

**UWA Musterstellungnahme  
Zur Verordnung über das Programm Agglomerationsverkehr (PAVV)**

*Autorin: Laura Schmid (VCS)  
Der Text steht frei zur Verfügung.*

Frist zur Einreichung: 9. Juli 2019

An: info@are.admin.ch (als pdf und Word-File)

Per Email an  
info@are.admin.ch

Ort, Datum

**Vernehmlassung zur Verordnung über das Programm Agglomerationsverkehr (PAVV)**

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit, zur vorgeschlagenen Totalrevision der Verordnung über das Programm Agglomerationsverkehr Stellung zu nehmen.

Wir begrüssen die neue Verordnung und erachten die darin festgelegten Anforderungen an die Agglomerationsprogramme, die Grundzüge des Prüfverfahrens, die Prüfkriterien sowie die Rechte und Mitwirkungspflichten der Trägerschaften als sinnvoll.

Wir sind überzeugt: Das Ziel für die städtische Verkehrsentwicklung muss sein, Verkehr in erster Linie zu vermeiden, in zweiter Linie auf die effizienteste und ressourcenschonendste Weise zu gestalten. Das heisst: die Verlagerung auf öffentliche Verkehrsmittel, sowie Fuss- und Velo. Die Bevölkerung der Schweiz, insbesondere auch der Städte wächst stetig. Doch die Städte haben knappe Platzverhältnisse. Innerhalb von kleinem Raum müssen viele unterschiedliche Bedürfnisse an den öffentlichen Raum befriedigt werden können. In dieser Situation ist es eminent wichtig, dass das Verkehrswachstum nicht gemeinsam mit dem Bevölkerungswachstum stetig weiter wächst. Ziel ist es, ein Verkehrschaos zu vermeiden, die Strassen und öffentlichen Räume mit möglichst wenig Verkehr zu belasten, eine gute Luftqualität zu erhalten und Lärm zu vermeiden. Mit dem öV und dem Aktivverkehr (Fuss und Velo) können die Bedürfnisse nach Mobilität auf eine nachhaltige Weise befriedigt werden. **Aus diesem Grund müssen Agglomerationsprogramme zum obersten Ziel haben, den Verkehr vom motorisierten Privatverkehr in den öV, sowie den Fuss- und Veloverkehr zu verlagern.** Um die Weichen für die Verkehrsentwicklung der Städte richtig zu stellen, müssen Projekte entsprechend nach ihrer Gesamtwirkung auf Verkehr, Siedlung, Landschaft, Umwelt und Energieverbrauch beurteilt werden. Die Agglomerationsprogramme sind dazu das geeignete Mittel. Entsprechend befürworten wir die vorgeschlagene Verordnung und die darin festgelegten Vorgaben.

Im Besonderen begrünnen wir **Art. 14 Abs 1 – 3**. Die Beurteilung der Agglomerationsprogramme basierend auf Kosten und Nutzen ist ein sinnvolles Mittel, um jene Programme zu unterstützen, die die beste Wirkung auf die Verkehrsentwicklung haben. Denn das zentrale Ziel muss sein, dass jene Projekte Vorrang haben, die den grössten Beitrag zur Lösung von Verkehrs- und Umweltproblemen leisten. Wir begrünnen daher die Kriterien und sind überzeugt, dass eine Verkehrsträger-neutrale Sicht sinnvoll ist für die Beurteilung der Agglomerationsprogramme. Dennoch möchten wir an dieser Stelle anbringen, dass die die Definition der Kosten und Nutzen unserer Meinung nach zu kurz greift.

In der Bemessung des Nutzens sollte neben den aufgeführten Kriterien (Gesamtwirkung auf den Verkehr, Siedlung, inklusive Landschaft und Umwelt) auch die Wirkung auf den Energieverbrauch und CO<sub>2</sub>-Ausstoss explizit berücksichtigt werden. Für die Erreichung der Klimaziele, wie sie im Abkommen von Paris festgehalten wurden, muss die Schweiz langfristig vollständig aus den fossilen Energien aussteigen. Um dies zu erreichen müssen zwingend auch im Verkehr Massnahmen ergriffen werden. Entsprechend sollten Verkehrsprojekte, welche den CO<sub>2</sub>-Ausstoss verringern, besser bewertet werden. Aus diesem Grund sollte der CO<sub>2</sub>-Ausstoss als mindestens gleichwertiges Kriterium für die Bewertung des Nutzens dienen.

Für die Bemessung der Kosten sollten nicht ausschliesslich die Kosten der Realisierung der Projekte betrachtet werden. Agglomerationsprojekte wirken sich immer auch auf die Nutzung der verschiedenen Verkehrsträger und damit den Modalsplit aus. Dabei darf nicht ausser Acht gelassen werden, dass jede Form von Verkehr immer auch externe Kosten generiert. Das sind Kosten, die zwar durch den Verkehr verursacht werden, sich aber nicht im Preis für deren Nutzung niederschlagen. Diese externen Kosten fallen als Folge von Schäden in der Umwelt, bei Unfällen und bei der Gesundheit an. Getragen werden sie von Dritten, der Allgemeinheit oder zukünftigen Generationen. Die externen Kosten pro Verkehrsmittel wurden bereits durch das ARE berechnet und sind somit bekannt. Entsprechend können auch die externen Kosten beziffert werden, welche durch die zu erwartende neue Verkehrsnutzung auf Grund des Agglomerationsprogrammes anfallen. Diese prognostizierten externen Kosten müssen Eingang finden in die Kosten-Nutzen-Rechnung zur Beurteilung der Programme.

Wir begrünnen ausdrücklich **Art. 18 Abs 3** wonach der Fristenlauf bei Rechtsmittelverfahren oder Referenden still stehen. Referenden betreffen in vielen Fällen grössere öV-Projekte wie neue Tramlinien. Daher ist wichtig, dass diese durch solche Prozesse nicht riskieren, die Finanzierung zu verlieren.

Des Weiteren begrünnen wir **Art. 19** zu den Anforderungen an richtplanrelevante Massnahmen. Wir sind der Ansicht, dass der Bund keinerlei Programmvereinbarungen abschliessen sollte für Agglomerationsprogramm-Massnahmen, die sich in Kantonen befinden, die noch über keinen vom Bund genehmigten neuen Richtplan verfügen. Der Art. 19 erfordert einen gültigen Richtplan für den Abschluss der Leistungsvereinbarung.

Abschliessend möchten wir daran erinnern, dass das Instrument der Agglomerationsprogramme ursprünglich geschaffen wurde, um die Verkehrsprobleme der grossen Städte und Ballungsräume zu lösen. Das sind auch die Orte, an denen die Verkehrsprobleme am gravierendsten sind und mit

geschickt gewählten Massnahmen die grössten Wirkungen erzielt werden können. Mittlerweile sind die Agglomerationsprogramme aber mehr und mehr zu einem Giesskannenprinzip geworden, bei denen auch viele kleine Orte zum Zug kommen, die mit weitaus geringeren Verkehrsproblemen zu kämpfen haben. Wie auch schon in der Vernehmlassung über die dritte Generation der Agglomerationsprogramme, möchten wir an dieser Stelle betonen: Der Finanzanteil, welcher mittleren und kleinen Agglomerationen zur Verfügung gestellt wird, war in vergangenen Generationen zu gross. So verbleibt zu wenig für die Lösung der wirklich grossen Verkehrsprobleme in den grössten Agglomerationen. Wir sind überzeugt, dass die gesetzliche Bestimmung nach der angemessenen Berücksichtigung kleinerer und mittlerer städtischer Gebiete auch mit einem geringerem Mittelanteil noch eingehalten werden kann. Wir plädieren darum dafür, sich bei den künftigen Generationen der Agglomerationsprogramme bewusst wieder auf die grossen Verkehrsprobleme zu konzentrieren und daher ausreichende Mittel für die grössten Agglomerationen zu reservieren.

Wir bedanken uns für die Kenntnisnahme unserer Anliegen und freuen uns über deren Berücksichtigung.

Freundliche Grüsse