
LITRA | Spitalgasse 32 | 3011 Bern

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

E-Mail: info@are.admin.ch

Bern, 9. September 2022

Stellungnahme der LITRA zum Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, zur oben erwähnten Vorlage Stellung nehmen zu dürfen. Gemeinsam mit unseren über 200 Mitgliedern steht die LITRA ein für die Schaffung günstiger Rahmenbedingungen für den öffentlichen Verkehr, für ein leistungsfähiges und integriertes Schweizer Verkehrssystem und für eine innovative Verkehrswirtschaft.

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. *Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage (insbes. Höhe des Bundesbeitrags) einverstanden?*

Die LITRA begrüsst, dass der Bundesrat die 4. Generation des Programms Agglomerationsverkehrs mit der maximal möglichen Bundesbeteiligung unterstützt und einen Verpflichtungskredite im Umfang von total 1.3 Milliarden Franken beantragt. Ohne diese Unterstützung des Bundes könnten die Kantone und Gemeinden die vorgesehenen Massnahmen im Agglomerationsverkehr nicht vollumfänglich und zeitnah umsetzen. Wir begrüssen zudem, dass grenzüberschreitende Projekte in den Agglomerationen wie Basel oder Genf durch den Bund unterstützt und finanziert werden.

Besonders hervorheben möchte die LITRA die vorgesehenen Mittel für Projekte zur Förderung von umweltfreundlichen Antrieben im öV. Die Umstellung der öV-Flotten auf umweltfreundliche Antriebe ist im bestellten Verkehr eine grosse Herausforderung. Zu den im Vergleich zu Verbrennungsantrieben höheren Investitionskosten bei der Anschaffung von umweltfreundlichen Fahrzeugen, kommen umfangreiche Investitionen in die notwendigen Ladeinfrastrukturen hinzu. Die vorgesehenen Unterstützungsbeiträge des Bundes für diese Projekte sind deshalb absolut zentral zur Erreichung eines emissionsfreien öV.

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

Programm Agglomerationsverkehr der vierten Generation

3. *Haben Sie Bemerkungen zur dargelegten Ausgangslage (Kapitel 1 des erläuternden Berichts)?*

Die Agglomerationsprogramme müssen in Zukunft vermehrt in die STEP-Bundesplanungen von ASTRA und BAV einfließen. Während die Agglomerationen bereits heute die nationalen Planungen als Grundlagen berücksichtigen müssen, werden die regionalen Programme nicht ausreichend in die Planungen des Bundes einbezogen. **Eine gute aufeinander abgestimmte und nachhaltige Siedlungs- und**

Gesamtverkehrsentwicklung kann jedoch nur erfolgen, wenn auch die Agglomerationsprogramme fester Bestandteil der Planungen des Bundes sind.

4. *Sind Sie mit dem Vorgehen und den Ergebnissen der Prüfung der Agglomerationsprogramme des PAV der vierten Generation einverstanden (Kapitel 2 des erläuternden Berichts)? Falls nein, wo sehen Sie Anpassungsbedarf?*

Bei Strasseninfrastrukturprojekten werden oftmals spezifische Massnahmen zum Landschaftsbild, Umweltschutz, Lärm, Fruchtfolgeersatz, Tunnel etc. geplant. Diese Massnahmen führen zu Mehrkosten, generieren aber auch einen erheblichen Zusatznutzen. Diese werden in der Beurteilungsmethodik des ARE zur Zeit nicht hinreichend berücksichtigt. Dies führt dazu, dass es für Strassenbauprojekte fast nicht möglich ist, ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis zu erreichen, obwohl der Gesamtnutzen von solchen Strasseninfrastrukturen hoch wäre. **Die Bemessungsmethodik für Strasseninfrastrukturen mit Zusatznutzen ist deshalb so anzupassen, dass sie eine reelle Chance auf ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis haben.**

Gemäss den Richtlinien zum Programm Agglomerationsverkehr (RPAV) erfolgt die Beurteilung von Massnahmen nach den fünf Kriterien Mitfinanzierbarkeit, Kohärenz der Massnahme, Planungsstand, Kosten-Nutzen-Verhältnis, sowie Bau- und Finanzreife. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis von teuren Massnahmen wie Tram-Projekten wird nicht isoliert betrachtet, sondern zusätzlich mittels Quervergleichen festgestellt. Grossprojekte werden aber oftmals als Kombiprojekte (z.B. Tram und Umgestaltung Strassenraum, Tram und Velo, Tram und Umweltschutzmassnahmen) eingereicht. Wird ein Grossprojekt vom Bund zurückgestuft, können in der Regel auch die übrigen Co-Projekte nicht realisiert werden, obwohl diese auch ohne das Hauptprojekt sinnvoll wären. Das kann erhebliche Nachteile nach sich ziehen. **Bei Grossprojekten sollten neben der Kosten- und Nutzenbeurteilung deshalb auch die Auswirkungen und potenziell negativen Folgen einer Zurückstufung von davon abhängigen Co-Projekten in die Betrachtung einbezogen werden.**

5. *Haben Sie Bemerkungen zu den Erläuterungen der Bestimmungen des Bundesbeschlusses (Kapitel 3 des erläuternden Berichts)?* Nein
6. *Haben Sie Bemerkungen zur den dargelegten Auswirkungen (Kapitel 4 des erläuternden Berichts)?* Nein
7. *Haben Sie Bemerkungen zu den dargelegten rechtlichen Aspekten (Kapitel 5 des erläuternden Berichts)?* Nein
8. *Haben Sie Bemerkungen zu einzelnen Agglomerationsprogrammen bzw. zu einzelnen Massnahmen?* Nein

Weitere Bemerkungen

9. *Haben Sie weitere Bemerkungen Sie zur Vernehmlassungsvorlage?* Nein

Für die Berücksichtigung unserer Anliegen danken wir Ihnen. Der Geschäftsführer steht Ihnen für weitere Auskünfte gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

LITRA Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr



Martin Candinas, Nationalrat
Präsident



Michael Bützer
Geschäftsführer