkehrs.

3.2.4 «WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern»

«WK 4.1: Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen»

- Die Erwähnung der Verstetigung des Verkehrsflusses beim MIV ist zu begrüssen.

- Verringerung der Fahrleistungen im MIV sowie Geschwindigkeitsreduktion streichen. Die Agglomerationsprogramme haben nicht zum Ziel, die Strassenmobilität zu reduzieren und den öffentlichen Verkehr zu erhöhen.
- Unterstützung der Elektrifizierung der Mobilität neu formulieren, um die technologische Neutralität zu gewährleisten.
- Berücksichtigung von über die Verkehrsinfrastrukturen hinausgehenden Massnahmen zur Reduktion der CO₂-Emissionen in den Agglomerationen streichen. Die Agglomerationsprogramme können nicht auf diese Weise zweckentfremdet werden.

«WK 4.2: Reduktion der Lärmemissionen»

- Infrastrukturmassnahmen zur Lärmreduzierung hinzufügen, wie beispielsweise schallabsorbierende Beläge.
- Verbesserung des Modalsplits zugunsten des ÖV und des LV streichen. Die Städte und Kantone sind heute schon dazu verpflichtet, den Strassenverkehrslärm zu reduzieren. Sie sind jedoch unabhängig und souverän bei der Wahl der Massnahmen zur Erfüllung der gesetzlichen Pflichten, ohne dass dabei zwingend der MIV reduziert werden muss.
- Geschwindigkeitsreduzierung zur Lärmverringerung streichen. Die allgemeine Geschwindigkeit ist laut SVG 50 km/h, Ausnahmen sind möglich. Die Agglomerationsprogramme sollen nicht Anreiz geben zu Ausnahmen, die per Definition nicht dazu bestimmt sind verallgemeinert zu werden.
- Berücksichtigung weiterer über die Lärmschutzverordnung hinausgehenden Massnahmen streichen. Diese Faktoren sind für die Verkehrsinfrastrukturmassnahmen nicht relevant.

«WK 4.3: Verminderung der Flächenbeanspruchung (inklusive Vermeidung einer Beanspruchung von FFF)»

- Neuformulierung der Verminderung, ersetzen durch Optimierung der Flächenbeanspruchung. Das Ziel einer wirklichen Reduktion der Flächenbeanspruchung ist unrealistisch; sie kann hingegen optimiert und auf ein Minimum beschränkt werden.
- Alle Faktoren im Zusammenhang mit Fruchtfolgeflächen, Wäldern, Gewässern usw. unterliegen Rechten und Pflichten, die durch das RPG klar definiert sind. Sie erschweren unnötig die Beurteilung der Agglomerationsprojekte, während diese Bestimmungen sowieso eingehalten werden müssen. Ausserdem haben die Agglomerationsprojekte ohnehin nicht zum Zweck, über die gesetzlichen Anforderungen bezüglich Raumplanung (die vorwiegend Sache der Gemeinden und Kantone bleibt) hinauszugehen.

«WK 4.4: Aufwertung von Frei-, Natur- und Landschaftsräumen»

- Dieses Unterkriterium gänzlich streichen, da es absolut nicht in den Rahmen der im Gesetz festgelegten Ziele fällt. Die Gemeinden und Kantone können in diesem Bereich ohne Einmischung des Bundes unabhängig und souverän die Massnahmen ergreifen, die sie für angemessen halten. Die

Agglomerationsprogramme dürfen nicht benutzt werden, um die souveränen Bereiche der Gemeinden und Kantone über die Kompetenzen des Bundes zu beeinflussen.

3.3.1 «Verkehrsinfrastrukturmassnahmen»

Die Kriterien zur Massnahmenbeurteilung sollen die wirklichen Auswirkungen auf die Mobilität besser berücksichtigen. Aus diesem Grund schlagen wir folgende Anpassung vor:

- Berücksichtigung der Auswirkungen auf den Verkehrsfluss explizit als Beurteilungskriterium für alle Infrastrukturmassnahmen nennen.

3.4.2 «Kostenbeurteilung»

Das MinVG erwähnt explizit die Nachhaltigkeit und die Berücksichtigung aller Kosten (Investitionen, Unterhalt und Betrieb), die durch die mitfinanzierten Massnahmen entstehen. Doch bei der Auswahl und Priorisierung der Massnahmen werden nur die Investitionskosten wirklich berücksichtigt. Daher ist die Änderung dieser Praxis zwecks Einhaltung der Gesetze unerlässlich:

- Die Investitions-, Unterhalts- und Betriebskosten müssen in der Beurteilung der Agglomerationsprojekte berücksichtigt werden, um die finanziell wirksamsten und nachhaltigsten Massnahmen zu priorisieren.

Weitere Bemerkungen

5. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Konsultationsvorlage?

Es ist bedauerlich, dass der Fragenkatalog nicht auf alle Aspekte der Konsultationsvorlage eingeht. Wir haben daher alle unsere Kommentare unter Punkt 4 aufgeführt.