

Bundesamt für Raumentwicklung ARE
Worbentalstrasse 66
3063 Ittigen
info@are.admin.ch

Bern, 21. Juni 2019 sgv-KI/ak

Vernehmlassungsantwort – Totalrevision der Verordnung des UVEK vom 20. Dezember 2017 über Fristen und Beitragsberechnung für Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr (PAVV) bzw. Erlass der Verordnung des UVEK über das Programm Agglomerationsverkehr (PAW)

Sehr geehrte Damen und Herren

Als grösste Dachorganisation der Schweizer Wirtschaft vertritt der Schweizerische Gewerbeverband sgv über 230 Verbände und gegen 500 000 KMU, was einem Anteil von 99.8 Prozent aller Unternehmen in unserem Land entspricht. Im Interesse der Schweizer KMU setzt sich der grösste Dachverband der Schweizer Wirtschaft für optimale wirtschaftliche und politische Rahmenbedingungen sowie für ein unternehmensfreundliches Umfeld ein.

Mit Schreiben vom 25. März 2019 lädt uns das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr und Energie UVEK ein, zur Totalrevision der Verordnung des UVEK vom 20. Dezember 2017 über Fristen und Beitragsberechnung für Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr (PAVV) bzw. Erlass der Verordnung des UVEK über das Programm Agglomerationsverkehr (PAW) Stellung zu nehmen. Der Schweizerische Gewerbeverband sgv dankt für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Der sgv unterstützt die Totalrevision der Verordnung über Fristen und Beitragsberechnung für Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr (PAVV) bzw. die Verordnung über das Programm Agglomerationsverkehr (PAW), ergreift aber die Gelegenheit, folgende Ergänzungen anzubringen:

Rund 84 Prozent der Wirtschaftsleistung werden in Städten und Agglomerationen erbracht. Auch die Beschäftigten konzentrieren sich immer mehr auf den urbanen Raum. Drei Viertel der Bevölkerung der Schweiz wohnen in einer Agglomeration, vier von fünf aller in der Schweiz Beschäftigten gehen dort einer Arbeit nach. Gemäss den Verkehrsperspektiven 2040 des Bundes wird die Konzentration der Arbeitsplätze weiter zunehmen. Das korrespondiert mit den Zielen der schweizerischen Raumentwicklung. Der Bewältigung des zunehmenden Verkehrsaufkommens in den Agglomerationen kommt deshalb eine zentrale Bedeutung zu. Hier werden die meisten Personenkilometer zurückgelegt. Die Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen obliegt sowohl den Gemeinden als auch den Kantonen, aber

auch dem Bund. Er leistet Beiträge an Verkehrsinfrastrukturen, die in diesen Gebieten zu einem effizienteren und nachhaltigeren Gesamtverkehrssystem führen und dank einer kohärenten Planung von Verkehr, Siedlung und Landschaft zu einer nachhaltigen Raumentwicklung beitragen.

Die finanziellen Mittel müssen so eingesetzt werden, dass sich die Qualität des Verkehrssystems verbessert, die Siedlungsentwicklung stärker nach innen ausrichtet, weniger Umweltbelastung und weniger Ressourcenverbrauch entstehen und sich die Verkehrssicherheit erhöht.

Vergleicht man frühere Agglomerationsprogramme, so fällt auf, dass Vorhaben, die direkt der Strasse zugutekommen, dünn gesät sind. Rund zwei Drittel der Gelder wurden in den öffentlichen Verkehr investiert. Der motorisierte Individualverkehr profitierte in einem viel kleineren Umfang. Die wachsenden Verkehrsströme müssen aber bewältigt werden, was die Schaffung zusätzlicher Strassenkapazitäten erfordert.

Agglomerationsverkehrsprojekte müssen zudem mit den Nationalstrassenprojekten gut abgestimmt sein. Der Verkehr, der von den Nationalstrassen in die Agglomerationen fliesst, muss hindernisfrei aufgenommen werden und abfliessen können. Aus diesem Grund braucht es eine enge, noch bessere Koordination zwischen den Agglomerationsverkehrsprojekten und den Nationalstrassenprojekten. Die Systeme dürfen keinesfalls isoliert betrachtet werden.

Zu einzelnen Artikel nehmen wir wie folgt Stellung:

Art. 1 Massnahmen

Der Vernehmlassungsentwurf enthält einige unbestimmte Rechtsbegriffe bzw. weit gefasst Begriffe. Unklar ist zum Beispiel, was «Siedlungsmassnahmen» beinhaltet. Gemäss erläuterndem Bericht können Trägerschaften Massnahmen «in den Bereichen Landschaft, Natur oder Umwelt vorschlagen, die massgeblich zur Siedlungsqualität und damit zur Verbesserung der Lebens- und Umweltqualität in den Agglomerationen beitragen können». Unter dieser sehr offenen Formulierung können allerlei Projekte, die mit Verkehrsmassnahmen wenig bis nichts zu tun haben, zur Finanzierung beantragt werden. Das ist sicher nicht im Sinne der Agglomerationsverkehrsprogramme.

Andererseits fehlt ein Kriterium, das eine wirksame Verflüssigung des Verkehrs fordert, was zur Effizienz der Agglomerationsverkehrsprogramme beitragen kann. Der Massnahmenkatalog ist um ein entsprechendes Kriterium zu ergänzen.

Art. 5 Vorprojekt

Das Vorprojekt fordert minimal eine Analyse zu den Auswirkungen auf die Umwelt. Bei der Beurteilung der Auswirkungen auf die Umwelt sind z. B. bezüglich Lärmbekämpfung auch technische Massnahmen wie lärmreduzierende Beläge (Flüsterbeläge) und schalldämmende Installationen (schalldämmende Fenster, Lärmschutzwände etc.) mit in Betracht zu ziehen. Temporeduktionen (z. B. Tempo 30) mit Verweis auf Lärmimmissionen lehnt der sgV ab.

Art. 6 Hauptprojekte und Art. 7 Hauptteil

Der sgV fordert in den künftigen Vernehmlassungsvorlagen / Vernehmlassungsprojekten eine Auflistung der Projekte zugunsten des motorisierten Individualverkehrs (MIV) mit dem Ziel der Transparenz und Nachvollziehbarkeit, inwieweit die Projekte dem MIV zugutekommen.

Art. 8 Monitoring- und Controllingindikatoren

Die Monitoring- und Controllingindikatoren beruhen auf mehreren Faktoren. Einzelne Faktoren dürften in der Praxis nur mit grossem Aufwand zu erheben sein, wie z. B. der «Anteil des motorisierten Individualverkehrs gemessen an der Tagesdistanz».

Art. 18 Beginn der Ausführungen von Bauarbeiten

Dass Fristen für den spätesten Baubeginn nach Beschlussfassung gesetzt werden, ist zielführend, ebenso wie dass sie im Falle von Rechtsmittelverfahren oder Abstimmungen unterbrochen werden. Die Fristen dürfen aber nicht dazu führen, dass Gemeinden bzw. Regionen ihre Agglomerationsprogramme verwirken. Auch allfällige Forderungen, dass Projekte in der nachfolgenden Generation nur noch unter der Voraussetzung bewilligt werden können, dass die Projekte der vorangehenden Generation umgesetzt wurden oder zumindest ein Finanzierungsbeschluss vorliegt, lehnt der sgV ab.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Bemerkungen.

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Gewerbeverband sgV



Hans-Ulrich Bigler
Direktor, Nationalrat



Dieter Kläy
Ressortleiter