



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

16. August 2017

---

## **Teilrevision der Schwerverkehrsabgabeverordnung, der Nationalstrassenverordnung, der Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und der Durchgangsstrassenverordnung**

Bericht über das Ergebnis des Vernehmlassungsverfahrens  
(22. März 2017 bis 30. Juni 2017)

---

## Inhaltsverzeichnis

1. Ausgangslage .....	3
2. Eingegangene Stellungnahmen .....	3
3. Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens .....	3
3.1. Überblick.....	3
3.2. Allgemeine Bemerkungen .....	4
3.3. Stellungnahmen zu den einzelnen Bestimmungen der Entwürfe .....	5
3.3.1. Schwerverkehrsabgabeverordnung vom 6. März 2000 .....	5
3.3.2. Nationalstrassenverordnung vom 7. November 2007 .....	5
3.3.3. Verordnung vom 7. November 2007 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer im Strassenverkehr .....	9
3.3.4. Durchgangsstrassenverordnung vom 18. Dezember 1991.....	37
3.4. Weitere Hinweise und Anregungen im Zusammenhang mit dem Programm Agglomerationsverkehr.....	38
4. Anhang: Liste der eingegangenen Stellungnahmen.....	40
Abkürzungsverzeichnis .....	42

# 1. Ausgangslage

Mit Beschluss vom 22. März 2017 hat der Bundesrat Kenntnis genommen vom Vernehmlassungsentwurf zur Teilrevision der Schwerverkehrsabgabeverordnung vom 6. März 2000 (SVAV; SR 641.811), der Nationalstrassenverordnung vom 7. November 2007 (NSV; SR 725.111), der Verordnung vom 7. November 2007 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer im Strassenverkehr (MinVV; SR 725.116.21) und der Durchgangsstrassenverordnung vom 18. Dezember 1991 (SR 741.272). Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) wurde vom Bundesrat ermächtigt ein Vernehmlassungsverfahren durchzuführen.

Die interessierten Kreise hatten Gelegenheit, sich bis zum 30. Juni 2017 zur Vernehmlassungsvorlage zu äussern. Im vorliegenden Bericht wurden sämtliche Stellungnahmen berücksichtigt, die dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) bzw. dem Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) eingereicht wurden.

Insgesamt wurden 96 Einladungen zur Teilnahme an der Vernehmlassung verschickt. Eingegangen sind total 68 Stellungnahmen. Geäussert haben sich 26 Kantone, 2 kantonale Konferenzen, 4 politische Parteien, 3 gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete, 2 gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft, sowie 31 weitere Organisationen.

## 2. Eingegangene Stellungnahmen

Teilnehmer	Anzahl Adressaten	Anzahl Stellungnahmen
Kantone	26	26
Konferenzen der Kantone	5	2
Politische Parteien	13	4
Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	3	3
Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	8	2
Weitere interessierte Stellen	41	31
<b>Total</b>	<b>96</b>	<b>68</b>

Eine detaillierte Auflistung der eingegangenen Stellungnahmen findet sich im Anhang des vorliegenden Berichts.

## 3. Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens

### 3.1. Überblick

Die Stossrichtung der Vorlagen wurde von den Vernehmlassungsteilnehmenden grundsätzlich nicht bestritten. Ausdrücklich begrüsst werden die vom Bundesrat vorgeschlagenen Verordnungsanpassungen ganz oder teilweise von den folgenden Kantonen bzw. Organisationen:

**Appenzell Ausserrhoden (AR), Basel-Stadt (BS), Graubünden (GR), Jura (JU), Luzern (LU), Neuenburg (NE), Nidwalden (NW), Schwyz (SZ), Zug (ZG), Bau-, Planungs- und Umweltdirektorenkonferenz (BPUK)<sup>1</sup>, Schweizerischer Gewerbeverband (sgv), Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB), FDP.Die Liberalen (FDP), Schweizerische Volkspartei (SVP), Verkehrs-Club der Schweiz (VCS), Schweizerischer Nutzfahrzeugverband (ASTAG), Auto Gewerbe Verband Schweiz (AGVS), Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure (auto-schweiz), Centre Patronal (CP), Interessengemeinschaft Detailhandel Schweiz (IG DHS), Touring-Club der Schweiz (TCS), Verband freier Autohandel Schweiz (VFAS), Föderation der Motorradfahrer der**

<sup>1</sup> Die Stellungnahme der **BPUK** wird ausdrücklich ganz oder teilweise unterstützt von den Kantonen **AG, AR, BS, GR, LU, OW** und **SH**.

**Schweiz (FMS), Agglo St. Gallen – Bodensee, Regio Wil, Réseau Urbain Neuchâtelois (RUN) und Verein Agglomeration Rheintal.**

Die **Beratungsstelle für Unfallverhütung** verzichtet auf eine Stellungnahme und begrüsst ganz allgemein jene Aspekte der Vorlage, welche zu mehr Sicherheit auf der Strasse führen können.

Der Kanton **Glarus** verweist ohne weitere Bemerkungen integral auf die Stellungnahme der Regierungskonferenz der Gebirgskantone.

Der Kanton **Obwalden** verzichtet auf eine eigene Stellungnahme und verweist vollumfänglich auf die Stellungnahme der BPUK, welche er in allen Punkten unterstützt.

**RUN** nimmt ausdrücklich nur zu den Anpassungen der MinVV Stellung; ansonsten werde auf die Stellungnahme des Kantons **NE** verwiesen, welche ohne Vorbehalte unterstützt werde.

Der Kanton **Appenzell-Innerrhoden (AI)** nimmt lediglich zur Revision der MinVV Stellung.

Bemerkungen und Änderungsanträge gab es insbesondere zu den Bestimmungen im Zusammenhang mit dem Agglomerationsverkehr (Art. 19 bis 24a MinVV) sowie zum überarbeiteten Artikel 7 NSV in Bezug auf die Anlagen zur Abgabe von alternativen Antriebsmitteln und zu den diversen Anhängen der NSV, der MinVV sowie der Durchgangsstrassenverordnung.

### **3.2. Allgemeine Bemerkungen**

Die klare Annahme der NAF-Vorlage durch Volk und Stände und die damit einhergehende Sicherung der Finanzierung der Nationalstrassen und der Agglomerationsprogramme wird allgemein begrüsst.

Der Kanton **Basel Landschaft (BL)** bemängelt, dass die zeitliche Abfolge der unterschiedlichen Inkraftsetzungszeitpunkte in der Vorlage (insbesondere betreffe dies die MinVV) kaum zu erkennen sei. Er beantragt, dass, wenn sich in den Stellungnahmen der Kantone entsprechende Divergenzen ergeben sollten, der Bund deren Bereinigung sicherstellen solle.

Der Kanton **LU** merkt an, dass die Verordnungsänderungen keine finanzielle Verschlechterung für den Kanton bringen dürfen.

Der Kanton Sankt Gallen (**SG**) fordert, dass die an den Bund übergegangenen Strecken der Kantone, der Umgang mit den Ausbauvorhaben sowie die Grundsätze für die Planung der neuen zusätzlichen Nationalstrasseninfrastruktur bis spätestens am 1. Januar 2020 geklärt werden müsse.

Der **AGVS, auto-schweiz** und der **FMS**, begrüssen die zügige Umsetzung des NAF-Beschlusses auf Verordnungsebene per 1. Januar 2018.

Die **SVP**, der **FMS** sowie die **ASTAG** erwarten, dass dringend benötigte Kapazitätserweiterungen und Engpassbeseitigungen im Zentrum des Handelns stehen (Bekämpfung der Stauproblematik) und nicht Lärmschutzmassnahmen, Überdeckungen, Schikanen oder der Langsamverkehr. Wichtig ist der **FMS** auch, dass die Strasseninfrastruktur Motorradfahrergerecht gestaltet werde. An der Sicherheit könne noch viel gemacht werden (z.B. Unterfahrschutz bei Kurven-Leitplanken). Die **ASTAG** fordert zudem eine unverzügliche Umsetzung der NAF-Vorlage, sowie zusammen mit der **SVP** eine Anpassung der NSV, welche aus ihrer Sicht längst nötige Anlagen zur Befreiung von Nutzfahrzeugen von Schnee und Eis verankert.

Die **Sozialdemokratische Partei der Schweiz (SP)** hält mit Nachdruck fest, dass die gemäss Gesetz vorgesehenen Beiträge für die Agglomerationsprogramme gemäss Artikel 17f MinVG vollumfänglich und bedarfsgerecht gesprochen werden müssen. Diese Programme hätten für die SP in der künftigen Verkehrspolitik höchste Priorität. Bei den Strassen sei zwingend der Unterhalt vor dem Ausbau zu priorisieren. Es brauche aber vor allem auch Investitionen in neue Technologien, die der Verkehrssteuerung und -lenkung dienen. Die Chancen der Digitalisierung seien konsequent zu nutzen und dem Ausbau voranzustellen. Sie sollen dazu beitragen, dass der Verkehr bzw. seine Belastungen insgesamt sinken.

Der **Schweizer Städteverband (SSV)** versteht das deutliche JA zum NAF als Auftrag an die Verantwortlichen aller Ebenen. Der Bund sei in der Pflicht, die Nationalstrassen in und um Städte und Agglomerationen so um- und auszubauen, dass Standortattraktivität und Lebensqualität gestärkt würden. Die intensive Zusammenarbeit mit Standort-Gemeinden und -Kantonen sei dabei zwingend. Kantone,

Städte und Gemeinden würden ihrerseits weitere Massnahmen konzipieren und umsetzen, welche den Agglomerationsverkehr wirksam verbessern. Der Bund sei dabei aufgefordert, Prüfung und Umsetzung der Agglomerationsprogramme mit schlanken Verfahren voranzutreiben.

Die **Grünliberale Partei der Schweiz (GLP)** weist darauf hin, dass für sie die Elektromobilität ein wichtiges Instrument in Richtung einer nachhaltig gestalteten Mobilität sei. Elektromobile seien sparsam, könnten mit erneuerbarer Energie betrieben werden und würden Lärm und Abgase reduzieren. Die GLP würde daher schon seit Langem ein nationales Programm zur Elektromobilität unter Einschluss des Aufbaus eines gesamtschweizerischen Netzes von Ladestationen fordern.

### 3.3. Stellungnahmen zu den einzelnen Bestimmungen der Entwürfe

#### 3.3.1. Schwerverkehrsabgabeverordnung vom 6. März 2000

##### Artikel 38 Absatz 4

Mit den vorgeschlagenen Änderungen vollumfänglich einverstanden sind der Kanton **Thurgau (TG)** und der **Schweizerische Gewerkschaftsbund (SGB)**.

Ausdrücklich keine (ergänzenden) Anmerkungen bzw. Einwendungen zu dieser Änderung haben die Kantone **Aargau (AG), AR, Bern (BE), Genf (GE), GR, NW, SG, Solothurn (SO), Tessin (TI), Waadt (VD)** und **Wallis (VS)**, sowie der **VöV** und der **VCS**.

Ausserhalb der vom Bundesrat vorgeschlagenen Anpassung der Schwerverkehrsabgabeverordnung bittet der Kanton **AG** den Bund bzw. das ASTRA um Prüfung einer tariflich differenzierten LSWA basierend auf einer Erfassung mittels GPS. Mit einem solchen System könne ein wesentlicher Beitrag zur Entlastung der Kantonsstrassen und insbesondere der Ortsdurchfahrten geleistet werden.

#### 3.3.2. Nationalstrassenverordnung vom 7. November 2007

Explizit mit allen vorgeschlagenen Anpassungen der Nationalstrassenverordnung einverstanden sind der Kanton **TG** sowie der **SGB**.

Ausdrücklich keine Bemerkungen zu diesen Anpassungen hat der Kanton **GE**.

Der Kanton **GR** verweist auf die Stellungnahme der **BPUK** und hat keine weiteren Bemerkungen.

Der Kanton **SG** führt aus, dass insbesondere auf Anschlüssen in urbanen Gebieten Mischverkehr zirkuliere. Für diese Strassenabschnitte sei der Bund für die Planung, Projektierung und den Bau zuständig und habe die Kosten dafür zu tragen. Der Kanton verlangt daher eine entsprechende Ergänzung von Artikel 2 NSV.

##### Artikel 2 Bst. i

Keine Einwendungen sind zum Vorschlag des Bundesrates zur Anpassung des Artikels 2 Buchstabe i NSV eingegangen. Der Kanton **VS** beurteilt die Anpassungen ausdrücklich als relevant und nützlich.

##### Artikel 3a

Zur Stärkung der verkehrsträgerübergreifenden Abstimmung zwischen Strasse und Bahn beantragen der Kanton **SG**, die **Agglo St. Gallen – Bodensee**, der **Verein Agglomeration Rheintal, Regio Wil** und die **Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein** die Ergänzung der Aufzählung mit Angaben zur Abstimmung mit dem Strategischen Entwicklungsprogramm der Bahn nach Korridoren.

Die Kantone **AR** und **TG** beantragen in Analogie zum Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe e des Infrastrukturfondsgesetzes (angemessene Berücksichtigung der Landesteile) eine Ergänzung der Aufzählung mit Angaben zum regionalen Ausgleich.

Der Kanton **AG** beantragt die Ergänzung des Artikels mit den Angaben zur Priorisierung der Massnahmen und Vorhaben auf Basis der volkswirtschaftlichen Bedeutung. Der Kanton habe ein hohes Interesse

daran, dass die Engpassbeseitigung auf der Nationalstrasse auch unter deren volkswirtschaftlichen Bedeutung priorisiert werde (z.B. mit der Anzahl Staustunden als Indikator).

Ausdrücklich keine Einwendungen zu dieser Bestimmung haben die Kantone Kanton **NW** und **VS**.

Für den **VCS** ist die vom Bundesrat vorgeschlagene Liste nicht komplett. Insbesondere wird bedauert, dass in dieser Planung das Potenzial und die Chancen der Digitalisierung nicht ausreichend berücksichtigt werden. Beispielhaft führt der **VCS** die Entwicklung des autonomen Fahrens sowie Mobility Pricing und die Verbesserung der Verkehrssicherheit auf. Er fordert daher die Ergänzung der Aufzählung mit einer Studie über die Auswirkungen der Digitalisierung auf die Mobilität und die Bedürfnisse des motorisierten Individualverkehrs, insbesondere im Zusammenhang mit der Dimensionierung von Engpassbeseitigungs-Projekten.

#### Artikel 7

Die Möglichkeit zur Bewilligung von Schnellladestationen auf Rastplätzen durch das ASTRA wird ausdrücklich begrüsst von den Kantonen **TG**, **Freiburg (FR)**, **SO**, **TI**, und **VS**, sowie der **BPUK**, dem **CP**, der **GLP**, dem **SSV**, der **SVP**, dem **Schweizerischen Gemeindeverband (SGV)**, der **SP**, dem **TCS**, dem **VCS** und von **Swiss eMobility**.

Explizit keine Einwendungen zu den Anpassungen hat der Kanton **NW**.

Damit die privaten Betreiber ihre Anlagen zur Abgabe von alternativen Antriebsmitteln (insbesondere Gas und Strom) wirtschaftlich betreiben können, fordern der **AGVS**, **auto-schweiz**, der **sgv** und der **VFAS** im Rahmen der Förderung der Ladeinfrastrukturen seitens des Bundesrates den Bau entsprechender Zuleitungen. Die Bereitstellung der notwendigen Anschlüsse an das elektrische Grundversorgungsnetz für Schnellladeinfrastrukturen durch den Bund fordern ebenfalls die Kantone **BS**, **BL**, sowie **Swiss eMobility**, die **GLP**, der **TCS** und die **Gotthard Fast Charge AG (GoFastCharge)**.

Die **FDP** sowie der **TCS** fordern überdies eine rasche Klärung insbesondere auch in Bezug auf die Zuständigkeit für die Finanzierung für den Aufbau der Basisinfrastruktur (z.B. Stromzufuhr). Hohe Anfangsinvestitionen würden einer raschen Verbreitung von alternativen Antriebstechnologien im Wege stehen.

#### Absatz 1

Da die Elektromobilität aller Voraussicht nach ein immenses Nachfragewachstum erleben wird, fordert die **BPUK** vom Bund auf eine „Kann-Formulierung“ zu verzichten und Rastplätze innerhalb einer sinnvollen, noch festzulegenden Frist mit Schnellladestationen auszustatten, sofern die entsprechenden Anschlüsse vorhanden sind.

**Swiss eMobility**, die **GLP** und **GoFastCharge** beantragen wegen der relativ hohen Investitionskosten eine Obergrenze der Bewilligungsdauer von 30 anstelle der vom Bundesrat vorgeschlagenen 20 Jahre.

Der **VCS** bemerkt, dass im Rahmen der Bewilligungserteilung Dispositionen für den Betrieb von Schnellladestationen für elektrisch betriebene LKW vorgesehen werden sollten, da deren Markteinführung nur noch eine Frage der Zeit sei.

#### Absatz 2

Für die **FDP** ist mangels Erfahrungswerten betreffend den Marktpreis unklar, wie die Entgelte für die Betreiber von Ladestationen ausgestaltet werden. Der **VCS** verlangt ebenfalls eine Klärung über die Festlegung des Nutzungsentgelts.

#### Absatz 3

Der Kanton **BE** findet es grundsätzlich problematisch, dass mit der Bewilligung von Versorgungs- und Verpflegungseinrichtungen die funktionale Grenze zwischen Rastplätzen und Raststätten verwischt und dadurch die Raststätten-Betreiber konkurrenziert würden. Er fordert daher mit Nachdruck ein Mitspracherecht für die Standortkantone benachbarter Raststätten. Eine Anhörung alleine sei nicht ausreichend. Ähnlich sehen dies die **BPUK** sowie die Kantone **BS** und **BL**, welche nicht-mobile Verpflegungs-

und Versorgungseinrichtungen auf Rastplätzen grundsätzlich befürworten, aber fordern, dass Standortkantone benachbarter Raststätten ein Mitspracherecht eingeräumt wird bzw. deren Zustimmung erforderlich ist.

Absatz 4

Das Alkoholverbot auf Rastplätzen wird vom **VCS** ausdrücklich begrüsst. Dagegen fordern der **AGVS**, **auto-schweiz**, der **sgv** und der **VFAS** mit Verweis auf die Motion 17.3267 der KVF-N die Streichung des Alkoholverbotes auf Rastplätzen, da das Verbot des Alkoholkonsums für Fahrzeugführende bereits genügend klar geregelt und es opportun sei, Mitfahrenden den Genuss von alkoholischen Getränken zu ermöglichen. Der Kanton **VS** fordert, dass die jüngsten Debatten und Entscheidungen des Parlaments in Bezug auf die Aufhebung des Alkoholverbotes auf den Raststätten zu berücksichtigen seien.

Absatz 5

Die Vorgabe, wonach Versorgungs- und Verpflegungseinrichtungen jeden Abend vom Rastplatz zu entfernen seien, soll nach Auffassung des **AGVS**, **auto-schweiz**, des **sgv** und des **VFAS**, ersatzlos gestrichen werden, da dies insbesondere zu unnötigem Mehraufwand führe. An dieser Regelung stört sich ebenfalls der Kanton **VD**.

Der **VCS** begrüsst, dass die Versorgungs- und Verpflegungseinrichtungen mobil auszugestalten sind.

Absatz 6

Der **VCS** fordert die Signalisation von Schnellladestationen auf den entsprechenden Signalisationstafeln für die Rastplätze.

**GoFastCharge** erachtet die Signalisation von Schnellladestationen als essentiell, geht aber davon aus, dass dies mit dem Vorschlag des Bundesrates möglich bzw. dies nur für Verpflegungsmöglichkeiten verneint werde.

Absatz 7

Aus Sicht der **BPUK**, des Kantons **BS** und der **GLP** müssen Schnellladestationen auf einem technisch offenen, nicht proprietären System basieren. Die **BPUK** und der Kanton **BS** beantragen daher eine entsprechende Anpassung der Verordnungsbestimmung. Die **GLP** fordert zusätzlich, dass keine einzelnen Nutzer bevorzugt werden (Wagen- oder Steckertyp, Vertragsbindung mit Ladeinfrastrukturbetreibern, Energieversorgern o.ä.), sowie die Möglichkeit der Aufladung ohne vorbestehende Vertragsbindung oder vorgängig bezogene Authentifizierungsmedien (bspw. RFID-Karte, App-Key). Einen nicht diskriminierenden Zugang zu den Ladestationen fordert ebenfalls der **TCS**, der zusätzlich einen für die Benutzer der Rastplätze sicheren 24 Stunden Betrieb dieser Anlagen verlangt.

### Artikel 13

Der Kanton **BL** macht darauf aufmerksam, dass mit dem neuen Netzbeschluss Ortsdurchfahrten mit anstossender Bebauung auf dem Kantonsgebiet erstmals zu Nationalstrassen würden. In solchen Fällen seien die Baulinienabstände nach Artikel 13 Absatz 1 NSV nicht angemessen. Es sei für diese Fälle ein geringerer Abstand ausdrücklich vorzusehen.

Der Kanton **ZH** weist darauf hin, dass bei Bauvorhaben im Baulinienbereich entlang von Innerortsstrecken Fragen zu beurteilen seien, die das Nationalstrassenrecht nicht regle (direkte/rückwärtige Erschliessung, Sichtweiten usw.). Der nach Artikel 24 des Nationalstrassengesetzes erforderliche Einbezug des ASTRA in diese Verfahren löse das Problem nicht. Der Kanton beantragt daher, die NSV um eine Bestimmung zu ergänzen, die das kantonale Recht für Baubewilligungen an NEB-Strecken für anwendbar erklärt.

Absatz 4

Die Kantone **BL**, **VS** und **ZH** begrüssen die vom Bundesrat vorgeschlagene Regelung ausdrücklich.

Der Kanton **SG** beurteilt den Vorschlag des Bundesrates hingegen als nicht zweckmässig und beantragt die ersatzlose Streichung dieses Absatzes. Bei dieser Gelegenheit bittet der Kanton um Aufklärung über die Fortführung des Verfahrens über die Bereinigung der Baulinien.

Ausdrücklich keine Einwendungen zum Vorschlag des Bundesrates hat der Kanton **NW**.

#### Anhang 1

Der Kanton **BE** beantragt eine Anpassung des Anhangs, da die vorgeschlagenen Anpassungen dem Projektfortschritt auf dem Kantonsgebiet nicht vollständig Rechnung tragen würden. Zudem werde die Zweckmässigkeitsbeurteilung zum Brünig in Bezug auf den Abschnitt Unterbach – Lungern Süd und die Netzfertigstellung noch nicht berücksichtigt.

Die Kantone **NW** und **VS** haben ausdrücklich keine Einwendungen gegen den angepassten Anhang.

#### Anhang 3

Die Überarbeitung des Anhangs wird explizit begrüsst durch **Agglo St. Gallen – Bodensee** und die **Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein**. Zurzeit keine Bemerkungen zum überarbeiteten Anhang hat der Kanton **VS**.

**Agglo St. Gallen – Bodensee** und der **Verein Agglomeration Rheintal** würden es zudem begrüssen, wenn sich der Bund in der Ausarbeitung und Umsetzung der Pläne (weiterhin) aktiv einbringt.

Der Kanton **BS** weist auf das Fehlen der Osttangente in der Liste der Region Basel hin und geht davon aus, dass es sich hierbei um ein Versehen handle.

Nebst der Information über vorhandene oder geplante VM-Konzepte im Kanton **AG** merkt dieser an, dass das Funktionieren der Schnittstelle zwischen den National- und Kantonsstrassen eine hohe Priorität zur Gewährleistung des Gesamtsystems „Strasse“ habe und somit dem Bund und den Kantonen diene. Der Kanton sei wie die **BPUK** der Auffassung, dass mit der Aufnahme von Strassen, welche dem Nationalstrassennetz nachgelagert sind, in die Hoheit des Kantons eingegriffen werde. Es sei zweifelhaft, ob der Bund via NSV im Bedarfsfall einen Kanton zwingen dürfe, Massnahmen zu ergreifen, welche ev. nicht im Interesse des Kantons liegen würden. Dabei stelle sich auch die Frage nach einer Kostenbeteiligung des Bundes. Es wird daher ausserhalb der vom Bundesrat vorgeschlagenen Verordnungsänderungen eine entsprechende Präzisierung von Artikel 52 NSV beantragt. Explizit unterstützt wird dies ebenfalls von den Kantonen **AR** und **BL**.

Der Kanton **NW** bemerkt, dass die Liste bisher keine Strassen in seinem Zuständigkeitsbereich umfasse. Die Liste „Region Luzern“ sei mit der Strasse Hergiswil bis Stans Nord zu ergänzen und der Kanton NW sei für die Erstellung des entsprechenden Verkehrsmanagementplans beizuziehen.

Der Kanton **SZ** erachtet es als sinnvoll, dass die nach altem Recht aufgeführten Stassenabschnitte des Kantons, für die VM-Pläne erstellt werden müssten, alle gestrichen wurden. Das Erstellen von VMP mache im Fall vom Kanton SZ wenig Sinn, da im Ereignisfall Umleitungskonzepte bestünden und es zu den bestehenden Umleitungsrouten keine Alternativen gebe.

Für den **SSV** ist ein gesamtheitliches Verkehrsmanagement aus städtischer Sicht unerlässlich. Ein wichtiges Ziel dabei sei es, kantonale und kommunale Strassennetze zu entlasten. Dies bedinge, dass die Wechselwirkungen zwischen Nationalstrassen und den vor- bzw. nachgelagerten Netzen berücksichtigt würden, weshalb die betroffenen Standortgemeinden bei der Erarbeitung der Verkehrsmanagementpläne zwingend einzubeziehen seien. Der Artikel 52 Absatz 3 NSV sei entsprechend anzupassen.

Der **VöV** unterstützt die Massnahmen zur Verbesserung des nachgelagerten Strassennetzes in Bezug auf die Verkehrsüberlastung insbesondere dort, wo dies zu einer Verbesserung in Bezug auf den öffentlichen Verkehr führe.



### 3.3.3. Verordnung vom 7. November 2007 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer im Strassenverkehr

#### Titel, Ingress sowie Artikel 1 und 8

Zu der vom Bundesrat vorgeschlagenen Änderung des Titels der MinVV sowie zu den Anpassungen im Ingress und in den Artikeln 1 und 8 MinVV sind keine Bemerkungen eingegangen.

#### Artikel 4a

Ausdrücklich keine Bemerkungen bzw. Einwendungen zu dieser Bestimmung haben die Kantone **TI** und **NW**.

Der Kanton **NE** begrüsst ausdrücklich die Erhöhung des maximalen Bundesbeitrags auf 60%.

Die Präzisierungen, insbesondere in Bezug auf den Nachweis des öffentlichen Interesses, die Berücksichtigung der Unterhalts- und Ausbauplanung des ASTRA, die Kostenberechnung und -teilung sowie den Zusatznutzen gegenüber der Basisvariante des Bundes wird vom **SGB** ausdrücklich unterstützt.

Nach Auffassung des Kantons **AG** sei der Nutzen der Anlage für die Nationalstrasse massgebend für die Kostenbeteiligung des Bundes. Wie dieser jedoch festgelegt werde sei unklar und mindestens im erläuternden Bericht zu präzisieren.

Für den Kanton **VS** enthält der neue Artikel 4a MinVV nützliche und notwendige Präzisierungen.

#### Absatz 1

Der **VCS** bemängelt den aus seiner Sicht unzureichenden Wortlaut dieser Bestimmung in Bezug auf die Auswirkungen der Bauten auf die Umwelt und die Gesundheit (Lärm, Luft). Die Stossrichtung des Bundesrates werde vom VCS unterstützt, jedoch müsse die Beteiligung des Bundes umso eher erfolgen, je mehr eine Baute dem Schutz von Mensch und Umwelt diene. Die Kosten für die Erstellung solcher Schutzbauten wie bspw. Autobahnüberdeckungen würden durch den langfristigen wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Nutzen gerechtfertigt, weshalb der VCS die Realisierung solcher Bauten bzw. die entsprechende Unterstützung des Bundes befürworte. Die Aufzählung sei deshalb mit dem Nutzen der Anlage für die Umwelt und die Gesundheit der Bevölkerung in Bezug auf Lärm- und Luftimmissionen zu ergänzen.

#### Absatz 2

Der Kanton **TG** beantragt eine Möglichkeit zur Ratenzahlung einzuführen, da eine einmalige Zahlung unter Umständen für einzelne Kantone oder für Dritte eine erhebliche finanzielle Belastung darstellen könnte.

#### Absatz 4

Der Kanton **GE** führt aus, dass der Wortlaut der Bestimmung so verstanden werde könne, dass sich Dritte im Rahmen der auf 25 Jahre kapitalisierten Mehrkosten nicht an den Unterhaltskosten beteiligen müssten. Dies sei zu konkretisieren.

Der Kanton **SZ** erachtet es als problematisch, dass die Kosten für den baulichen und betrieblichen Unterhalt lediglich geschätzt werden können und diese Schätzung bis zur Fertigstellung gemacht werden müsse. Er schlägt daher vor, die Möglichkeit offen zu halten, nach 5 oder 10 Jahren die Mehrkosten aufgrund der konkreten Erfahrungswerte neu zu berechnen und ab einer bestimmten Abweichung (bspw. 10%) anzupassen.

Die **SP** fordert, dass bei einer Güterabwägung des Nutzens eines Strassenprojekts vs. öffentliches Interesse dem Natur- und Landschaftsschutz Priorität zukommen müsse.

Der **VCS** beantragt eine Ergänzung von Buchstabe a in Bezug den Nutzen der Anlage für den Immissionsschutz nach den Artikeln 13 und 19 des Umweltschutzgesetzes, sowie von Buchstabe b bezüglich den Schutz der Umwelt und der Gesundheit der Bevölkerung.

### Artikel 15a

Ausdrücklich keine Bemerkungen bzw. Einwendungen zu dieser Bestimmung haben die Kantone **NW**, **TI** und **VS**.

Für den Kanton **BL** bleibt es unklar, wie mit Veränderungen der Kompensationssumme im Zusammenhang mit dem Artikel 5 Absatz 4 MinVG umgegangen werde, weshalb eine entsprechende Klärung in die Verordnung aufzunehmen und im Erläuterungsbericht darzulegen sei.

Der Kanton **JU** bedauert die für den Kanton negative Bilanz trotz der Abgabe der H18 an den Bund. Einbussen von 1,8 Millionen Franken an Hauptstrassenbeiträgen würden geschätzten 220'000 Franken jährliche Mehrkosten des Bundes für den Unterhalt gegenüber stehen. Er verlange vom Bund, dass dieser 2020 sofort mit den notwendigen Unterhaltsarbeiten an dieser Strecke beginne und sich im Rahmen des Projekts zur neuen H18 engagiere.

Der Kanton **NE** bestätigt, von der Verminderung der Globalbeiträge für den Kanton Kenntnis genommen zu haben. Da der Bund gleichzeitig die Unterhalts- und Ausbaurkosten für die H20 übernehme, werde dieser Umstand jedoch akzeptiert.

Die neue Bestimmung wird vom Kanton **TG** explizit begrüsst.

Die **BPUK** bestätigt, dass sie zu dem mit dem ASTRA vereinbarten Kompensationsmechanismus steht.

### Artikel 17 Absatz 2

Der Kanton **TG** bemängelt die nicht nachvollziehbare Bemessung der Beiträge. Ausdrücklich keine Bemerkungen zu diesen Anpassungen hat der Kanton **VS**.

### Artikel 18

Zu dieser Bestimmung sind keine Bemerkungen eingegangen.

### Artikel 19 Absatz 3

Für den Kanton **NW** scheint diese Änderung zweckmässig.

Der **SGV** fordert, dass sich Gemeindefusionen nicht negativ auf geplante Agglomerationsprogramme auswirken sollen, und begrüsst den ersten Satz von Artikel 19 Absatz 3 MinVV. Die Regelung müsse allerdings noch einen Schritt weitergehen. So müssten auch nicht in Anhang 4 aufgeführte Gemeinden, die mit beitragsberechtigten Gemeinden fusionieren, zunächst beitragsberechtigt werden. Es wird eine entsprechende Ergänzung der Bestimmung vorgeschlagen.

Der Kanton **NE** und die **RUN** unterstützen den Spielraum, der dem UVEK bei der Anpassung der Liste der beitragsberechtigten Agglomerationen und Städte (Liste der BeSA) im Falle von Gemeindefusionen gegeben worden sei. Der Kanton **VD** stellt fest, dass diese Kompetenz die Gelegenheit gebe, den Perimeter gemäss dem Bundesamt für Statistik (BFS) regelmässiger an die Entwicklung der territorialen Dynamiken anzupassen, was positiv sei.

Gefordert wird von der **BPUK** sowie den Kantonen **AG**, **AR**, **BE**, **BS**, **GR**, **LU**, **OW** und **SH**, dass Gemeindefusionen nicht bestraft würden. Sie beantragen, dass bei einer Fusion mit Beteiligung mindestens einer beitragsberechtigten Gemeinde die neue Gemeinde in jedem Fall beitragsberechtigt werde.

Der Kanton **BE** führt aus, es entspreche nicht dem Stand der Diskussion der Arbeitsgruppe "Beitragsberechtigte Städte und Agglomerationen", dass das UVEK über die Beitragsberechtigung der neuen Gemeinde entscheide.

Der Kanton **FR** und die **Agglomération Rivelac** beantragen, einen neuen Absatz 4 in Artikel 19 MinVV einzufügen, der den folgenden Wortlaut haben könnte: "Wenn Agglomerationen im Rahmen der Ausarbeitung ihres Agglomerationsprogramms aufzeigen, dass ein Perimeter, der sich von demjenigen im Anhang 4 unterscheidet, treffender und gerechtfertigt ist, wird die besagte Agglomeration nicht benachteiligt und kann von den Bundesbeiträgen im gleichen Masse wie die Gemeinden gemäss Anhang profitieren."

Gemäss dem Kanton **NE** und der **RUN** soll der Bundesrat bei der Anpassung der Liste der BeSA Flexibilität beibehalten, indem er die Veränderung der Bedürfnisse und der Raumentwicklungsstrategie im Laufe der Zeit berücksichtigt.

In Bezug auf den Hinweis im Erläuternden Bericht, wonach der im bisherigen Wortlaut von Absatz 3 enthaltene Grundsatz, dass das UVEK diesen Anhang bei Gemeindefusionen anpassen könne, in der Praxis kaum umsetzbar gewesen sei, weil das UVEK von Gemeindefusionen nicht immer Kenntnis erlangt habe, bringt der **VCS** vor, dass das BFS das offizielle Gemeindeverzeichnis regelmässig aktualisiere, namentlich indem am Ende eines Jahres alle Mutationen des kommunalen Netzes in einem Verzeichnis aufgenommen würden. Das UVEK könnte dieses Dokument leicht auf der Homepage des BFS beziehen.

#### Artikel 21a

Für den Kanton **NW** scheint die Ausrichtung von pauschalen Bundesbeiträgen bei bestimmten Massnahmenkategorien zweckmässig. Diese Anpassung wird sehr begrüsst, so auch vom Kanton **TI**.

Die Kantone **SZ** und **TG** sowie der **SGV** begrüssen die Einführung von Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen ausdrücklich.

Diese Anpassung bzw. Vereinfachung wird von den Kantonen **AG**, **BL**, **FR**, **GR**, **SG** und **SO**, vom **SGB**, vom **SSV**, von **Agglo St. Gallen – Bodensee**, den **Agglomerationen Brig-Visp-Naters**, **Delémont**, **Freiburg**, **Rivelac**, **Chablais Agglo**, **Regio Wil**, **RUN**, den **Vereinen Agglomeration Kreuzlingen-Konstanz**, **Rheintal** und **Werdenberg-Liechtenstein** sowie vom **CP** und von der **SVI** begrüsst. Die **Agglomeration Brig-Visp-Naters** hofft, dass damit, die im schweizweiten Vergleich kleine Agglomeration, in Zukunft auch mehrere kleinere Massnahmen mit grosser Ausstrahlung (z.B. Sicherheit in Ortsdurchfahrten bei den Umlandgemeinden) unterstützt werden könnten.

Die Einführung der vorgesehenen pauschalen Bundesbeiträge für gewisse Massnahmenkategorien kann respektive muss begrüsst werden, so der Kanton **VS**.

Pauschale Bundesbeiträge für Agglomerationsmassnahmen werden vom Kanton **SZ** als sinnvoll und praktikabel erachtet. Die Kantone würden in der Verwendung der Beiträge mehr Freiheit erhalten.

Grundsätzlich befürwortet **auto-schweiz**, der **AGVS** und der **VFAS** den Abbau von Bürokratie, was das grundsätzliche Ziel der infrage stehenden Anpassung sei. Dass künftig bestimmte Beiträge pauschal entrichtet würden und nicht mehr für jede kleinere Einzelmassnahme im Rahmen eines Agglomerationsprojekts eine Schlussabrechnung einzureichen sei, werde ebenfalls begrüsst.

Der Kanton **NW** und **CP** weisen darauf hin, dass die vom Bund getätigte Mitfinanzierung von Agglomerationsprogrammen mit der Einführung von pauschalen Bundesbeiträgen verbessert werden könne. Diese Anpassung führe zu einer administrativen Entlastung, so die Kantone **FR**, **NW**, **SZ** und **TG**, der **SGV**, der **SSV** sowie die **Région Auvergne-Rhône-Alpes**, der **Pôle métropolitain Genevois Français**, das **Département Ain** und das **Département Haute Savoie**, und zu einer Vereinfachung (der Verfahren), so die Kantone **FR**, **NE** und **TI**, die **Agglomeration Delémont**, **Freiburg** und **RUN** sowie die **SVI** und der **VÖV**. Weiter führt die **SVI** aus, das Ziel, die erwähnten Massnahmenkategorien nicht von der Möglichkeit einer Mitfinanzierung durch den Bund aufgrund geringer Kosten auszuschliessen, sei legitim und werde, mit der vorgeschlagenen Methode, als angemessene Lösung empfunden. Der Kanton **UR** begrüsst die administrativen Vereinfachungen ausdrücklich. Die Umsetzung von Kleinmassnahmen werde weiter gefördert. **Agglo St. Gallen – Bodensee**, **Regio Wil** und die **Vereine Agglomeration Rheintal** und **Werdenberg-Liechtenstein** bemerken, dass Artikel 21a MinVV Effizienz und Effektivität der Umsetzung der Agglomerationsprogramme positiv beeinflussen werde. Gemäss der **Agglomeration Freiburg** wird ein pauschaler Beitrag pro Massnahmenpaket erlauben, die Behandlung der Gesuche zu erleichtern, und die gestaffelte Umsetzung der Massnahmen zu vereinfachen.

Die Kantone **GR** und **SO** sowie die **Agglomeration Freiburg** begrüssen den Vorschlag, dass die Abrechnung mittels Finanzierungsvereinbarungen vereinfacht bzw. dass nur noch eine Finanzierungsvereinbarung pro Massnahmenkategorie abzuschliessen sein werde.

Der Kanton **SZ** begrüsst, dass für diese Massnahmen künftig keine Schlussabrechnung mehr erforderlich sei.

Der Wille des Bundesrats, in den Leistungsvereinbarungen auf Eigenleistungen der Agglomerationen zu verzichten, begrüssen der Kanton **NE** und die **RUN** ohne Vorbehalt.

Bislang seien, so der Kanton **SH**, in der Regel „nur“ die Massnahmen im Agglomerationskern beitragsberechtigt gewesen. Ausserhalb des Kerns hätten die Leistungen hingegen als Eigenleistungen verbindlich erbracht werden müssen. Künftig sollten alle Massnahmen in den Agglomerationsgemeinden, also auch diejenigen ausserhalb der Agglomerationskerns, beitragsberechtigt sein. Die Ausweitung der Beitragsberechtigung werde begrüsst, da so wichtige Projekte eine bessere Realisierungschance erhalten würden.

Die Kantone **BE**, **BS** und **ZH** sowie **Agglo Basel** begrüssen bzw. unterstützen diese Bestimmung im Grundsatz. Damit würden für wichtige Kleinstmassnahmen in den Agglomerationen Anreize geschaffen, so der Kanton **BS** und **Agglo Basel**. Der Kanton **ZH** führt aus, dass dies Flexibilität gebe.

Für die **SP** scheinen die vorgeschlagenen Massnahmen zielführend, was die Vereinfachung und Effizienz der Verfahren und Abläufe angehe. Sie hält aber mit Nachdruck fest, dass die langfristig verbindlich gesicherte und vor allem ausreichende Finanzierung der Agglomerationsprogramme höchste Priorität habe. Insbesondere Massnahmen, die den öV sowie den Fuss- und Veloverkehr befördern würden, hätten aus ihrer Sicht hohe Bedeutung und sollten im Zentrum stehen. Die mit dieser Verordnungsanpassung vorgeschlagenen Änderungen dürften nicht dazu führen, dass es in diesen für Sicherheit, Schutz von Mensch und Umwelt und Schutz vor Lärm wichtigen Programmen zu Abstrichen komme. Diese Bereiche sollten vielmehr gestärkt werden.

Der **VCS** ist nicht gegen die Einführung eines Mechanismus der pauschalen Finanzierung für Infrastrukturen des Langsamverkehrs. Dennoch würden angesichts der beschränkten und ungenügenden Mittel, die den Agglomerationen zur Verfügung stehen würden, Klärungen und eine bessere Definition in der Verordnung verlangt. Im Erläuternden Bericht seien Elemente erwähnt, die nicht in der Verordnung enthalten seien. Es handele sich namentlich um die Sicherheitsmassnahmen im öffentlichen Raum oder die Einrichtung von Busspuren. Im Übrigen wird bemerkt, dass die deutsche Version den Begriff "Sicherheit" verwende, der sich vom französischen Begriff "sécurisation" unterscheide.

Die **BPUK** sowie die Kantone **AG**, **BS**, **GR**, **LU** und **OW** geben zu bedenken, die Neuerung von Artikel 21a MinVV führe zwar zu einem gewissen Initialaufwand bei den Agglomerationen, diene aber mittel- und langfristig der Effizienzsteigerung und erhöhe die Flexibilität – sofern sie tatsächlich möglichst einfach umgesetzt würde. Dahinter setzen die **BPUK** sowie die Kantone **AG**, **GR**, **LU** und **OW** gegenwärtig noch ein Fragezeichen. Auch der Kanton **SZ** sieht vorübergehend einen gewissen Mehraufwand für die Trägerschaften und den Bund. Mittelfristig werde der administrative Aufwand für die Massnahmenkategorien mit Pauschalbeiträgen jedoch beim Umsetzungs- und Finanzcontrolling reduziert, zumal die Schlussabrechnung gänzlich entfalle. Der Kanton **SZ** erwähnt, dass der projektspezifische administrative Aufwand der Trägerschaften für die Konzeption und Entwicklung bis zur Einreichung einer Massnahme grösstenteils unverändert bleibe. **Chablais Agglo** führt aus, dass der administrative Aufwand, der mit den Verfahren zur Umsetzung verbunden sei, sehr hoch sein dürfte, insbesondere für kleine Agglomerationen.

Der Kanton **FR** bemerkt, dass rasch zwei Kategorien von Agglomerationen auftauchen könnten, nämlich diejenigen der kleinen und mittleren Agglomerationen, die wesentlich von den pauschalen Bundesbeiträgen profitieren würden, und diejenigen der grossen Agglomerationen, auf die sich die viel kostspieligeren Einzelmassnahmen konzentrieren würden.

Der Einführung pauschaler Bundesbeiträge für Kleinmassnahmen stehen die **SVP** und die **FMS** kritisch gegenüber. Ein solcher Pauschalbeitrag führe zwar zweifellos zur wünschenswerten administrativen Entlastung aller Beteiligten bei der Prüfung und Umsetzung von Agglomerationsprogrammen für die erwähnten Massnahmen, aber er würde ihrer Ansicht nach „Missbrauchspotenzial“ bergen.

Nach Ansicht des Kantons **GE** verlangt die Einführung von Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen, dass die Umsetzungsmodalitäten noch präzisiert würden. Die **GLCT** sowie die **Région Auvergne-Rhône-Alpes**, der **Pôle métropolitain Genevois Français**, das **Département Ain** und das **Département Haute Savoie** wünschen genauere Angaben über die Pauschalierung von Massnahmen. Die **GLCT** stellt dabei folgende Fragen: Würde es immer Indikatoren für die Stichhaltigkeit der betroffenen Massnahmen geben? Wenn ja, welche würden dies sein? Wie werde das Budget für die Massnahmen

berechnet, die Gegenstand der Pauschalisierung bilden könnten? Welche Modalitäten für die Gewährung einer Pauschale gebe es? Der Kanton **GE** schliesst sich der Position der GLCT an.

Der Kanton **BL** erwartet, dass die im erläuternden Bericht geschilderten Verbesserungen in Weisungen und Leistungsvereinbarungen entsprechend Berücksichtigung finden würden.

Die Umsetzungsregeln zur Ausrichtung der pauschalen Bundesbeiträge bzw. die Weisung des UVEK zu den Einzelheiten der Methode seien partnerschaftlich mit den Kantonen respektive den verschiedenen Agglomerationen/Trägerschaften auszugeschaltet bzw. diese seien einzubeziehen, so die Forderung der **BPUK**, der Kantone **AG, BS, GR, LU, OW, SZ** und **ZH**, der **SSV**, von **Agglo St. Gallen – Bodensee, Regio Wil** sowie der **Vereine Agglomeration Rheintal** und **Werdenberg-Liechtenstein**. Die notwendige Weisung des UVEK sei mindestens in Zusammenarbeit mit den Kantonen (z.B. Konferenz der Kantonsingenieure) zu erstellen, da einige Detailfragen dazu zu klären seien, so der Kanton **AG**. Für die überarbeitete UVEK-Weisung sei überdies eine Vernehmlassung durchzuführen. Der Kanton **NW** geht davon aus, dass die Methode zur Ermittlung der standardisierten Kosten vor der Festsetzung und Anwendung den betroffenen Agglomerationen zur Stellungnahme unterbreitet werde. Die Kantone **BE** und **SZ** erwarten einen (frühzeitigen) engen Einbezug der Kantone und Agglomerationen bei den konkreten Umsetzungsarbeiten. Der Kanton **BE** führt weiter aus, dass die Ausnahmeregelungen wenn immer möglich auf Verordnungsstufe zu regeln seien. Es wäre zudem vorstellbar, bei zu vielen offenen Fragen, die Pauschalen erst für die Umsetzung der vierten Generation einzuführen, damit genügend Zeit für die konkrete Ausgestaltung der Finanzierungsbestimmungen bleibe. Nach Ansicht der Kantone **SG** und **SZ** sollen die konkreten Umsetzungsarbeiten vor Abschluss des Prüfprozesses für die Agglomerationsprogramme der dritten Generation geschehen.

Der Kanton **FR** fragt sich auch, wie die Bundesämter den Wechsel für Einzelmassnahmen in den Agglomerationsprogrammen der ersten und/oder zweiten Generation, die danach aufgrund besonderer Umstände in Programmen der dritten oder nachfolgenden Generationen als pauschal behandelt würden, einschätzen könnten. Massnahmenänderungen, die zwischen der ersten und der zweiten Generation unter klar definierten Voraussetzungen möglich gewesen seien, könnten so infrage gestellt werden, obwohl die mit den Anpassungen verfolgten Ziele immer erfüllt, ja sogar maximiert würden. Der Kanton lädt die Bundesämter daher ein, pragmatische Lösungen umzusetzen.

Vom Kanton **SG** wird die Schaffung einer neuen Bestimmung beantragt, wonach die Agglomeration hinsichtlich Aufteilung von Pauschalbeiträgen innerhalb der beteiligten Gemeinden eines Agglomerationsprogramms frei sei.

Die **BPUK**, die Kantone **AG, BE, BS, GR, LU, OW, SH, SO** und **ZH** sowie die **Agglomeration Freiburg** beantragen, Artikel 21a MinVV sei insoweit zu ergänzen, dass unter/bei besonderen Umständen/Verhältnissen Massnahmen gemäss Abs. 1 auf Antrag der Trägerschaft als Einzelmassnahmen behandelt werden könnten. Der Kanton **BE** fügt hinzu, dass diese Massnahmen mit ihren effektiven Kosten abzurechnen seien. Es sei auch davon auszugehen, dass es, bedingt durch die geringe Anzahl von vergleichbaren Projekten, nicht in allen Bereichen möglich sein werde, eine hinreichende Definition der Standardkosten vorzunehmen. Nach Ansicht des Kantons **ZH** seien nicht alle Massnahmen, die in die genannten Kategorien fallen würden, geeignet, in Massnahmenpakete aufgenommen und pauschal abgegolten zu werden. Der Kanton **SZ** beantragt eine neue Regelung, wonach Massnahmen zwischen 1 und 5 Mio. Franken als Einzelmassnahmen oder Pauschalbeiträge abgewickelt werden könnten. Der Kanton **SG** plädiert dafür, dass für Schlüsselprojekte zwischen 1 und 5 Mio. Franken gemäss Eingabe in die Agglomerationsprogramme der dritten Generation die Möglichkeit bestehen müsse, diese als Einzelmassnahmen abzuwickeln. Die Projekte seien zum Teil zu unterschiedlich, um mit einheitlichen Kostensätzen abgerechnet zu werden. Für die **Agglo Basel** muss es möglich bleiben, Projekte, die grundsätzlich in den Pauschalbereich fallen, in Ausnahmefällen als Einzelmassnahme einzugeben.

Als besondere Umstände für die Mitfinanzierung als Einzelmassnahmen würden insbesondere grosse Abweichungen zwischen den effektiven und den standardisierten Kosten pro Leistungseinheit sein, so die **BPUK**, die Kantone **AG, BS, GR** und **OW**. Solche sind nach Ansicht der **BPUK** sowie der Kantone **AG, GR, LU** und **OW** auch dann gegeben, wenn eine Massnahme besondere Komplexität aufweise: Dies dürfte in erster Linie Massnahmen treffen, die in Kernstädten umgesetzt und Eingriffe in die bereits bestehende Infrastruktur nötig machen würden.

Die Kantone **AG, BL, BS, FR, SG** und **ZH** sowie **Agglo Basel** bemerken, dass die Kantone und/oder die Agglomerationen bei der Bildung der Pauschalpakete eng einbezogen werden sollten und diese mitgestalten könnten. Die Kantone **AG, BL** und **BS** sind der Meinung, dass die Agglomerationen Projekte bestimmen könnten, die als Einzelmassnahmen umgesetzt würden.

Der Kanton **NE** und die **RUN** ersuchen den Bundesrat, darauf zu achten, dass die administrative Belastung durch die Pauschalisierung und die Vereinfachung der Verfahren nicht auf die zuständigen Behörden oder regionalen Körperschaften übertragen würden, indem diese verpflichtet würden, selbst unverhältnismässige Überwachungs- und/oder Kontrollsysteme zu schaffen.

Die Einführung von pauschalen Beiträgen könnte, gemäss Kanton **VD**, zu einer Erhöhung der Arbeitsbelastung der Agglomerationsstellen und der verantwortlichen Behörden innerhalb der Kantonsverwaltung führen, die während des gesamten Prozesses der Erarbeitung und Realisation der Massnahmen auch eine gewisse Überwachung sicherstellen müssten. Dies könnte für die Kantone zusätzliche finanzielle Ausgaben hervorrufen. Der Bund solle deshalb einerseits darauf achten, dass sämtlichen Vertragspartnern eines Agglomerationsprogramms Verantwortung übertragen werde und andererseits, dass den verantwortlichen Stellen keine zu strengen Anforderungen auferlegt würden.

Die **SVI** betont, dass der Bund bei der Einführung der Methode die zusätzlichen Anstrengungen der Agglomerationen berücksichtigen müsse und dass die Erwartungen auf das Nötigste beschränkt werden sollten. Es sei zu vermeiden, beim Streben nach der Vereinfachung von Prozessen zusätzliche Verfahren zu schaffen, die möglicherweise nicht die erhoffte Wirkung hätten.

Die **Agglomeration Freiburg** plädiert für eine gewisse Flexibilität bei der Anzahl der zu erstellenden Berichte, insbesondere für Kleinmassnahmen. In diesem Fall sollte ein einziger Bericht genügen, um den gewährten Beitrag in einer einzigen Tranche freizugeben. Dieser Bericht sei erst zu erstellen, wenn das Paket vollständig realisiert ist.

Der **VCS** schlägt vor, folgende Bestimmung als Absatz 4 von Artikel 21a MinVV aufzunehmen: "Der Umsetzungsbericht, der Beweis des Abschlusses und die Schlussabrechnung sind dem Bund nach der Realisierung der Infrastruktur vorzulegen." Es wird verlangt, dass der Beweis des Abschlusses und die Schlussabrechnung in systematischer Weise erarbeitet und dem Bund zugestellt würden. Man müsse unbedingt vermeiden, dass Mittel, die für eine Infrastruktur des Langsamverkehrs bewilligt worden seien, für die Finanzierung anderer Massnahmen verwendet würden. Der Bund müsse die ordentliche Verwendung der ausgegebenen Mittel weiterhin überwachen. Es wird bedauert, dass der Bund in diesem Fall seine Verantwortungen nicht einhalte. Falls die Agglomeration auf die Realisierung einer Infrastruktur verzichte, müsse der finanzielle Beitrag zur Finanzierung anderer Massnahmen des Langsamverkehrs nach Massgabe des neuen Artikel 21a MinVV bestimmt werden.

Die **Agglomeration Freiburg** plädiert gleichermassen für die Ausrichtung von pauschalen Bundesbeiträgen bei Kleinmassnahmen, die im Rahmen eines Programms der zweiten Generation vorgesehen, aber noch nicht realisiert worden seien.

Damit ein wichtiges, noch nicht realisiertes Eigenleistungsprojekt der Agglomerationsprogramme 1 und 2 aufgrund der hohen Kosten an einer Volksabstimmung nicht scheitere, beantragt der Kanton **SH**, dass Eigenleistungsprojekte der Programme 1 und 2 per sofort als beitragsberechtigt deklariert würden, auch wenn bereits die Leistungsvereinbarungen unterzeichnet vorliegen würden. Es wird folglich für die Agglomeration Schaffhausen beantragt, dass die Massnahme 2939.2.014 – Aufwertung Schaffhauserstrasse Beringen-Enge mit Schwerpunkt Erschliessung neue S-Bahn Haltestelle Beringerfeld – als beitragsberechtigt erklärt werde.

Der Kanton **NE** und die **RUN** hinterfragen die Art und Weise, wie der Bund die Teuerung und die Mehrwertsteuer (die sich mit der Zeit verändern könnte) vorausplanen und in die pauschalen Bundesbeiträge integrieren werde. Sie schlagen vor, diesbezüglich in der letzten Version des Berichts zuhanden des Parlaments genauere Angaben zu vermitteln. Anstatt einer Pauschalvergütung, so der Kanton **SG**, sei eine Globalvergütung ohne Mehrwertsteuer, die der Teuerung unterliege, anzuwenden.

Der **SVI** weist darauf hin, bei der Lektüre des Erläuternden Berichts scheine es, hauptsächlich in der frankophonen Version, dass gewisse Ausdrücke nicht in perfekter Übereinstimmung mit der Weisung des UVEK über die Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme sei. Dies sei namentlich der Fall bei den "mesures assumées entièrement par l'agglomération" (Weisung), die im Erläuternden Bericht zu

"prestations propres" würden. Für die Verständnisfragen, namentlich von Seiten der Agglomerationen, sei es nötig, dass die festen Ausdrücke vereinheitlicht würden.

#### Absatz 1

Für **auto-schweiz**, den **AGVS** und den **VFAS** ist nicht ersichtlich, warum die Vereinfachung durch die Einführung von pauschalen Bundesbeiträgen lediglich für Massnahmen im Bereich des Langsamverkehrs, der Aufwertung und Sicherheit des Strassenraums sowie beim Verkehrssystemmanagement gelten sollte. Es wird daher die Streichung der Einschränkung auf die drei genannten Projektkategorien vorgeschlagen. Gleichzeitig könnte damit eine Art "Selbstbedienungsladen" bei entsprechenden Kleinstprojekten, welche oft nur der Einschränkung und Behinderung des motorisierten Individualverkehrs dienen würden, verhindert werden.

Für den **SSV** ist die vorgeschlagene Kostengrenze angemessen.

Der Kanton **TI** erachtet es als notwendig, die Beitragskategorien auch auf den Bereich betreffend die Realisierung von neuen Bushaltestellen respektive die Aufwertung der Sicherheit, der Zugänglichkeit und Attraktivität von bestehenden Bushaltestellen auszudehnen. Es wird deshalb ersucht, ein Buchstabe d in Absatz 1 von Artikel 21a "neue und bestehende Bushaltestellen" aufzunehmen. Der Kanton **ZG** beantragt eine neue Massnahmenkategorie "Aufwertung von Haltestelleninfrastruktur des öffentlichen Verkehrs". Dazu führt er aus, dass bei Aufwertungen im Feinverteiler (Bus, Trolleybus, Tram) einer Agglomeration oft zahlreiche kleinere Einzelmassnahmen bestünden, insbesondere Anpassungen an Haltestellen, Fahrgastunterständen, Fahrgastinformationen etc., welche bisher je einzeln einen erheblichen administrativen Aufwand im Zusammenhang mit dem Agglomerationsprogramm verursacht hätten. Solche Massnahmen für die Haltestelleninfrastruktur im öffentlichen Verkehr sollten analog zu den übrigen in Artikel 21a MinVV aufgelisteten Massnahmen standardisierte Pauschalbeiträge erhalten können. Der **VÖV** fordert, die pauschalen Bundesbeiträge auf Massnahmen im Verkehrsbereich auszuweiten, namentlich für die Infrastruktur im Zusammenhang mit Bussen.

Der **SSV** beantragt, eine zusätzliche Massnahmenkategorie "öffentlicher Verkehr" in der MinVV aufzunehmen, damit auch für Projekte des öffentlichen Verkehrs pauschale Beiträge möglich seien. Gerade bei Massnahmen, die Bus-Infrastrukturen betreffen würden, könnten zahlreiche Agglomerationen mit Kleinmassnahmen eine positive Wirkung erzielen.

Die Massnahmenkategorie "Verkehrssystemmanagement" soll nach Ansicht des Kantons **BE** gestrichen werden. Die Kosten für das Verkehrsmanagement könnten sich in Abhängigkeit der erforderlichen Massnahmen erheblich unterscheiden. Standardisierte Kosten pro Leistungseinheit würden sich nur mittels erheblichen Vereinfachungen definieren lassen, die der Komplexität der Vorhaben nicht gerecht werden könnten.

Gemäss dem **VCS** soll die Massnahmenkategorie "Einrichtungen, die den Verkehrsfluss vereinfachen, womit das Gesamtverkehrssystem effizienter und nachhaltiger wird", in die MinVV eingefügt werden.

Der Antrag des Kantons **SG** lautet dahingehend, dass die Kostengrenze höchstens 1 Mio. Franken anstatt 5 Mio. Franken betragen sollte.

#### Absatz 2

Die **BPUK** sowie die Kantone **AG**, **GR**, **LU**, **OW** und **ZH** gehen davon aus, dass regionsspezifische Unterschiede (z. B. Landerwerbskosten, Baupreisindex Tiefbau) in die Festlegung der standardisierten Kosten mit einfliessen würden.

Eine Differenzierung der Kostensätze nach Kernstadt und Agglomeration findet der Kanton **BE** begrüssenswert.

Nach Ansicht des Kantons **GE** müssen die Besonderheiten von Grand Genève, namentlich die Grenzlage, bei der Berechnung der Bundespauschale berücksichtigt werden können.

Der Kanton **NE** und die **RUN** fordern, bei der Festlegung der standardisierten Kosten pro Leistungseinheit zur Berechnung der pauschalen Bundesbeiträge topographische Kriterien zu berücksichtigen.

Der **VCS** schlägt eine Ergänzung von Artikel 21a Absatz 2 MinVV vor, wonach die Pauschalbeiträge auf der Grundlage von standardisierten Kosten pro Leistungseinheit berechnet würden, mit Anpassungen

gemäss den Besonderheiten des Projekts. Bei der Festlegung des gewährten Pauschalbetrags müssten zusätzliche Faktoren berücksichtigt werden: Vorarbeiten, die geomorphologische Struktur des von der Infrastruktur betroffenen Gebiets, Einschränkungen wegen der Aufrechterhaltung des Strassen- oder Bahnverkehrs beim Bau der Infrastruktur etc. Es wird zusammenfassend befürchtet, dass der Kalkulationsmodus zu allgemein und der gewährte Betrag zu gering seien, um die Infrastruktur in angemessener Weise mitzufinanzieren.

#### Absatz 3

Es ist für den Kanton **BE** nachvollziehbar, dass die Qualität des Agglomerationsprogramms bei der Höhe der Pauschalbeiträge berücksichtigt werden soll.

Um die Besonderheit der grenzüberschreitenden Agglomerationen zu berücksichtigen, achtet die **GLCT** auf die berücksichtigten Vorgaben für die Berechnung der standardisierten Kosten sowie die Definition der Qualität der Konzeption und wünscht, dass diese Vorgehensweise einen normativen Ansatz berücksichtigen solle, der die französischen Partner nicht benachteilige. Der Kanton **GE** schliesst sich dieser Position an.

Die **Agglomeration Freiburg** stellt fest, dass die Qualität der Konzeption bereits im Rahmen der Definition des Bundesbeitragssatzes für das gesamte Programm berücksichtigt worden sei. In diesem Zusammenhang erscheine es überflüssig, eine zusätzliche Variable einzuführen, die je nach Agglomeration variieren könne.

#### Artikel 22

Gemäss dem überarbeiteten Wortlaut von Artikel 22, so der Kanton **VD**, gelte der Satz der Mitfinanzierung durch den Bund nicht für die standardisierten Kosten der Massnahmen, die von einem pauschalen Bundesbeitrag profitieren würden, sondern direkt für den Bundesbeitrag selbst, was nicht logisch sei. Der Kanton schlägt daher vor, anstatt "der Pauschalbeiträge nach Artikel 21a" "standardisierte Kosten der Massnahmen, die von Pauschalbeiträgen gemäss Artikel 21a profitieren" zu schreiben.

#### Artikel 23a

Begrüsst bzw. unterstützt wird die Einführung einer Ausführungsfrist von den Kantonen **NE** und **SG**, von **Agglo St. Gallen – Bodensee, Regio Wil**, der **RUN** sowie den **Vereinen Rheintal** und **Werdenberg-Liechtenstein**. Vom **CP** wird die gewährte Frist begrüsst, die während eines Rechtsmittelverfahrens still stehe.

Grundsätzlich begrüsst **Agglo Basel** die Einführung von Fristen sehr. Es sei richtig, die Fristen einzuführen, da dies den Druck erhöhe, nur "kosten- und baureife" Projekte einzureichen.

Die **BPUK**, die Kantone **AG, BS, GR, LU, OW, SZ** und **TG** sowie der **SVI** begrüssen grundsätzlich die Einführung einer Umsetzungsfrist. Da neu der Anspruch auf Auszahlung an eine Massnahme eines Agglomerationsprogramms mit dem Ablauf der Umsetzungsfrist verknüpft werde, sei künftig auf den Eingabezeitpunkt von Agglomerationsmassnahmen durch die Gemeinden und Kantone grosse Beachtung zu schenken, so der Kanton **SZ**.

Für die Wiedereinführung von Fristen für die Umsetzung hat der Kanton **BE** Verständnis, zumal nun mit dem NAF eine langfristige Lösung zur Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme bestehe.

Die Einführung einer Frist ist für den Kanton **BL** nachvollziehbar.

Für den Kanton **NW** scheinen die Bestimmungen betreffend eine Frist für die Umsetzung der Massnahmen der Agglomerationsprogramme grundsätzlich zweckmässig.

Nach Ansicht des **Vereins Agglomeration Kreuzlingen-Konstanz** sei die Festsetzung einer Frist im Sinne einer effizienteren Gestaltung der Agglomerationsprogramme grundsätzlich durchaus zu begrüessen.

Diese Bestimmung, so **Agglo Basel**, stelle eine wesentliche Verschärfung der bisherigen Regelung (Frist bis Ende Laufzeit Infrastruktur 2027) dar. Aus Sicht des Bundes sei dies verständlich.



Der **SGV** erachtet die Wiedereinführung einer Frist im Grundsatz als sinnvoll. Damit werde die Blockierung von Beiträgen verhindert und die Eingabe umsetzungsreifer Projekte gefördert.

Grundsätzlich akzeptiere der **SSV**, dass das UVEK Fristen für die Umsetzung von Massnahmen festlege.

Die Frist ist nach der Einschätzung des **SGB** realistisch, da sie auch einen möglichen Fristenstillstand aufgrund von Einsparungen vorsehe. Dem Bund wiederum eröffne diese neue Regelung mehr Handlungsspielraum über die zur Verfügung stehenden Finanzen.

Die Leitgedanken von Artikel 23a MinVV werden vom **VCS** begrüsst.

Der **VöV** unterstützt die Änderung der in der Verordnungsrevision vorgeschlagenen Fristen, die der Dauer von Agglomerationsprogrammen entspricht und erlaubt, die Gleichbehandlung aller Massnahmenkategorien sicherzustellen.

Nach Ansicht von **Agglo St. Gallen – Bodensee** sowie der **Vereine Agglomeration Rheintal und Werdenberg-Liechtenstein** würde die Ausführungsfrist die Effizienz und Effektivität der Umsetzung der Agglomerationsprogramme positiv beeinflussen.

Die **BPUK** sowie die Kantone **AG, BS, GR, LU** und **OW** fügen an, dass die zur Verfügung stehenden Gelder jeweils möglichst rasch in Projekte umgesetzt würden und nicht brachliegen sollten.

In ihren Stellungnahmen erwähnen der Kanton **TG** und der **Verein Agglomeration Kreuzlingen-Konstanz**, dass die Agglomerationsprogramme schlanker ausgearbeitet werden könnten, indem sie nur noch Massnahmen beinhalten würden, die innerhalb der angesetzten Frist Baureife erlangen würden. Massnahmen, die innert der angesetzten Frist absehbar nicht baureif würden, könnten im Rahmen der nächsten Generation von Agglomerationsprogrammen zur Freigabe der Mittel eingegeben werden. Dies sei nachvollziehbar, da bei einer späteren Einreichung dieser Massnahmen aufgrund der kontinuierlichen Finanzierung aus dem NAF das bisherige Risiko entfalle, keine Mittel mehr zur Verfügung zu haben. Auch der Kanton **SG** erwähnt in seiner Stellungnahme, dass die Einführung von Fristen für die Umsetzung von Massnahmen die Agglomerationen zwingen, nur baureife Massnahmen im Agglomerationsprogramm einzugeben.

Der Kanton **VD** bemerkt, dass sich die in Artikel 23a auferlegte Frist als angemessen erweise, um die Anstrengungen der für die Infrastrukturmassnahmen zuständigen Behörden besser zu konzentrieren. Die Aussicht, im Fall der Nichtbeachtung der Umsetzungsfrist die Mitfinanzierung des Bundes zu verlieren, müsse dazu beitragen, dass die Massnahmen je nach ihrem tatsächlichen Reifegrad besser priorisiert würden.

Der **SVI** führt aus, dass die Frist von vier Jahren gerechtfertigt erscheine, sowohl für die wichtigen Massnahmen (für die bei der Einreichung eines Agglomerationsprogramms beim Bund bereits ein Vorprojekt vorliegen müsse) als auch für weniger wichtige Massnahmen.

Die **Agglomeration Freiburg** bemerkt, dass die Ausführungsfrist von vier Jahren betreffend die Umsetzung von Massnahmen, die eine Mitfinanzierung des Bundes erhalten würden, eine sehr viel restriktivere Praxis einführe als die frühere. Dieser Paradigmenwechsel übe einen erheblichen Einfluss auf die Konzeption und die Finanzierung der Agglomerationsprogramme aus und hätte ab Beginn der Konzeption der Programme der dritten Generation klarer kommuniziert werden sollen. Die Tatsache, dass die Bauarbeiten zwingend vor dem Ablauf der vorgesehenen Frist beginnen müssten, erscheine besonders heikel, weil die Arbeiten am Ende einer Realisierungsperiode geplant würden. Obwohl ein Fristenstillstand im Fall von Rechtsmitteln vorgesehen sei, sei festzustellen, dass selbst die geringste Verspätung der Planung zum Verlust der Subvention führen könnte.

Der Kanton **BL** geht davon aus, dass sich die Fristen gemäss Artikel 23a auf zukünftige Generationen von Agglomerationsprogrammen beziehen und sich die Fristen für die erste und zweite Generation nach dem Abrechnungszeitpunkt des Infrastrukturfonds richten würden. Der Kanton **SO** bringt vor, dass diese Umsetzungsfrist für die Programme der ersten und zweiten Generation noch nicht zum Tragen komme. Der Kanton **GE** beantragt, in der Verordnung solle präzisiert werden, dass die Ausführungsfrist nur die Massnahmen der Agglomerationsprogramme der dritten Generation betreffen würden und dass folglich die Massnahmen der Agglomerationsprogramme der ersten und zweiten Generation nicht rückwirkend

betroffen seien. Der **VöV** fordert, diese neuen Gegebenheiten ausschliesslich auf das Agglomerationsprogramm der dritten Generation anzuwenden und nicht rückwirkend auf Programme der ersten und zweiten Generation. Um Widersprüche mit den derzeit geltenden Regeln zu vermeiden, schlägt der **VCS** vor, dass die Ausführungsfrist erst ab den Agglomerationsprogrammen der dritten Generation anwendbar sei.

Der Kanton **VD** nimmt die Tatsache zur Kenntnis, dass die Ausführungsfrist gemäss dem erläuternden Bericht nicht auf Massnahmen der Agglomerationsprogramme der ersten und zweiten Generation anwendbar sei. Diese blieben durch die bereits unterzeichneten Leistungsvereinbarungen an den Bund gebunden. Dies müsste ausdrücklich im Wortlaut von Artikel 23a MinVV erwähnt sein.

Die **GLCT** und der Kanton **GE** fragen sich, was mit den Massnahmen der Agglomerationsprogramme der ersten und zweiten Generation geschehen werde, die auf dem Infrastrukturfondsgesetz beruhten und deren Fristen bis 2027 liefen, sofern das Infrastrukturfondsgesetz im Januar 2018 ausser Kraft gesetzt werde.

Eine neue Bestimmung soll aufgenommen werden, wonach die neuen Fristen für die bereits lancierten Generationen von Agglomerationsprogrammen per 2019 zu laufen beginnen und im Normalfall 2027 auslaufen würden, so die **BPUK** sowie die Kantone **AG, GR, LU** und **OW**. Als Begründung wird angeführt, es sei zu berücksichtigen, dass die Agglomerationsprogramme der dritten Generation bereits im vergangenen Jahr eingereicht worden seien. Es brauche daher für die ersten drei Generationen eine Übergangsfrist. Gleiches erwähnt der Kanton **BS** und schlägt dabei die Aufnahme folgender Bestimmung vor: "Die neuen Fristen sollen für die bereits lancierten Generationen von Agglomerationsprogrammen per 2018 zu laufen beginnen und im Normalfall 2024 auslaufen." Für den Kanton **SZ** sollen die neuen Fristen für bereits lancierte Generationen per 2019 (drei Monate nach voraussichtlichem Bundesbeschluss) zu laufen beginnen und im Normalfall 2024 auslaufen. Die Kantone **GR** und **SH** beantragen, die Ausführungsfrist für die Agglomerationsprogramme der ersten und zweiten Generation auf 2027 festzulegen (ehemalige Befristung Infrastrukturfonds).

In Anbetracht der Tatsache, so der Kanton **BE**, dass die Agglomerationsprogramme der dritten Generation bereits letztes Jahr eingereicht worden seien, erscheine eine Übergangsbestimmung sinnvoll. Die Fristen sollten erst ab der vierten Generation wirksam werden.

**Chablais Agglo** vertritt die Auffassung, dass diese Frist nicht auf Massnahmen der Agglomerationsprogramme der dritten Generation, die ohne Kenntnis dieser Verpflichtung geplant worden seien, anwendbar sein dürfe. Das Programm von Massnahmen PA3 sei priorisiert worden, aber man habe bei den Massnahmen der Priorität A auf einen genügenden Reifegrad geachtet. Für die Massnahmen, deren Ausführung für 2022 geplant sei, erscheine eine Anpassung der Frist nötig.

Sicherzustellen sei, so der **SSV**, dass die neue Fristsetzung nur für die neuen Agglomerationsprogramme ab der dritten Generation gelte. Wie bei anderen Anpassungen (z.B. beitragsberechtigte Städte und Agglomerationen) sei es nicht angebracht, die Spielregeln während der laufenden Umsetzung zu ändern. Artikel 23a MinVV sei deshalb in dem Sinn zu ergänzen, dass die Mittel für Massnahmen, die vom Parlament bereits beschlossen worden seien, erst 2027 verfallen würden. Zu diesem Zeitpunkt wäre der nun abzulösende Infrastrukturfonds ausgelaufen. Beantragt wird deshalb die Aufnahme einer Bestimmung in der MinVV mit folgendem Wortlaut: "Für Massnahmen, die gemäss vor 1.1.2018 verabschiedetem Bundesbeschluss mitfinanziert werden, gilt die Frist von 1.1.2027."

Die **BPUK** sowie die Kantone **AG, BL, BS, GR, LU, OW** und **ZH** sowie **Agglo Basel** sind der Auffassung, dass es bei Überschreiten der Ausführungsfrist möglich sein sollte, eine Massnahme in einer späteren Generation des Agglomerationsprogramms erneut zur Mitfinanzierung einzureichen. Die MinVV sei im dargelegten Sinn so zu ergänzen, dass eine erneute Einreichung möglich sei, so die **BPUK** sowie die Kantone **AG, BL, GR, LU, OW** und **ZH**. Der Kanton **BS** ist der Meinung, dass eine solche Wiedervorlage zu vereinfachten Bedingungen möglich sein sollte. Die Verordnung mache keine Aussage, ob bzw. zu welchem Zeitpunkt eine vom Bund genehmigte Massnahme, für welche der Baubeginn nicht innert der Ausführungsfrist habe erfolgen können, wieder neu eingegeben werden dürfe. Es solle nicht sein, dass eine sinnvolle Massnahme, die sich aus bestimmten Gründen zu stark verzögert habe, für immer von Bundesbeiträgen ausgeschlossen werde. Es müsse wenigstens garantiert werden, so die **Agglomeration Freiburg**, dass die Massnahmen, die eine Verspätung erlitten hätten

und nicht innert der gewährten Frist realisiert werden könnten, ohne Benachteiligung erneut im Programm der nächsten Generation (das während des gleichen Zeitraums vorgelegt werden müsse) eingereicht werden könnten. Die **SVI** unterstreicht, dass die vorgeschlagene Methode die Konsequenzen einer Situation nicht definiere, bei der die Realisierung einer Massnahme nicht innert der gewährten Frist begonnen werde. In diesem Fall sei zu präzisieren, unter welchen Bedingungen die Massnahme in einer neuen Generation von Agglomerationsprogrammen erneut vorgeschlagen werden könne. Die Möglichkeit, die Massnahme ein weiteres Mal vorzuschlagen, sei nötig. Diese wichtigen Aspekte müssten gemäss der SVI im Rahmen der Revision der MinVV oder im Rahmen der Revision der Weisung des UVEK über die Mitfinanzierung von Agglomerationsprogrammen vertieft und präzisiert werden.

Das Eidgenössische Departement wird vom Kanton **FR** eingeladen, Lösungen zu finden, um namentlich die kleinen und mittleren Agglomerationen, die über weniger Arbeitskräfte und Mittel verfügten, nicht zu benachteiligen, falls sie entscheiden sollten, eine Generation von Agglomerationsprogrammen zu überspringen.

Die **Agglomeration Freiburg** ersucht darum, bei der Umsetzung der als A-Priorität definierten Massnahmen der Agglomerationsprogramme der dritten Generation, die nicht immer auf diesen neuen Ansatz ausgerichtet werden konnten, eine bestimmte Flexibilität zu befolgen.

Der Kanton **FR** fragt sich, inwiefern die Einführung der Vierjahresfristen die Gewährung von pauschalen Beiträgen für Massnahmenpakete des Langsamverkehrs, der Aufwertung des Strassenraums oder des Verkehrssystemmanagements, d.h. alle Massnahmen mit geringen Kosten, nicht erschweren, ja sogar behindern würde. Es seien in jedem Fall spezielle Regeln vorzusehen, die einen Verlust der Gesamtheit der Bundesbeiträge bei einer Verspätung von einigen wenigen in den gleichen Paketen vorgesehenen Massnahmen vermeiden würden. Letzteres hält auch die **Agglomeration Freiburg** in ihrer Stellungnahme fest. Sie fordert auch, dass die Konsequenzen einer Verspätung im Fall von pauschalen Bundesbeiträgen im Rechtstext präzisiert werden.

Der Kanton **SZ** regt an, die Trägerschaften müssten sicherstellen, dass sie Agglomerationsprogramme nur noch Massnahmen einreichen würden, bei denen innert kurzer Zeit mit deren Bau begonnen werden könne. Darauf sei in den Richtlinien vom Bundesamt für Strassen von Vorteil noch einmal explizit hinzuweisen. Indes müssten die Trägerschaften gewährleisten, dass sie bereits eingereichte Agglomerationsmassnahmen mittels eines internen Umsetzungscontrollings verwalten und die Termineinhaltung mitunter kontinuierlich überprüfen sowie bei Abweichungen vom Zeitplan Massnahmen ergreifen würden.

Im Erläuternden Bericht, so der Kanton **SG**, werde das Wort „umgesetzt“ verwendet, was einer Fertigstellung der Massnahme innerhalb der Frist entspreche. Die Frist müsse und könne sich zwangsläufig im Sinn der Verordnung nur auf den Baubeginn beziehen. Der Erläuternde Bericht sei deshalb anzupassen.

Absatz 1

Der Kanton **SO** kann nachvollziehen, dass für alle Massnahmen neu eine Umsetzungsfrist von vier Jahren festgelegt werde. Dadurch werde in Zukunft vermieden, dass „unreife“ Projekte, basierend auf vagen Projektideen, mit den Agglomerationsprogrammen eingereicht würden.

Die Einführung der Frist von vier Jahren für die Ausführung der Massnahmen ist für **Chablais Agglo** gerechtfertigt und werde eine schnellere Umsetzung fördern.

Die **BPUK** sowie die Kantone **AG, BS, GR, LU** und **OW** bemerken, dass die vorgeschlagene Frist von vier Jahren nicht praktikabel sei, zeige doch die Erfahrung, dass der Zeitbedarf nach dem Mitfinanzierungsentscheid des Bundes insbesondere bei grösseren Projekten und Strassenraumgestaltungen oft erheblich sei. Dies habe verschiedene Gründe. Einer davon sei, dass die Anrainerinnen und Anrainer von Projekten statt eines Rechtsstreits gemeinsam nach tragbaren Lösungen suchen würden – dies sei vor allem bei Strassenprojekten notwendig. Man möchte, dass den Kantonen weiterhin ein gewisses Zeitfenster für solche Lösungsfindungen zur Verfügung stehe. Überdies würden die Kantone genügende Zeit benötigen, die Planung der Massnahmen gemeinsam mit den Gemeinden anzugehen und um die Vernehmlassungen durchzuführen.

Der Kanton **TG** bringt vor, dass die Ausführungsfrist von vier Jahren insbesondere bei komplexeren Projekten zu kurz bemessen sein dürfte. Auch die Kantone **AG, AR, FR** und **SZ, Regio Wil** sowie die **Vereine Agglomeration Rheintal** und **Werdenberg-Liechtenstein** finden die geplante Ausführungsfrist für die baulichen Massnahmen in den Agglomerationsprogrammen, insbesondere aufgrund der bisherigen Erfahrungen, zu kurz. Nach Ansicht des Kantons **SZ** zeige die Praxiserfahrung, dass Massnahmen für deren Umsetzung regelmässig länger als die vorgeschlagenen vier Jahre brauchen würden. Der Kanton **FR** führt dazu aus, dass er die zugrunde liegende Idee teile, die Massnahmen von Agglomerationsprogrammen innert einer vernünftigen Frist umzusetzen, weist aber darauf hin, dass kleine, mittlere und sogar bestimmte grosse Agglomerationen Schwierigkeiten hätten und haben würden, um den zügigen Vierjahresrhythmus bei der Erarbeitung und Validierung der Planung wie bei der Entwicklung und Realisierung aller Verkehrsinfrastrukturmassnahmen, die in der jeweiligen Generation des Agglomerationsprogramms enthalten seien, einzuhalten. Im Kanton **AG** würden die kommunalen und kantonalen Finanzierungsbeschlüsse den Rechtsmittelverfahren vorangehen. In der Entwicklung eines konsensfähigen Projekts würden häufig Verzögerungen entstehen. Zurzeit sei unklar, ob dann die Massnahme in einer späteren Generation des Agglomerationsprogramms erneut zur Mitfinanzierung eingereicht werden könnte. Jedenfalls werde die Gelegenheit für die nächste Generation verpasst, wenn die Verzögerung erst in der zweiten Hälfte der Vierjahresfrist erkannt werde. Dann könnte das Vorhaben allenfalls erst ins übernächste Agglomerationsprogramm übertragen werden. Folge wäre eine künstliche Verzögerung in der ohnehin zunehmend anspruchsvollen und komplexen Projektentwicklung.

Nach Ansicht der **RKGK** und des Kantons **GL**, der die Stellungnahme der RKGK unterstützt, sei die Frist von vier Jahren insbesondere aus Sicht der kleinen und mittleren Agglomerationen sowie namentlich für grössere Massnahmen nur bedingt praktikabel. Ausschreibungen, Kreditgenehmigungen bei den verschiedenen betroffenen Instanzen sowie rechtliche Verfahren könnten zu Verzögerungen führen. Die RKGK und der Kanton fordern daher, dass auch hier mehr Flexibilität für eine optimale Lösungsfindung zur Verfügung stehe.

Der Kanton **AR** erwähnt, dass die Planungsverfahren erfahrungsgemäss auch ohne Einsprechen mehrere Jahre dauern würden. Gerade die Konsensfindung mit den Gemeinden und anderen Interessengruppen würde laufend anspruchsvoller und benötige entsprechend Zeit. Ebenfalls seien Volksabstimmungen für Kredite zu berücksichtigen.

Für den Kanton **BE** ist eine Frist von vier Jahren zu eng gefasst. Insbesondere Grossprojekte würden komplexe und langwierige politische Prozesse durchlaufen und teilweise zeitraubende Projektanpassungen erfahren, die bei der Eingabe der Agglomerationsprogramme nicht absehbar seien. Würde eine Massnahme die vierjährige Frist knapp verpassen, laufe sie Gefahr, dass sie auch bereits zu spät für eine Anmeldung in das Agglomerationsprogramm der Folgegeneration habe.

Der Kanton **BL** erklärt, die Erfahrungen mit den ersten beiden Generationen der Agglomerationsprogramme hätten gezeigt, dass Vorhaben nicht nur durch die (in der Verordnung berücksichtigten) Rechtsmittelverfahren, sondern auch durch weitere, nicht von den Projektträgern beeinflussbare Verfahren Verzögerungen über die 4-Jahres-Periode hinaus erleiden könnten. Mit der vorgesehenen Beschränkung auf vier Jahre bestehe das Risiko, dass wichtige Projekte schliesslich nicht zur Realisierung kommen würden, was schlussendlich dem Gedanken des Agglomerationsprogramms widerspreche.

Der Kanton **FR** führt in allgemeiner Weise weiter aus, dass die offensichtlichen Schwierigkeiten, vor denen die meisten Kantone und Agglomerationen bei der Umsetzung von Massnahmen der Agglomerationsprogramme innert vernünftiger Fristen stünden, für eine Anpassung der Dauer der Generationen von Agglomerationsprogrammen sprechen sollten.

Der Kanton **GE** teilt zwar die Bedeutung der raschen Umsetzung von Projekten, fordert aber, das unterschiedliche Komplexitätsniveau der mitfinanzierten Massnahmen der Agglomerationsprogramme zu berücksichtigen.

Auch der Kanton **NW** erachtet die Frist von vier Jahren für die Umsetzung als zu kurz. Die Praxis zeige, dass es in der Umsetzung der Agglomerationsprogramme der ersten und zweiten Generation in allen Agglomerationen zu Verzögerung gekommen sei und ein Grossteil der Massnahmen nicht innerhalb einer 4-Jahresfrist umgesetzt werden könnte. Es werde argumentiert, dass den Agglomerationen bzw. Kantonen aufgrund der Fachgespräche mit dem Bund bereits vorgängig zum Bundesbeschluss über

die Freigabe der Mittel für das Programm Agglomerationsverkehr bekannt sei, dass gewisse Massnahmen aufgrund der durchgeführten Bundesprüfung in der Botschaft zum besagten Bundesbeschluss beim Parlament zur Mitfinanzierung beantragt würde und aus diesem Grund zusammen mit der festgelegten Ausführungsfrist von vier Jahren schliesslich sechs Jahre für die Umsetzung der Massnahmen zur Verfügung stünden. Diese Argumentation sei nicht schlüssig, zumal für die Ausführungsfrist der definitive Bundesbeschluss und somit eine Frist von vier Jahren ausschlaggebend sei.

Aus Erfahrung mit der Umsetzung des kantonalen Strassenbauprogramms weiss der Kanton **SG**, dass auch bei stetigem Vorantreiben der Projekte diese in der Umsetzung häufig länger dauern würden und die nötige Zeit schwer voraussehbar sei. Aus diesem Grund erachtet er die Einführung einer Frist von vier Jahren als zu kurz bemessen und als eine zu einschneidende Änderung gegenüber den heutigen Regelungen der Leistungsvereinbarungen.

Für den Kanton **SH** macht es in vielen Fällen keinen Sinn, wenn in den einzelnen Agglomerationen alle vier Jahre ein neues Strategieprogramm erarbeitet werde. Strategieprogramme in Agglomerationen hätten Zeithorizonte von fünf bis zehn Jahren. Es sei zu begrüssen, wenn der Bund alle vier Jahre Agglomerationsprogramme lanciert und diese auch in dieser Periodizität beurteilt würden bzw. die Beiträge durch das Parlament verabschieden lasse. Die Agglomerationen dürften aber nicht verpflichtet werden, alle vier Jahre ein Programm einzureichen.

In seiner Stellungnahme erwähnt der Kanton **TI**, dass die vorgesehene Frist trotz ihres Stillstands im Fall von Rechtsmitteln unrealistisch sei und die unterschiedliche Komplexität der verschiedenen Massnahmen nicht berücksichtige. Tatsächlich müssten die Massnahmen, die Investitionen in zweistelliger Millionenhöhe enthalten würden, einen politischen, technisch-administrativen und verfahrensrechtlichen Weg zurücklegen, der in der Regel die heute vorgeschlagene Frist bei Weitem übersteige (Gewährung von Planungs- und Baukrediten, Zuweisung der Mandate für die Planung, Informationen und Mitwirkung der Bevölkerung, Erhebung und Evaluation der ersten Stellungnahmen der kantonalen und eidgenössischen Dienste, Konsensfindung, Veröffentlichungsverfahren, Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarungen mit den Gemeinden und dem Bund, Auftragsvergabe).

Der Kanton **VS** beantragt, auf die Festlegung einer Frist in der vorgelegten Form zu verzichten und eine Formel auszuarbeiten, die mehr Flexibilität bieten würde. Es wäre bedauerlich, wenn die Verpflichtung für eine abgestimmte, als wichtig anerkannte Massnahme definitiv aufgegeben werden müsste. In der Tat könne die für den Beginn der Ausführung von Massnahmen festgelegte Frist von vier Jahren nach den im Erläuternden Bericht dargelegten Gründen als kohärent erscheinen. Tatsächlich und wie im Beispiel von geplanten Massnahmen, die der Kanton selbst ergreifen müsse, würde dies indessen den Eintritt von nicht planbaren Ereignissen oder die Änderung von Rahmenbedingungen während dieser Frist ausschliessen; z.B. die Notwendigkeit, bei einer sehr raschen Änderung der finanziellen Situation die Budgets für Investitionen stark zu reduzieren oder infolge von ausserordentlichen Ereignissen wie Unwetter und/oder andere Ereignisse mit Katastrophencharakter die kantonale Budgetplanung zu ändern, was Verschiebungen der Prioritäten bei den Investitionen zur Folge hätte.

Nach Ansicht des Kantons **ZG** muss der Zeitraum breiter angesetzt werden, da in vielen Fällen ein Baubeginn von diversen Beschlüssen auf kommunaler und kantonaler Ebene sowie von anderen Projekten abhängt. Stossend sei bisher gewesen, dass der Bau entweder auf die Finanzierungsvereinbarung mit dem Bund warten müssen oder auf Bundesbeiträge verzichtet worden sei, da die Finanzierung nicht rechtzeitig geregelt werden können. Es könne auch festgestellt werden, dass je konkreter das Vorhaben sei, desto genauer seien die Kostenschätzungen, umgekehrt rücke auch der Umsetzungstermin immer näher. Diesem Umstand solle vermehrt Rechnung getragen werden. Damit die Rahmenbedingung der Vierjahresfrist nicht dazu führe, dass zahlreiche Vorhaben aus der Mitfinanzierung herausfallen würden, solle mehr Spielraum im Vorfeld der Mitfinanzierung zur Verfügung stehen. Dies führe zu höheren Kosten- und Termingenauigkeit bei der Eingabe der Agglomerationsprogramme. Daher sollten auch neue Massnahmen mitfinanziert werden können, welche beim Abschluss der Finanzierungsvereinbarung bereits im Bau oder allenfalls sogar schon erstellt seien.

Im Grundsatz ist diese Verschärfung für den Kanton **ZH** verständlich, jedoch erachtet er eine Frist von vier Jahren als zu kurz. Je nach Vorhaben sei der Zeitbedarf für die Umsetzung nach einem positiven Mitfinanzierungsentscheid erheblich. Dies betreffe insbesondere komplexe Vorhaben, die eine aufwendige Koordination mit verschiedenen Beteiligten erfordern würden, oder umstrittene Vorhaben, bei

denen zur Vermeidung eines Rechtsstreits eine einvernehmliche Lösung gesucht werde. Zudem sei das vierjährige Überarbeitungsintervall für ein Strategieprogramm wie das Agglomerationsprogramm sehr kurz. Trägerschaften, die aus diesem Grund nur alle acht Jahre ein Programm einreichen würden, sollten dennoch die ganze Dauer bis zur nächsten Eingabe zur Umsetzung nutzen können.

Die **Agglomération de Delémont** stellt fest, dass die Frist von vier Jahren für die Realisierung (Beginn der Arbeiten) der Agglomerationsmassnahmen einer für die Massnahmen der Agglomerationsprogramme der dritten Generation zu einschränkend sei. Die Anwendung dieser Frist für die Agglomerationsprogramme der dritten Generation könne nicht eingehalten werden. Die als A-Priorität definierten Massnahmen im Agglomerationsprogramm der dritten Generation seien ohne Kenntnis dieser Verpflichtung erarbeitet worden. Massnahmen mit A-Priorität könnten bis 2022 vorgesehen sein. Wenn das Programm nur ein Jahr verspätet sei, würde die Mitfinanzierung aufgehoben. Des Weiteren musste das Agglomerationsprogramm der dritten Generation, im Fall der Agglomération de Delémont und sicherlich auch in anderen Fällen, abgeschlossen sein, bevor die definitive kantonale Finanzplanung der Investitionen 2017-2021 bekannt gewesen sei. Mehrere Agglomerationsmassnahmen seien während dieser Frist nicht eingeplant. Die Tatsache, dass die Finanzierungsplanung 2017-2021 bei der Finalisierung des Agglomerationsprogramms der dritten Generation nicht bekannt gewesen sei, würde mehr Spielraum erfordern.

Die Frist von vier Jahren ist nach Ansicht der **Agglomeration Brig-Visp-Naters** aus den Erfahrungen der ersten beiden Agglomerationsprogrammen kaum möglich und nicht sinnvoll. Die Umsetzung vieler kleinerer und mittlerer Projekte stehe in Abhängigkeit von übergeordneten Projekten (z.B. Bau Autobahn A9, Bahnhofplanung, Spitalplanung usw., beeinflussen den Termin der Umsetzung von Langsamverkehrsmassnahmen), deren Zeitplanung bei der Eingabe der Agglomerationsprogramme nicht auf Jahre genau angegeben werden könne.

Die **Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein** findet, dass die Ausführungsfrist von vier Jahren aufgrund der bisherigen Erfahrungen sehr kurz und unrealistisch sei.

Auch **Agglo St. Gallen – Bodensee** und der **Verein Agglomeration Kreuzlingen-Konstanz** erachten die angesetzte Frist von vier Jahren aufgrund der bisherigen Erfahrung als sehr kurz. Letzterer fügt hinzu, dass vor allem auch in einer grenzüberschreitenden Agglomeration eine Frist von vier Jahren sehr kurz sei.

Nach Ansicht der **Région Auvergne-Rhône-Alpes**, des **Pôle métropolitain Genevois Français** und der **Départements Ain** und **Haute Savoie** muss die Einführung von Fristen für die Realisierung der Massnahmen, um die schnelle Umsetzung von durch den Bund mitfinanzierten Massnahmen zu garantieren, präzisiert werden. Die **GLCT** und die **Région Auvergne-Rhône-Alpes**, der **Pôle métropolitain Genevois Français**, die **Départements Ain** und **Haute Savoie** sehen den Vorschlag von relativ strengen Fristen für die Realisierung der Massnahmen als interessanten Hebel, um die Priorisierung von Massnahmen zu erlauben. Für die Massnahmen jedoch, deren Umsetzung komplex und für welche der Bundesbeitrag unabdinglich sei, beispielsweise der Bau von Trams, würden jedoch sechs Jahre sehr kurz erscheinen, um alle Verfahren ab dem Vorprojekt abzudecken, so die **GLCT**. Deshalb müsste nach Ansicht der **Région Auvergne-Rhône-Alpes**, des **Pôle métropolitain Genevois Français** sowie der **Départements Ain** und **Haute Savoie** ein differenzierter Ansatz nach Massgabe der Projekttypologien in Betracht gezogen werden. Die **Région Auvergne-Rhône-Alpes**, der **Pôle métropolitain Genevois Français** und die **Départements Ain** und **Haute Savoie** verlangen, dass der Bund den grenzüberschreitenden, komplexeren Kontext sowie dessen Einfluss auf die Fristen und die Realisierungskosten, namentlich für umfangreiche Projekte wie beispielsweise Trams, berücksichtige. Die **GLCT** macht sich schliesslich Gedanken über die materielle Fähigkeit des Bundes, die Ausführung der Massnahmen innert den vorgängig erwähnten Fristen mitzuverfolgen und zu begleiten. Der Kanton **GE** schliesst sich der Position der **GLCT** an.

Eine Frist von vier Jahren ist aus Sicht des **SGV** nicht praktikabel. Komplexe, gemeinde-, kantons- oder gar länderübergreifende Bauvorhaben könnten schnell mehr als vier Jahre beanspruchen, gerade wenn das Projekt von weiteren Planungen oder Projekten abhängig sei.

Die Frist von vier Jahren findet der **SSV** nicht sachgerecht, sie ziele an der Realität komplexer Bauvorhaben im städtischen Raum vorbei. Insbesondere bei grösseren Projekten oder bei Strassenraumgestaltungen sei der Zeitbedarf erheblich.

Der **VCS** schätzt, dass die Frist von vier Jahren namentlich für Projekte von grosser Tragweite (neue Tramlinie, Neugestaltung des Strassenraums mit eigener Busfahrspur etc.) zu kurz sei. Diese Grossprojekte würden eine grosse Anzahl von privaten und institutionellen Akteuren betreffen und häufig enge Verbindungen mit anderen Massnahmen eines Agglomerationsprogramms knüpfen, ja sogar mit von diesem unabhängigen Projekten. Eine Verspätung bei einer Massnahme könne die Realisierung einer anderen spürbar aufhalten.

Von den Kantonen **AR, BS, FR** und **TG, Agglo St. Gallen – Bodensee** sowie **Regio Wil** wird eine Ausführungsfrist von sechs Jahren, von der **BPUK**, der **RKGK**, den Kantonen **AG, BL, GL, GR, LU, NW, OW, SG, SH, SZ** und **ZH**, vom **Verein Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein** sowie vom **SGV, SSV** und **VCS** eine solche von acht Jahren beantragt. Der Kanton **BE** stellt den Antrag auf Festsetzung einer Frist von sechs Jahren. Bei Grossprojekten könne die Frist auf acht Jahre verlängert werden. Für die Generationen der Agglomerationsprogramme ab der dritten Generation soll nach Ansicht des Kantons **GR** eine Ausführungsfrist von mindestens acht Jahren vorgesehen werden. Um sich der im erläuternden Bericht erwähnten Frist von sechs Jahren effektiv anzunähern, aber auch um die konjunkturellen Risiken und finanziellen Verhältnisse der Bauherren besser zu berücksichtigen, fordern der Kanton **NE** und die **RUN**, die Umsetzungsfrist wenigstens in einer Übergangsphase ab Inkrafttreten des Bundesbeschlusses über die Freigabe der Mittel des Programms Agglomerationsverkehr von vier auf sechs Jahre zu verlängern. Der Kanton **TI** möchte eine Frist von sechs Jahren für Massnahmen vorsehen, die eine Investition von über 5 Mio. Franken enthält. Im neu geplanten Artikel 23a MinVV, so der Antrag des Kantons **ZG**, sei die Ausführungsfrist so festzulegen, dass neue Massnahmen mit Baubeginn frühestens und längstens vier Jahre vor und nach dem Bundesbeschluss mitfinanziert würden. Der **Verein Agglomeration Rheintal** beantragt, eine längere Frist von acht bis zehn Jahren zu prüfen, während der **Verein Agglomeration Kreuzlingen-Konstanz** eine Frist von mindestens sechs Jahren beantragt. Für die Programme der dritten Generation fordert die **Agglomération de Delémont** eine Frist von acht Jahren, um einen flexibleren Übergang zu haben. Die **Agglomeration Brig-Visp-Naters** verlangt mehr Flexibilität und beantragt, die Frist auf acht Jahren zu verlängern. **Agglo Basel** möchte eine längere Frist von sechs bis acht Jahren, gegebenenfalls in Abhängigkeit von der Projektgrösse und -komplexität, eingeräumt haben. Der **VöV** schlägt vor, für komplexe Projekte, bei denen die Agglomerationsprogramme von anderen Planungen oder Projekten (darunter z.T. vom BAV oder ASTRA) abhängen, eine zusätzliche Frist bis sechs Jahre einzuräumen. Diesbezüglich wird ein Absatz 4 von Artikel 23a in der MinVV vorgeschlagen.

Der Kanton **VD** schlägt vor, die Frist von vier Jahren solle nicht auf Massnahmen anwendbar sein, für die der Bund zusammen mit der Übergabe des Agglomerationsprogramms die Vorlage eines Vorprojekts verlange. Gemäss Weisungen handele es sich um Infrastrukturen, die Kosten von Fr. 100 Mio. übersteigen würden. Zur Begründung bringt er vor, dass das Risiko der Nichtbeachtung eines Terminkalenders offensichtlich stark mit der Bedeutung und der Komplexität der Infrastruktur korreliere.

Die **BPUK** sowie die Kantone **AG, GR, LU** und **OW** erklären dazu, dass mit den acht Jahren eine zeitliche Überschneidung der Generationen ermöglicht werde: Verpasst eine Massnahme die achtjährige Frist knapp, könne sie für das Agglomerationsprogramm der Folgegeneration angemeldet werden. Eine vierjährige Frist würde diesen Mechanismus nicht ermöglichen; eine sechsjährige Frist dürfte im Normalfall zwar ausreichend sein, insbesondere bei grossen Strassenprojekten allerdings zeige die Erfahrung, dass sechs Jahre knapp bemessen seien.

Mit einer Frist von mindestens sechs Jahren, so der Kanton **BE**, werde eine zeitliche Überschneidung der Generationen ermöglicht. Dabei stehe fest, dass verzögerte Massnahmen Eingang in ein nächstes Agglomerationsprogramm finden könnten.

Die Einreichung eines Programms alle acht Jahre könne für eine Agglomeration vollends genügen, so der Kanton **SH**. Die Umsetzungsfrist sollte entsprechend auf acht Jahre festgelegt werden, auch wenn eine Agglomeration nach vier Jahren bereits ein Folgeprogramm einreichen würde.

Der **SSV** bemerkt, die Erfahrungen bei der Entwicklung und Umsetzung von Projekten in innerstädtischen Verhältnissen würden zeigen, dass Vorhaben nicht bloss aufgrund von Rechtsstreitigkeiten länger als vier Jahre dauern könnten. Oft bestünden Abhängigkeiten von weiteren Planungen oder Drittprojekten (nicht zuletzt auch des BAV oder des ASTRA). Zuweilen entstehe im Projektverlauf auch unvorhersehbarer Bedarf an zusätzlicher Partizipation. Artikel 23a MinVV müsse dies berücksichtigen.

Der Kanton **GE** fordert auch, die Verordnung anzupassen, um die Frist auf den Begriff der kleineren und grösseren Massnahmen abzustimmen, der in der Weisung für die Prüfung und Mitfinanzierung von Agglomerationsprogrammen beschrieben werde.

Die **BPUK**, die Kantone **AG, BS, GR, LU, OW** und **ZH** und der **SSV** beantragen, bei Artikel 23a folgende Bestimmung als Absatz 4 hinzuzufügen: "Unter besonderen Umständen kann auf Antrag der Träger-schaft die Umsetzungsfrist für eine Massnahme oder Teilmassnahme sowie davon abhängige Massnahmen verlängert werden." Auch der Kanton **BL** und **Agglo Basel** vertreten die Ansicht, dass in einem Absatz 4 die Möglichkeit aufgeführt werden sollte, ein begründetes Gesuch um Fristerstreckung (analog Massnahmenänderung) stellen zu dürfen.

Als besonderer Umstand gelten nach Ansicht der **BPUK** sowie der Kantone **AG, BS, GR, LU, OW** und **ZH** insbesondere Änderungen und Zusammenlegungen von Massnahmen. Begründet wird dies damit, die Agglomerationen seien in der Praxis oft mit Änderungen konfrontiert. Solche Änderungen dürften nicht als Überschreiten der Ausführungsfrist gelten, wodurch die Bundesbeiträge gestrichen bzw. die Bundesbeiträge mit Verwirkung gewertet würden. Überdies seien andere gut begründete Fälle denkbar, die zu einer Unterbrechung der Frist führen sollten, so die **BPUK** sowie die Kantone **AG, BS, GR** und **OW**; es müsse den Agglomerationen die Möglichkeit eingeräumt werden, ein Gesuch zur Fristerstreckung stellen zu können.

Der Kanton **BL** und **Agglo Basel** bemerken, in der Praxis komme es häufig vor, dass eine Massnahme geändert und mit einer anderen Massnahme zusammengelegt würde. Solche Änderungen dürften formell nicht als „Überschreiten der Ausführungsfrist“ mit Verwirkung der Bundesbeiträge gewertet werden. Um dies zu verhindern bzw. klarzustellen, sollte eine entsprechende Bestimmung in die MinVV aufgenommen werden.

Die **SVI** bringt vor, dass abgesehen vom Fall eines Rechtsmittels andere externe, von der Planung von Massnahmen durch die Agglomeration unabhängige Faktoren eine grössere Wirkung auf den Kalender der Ausführung haben könnten. So könne zum Beispiel eine wichtige Änderung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen einer Region die Finanzierungskapazität einer Massnahme zu einem bestimmten Termin infrage stellen. Die Agglomeration wäre dann verpflichtet, die Ausführung um ein oder mehrere Jahre zu verschieben. Dies sei vor allem für die kleinen Agglomerationen und diejenigen der Randregionen der Fall. Gleiches gelte bei Massnahmen, die direkt von der Ausführung einer übergeordneten Infrastruktur abhingen, deren Umsetzung sich verspäte. Es handele sich um einen externen Faktor, der vom Willen der Agglomeration, eine Massnahme durchzuführen, unabhängig sei. Gemäss der SVI ist es nötig, in die vorgeschlagene Methode eine Art der Verlängerung der Ausführungsfrist aufgrund eines von der Agglomeration gerechtfertigten externen, bei der Einreichung des Agglomerationsprogramms nicht planbaren Faktors einzufügen. Diese wichtigen Aspekte müssten im Rahmen der Revision der MinVV oder im Rahmen der Revision der Weisung des UVEK über die Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme vertieft und präzisiert werden.

#### Absatz 2

Der Beginn der Frist – drei Monate nach Inkrafttreten des Bundesbeschlusses über die Freigabe der Mittel – erscheint für die **SVI** gerechtfertigt.

Die **SVI** hebt die Einführung des Stillstands der Frist im Fall von Rechtsmitteln mit Genugtuung hervor, eine von der Planung der Realisierung einer Massnahme unabhängige Situation.

Nach Ansicht des Kantons **FR** und der **Agglomeration Freiburg** ist die Entscheidung, die Frist von vier Jahren drei Monate nach Inkrafttreten des Bundesbeschlusses über die Freigabe der Mittel für das Programm Agglomerationsverkehr und nicht wie bei den Agglomerationsprogrammen der ersten und zweiten Generation ab der Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung anlaufen zu lassen, für die mit der Umsetzung der Massnahmen der Agglomerationsprogramme beauftragten Behörden ungünstiger. Aus diesem Grund unterstützen sie die Beibehaltung der aktuellen Lösung.



Der Kanton **SG** beantragt, bei Massnahmenpaketen mit Pauschalbeiträgen festzulegen, dass das Massnahmenpaket als angefangen gelte, sobald erste Leistungseinheiten realisiert seien.

Im Fall von Massnahmenpaketen, so der Kanton **TI**, sei die Frist des Beginns der Arbeiten erfüllt, wenn wenigstens eine Massnahme des Pakets diese einhalte.

Absatz 3

Die Unterstützung des **VCS** gilt Artikel 23a Absatz 3 MinVV, der Verspätungen im Zusammenhang mit Rechtsmittelverfahren bei der vom Bund festgesetzten Umsetzungsfrist berücksichtigt.

Der Kanton **NE** und die **RUN** begrüßen den Stillstand der vorgegebenen Ausführungsfrist im Fall eines Rechtsmittelverfahrens in Bezug auf die vom Verfahren betroffenen und die damit zusammenhängenden Massnahmen.

Im Fall eines Fristenstillstands bei Rechtsmitteln müssen nach Ansicht der **SVI** die genauen Definitionsvorgaben für den Zeitraum des Stillstands präzisiert werden.

Im Fall von Rechtsmitteln erscheinen die Fristen dem Kanton **FR** zu kurz. Zudem müsse präzisiert werden, was man unter "Rechtsmittel" verstehe, da die Praxis in den Kantonen variere.

Der Begriff des Rechtsmittels wird für den Kanton **NE** und die **RUN** im Text nicht klar ausgedrückt. Es wird die Bestätigung gewünscht, dass der Begriff des demokratischen Rechtsmittels, vom Typ Referendum, ausdrücklich in dieses Prinzip integriert werde. Verlangt wird auch die Bestätigung, dass die Unterbrechung der Realisierung, die mit der Lancierung eines Referendums zusammenhänge, als Rekursverfahren angesehen werde, das die vorgegebene Frist im Sinn von Artikel 23a Absatz 3 unterbreche.

Neben Rechtsmittelverfahren, so die **BPUK**, die Kantone **AG, GR, LU, OW** und **ZH** sowie der **VöV**, könnten auch Abstimmungen aufgrund von Referenden zu grösseren Verzögerungen und somit zu einer Überschreitung der Frist führen. Ob ein Referendum ergriffen werde, liege nicht im Einflussbereich des Kantons oder der Gemeinde. Sie beantragen daher, Artikel 23a MinVV so zu ergänzen, dass, wenn aufgrund eines Referendums ein Abstimmungsentscheid erforderlich sei, der Fristenlauf ebenfalls still stehe. Gleiches beantragen der Kanton **SZ**, der **SSV** und der **SGV**. Letzterer begründet seinen Antrag damit, dass immer häufiger Gemeinden die Bevölkerung in verkehrs- und raumplanerische Projekte mit einbeziehen würden. Partizipative Prozesse seien zeitintensiv und teilweise unvorhersehbar, würden jedoch oft Referenden und langwierigen Rechtsstreite mit Anrainerinnen und Anrainern entgegenwirken. Dieser positiven Entwicklung müsse auch in den Agglomerationsprogrammen Rechnung getragen werden.

Neben Rechtsmittelverfahren seien auch weitere Szenarien denkbar, welche unverschuldet zu grösseren Verzögerungen führen würden und somit zu einer Überschreitung der Frist, so **Agglo Basel**.

#### Artikel 24 Absätze 4 und 6

Für den Kanton **NW** scheinen die Bestimmungen zweckmässig.

#### Artikel 24a Absatz 1 Buchstabe d

Der Kanton **NW** erklärt in seiner Stellungnahme, dass die Bestimmung zweckmässig scheine.

#### Artikel 32 Absätze 3, 5 und 6

Die Bestimmungen erachtet der Kanton **NW** als zweckmässig.

#### Anhang 2

Einzelne Kantone beantragen diverse Anpassungen des Anhangs aufgrund der aktuellen Gegebenheiten wie folgt:

**AG:** Sprachliche Anpassung des Anhangs in Bezug die Strasse Nr. 7 („Bad Zurzach“ anstelle „Zurzach“).

**BE:** Rasche Umsetzung der sachlich gerechtfertigten Erweiterung des Nationalstrassen-Ergänzungsnetzes gemäss Massnahmenblatt B 07 des kantonalen Richtplans, da dies ein sachlogischer Bestandteil der Anpassungen im Zusammenhang mit dem NAF sei.

**GR:** Korrektur der Länge der Hauptstrassen Nr. 3, 19, 27, 28, 29, 416 und 417 gemäss Liste.

**TG:** Anpassung des Anhangs in Bezug auf das Anschlussstück Wiedehorn bis Arbon-West, welches als Teil der Nationalstrasse und nicht der Hauptstrasse H13 aufzuführen sei. Der Kanton verlangt zudem eine nachvollziehbare kantonsweise Begründung für die Bemessung der Beiträge nach Artikel 17 MinVV.

**VS:** Die Kilometerangaben der Hauptstrassen auf dem Gebiet des Kantons Wallis im Anhang stimmen nicht mit den Zahlen des Kantons überein. Die Angaben im Anhang seien rund 5 km zu niedrig. Diese Differenz sei abzuklären. Der Kanton weist weiter darauf hin, dass die Situation nach der Übergabe der beiden kantonalen Hauptachsen ins Nationalstrassennetz richtig wiedergegeben, aber die Klassierung von kantonalen Achsen nach dem kantonalen Richtplan als Hauptstrassen nicht berücksichtigt werden.

**ZH:** Bereinigung in Bezug auf die Hauptstrasse Nr. 17. Diese Strasse führe nicht wie im Anhang vermerkt am Anschluss Zürich-Wiedikon entlang, sondern kreuze die Nationalstrasse beim Anschluss Zürich-Unterstrass, weshalb der Eintrag wie folgt zu ändern sei: „Zürich-Unterstrass (N1)-Meilen-Feldbach-(SG)“ anstelle „Zürich-Wiedikon (N3)-Meilen-Feldbach-(SG)“.

#### Anhang 4

Die Kantone **AG** und **AI** sowie der **SSV** begrüßen die Anpassung der Liste beitragsberechtigter Städte und Agglomerationen.

Der Kanton **UR** ist mit den beitragsberechtigten Städten und Agglomerationen gemäss Anhang 4 MinVV einverstanden und begrüsst ausdrücklich die Abstimmung des Anhangs 4 mit den strategischen Festlegungen zur Raumentwicklung des Kantons Uri im kantonalen Richtplan.

Die **BPUK**, die Kantone **AG**, **BS**, **GR**, **LU** und **OW**, der **SGV** sowie **Agglo Basel** begrüßen im Grundsatz die Erweiterung der Liste der Gemeinden, die Beiträge aus den Agglomerationsprogrammen erhalten könnten.

Der Kanton **SG** unterstützt in den wesentlichen Zügen den im Anhang 4 enthaltenen Vorschlag. Es sei darauf hinzuweisen, dass in der Arbeitsgruppe jedoch nicht alle Fälle fachlich beurteilt worden seien.

Der **SGV** unterstützt grundsätzlich die Erweiterung der Liste der Gemeinden, die Beiträge aus den Agglomerationsprogrammen erhalten könnten.

Der im Anhang 4 umgesetzte Vorschlag des ARE zum Umgang mit Einzelfällen sei angemessen, so der Kanton **BE**. Er begrüsst die Idee, nach Möglichkeit zusammenhängende Agglomerationsgebiete zu bilden.

Der Kanton **FR** stellt fest, dass die Liste der BeSA von der neuen statistischen Definition der Agglomerationen des BFS abweiche.

Der Kanton **SH** merkt an, dass für die Agglomeration Schaffhausen die Auswertung des Agglomerationsperimeters begrüßenswert sei.

**Agglo St. Gallen – Bodensee** und der **Verein Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein** beurteilen den vorgeschlagenen Agglomerationsperimeter für die Beitragsberechtigung als stimmiger und genauer/besser als den neuen BFS-Perimeter 2012.

Die Aufnahme folgender Gemeinden wird von den aufgeführten Vernehmlassungsteilnehmenden begrüsst bzw. befürwortet:

Kanton **AG:** Aufnahme der Gemeinde Oberrüti in die Agglomeration Zug; der Gemeinde Holderbank (AG) in die Agglomeration Lenzburg; der Gemeinden Schneisingen und Künten in die Agglomeration Zürich; der Gemeinde Remigen in die Agglomeration Baden-Brugg; der Gemeinden Hellikon, Obermumpf, Olsberg, Wegenstetten und Zuzgen in die Agglomeration Basel; der Gemeinde Münchwilen;

Kanton **AI:** Aufnahme des Hauptorts Appenzell;

Kanton **SO**: Aufnahme der Gemeinden Büsserach, Kleinlützel, Nunningen, Seewen und Zullwil;

**AareLand**: Aufnahme der Gemeinde Wikon als Teil der Agglomeration Olten-Zofingen;

**Agglo St. Gallen – Bodensee**: Aufnahme der Gemeinden Berg SG, Untereggen und Eggersriet; aufgrund deren starker Ausrichtung auf die Kernagglomeration(en), mit 64%, 66% bzw. 51% Pendleranteil, werde dies begrüsst;

**Agglomération de Delémont**: Aufnahme der Gemeinde Courtételle;

**Regio Wil**: Aufnahme der Gemeinde Jonschwil;

**Verein Agglomeration Kreuzlingen-Konstanz**: Aufnahme der Gemeinde Reichenau, habe diese Gemeinde doch starke Verflechtungen mit der Stadt Konstanz;

**Verein Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein**: Aufnahme der Gemeinde Gams;

Der Kanton **AG** begrüsst sodann den Wechsel der Gemeinde Neuenhof zur Agglomeration Baden-Brugg.

Der Einbezug der Gemeinde Wikon in die Agglomeration Olten-Zofingen wird vom Kanton **LU** als zweckmässig erachtet.

Der Kanton **FR** nimmt zur Kenntnis, dass mehrere freiburgische Gemeinden zu beitragsberechtigten Agglomerationen ausserhalb des Kantons gehören: Bösinggen, Schmitten und Wünnewill-Flamatt in der Agglomeration Bern und Attalens, Bossonnens, Châtel-Saint-Denis und Remaufens in der Agglomeration Vevey-Montreux (Status quo im Vergleich zur Situation der vorangegangenen Generationen von Agglomerationsprogrammen), und dass zwei Gemeinden (Neuheit) sich zum Kreis der potentiellen Berechtigten von Bundesbeiträgen gesellt hätten: Broc in der Agglomeration Bulle und Prez-vers-Noréaz in derjenigen von Freiburg.

Die Erweiterung der Agglomeration Birg-Visp-Naters auf fünf neue Gemeinden scheint nach Ansicht des Kantons **VS** für die nächsten Generationen von Agglomerationsprogrammen nicht problematisch zu sein.

Die **Agglomeration Freiburg** bemerkt, dass die Gemeinde Prez-vers-Noréaz in die Liste der 30 Gemeinden in der Region Freiburg, die bereits jetzt die Gewährung von Beiträgen einfordern könnten, aufgenommen worden sei. Es gebe keine Bemerkungen zur Formulierung betreffend die Ausweitung dieses Perimeters, der eine territoriale Kontinuität darstelle.

Die Anpassung der Beitragsberechtigung an die neue Agglomerationsdefinition in Kombination mit der Besitzstandsgarantie ist aus der Sicht des Kantons **BE** geglückt. Es sei wichtig, dass die bestehenden Agglomerationen auch weiterhin Agglomerationsprogramme erarbeiten würden und damit einen erfolgreich eingeschlagenen Weg weitergehen könnten.

Wichtig ist für **Agglo St. Gallen – Bodensee** die nun vorgesehene "Bestandesgarantie". Nicht wegen der "Bestandesgarantie" als solcher, sondern weil sonst eine Stadt wie Flawil (neben drei kleineren Gemeinden) nicht mehr im beitragsberechtigten Perimeter enthalten gewesen wäre. Aus fachlicher Sicht wäre dies nicht nachvollziehbar.

Der **Verein Agglomeration Kreuzlingen-Konstanz** begrüsst sehr, dass bei der Überarbeitung der Liste der BeSA sämtliche bisher berechtigten Gemeinden weiterhin Bestandteil der Agglomeration bleiben würden und damit beitragsberechtigt seien.

Der Kanton **TG** begrüsst, dass bei der Überarbeitung der Liste der BeSA sämtliche bisher berechtigten Gemeinden weiterhin Bestandteil der Liste und damit beitragsberechtigt seien.

Die **SP** begrüsst und unterstützt den Entscheid, den bisher im Anhang 4 der MinVV bzw. in der Liste der beitragsberechtigten Agglomerationen und Städte erwähnten Gemeinden die Beitragsberechtigung zu belassen. Es wäre nach Erachten der SP schwierig und der Idee hinter den Programmen abträglich, wenn bisher beitragsberechtigte Gemeinden ihre Berechtigung verlieren würden.

Der **VöV** begrüsst den Willen, den Erhalt der Rechte von Gemeinden sicherzustellen, die nach der früheren Definition der Agglomerationen bis jetzt von den Bundesbeiträgen hätten profitieren und an einem Agglomerationsprogramm teilnehmen können. Der Erhalt der Beitragsberechtigung für die Städte

und Agglomerationen, die bis jetzt von diesem Recht profitierten, erlaube es, die in den betroffenen Städten und Agglomerationen bereits eingeleiteten gemeinsamen Schritte zu fördern.

Der Kanton **NW** nimmt erfreut zur Kenntnis, dass die Agglomeration Stans mit den oben genannten Gemeinden auch weiterhin beitragsberechtigt sei und in die Liste der BeSA aufgenommen werde.

Die **BPUK**, die Kantone **AG, BS, GR, LU** und **OW** erwähnen in ihrer Stellungnahme, der Kohäsion dienend sei zudem der Entscheid, dass künftig alle Hauptorte der Kantone abgeltungsberechtigt seien.

Die **SAB** begrüsst den Grundsatz, dass alle Kantonshauptorte auf die Liste der beitragsberechtigten Städte und Agglomerationen gesetzt würden.

Werde die bisherige Definition gestützt auf Daten aus dem Jahr 2000 mit der neuen Definition verglichen, so stellt der Kanton **TG** erhebliche Unterschiede fest. Nach der neuen Definition würden die neu definierten Agglomerationskerngemeinden und die Gürtelgemeinden als Agglomeration gelten. Die Agglomerationsgürtel hätten sich gegenüber der Definition aus dem Jahre 2000 deutlich erweitert.

Die **Agglomeration Freiburg** stellt fest, dass die Gemeinden, die Anspruch auf Bundesbeiträge im Rahmen des Agglomerationsverkehrs hätten, in einem Anhang der MinVV vollständig aufgeführt seien.

Der Kanton **NE** und die **RUN** begrüssen den Vorschlag der Anpassung der Liste der BeSA, die auf der Basis der Aktualisierung der Definition des BFS betreffend Räume mit städtischem Charakter ausgearbeitet worden sei. Wie in der Vergangenheit werde die Definition des Perimeters der RUN jedoch Gegenstand einer vertieften Prüfung anlässlich der Ausarbeitung des Agglomerationsprogramms der vierten Generation sein. Die Definition des Perimeters werde mit der Strategie der kantonalen Raumentwicklung und der im kantonalen Richtplan festgelegten Ausrichtungen abgestimmt werden.

Die **RUN** unterstützt die Anpassung der Liste der BeSA ohne Vorbehalte und präzisiert, dass die auf der Liste in Anhang 4 unter "La Chaux-de-Fonds – Le Locle" und "Neuchâtel" erwähnten Gemeinden ihren politischen Willen bestätigen würden, eine einzige polyzentrische Agglomeration zu bilden, die die beiden kantonalen städtischen Pole im Rahmen des Agglomerationsprogramms RUN vereinen würden.

Die **SVI** unterstützt die vorgeschlagene Methode für die Definition der beitragsberechtigten Städte und Agglomerationen nachdrücklich. Die simple Anwendung der statistischen Definition sei allerdings nicht überzeugend, weil diese möglicherweise angepasst werde, und weise das Risiko auf, dass eine Gemeinde oder Agglomeration plötzlich den Anspruch auf Beiträge verliere. Die Ausarbeitung der Liste innerhalb einer multipartiten Arbeitsgruppe sei daher sehr zu begrüssen. Bei der Überarbeitung der Liste seien Kantone, Trägerschaften, Städte und Gemeinden vorbildlich einbezogen worden, so der **SSV**. Die Mitarbeit von Vertreterinnen der Gemeinden und Kantone sowie von Trägerschaften in der Arbeitsgruppe „Beitragsberechtigte Städte und Agglomerationen“ hat sich aus Sicht des **SGV** bewährt.

Leider sei es bedauernswerterweise verpasst worden, so die **BPUK**, die Kantone **AG, BS, GR, LU** und **OW** sowie **Agglo Basel**, den Stand der Diskussionen der Arbeitsgruppe "Beitragsberechtigte Städte und Agglomerationen" vollständig in der MinVV abzubilden respektive habe die Arbeit der Gruppe nicht zu Ende gebracht werden können. Die **BPUK** sowie die Kantone **AG, BS, GR, LU** und **OW** fahren fort, dass konkret verschiedene Agglomerationen die Aufnahme einiger Gemeinden (insbesondere im Ausland) kritisiert hätten, da sie aus ihrer Optik gar nicht mehr zum entsprechenden Agglomerationsraum gehörten.

Der Kanton **BL** bemerkt, die Abgrenzung des neuen Agglomerationsperimeters sei auch mit den Angaben im Erläuternden Bericht nicht wirklich schlüssig interpretierbar. Die Trennung zwischen dem "urbanen" und dem "ländlichen" Raum werde nicht wirklich erkennbar; dies im Gegensatz zum früheren Perimeter, sehe man von einigen Lücken ab. Aufgrund der neuen Abgrenzung bleibe der Kanton Basel-Landschaft hinsichtlich der Zugehörigkeit zur Agglomeration Basel nach wie vor zweigeteilt, wobei der Kreis der nicht zur Agglomeration Basel gehörenden Gemeinden einiges kleiner werden sollte.

Die **Agglomeration Brig-Visp-Naters** steht im Moment einer Erweiterung des Perimeters skeptisch gegenüber. Es wird darauf hingewiesen, dass der Perimeter der Agglomeration dem funktionalen Raum der Talebene im Oberwallis entsprechen sollte und die topographischen Gegebenheiten berücksichtigt werden müssten. Es wird festgestellt, dass die Umlandgemeinden an den beiden Zentren Visp und Brig-Visp-Naters unterschiedliche Herausforderungen hätten und so nur indirekt das Agglomerationsprogramm nutzen könnten. Die grosse Mehrheit der Massnahmen in den Agglomerationsprogrammen sei

in den beiden Zentren zu finden. Letztlich profitiere die ganze Region Oberwallis von einer starken Agglomeration Brig-Visp-Naters.

Nach Ansicht des **Vereins Agglomeration Rheintal** stimme der vorgeschlagene Agglomerationsperimeter für die Beitragsberechtigung für die Agglomeration Rheintal nur teilweise. Ein grenzüberschreitendes Agglomerationsprogramm zu starten, bei welchem auf Vorarlberger Seite alle mit involviert, aber auf CH-Seite nicht alle dabei seien, würde als problematisch erachtet. Auf der CH-Seite wickle man sämtliche regionalen Fragestellungen über den Verein St-Galler Rheintal ab. Die Betrachtung des funktionalen Gesamttraums sollte mehr Gewicht erhalten, als die rein statistischen Überlegungen.

Die **SAB** bedauert es sehr, dass sich das BFS der politischen Konsequenzen seiner statistischen Arbeiten nicht bewusst sei respektive diese bei der Erarbeitung seiner Grundlagen konsequent und wesentlich ausblende. Räumliche Definitionen wie die Agglomerationsdefinition oder auch die Definition der ländlichen Räume und der Berggebiete hätten direkte Konsequenzen auf politische Massnahmen wie z.B. die Agglomerationspolitik, die Regionalpolitik oder wie im vorliegenden Fall auf die Verkehrspolitik. Das BFS sollte sich dieser Konsequenzen bewusst sein und diese bereits bei der Ausarbeitung seiner Grundlagen mitberücksichtigen.

Für **Agglo Valais central** scheint Anhang 4 der MinVV immer noch nicht an die realen Bedürfnisse von Agglomerationen angepasst zu sein. Namentlich das Zentralwallis sei gemäss den statistisch unabhängigen BeSA-Perimetern aus zwei Agglomerationen (Sektor "Sion" und Sektor "Sierre") zusammengesetzt, die aber funktionell ein gemeinsames Schicksal teilen, da sie in der Raumplanung untrennbar miteinander verbunden seien. Agglo Valais central habe die Entscheidung getroffen, die vordefinierte Liste der beitragsberechtigten Städte und Agglomerationen abzulehnen.

Auch die **Ville de Martigny** äussert sich dahingehend, dass Anhang 4 der MinVV immer noch nicht an die realen Bedürfnisse von Agglomerationen angepasst scheine, besonders wenn die topographischen und sozio-ökonomischen Bedingungen nicht in allen Punkten der Situation einer Metropole in der Ebene entsprechen würden, was für das Rhoneknie der Fall sei. Die Agglo Rhoneknie lehnt die vordefinierte Liste der beitragsberechtigten Städte und Agglomerationen ab (nur Martigny und Martigny-Combe gemäss dem Anhang "BeSA – Liste der Gemeinden pro Agglomeration, Vorschlag der Arbeitsgruppe").

Im Bemühen um Kohärenz mit den im Rahmen von Agglomerationsprogrammen übernommenen Verpflichtungen müsse die Liste der BeSA, so der Kanton **VD**, wenigstens alle Gemeinden enthalten, welche die vom Bund angenommenen Agglomerationsprogramme unterzeichnet hätten. Eine solche Forderung rechtfertige sich auch aufgrund der Tatsache, dass das ARE punktuell nicht auf der statistischen Basis des BFS beruhende Anpassungen vorgenommen habe.

Nach Ansicht des Kantons **BL** soll darauf geachtet werden, dass schweizweit keine Ausdehnungen von Agglomerationsperimetern erfolgen würden, die nicht fachlich, sondern finanziell motiviert seien.

Der Kanton **LU** lehnt die vorgeschlagene grossflächige Erweiterung des Agglomerationsperimeters im Agglomerationsraum Luzern mit den sechs Gemeinden Inwil, Eschenbach, Rain, Hildisrieden, Neuenkirch und Malterers grundsätzlich ab. Er beantragt, dass der Perimeter der Agglomeration Luzern nicht grossflächig, sondern lediglich um die Gemeinden Inwil und allenfalls Malterers zu erweitern sei.

Die **Agglomeration Brig-Visp-Naters** beantragt, dass die Agglomerationen mit den Kantonen und in Absprache mit dem Bund den Perimeter selber festlegen könnten.

**AareLand** bringt vor, im Agglomerationsprogramm und insbesondere im Zukunftsbild werde zwischen einem Betrachtungsperimeter (Gesamttraum AareLand) und einem Bearbeitungsperimeter unterschieden. Zahlreiche Massnahmen im Agglomerationsprogramm hätten eine Wirkung und einen Nutzen, der über den beitragsberechtigten Perimeter hinausreiche. Im Rahmen der Zusammenarbeit mit den Gemeinden und der Mitwirkung bei den verschiedenen Programmgenerationen habe sich immer wieder gezeigt, dass die heutige Abgrenzung an verschiedenen Orten für die Gemeinden aus sachlicher Sicht nicht nachvollziehbar sei und deshalb auf Kritik stosse. Von Seiten des AareLandes würde man diese Kritik und die Forderung teilen, dass für die vierte Generation zwingend eine Anpassung des beitragsberechtigten Perimeters erfolgen müsse.

Der Kanton **GE** beantragt, dass die vorgeschlagene Methode der statistischen Analyse zur besseren Berücksichtigung der Besonderheiten des französisch-waadtländisch-genferischen Gebiets präzisiert

werden solle, dass sie den Begriff des Agglomerationsperimeters enthalte und dass sie bis zur Weiterentwicklung der Vorgehensweise eine gewisse Flexibilität in Bezug auf die Möglichkeit von nicht beitragsberechtigten Agglomerationen, Bundesbeiträge zu erlangen, erlaube.

Im Sinne einer Langfriststrategie wären nach Erachten des Kantons **NW** seitens ARE auch Alternativen zur statistischen Definition des BFS zu prüfen, die die funktionalen Räume und die kleinen Agglomerationen berücksichtigten.

Der Pendleranteil, so **Agglo St. Gallen – Bodensee**, greife als alleiniges Kriterium der Zugehörigkeit zur Agglomeration zu kurz. Deshalb sei auch der BFS-Perimeter 2012 unbefriedigend. Im Rahmen der BeSA-Arbeiten sei richtigerweise ein Dichte-Kriterium entwickelt worden. Dieses Kriterium sei aber nur für Gemeinden des BFS-Perimeters 2012 überhaupt in Betracht gezogen worden. Das heisse für Gemeinden, welche einen Pendleranteil von über 33% in die Kernagglomeration(en) ausweisen würden. Das führe dazu, dass nun Gemeinden mit einem hohen Pendleranteil von z.T. über 40%, aber mit ausgeprägt ländlichem Charakter im BFS und z.T. im BeSA-Perimeter seien. Umgekehrt gebe es Gemeinden mit viel stärkerem Agglomerations- bzw. Zentrumscharakter, aber mit geringerem Pendleranteil (unter 33%), welche nicht im Perimeter drin seien. Wenn neben dem Kriterium Pendleranteil von Beginn weg auch schon das Kriterium Dichte integral für die Definition des Agglomerations- bzw. BeSA-Perimeters miteinbezogen worden wäre, wären hier mutmasslich andere Resultate herausgekommen und Gemeinden wie Degersheim mit knapp unter der Schwelle von 33% liegendem Pendleranteil dafür aber mit Merkmalen von typischen Agglomerationsgemeinden, nämlich einer relativ hohen Arbeitsplatzdichte, baulichen Dichte und weiteren Zentrumsfunktionen wie Einkaufen, wären mutmasslich in den Perimeter aufgenommen worden. Die Agglo St. Gallen – Bodensee beantragt deshalb, die Berechnungsergebnisse des Bundes zum Dichtekriterium offen zu legen (wie beim Pendlerkriterium) und bei Gemeinden, welche das Dichtekriterium erfüllen, aber beim Pendlerkriterium knapp unter der Grenze liegen würden, eine Gesamtbeurteilung vorzunehmen, auch unter der Berücksichtigung weiterer Merkmale wie Arbeitsplatzdichte und zentrale Funktionen.

Die **GLCT** bemerkt, dass die Revision der Auswahlkriterien durch das ARE aufgrund der gewählten Methode immer noch einige Gemeinden des Bezirks Nyon und Genevois français ausschliesse, darunter die grösseren Zentren von Grand Genève. Gemeinden mit durch das Agglomerationsprogramm anerkannten Rollen in der multipolaren städtischen Organisation von Grand Genève (in Sachen Mobilität, Lebensraum, wirtschaftlicher Entwicklung und Dienste für die Bevölkerung) werde deshalb die Möglichkeit verwehrt, Bundesbeiträge zu erlangen. Die Berechnungsmethode des ARE basiere einerseits auf der Definition des Raums mit städtischem Charakter des BFS (2012) und andererseits auf der Schätzung der Dichte, ausgedrückt durch EBL in den zentralen Zonen. Die Besonderheit der französisch-waadtländisch-generferischen Agglomeration werfe die Frage auf, welche Indikatoren im französischen Teil für diese Berechnung angenommen worden seien. Es sei effektiv nicht möglich, die EBL für die zentralen französischen Zonen genau genug zu lokalisieren. Die GLCT macht sich folglich Gedanken über die gewählte Methode, um die Bevölkerungsdichte, die Beschäftigten und Logiernächte in den französischen Gemeinden zu berechnen. Der Ansatz sei eher statistisch als funktionell und territorial. Die Methode des ARE, die weitgehend auf der relativen Zahl grenzüberschreitender Erwerbstätiger basiere, schliesse Gemeinden aus, die das französisch-waadtländisch-generferische Gebiet weitgehend strukturierten und als regionale Pole oder lokale Zentren von Lebensräumen identifiziert seien. Die vom ARE verwendete Methode setze auf rein quantitative Indikatoren, berücksichtige das Relief nicht und lasse die funktionellen Räume, die doch in der Revision des Raumplanungsgesetzes berücksichtigt und verteidigt würden, ausser Acht. Überdies anerkenne der Bund die Agglomerationsprogramme im Rahmen seiner Agglomerationspolitik und in seiner Evaluation der jeder Agglomeration eigenen Systeme der Koordination "Urbanisation-Verkehr-Umwelt" als relevant. Es existiere folglich ein Widerspruch zwischen der Anerkennung dieser Agglomerationsperimeter und der Schaffung der Liste der BeSA nur gemäss statistischen Kriterien, was durch das Beispiel der Gemeinde Perroy im Bezirk Nyon verdeutlicht werde: Diese Gemeinde sei nicht eine BeSA-Gemeinde, aber sie sei Teil einer für eine Mitfinanzierung durch das ARE ausgewählten Massnahme (Leistungsvereinbarung der zweiten Generation). Die Schaffung dieser Liste der BeSA durch den Bund stehe daher im Widerspruch mit dem Raumplanungsgesetz, namentlich Artikel 2, der den Begriff des funktionalen Raums einführe; dies müsse es erlauben, die lokalen Besonderheiten in der Raumplanung zu berücksichtigen. Der Kanton **GE** schliesst sich der Position der GLCT an.

Die **Région Auvergne-Rhône-Alpes**, der **Pôle métropolitain Genevois Français**, das **Département Ain** und das **Département Haute Savoie** bringen vor, dass der gewählte Ansatz eher statistisch als funktionell und territorial sei. Er berücksichtige die grosse Problematik der Mobilität auf der Ebene von Grand Genève, die mit der Intensität und Anzahl der Grenzgängerflüsse zusammenhänge, nicht genügend. Die Berücksichtigung der Relevanz der Projekte für ein Gebiet – neben der geographischen Positionierung – wäre sinnvoll, namentlich im Fall von Gemeinden, durch die ein strukturierendes Mobilitätsprojekt verlaufe, aber mit einer schwachen Ratio Dichte/Grenzgängerbeschäftigung. Allerdings würde die Methode des ARE, die auf einer relativen Zahl von erwerbstätigen Grenzgängern basiere, Gemeinden ausschliessen, welche das französisch-waadtländisch-genferische Gebiet weitgehend strukturieren würden, als regionale Pole und lokale Zentren des Lebensraums Grand Genève identifiziert seien, eine hohe Anzahl an erwerbstätigen Grenzgängern zählten und lokale Arbeitsräume darstellen würden. Die vom ARE verwendete Methode setze auf rein quantitative Indikatoren, berücksichtige das Relief nicht und lasse die funktionellen Räume, die doch in der Revision des Raumplanungsgesetzes berücksichtigt und verteidigt würden, ausser Acht. Es existiere folglich ein Widerspruch zwischen der Anerkennung dieser Agglomerationsperimeter und der Schaffung der Liste der BeSA nur nach statistischen Kriterien. Es wird daher gefordert, die Gesamtheit des Perimeters von Grand Genève zu berücksichtigen. Es handle sich um ihren funktionellen Perimeter, der in der Agglomerationspolitik des Bundes anerkannt sei und mit dem Raumplanungsgesetz übereinstimme. Es handle sich um ihren eigentlichen grenzüberschreitenden Lebensraum.

Der Kanton **BE** erwähnt in seiner Stellungnahme, es würde mehrere Gemeinden geben, die statistisch einer Agglomeration zugeteilt seien, planerisch aber einer anderen Region angehören würden. Eine Anpassung des Regionalkonferenz-Perimeters aufgrund der Agglomerationsperimeter sei nicht opportun. Es müsse für diese einzelnen Gemeinden (weiterhin) möglich sein, in ihren Planungsregionen bzw. Regionalkonferenzen mitarbeiten zu können, auch wenn sie in einer anderen Agglomeration beitragsberechtigt seien. Der Kanton BE erwarte in dieser Frage eine – auf Fachebene bereits mit den Bundesbehörden diskutierte – pragmatische Haltung des Bundes. Der administrative und planerische Aufwand wäre sonst enorm.

Der Kanton **GR** bringt vor, dass sich der Bundesrat gemäss Artikel 17b Absatz 2 MinVG bei der Festlegung der beitragsberechtigten Städte an der Definition des Bundesamts für Statistik "orientiere". Der im Erläuternden Bericht verwendete Begriff "orientieren" lasse einen Spielraum zu, der besser genutzt werden sollte.

Aufgrund der speziellen Herausforderungen für die Agglomerationen im Berggebiet, die sich von den multifunktionalen Talböden z.T. auch auf die alpinen touristischen Zentren übertragen liessen, beantragt der Kanton **GR** und regt die **RKGK** an, dass bei der Handhabung des Instruments des Agglomerationsprogramms eine erhöhte Flexibilität angewendet werde, um dadurch besser auf die jeweilige Situation der Agglomerationen eingehen zu können. Es brauche Raum für die topographischen und funktionellen Eigenheiten, und insbesondere mehr Spielraum für eine Anpassung der Agglomerationsperimeter im Austausch zwischen dem (den) betroffenen Kanton(en) und dem Bund (Art. 19 Anhang 4 MinVV). Die Agglomerationspolitik greife heute im Berggebiet zu kurz, weil sie die Eigenheiten der multifunktionalen Talböden nicht genügend berücksichtigen könne. Die **RKGK** beantragt, dass der erläuternde Bericht der Verordnung sinngemäss zu ergänzen sei.

Die **Agglomération Rivelac** erwähnt in ihrer Stellungnahme, in ihrem Fall müsse festgestellt werden, dass kein Perimeter identisch sei: Die Liste der BeSA, die neue Definition des BFS und der aktuelle Interventionsperimeter seien nämlich alle unterschiedlich. Den Agglomerationen sollte ein gewisser Spielraum bei der Definition ihres Interventionsperimeters gelassen werden, ohne dass sie benachteiligt würden, soweit die Rechtfertigung des Interventionsperimeters bei der Einreichung eines Agglomerationsprogramms stichhaltig sei.

Die **GLCT** fasst zusammen und bemerkt, dass sich die Liste bereits weiter entwickelt habe und die vom ARE verwendeten Kriterien es zwar erlaubten, die Konzentration der wirtschaftlichen Aktivitäten im Zentrum einer Agglomeration anzugeben, sie aber die Realität der Funktionsweise des Lebensraums und der Multipolarität von Grand Genève nur teilweise berücksichtigten. Angesichts der sehr ausgeprägten Grenzwirkung und der Polarisierung zwischen Arbeitszonen und Lebensräumen sowie der allgemeinen Grösse der Agglomeration mit dynamischen und aktiven sekundären Zentren (Gemeinden,

die an einer Form des Wiederausgleichs Erwerbstätige-Einwohner teilhaben würden, würden gegenüber denjenigen mit mehr Pendlern benachteiligt) erschienen die Kriterien des ARE als ungenügend. Grand Genève wünscht deshalb, dass im Hinblick auf die Funktionsweise des Gebiets und der Besonderheiten, die der französisch-waadtländisch-genferischen Agglomeration eigen seien, die statistische Analysemethode in den Begriff des Agglomerationsperimeters integriert werde und dass bis zur Weiterentwicklung der Vorgehensweise eine gewisse Flexibilität in Bezug auf die Möglichkeit von nicht beitragsberechtigten Gemeinden, Bundesbeiträge zu erlangen, gegeben sei. Der Kanton **GE** schliesst sich der Position der GLCT an.

Die **Agglomeration Brig-Visp-Naters** beantragt, dass die funktionalen Räume und die topographischen Verhältnisse besser berücksichtigt würden.

Die **Agglomeration Freiburg** stellt fest, dass der Perimeter der Gemeinden, die die Beiträge einfordern könnten (31 Gemeinden), grösser als der politische Perimeter der aktuellen Agglomeration (10 Gemeinden) sei. Sie ist der Ansicht, der funktionelle und der politische Perimeter der Agglomeration müssten letztlich nach einer grösseren Kohärenz streben.

Nach Ansicht des Kantons **VS** müssten auch die Besonderheiten der Kantone der alpinen Regionen, wie das Wallis, in Betracht gezogen werden, obwohl man das Bedürfnis des Bundes verstehe, über eine schweizweit einheitliche Behandlungsgrundlage verfügen zu können. Die funktionellen Perimeter der Agglomerationen im Kanton VS dürften nicht nur eine Aggregation von Zahlen bilden. Sie müssten die räumlichen Aspekte, touristischen Besonderheiten, topographischen Zwänge und die interkommunale, regionale und sogar historische Zusammenarbeit beachten. All diese Elemente bildeten funktionale Räume und seien von der kantonalen Legislative mittels des kantonalen Konzepts der Raumentwicklung entschieden worden. Einzig die Berücksichtigung dieser regionalen Besonderheiten werde die Erarbeitung eines Raumprogramms erlauben. Die eidgenössische Mitfinanzierung sei ein wichtiger Hebel, um diese Qualitätsprozesse auszulösen. Dieser Begriff der Qualität müsse zum Zeitpunkt der Vergabe der Subventionen den Ausschlag geben. In den besonderen Agglomerationen des Kantons VS, die mit dem Schweizer Flachland oder dem Genferseebogen nicht verglichen werden könnten, bleibe viel zu tun, und diese Hilfe sei entscheidend.

Der Kanton **VS** führt weiter aus, der kantonale Richtplan erlaube ohne Zweifel, die effizientesten Perimeter zu definieren und ihre Kohärenz zu garantieren. Dieses Instrument der Planung und des Dialogs zwischen dem Bund und dem Kanton, das eine räumliche und nicht zahlenmässige Grundlage bevorzugt, müsse gewürdigt werden. In diesem Sinn biete das MinVG ohne Zweifel den nötigen Spielraum durch die in Absatz 2 von Artikel 17*b* gewählte Formulierung, indem der Begriff der Billigkeit in Artikel 17*d* zur Sprache gebracht würde und indem mehrere Male auf die kantonalen Richtpläne verwiesen würde, unter anderem in Artikel 17*c*. Die Gemeinden, die sich innerhalb der im kantonalen Richtplan definierten Perimeter befinden würden, müssten deshalb eine Mitfinanzierung erlangen können. In seiner Zusammenfassung macht der Kanton **VS** geltend, die Perimeter müssten angepasst und begründet werden können, beispielsweise mittels des kantonalen Richtplans, damit dieser wichtige Hebel der Mitfinanzierung angeboten werden könne.

Angesichts der grenzüberschreitende Besonderheit der französisch-waadtländisch-genferischen Agglomeration erwähnt die **GLCT**, dass die Festlegung der BeSA mehrere Punkte berücksichtigen müsste: die Notwendigkeit, die Agglomerationsprojekte in ihrem Perimeter der territorialen Kohärenz zu betrachten, um Widersprüche zwischen unterschiedlichen analytischen Ansätzen zu vermeiden; die vom Observatoire Statistique Transfrontalier durchgeführten Arbeiten, die der INSEE Auvergne-Rhône-Alpes und dem kantonalen Amt für Statistik des Kantons Genf (OCSTAT) auch als Referenz dienen sollten; die multipolare Bestimmung der Agglomeration, durch den Bund via die aufeinanderfolgenden Agglomerationsprogramme anerkannt; die französischen Gemeinden ihrerseits bildeten auch regionale Aktivitätszentren und wirkten an der multiplern Dynamik der Agglomeration mit. Der Kanton **GE** schliesst sich der Position der GLCT an.

Die Kanton **NE** sowie die **RUN** schlagen vor, das Kriterium der mit der Höhenlage zusammenhängenden Gewichtung ausdrücklich in den Prüfprozess der Agglomerationsprogramme der dritten Generation zu integrieren.



Der Kanton **BL** vertritt die Ansicht, dass der Trennung zwischen dem "ländlichen" und dem "urbanen" Raum nach wie vor Priorität einzuräumen sei. So werde es als sinnvoll erachtet, wenn - für das Territorium des Kantons Basel-Landschaft - der alte Perimeter beibehalten und nur einige Lücken geschlossen bzw. fachlich sinnvolle Ergänzungen vorgenommen würden.

Die **BPUK**, die Kantone **AG**, **GR**, **LU** und **OW** sind der Auffassung, dass die Agglomerationen autonom entscheiden sollten, in welchem Perimeter sie ihr Programm entwickeln würden. Deshalb sei der bis anhin in den Weisungen enthaltene Grundsatz "Es fällt in die Kompetenz der Kantone, Gemeinden und allenfalls ausländischen Gebietskörperschaften, den Bearbeitungsperimeter des Agglomerationsprogramms zu definieren." in die MinVV aufzunehmen. Auch der Kanton **ZG** stellt diesen Antrag. Damit könne sichergestellt werden, dass dieser Grundsatz auf längere Zeit beibehalten würde und nicht von einer Generation von Agglomerationsprogrammen auf die andere davon abgewichen werden könne.

**Agglo Valais central**, die sich zwar der Bedeutung eines Rahmens auf Bundesniveau bewusst ist, schlägt die folgenden Varianten vor: 1. die Aufhebung der vorgegebenen Liste mit der Delegation der Wahl des Perimeters an die Agglomerationen, unter der Bedingung, dass sie diese Wahl mit funktionellen Bedürfnissen erklären und rechtfertigen könnten; oder 2. falls es für den Bund wesentlich sei, eine indikative Liste für diese Perimeter zu bewahren, Beibehaltung von Anhang 4, jedoch mit der Möglichkeit, davon abzuweichen, d.h. eine Änderung des Perimeters zu beantragen, sofern eine funktionelle Rechtfertigung erwähnt und durch die gesuchstellende Agglomeration verteidigt würde. Gleiches schlägt auch die **Ville de Martigny** vor. **Agglo Valais central** weiss um die zusätzliche Arbeitsbelastung, welche die Prüfung der Gesuche für die Anpassungen der Perimeter in Bern erzeugen würde, hält es jedoch für nötig, die Gesetzgebung in dem Bereich zu entwickeln. Jedenfalls sei es wichtig, den Referenzperimeter für Agglo Valais central zu ändern und an das Agglomerationsprogramm PA3 anzupassen. Punkt 2 sei übrigens das Herzstück der Phase 2, die im Sommer 2017 für die PA4 Rhoneknie mit insgesamt 15 Gemeinden anlaufe (gegenüber den im Ende September 2016 eingereichten PA3 angekündigten zehn Gemeinden). Ein Ziel sei namentlich die Ausdehnung des Perimeters (Frage der Beibehaltung der 15 Gemeinden im Ende 2020 einzureichenden PA4).

Obwohl **Chablais Agglo** sich der Bemühungen bewusst sei, um die Methode der Definition der Liste der BeSA zu verbessern, wünsche man, dass die Möglichkeit vorgesehen werde, davon abzuweichen, nämlich eine Änderung des Perimeters auf der Basis einer von der gesuchstellenden Agglomeration begründeten funktionellen Rechtfertigung zu beantragen.

Im erläuternden Bericht werde festgehalten, so der Kanton **GR**, dass die Beitragsberechtigung entfalle, wenn eine Gemeinde zweimal hintereinander nicht an einem Agglomerationsprogramm teilnehme. Bei einem zeitlich unbefristeten Fonds sei eine solche Regelung nicht vertretbar. Die Zeiten könnten sich ändern, und Entscheide der Kantone müssten unter den herrschenden Rahmenbedingungen angepasst werden können. Es wird deshalb beantragt, den Satz "Gleiches gilt für den Fall, dass sich eine Gemeinde während zweier Generationen von Agglomerationsprogrammen nicht daran beteiligt" ersatzlos aus dem erläuternden Bericht zu streichen.

Die neue Bestimmung, dass die in der MinVV enthaltene Liste der BeSA erneut angepasst werden müsse, wenn eine Gemeinde die Agglomerationsdefinition des BFS zweimal nacheinander nicht erfüllt habe, lehnt der Kanton **NW** klar ab. Bei den Agglomerationsprogrammen handele es sich um langfristige Planungsinstrumente, die wichtige Pfeiler der Agglomerationspolitik des Bundes darstellten. In diesem Sinne werde es als äusserst problematisch erachtet, wenn Agglomerationen, die bereits erfolgreich Agglomerationsprogramme erarbeitet hätten und somit seit mehreren Jahren Teil des Prozesses seien, aufgrund einer neuen Definition des BFS zukünftig ausgeschlossen würden. In diesem Sinne beantragt der Kanton NW, dass der Bund seine Agglomerationspolitik auch zukünftig mit denjenigen Agglomerationen weiterführe, die im Prozess der Agglomerationsprogramme involviert seien, auch wenn sie den Status der Agglomeration gemäss neuer Definition des BFS zweimal nicht erreichten. Die vorgesehene Bestimmung sei für die betroffenen Agglomerationen mit grosser Unsicherheit verbunden. Nachvollziehbar sei hingegen die Anpassung der Liste der BeSA, wenn sich eine Agglomeration während zweier Generationen von Agglomerationsprogrammen nicht daran beteiligt hätte.

Der Kanton **VD** bringt vor, dass Artikel 17b MinVG, der die Liste der BeSA ausdrücklich mit der Definition des BFS verknüpfe, nicht präzisiere, dass die Teilnahme an einem Agglomerationsprogramm obligato-

risch sei oder dass die Nichtteilnahme bestraft werden könne (müsse) (durch die Streichung der Gemeinde aus der Liste, wie dies im Erläuternden Bericht präzisiert sei). Diese Bestimmung müsse wegfallen, da kein überwiegendes Interesse sie rechtfertige. Darüber hinaus würde sie überflüssige Änderungen des Anhangs 4 der MinVV verursachen. Wenn eine solche Bestimmung beibehalten würde, müsse sie spezifisch in der Verordnung und nicht nur im Erläuternden Bericht stehen. Übrigens stelle sich die Frage, ob diese Regel auch für Gemeinden gelte, die zu Agglomerationen gehörten, die zweimal (in Folge) kein Agglomerationsprogramm eingereicht hätten, wie für die Agglomeration Rivelac (Vevey-Montreux) der Fall.

Die **Agglomeration Freiburg** bemerkt, dass die Ausweitung des Agglomerationsprogramms auf neue Gemeinden in Form einer selbständigen öffentlich-rechtlichen Körperschaft auch von politischen Überlegungen abhängt. Es wird deshalb gefordert, dass die im Anhang erwähnte Liste der Gemeinden, die Anspruch auf Bundesbeiträge im Rahmen des Agglomerationsverkehrs hätten, beständig sei und nicht Änderungen aufgrund der fehlenden Teilnahme bestimmter Gemeinden an den letzten eingereichten Agglomerationsprogrammen unterworfen sei. Es sei übrigens zu bemerken, dass dieser Mechanismus, der in lakonischer Weise im Text des Erläuternden Berichts erwähnt werde, nicht in den Rechtstexten aufgeführt sei.

Der Kanton **FR** verlangt, dass die Liste der beitragsberechtigten Städte und Agglomerationen regelmässig aktualisiert werde und dass die Aktualisierung in Abstimmung mit den Kantonen erfolge.

Der Kanton **NW** beantragt, dass die Definition der beitragsberechtigten Agglomerationen und Städte (Anhang 4) als Weisung des Departements ausgestaltet sei. In der MinVV sei vorgesehen, dass der Bundesrat nach Anhörung der Kantone die beitragsberechtigten Agglomerationen und Städte im Anhang 4 bezeichne. Dies erachtet der Kanton NW nicht als sachgerecht. Um die Kontinuität der Agglomerationspolitik des Bundes sicher zu stellen und die Planungssicherheit der Kantone und Gemeinden in der Umsetzung der Agglomerationsprogramme zu gewährleisten, genüge es, den Anhang 4 auf Stufe Departement zu belassen. Dies selbstverständlich unter Berücksichtigung der finanziellen Vorgaben des Parlaments zur Agglomerationspolitik.

Die **SVI** hält es für nötig, dass künftige Revisionen der Liste der BeSA auch der Arbeitsgruppe vorgelegt würden. Dieses Verfahren sollte in der MinVV erwähnt sein.

Auch künftig, so der **SSV**, sei eine realitätsnahe Bearbeitung nur mittels Einbezug der Kantone, Trägerschaften, Städte und Gemeinden erreichbar. Der Einbezug sei deshalb in Artikel 19 MinVV sicherzustellen.

Die **SAB** erwähnt in ihrer Stellungnahme, dass das BFS bei der Neudefinition der Gemeindetypen des ländlichen Raums (Projekte Re-Raum) auch weitere Stakeholder wie die SAB miteinbezogen habe. Dieser Einbezug müsse auch in Zukunft die Regel sein.

Die Mitarbeit von VertreterInnen der Gemeinden und Kantone sowie von Trägerschaften in der Arbeitsgruppe "Beitragsberechtignte Städte und Agglomerationen" wird vom **SGV** auch für zukünftige Anpassungen von Anhang 4 gewünscht. Es wird deshalb vorgeschlagen, Artikel 19 Absatz 1 MinVV wie folgt anzupassen: "Die beitragsberechtigten Städte und Agglomerationen nach Artikel 17b Absatz 2 MinVG werden nach Anhörung der Kantone und unter Einbezug von Trägerschaften und Gemeinden in Anhang 4 festgelegt."

Die **BPUK**, die Kantone **AG, BS, GR, LU** und **OW** sowie **Agglo Basel** fordern, dass das UVEK die Wünsche der verschiedenen Agglomerationen / Kantone bezüglich der Anpassung der Liste der BeSA berücksichtige.

Der Kanton **TG** stellt fest, dass von verschiedenen Seiten der Wunsch geäussert worden sei, die vorliegende Liste der BeSA mit weiteren Gemeinden zu ergänzen. Diesem Wunsch stehe er grundsätzlich offen gegenüber, es bedürfe jedoch einer auch fachlich klar begründeten Argumentation seitens Agglomeration.

Der Kanton **BL** beantragt, dass der ursprüngliche Agglomerationsperimeter (2012) – mit nachstehenden Ausnahmen – für die Gemeinden des Kantons Basel-Landschaft beizubehalten sei. Ausnahmen: Lückenschliessung mit Arisdorf, Hersberg, Nussdorf, Wintersingen, Buus, Maisprach und Rickenbach, Ergänzung mit Waldenburg und Reigoldswil.

Die Aufzählung der Gemeinden der beitragsberechtigten Agglomerationen und Städte sollte um diejenigen Gemeinden ergänzt werden, so der Kanton **ZH**, die vollständig von beitragsberechtigten Gemeinden umgeben seien, damit keine unsachgerechten, für die Programmearbeitung und -wirkung nachteiligen Lücken vorliegen würden.

Die Aufnahme folgender Gemeinwesen in die Liste der beitragsberechtigten Agglomerationen und Städte (Anhang 4) wird von den nachfolgend aufgeführten Vernehmlassungsteilnehmenden beantragt, wobei die Begründungen für die Aufnahme der Gemeinden in den Anhang 4 der jeweiligen Stellungnahme zu entnehmen ist:

Kanton **AG**: Aufnahme der Gemeinden Sisseln und Eiken;

Kanton **AI**: Aufnahme der Bezirke Rüte und Schwende;

Kanton **BE**: Aufnahme der Gemeinden Kirchenthurnen und Rümligen;

Kanton **BS** und **Agglo Basel**: Aufnahme von Geispitzen, Landser, Liebenswiller, Magstatt-le-Haut, Schlierbach, Steinbrunn-le-Haut, Wahlbach, Zaessingue, Waldenburg, Sisseln, Eiken und Wehr (DE);

Kanton **FR**: Aufnahme der Gemeinde Gruyère zur Agglomeration Bulle;

Kanton **JU**: Aufnahme der Gemeinden Châtillon, Rebeuvelier und Vellerat;

Kanton **SG**: Aufnahme der Gemeinden Schmerikon und Uznach in die Agglomeration Obersee; betreffend St. Gallische Gemeinden unterstützt der Kanton die Anträge der Agglomerationen zum Anhang 4. Sollten die Agglomerationen nicht frei sein, auch ausserhalb des BeSA-Perimeters Pauschalbeiträge auszuzahlen, und / oder berücksichtige der Bund bei der Prüfung die Investitionskosten nur im BFS-Perimeter, stellt der Kanton SG den Antrag, zusätzlich folgende Gemeinden in den BeSA-Perimeter aufzunehmen: Aufnahme der Gemeinde Kirchberg in die Agglomeration Wil, der Gemeinden Rüthi und Oberriet in die Agglomeration Rheintal, der Gemeinden Sargans, Sennwald, Wartau in die Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein;

Kanton **SH**: Aufnahme der Gemeinde Neunkirch in die Agglomeration Schaffhausen;

Kanton **SO**: Aufnahme der Gemeinden Selzach und Oensingen;

Kanton **SZ**: Aufnahme der Gemeinde Arth; aus Sicht der Agglomeration Obersee unterstützt der Kanton SZ die Absichten des Kantons SG und der Agglomeration Obersee, die beiden St. Galler Gemeinden Schmerikon und Uznach in den Anhang 4 MinVV aufzunehmen;

Kanton **VD**: Aufnahme der Gemeinden Pomy, Ollon und Bex (im Einvernehmen mit dem Kanton VS und dem Leitungsgremium von Chablais Agglo) sowie Perroy;

Kanton **ZG**: Aufnahme der Gemeinde Menzingen in die Agglomeration Zug;

Kanton **ZH**: Aufnahme der Gemeinden Oberembrach, Maschwanden und Kappel am Albis;

**AareLand**: Aufnahme der Gemeinden Oensingen und Reiden;

**Agglo St. Gallen – Bodensee**: Aufnahme der Gemeinden Egnach und Degersheim;

**Agglomération de Delémont**: Aufnahme der Gemeinde Châtillon;

**Agglo Chablais**: Zur Agglomération von Chablais erwähnt der Kanton **VS** in seiner Stellungnahme, dass die Gemeinden Bex und Ollon nicht in auf der Liste stehen würden, obwohl diese am Programm der zweiten Generation teilgenommen hätten und an demjenigen der dritten Generation teilnehmen würden.

**Regio Wil**: Aufnahme der Gemeinden Kirchberg (SG) und Aadorf (TG)

**Verein Agglomeration Rheintal**: Aufnahme der Gemeinden Rüthi und Oberriet.

Die Streichung folgender Gemeinden aus der Liste der BeSA (Anhang 4) wird von den nachfolgend aufgeführten Vernehmlassungsteilnehmenden beantragt, wobei die Begründungen für die Streichung der Gemeinden aus dem Anhang 4 der jeweiligen Stellungnahme zu entnehmen ist:

Kanton **BS** und **Agglo Basel**: Streichung von Buckten, Diegten, Känerkinden, Rümelingen, Wenslingen, Wittinsburg, Berentzwiller, Durmenach, Ferrette, Muespach, Muespach-le-Haut, Niffer, Oberdorf, Riespach, Roppentzwiller, Vieux-Ferrette, Waldighofen;

Kanton **JU**: Streichung der Gemeinde Boécourt, die irrtümlich erwähnt wurde und nicht Teil der Agglomération von Delémont sei.

Kanton **ZG**: Streichung der drei ausserkantonalen Gemeinden (Knonau, Meierskappel, Oberrüti) aus der Liste der beitragsberechtigten Gemeinden der Agglomeration Zug, sollte der Grundsatz «Es fällt in die Kompetenz der Kantone, Gemeinden und allenfalls ausländischen Gebietskörperschaften, den Bearbeitungsperimeter des Agglomerationsprogramms zu definieren» nicht in die MinVV aufgenommen werden;

**Agglomération de Delémont**: Streichung der Gemeinde Boécourt.

Der Kanton **FR** stellt fest, der Entwurf des Anhangs der MinVV gehe offensichtlich von einem nicht aktualisierten Zustand der freiburgischen Gemeinden aus. Im Perimeter der Agglomeration Freiburg hätten die Gemeinden Corpataux-Magnedens, Farvagny und Rossens, die aufgelistet seien, mit den Gemeinden Vuisternens-en-Ogoz und Le Glèbe fusioniert und bildeten nunmehr die Gemeinde Le Gibloux. Der Kanton FR fordert, dass die neue Gemeinde in die Liste der beitragsberechtigten Städte und Agglomerationen aufgenommen werde. Die Gemeinden Belfaux, Corminboeuf und Courtepin hätten aufgrund von Fusionen ihr Gebiet geändert.

Der Kanton **JU** erwähnt, dass Rebeuvelier et Vellerat am 1. Januar 2019 mit Courrendlin fusionieren würden. Courrendlin sei bereits auf der Liste.

Der Kanton **NE** und die **RUN** teilen mit, dass die Gemeinde Bevaix, die in der Liste der BeSA aufgeführt und in den Perimeter der Agglomeration RUN integriert sei, am 1. Januar 2018 mit den Gemeinden Fresens, Gorgier, Montalchez, St-Aubin und Vaumarcus fusioniere, um die Gemeinde La Grande Béroche zu bilden. In Anbetracht des Ausgeführten werde eine Anpassung des Anhangs 4 und die Aufnahme der Gemeinde La Grande Béroche in die Liste der BeSA anstatt der Gemeinde Bevaix vorgeschlagen.

Der Kanton **TI** signalisiert, dass sich am 3. April 2017 die neue Stadt Bellinzona mit der Angliederung von 13 Gemeinden (Bellinzona, Carmorino, Claro, Giubiasco, Gnosca, Gorduno, Gudo, Moleno, Monte Carasso, Pianezzo, Preonzo, S. Antonio und Sementina) gebildet habe. Die Agglomeration von Bellinzona gemäss dem aktualisierten Anhang 4 der MinVV müsse wegen der Fusion die Gemeinde Bellinzona, Arbedo-Castione, Lumino, Cadenazzo, Sant'Antonio und, aufgrund der Aktualisierung des BFS, San Vittore (GR) enthalten.

In vier Jahren, so der Kanton **VS**, werde die Gemeinde Charrat mit derjenigen von Martigny fusionieren und müsse deshalb Anspruch auf eine Mitfinanzierung von Massnahmen auf ihrem Gebiet haben.

Kanton **ZH**: Die Gemeinde Kyburg sei aus der Auflistung des Anhangs 4 zu entfernen, da sie auf den 1. Januar 2016 mit der Stadt Illnau-Effretikon zusammengeschlossen worden sei.

Die **Agglomération de Delémont** erwähnt die Fusion der Gemeinde Corban mit der Gemeinde Val Terbi am 1. Januar 2018 sowie die Fusion der Gemeinden Courrendlin, Rebeuvelier und Vellerat am 1. Januar 2019; der Agglomerationsperimeter werde infolgedessen vergrössert (Zusatz von Corban) und die Karte des BeSA-Perimeters müsse angepasst werden.

Der **VCS** bedauert, dass Anhang 4 nicht aktualisiert worden sei, indem beispielsweise die Gemeindefusionen, welche die Agglomerationen von Sierre, Sion oder Bellinzona betreffen würden, hinzugefügt worden seien.

Der Kanton **AG** erkennt die Schaffung der Agglomeration Stein an, welche die Gemeinden Münchwilen, Stein, Wallbach und Bad Säkingen (D) umfasse. Die Agglomeration Stein könnte somit ein eigenes Agglomerationsprogramm erarbeiten. Es werde jedoch weiterhin beabsichtigt, die Agglomeration Stein weiterhin im Agglomerationsprogramm Basel zu behandeln. Der Kanton **BS** und **Agglo Basel** halten grundsätzlich aufgrund der vielfältigen Verflechtungen der Agglomeration Stein in die Agglomeration Basel eine eigenständige Agglomeration Stein für nicht sinnvoll. Operativ werde angestrebt, die Agglomerationen bei der Ausarbeitung der Agglomerationsprogramme zusammenzufassen.

Der Kanton **LU** beantragt, für die Verordnungs- und insbesondere die BeSA-Weiterbearbeitung für Sursee und die angrenzenden Gemeinden, insbesondere Oberkirch und Schenkon, eine neue Agglomeration bzw. einen BeSA-Perimeter zu definieren.

Die Zuteilung von Meierskappel zur Agglomeration Zug wird vom Kanton **LU** als sehr unzweckmässig erachtet. Er beantragt deshalb, die Gemeinde nicht dieser Agglomeration zuzuteilen.

Der Kanton **NE** erwähnt, dass die angehängte Liste die beitragsberechtigten Gemeinden auf der Basis der aktuellen Liste der Agglomerationen des BFS (Neuenburg und La Chaux-de-Fonds/Le Locle) in zwei Teile unterteile, obwohl der Kanton den vom Bund über das Agglomerationsprogramm RUN unterstützten Willen beweise, eine aus zwei städtischen Polen zusammengesetzte Agglomeration zu bilden, die zur gleichen polyzentrischen und – dank PRODES 2035 und der direkten Bahnlinie zwischen La Chaux-de-Fonds und Neuenburg – leistungsstarken Agglomeration. Letztendlich müssten zwei Städte unter der Bezeichnung "Réseau urbain neuchâtelois" (oder alternativ "Neuenburg – La Chaux-de-Fonds" zusammengefasst werden. Die **RUN** bekräftigt erneut ihren Willen, ihre Bemühung fortzusetzen, die städtischen Pole von Neuenburg und La Chaux-de-Fonds – Le Locle innerhalb einer einzigen, durch die Neuenburger RER verbundenen polyzentrischen Agglomeration zu verbinden.

Der Kanton **NW** beantragt, den Namen der beitragsberechtigten Agglomeration Stans in Anhang 4 anzupassen. Die Bezeichnung solle „Agglomeration Nidwalden“ heissen.

Gemäss dem Kanton **TI** seien die Gemeinden Melano, Rovio, Maroggia und Bissone, die sich im Süden des Seedamms von Melide befänden und im Anhang 4 MinVV erwähnt seien, im Programm der Agglomeration von Chiasso-Mendrisio aktiv.

Falls die Liste der BeSA beibehalten würde, so beantragt **Agglo Valais central** die Streichung der Agglomerationen Sierre und Sion sowie die Schaffung einer Agglomeration "Valais central" mit den Gemeinden Arbaz, Ardon, Ayent, Chalais, Chippis, Conthey, Grimisuat, Grône, Les Agettes, Miège, Nendaz, Saint-Léonard, Salquenen, Savièse, Sierre, Sion, Venthones, Vétroz, Vex und Veyras.

#### Anhang 6

Der Kanton **BL** hält fest, dass ohne den in den Vernehmlassungsunterlagen erwähnten Anhörungsbericht „Kompensation von Aufwendungen für Betrieb und Unterhalt infolge der Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz“ vom 28. Juni 2010, die im Anhang aufgeführte Aufteilung intransparent sei. Es sei daher transparent und nachvollziehbar darzulegen wie sich die Einzelsummen (bspw. die 6.93 Mio. Franken für den Kanton BL) zusammensetzen bzw. berechnen würden.

Der vom Bundesrat vorgeschlagene Verteilschlüssel wird vom Kanton **TG** ausdrücklich begrüsst.

### **3.3.4. Durchgangsstrassenverordnung vom 18. Dezember 1991**

Explizit keine Bemerkungen bzw. Einwendungen zu den Änderungen der Durchgangsstrassenverordnung haben die Kantone **AR**, **GE** und **NW**, sowie der **SGB** und der **VCS**.

Der Kanton **AG** macht auf die sich in Vorbereitung befindende Revision des Kantonsstrassennetzes aufmerksam, welche eine Koordination mit den Nachbarkantonen notwendig mache. Zu gegebener Zeit werde der Kanton eine entsprechende Anpassung in der Auflistung der Gemeinden beantragen.

#### Anhang 1

Einzelne Kantone beantragen diverse Anpassungen des Anhangs aufgrund der aktuellen Gegebenheiten wie folgt:

**AG:** Anpassung des Ortsnamens „Bad Zurzach“.

**BE:** Ergänzung der Liste C mit der Umfahrung Kirchberg.

**BS:** Korrektur in Bezug auf die Hauptstrasse 2.

**SG:** Aufnahme der per 1. Januar 2020 fertiggestellten Umfahrung Bütschwil. Der Kanton verlangt zudem, dass die Durchgangsstrassenverordnung spätestens mit Inkrafttreten des NEB gesamthaft zu überprüfen, zu überarbeiten und zu aktualisieren sei.

## Anhang 2

Einzelne Kantone beantragen diverse Anpassungen des Anhangs aufgrund der aktuellen Gegebenheiten wie folgt:

**AG:** Änderung des Ortsnamens von „Zurzach“ in „Bad Zurzach“.

**AI:** Formelle Anpassung des Abschnitts H458 (Ersatz von „Appenzell-Weissbad-Wasserauen“ durch „Steinegg-Weissbad-Wasserauen“).

**BE:** Nachvollzug des Wechsels des Laufentals zum Kanton BL und Löschung der H224 und der H225 infolge untergeordneter touristischer Bedeutung.

**FR:** Anpassungen in Bezug auf die Strassen H181.1, H182.1 und H22.

**GR:** Diverse Anpassung in Bezug auf die Hauptstrassen Nr. 3 (Anpassung der Streckenführung aufgrund des NEB), 13 (Übernahme der kantonal gebräuchlichen Bezeichnung), 27 und 28 (Übernahme der Definition gemäss MinVV, Anpassung in Bezug auf die Strecke Landquart – Klosters).

**TG:** Anpassung in Bezug auf die Hauptstrassen 14 und 474.

**TI:** Aus Sicht des Kantons bestehen Unklarheiten in Bezug auf die Strassen Nr. 13 (Ascona-Brissago bzw. Bellinzona-Ascona), 394 (Stabio est – Confine) und 406 (Bellinzona Sud – Quartino).

**VD:** Anpassung in Bezug auf die Strasse Nr. 193. Da diese Strasse auch den Kanton VD passiert, sei es notwendig, in der Kolonne „Kanton“ neben dem Kanton FR auch den Kanton VD aufzuführen.

**VS:** Anpassung in Bezug auf die Hauptstrassen Nr. 21 (Martigny – Grand-St-Bernard) und 509 (Gampel – Goppenstein). Diese Strassen würden per 1. Januar 2020 ins Nationalstrassennetz überführt. Bereits heute als Nationalstrasse gelte die Hauptstrasse Nr. zwischen Brig und Gondo.

**ZG:** Anpassung in Bezug auf die Strasse Nr. 338 (ZG-ZH Sihlbrugg-Wädenswil anstelle 338 ZH Sihlbrugg-Wädenswil).

## **3.4. Weitere Hinweise und Anregungen im Zusammenhang mit dem Programm Agglomerationsverkehr**

Die **BPUK** sowie die Kantone **AG**, **GR**, **LU** und **OW** bringen vor, dass generell wichtig sei, die administrativen Hürden der Agglomerationsprogramme nicht zu hoch anzusetzen. Das Instrument müsse effizient sein, weil ansonsten zu viele Mittel in die Administration statt in die Infrastrukturen fliessen würden. Es werde hier nach wie vor Verbesserungspotential gesehen. Dies sei primär eine Frage des Vollzugs. Sollte sich in den kommenden Jahren zeigen, dass administrative Hürden aufgrund der Rechtsgrundlagen nicht ausgeräumt werden könnten, wäre eine erneute Revision der Verordnung aus Sicht der Kantone zu prüfen.

In Zusammenhang mit der Teilrevision der MinVV regt die **RKGK** an, in der MinVV sei sinngemäss festzuhalten, dass Bund und Kantone gemeinsam die Anforderungen an die Agglomerationsprogramme überprüfen und in der Weisung festhalten würden.

Auch in ländlichen Räumen bestehe teils Bedarf an Projekten, welche hohe Wirksamkeit im Sinne der Agglomerationsprogramme entfalten würden. Aufgrund der guten Erfahrungen mit den Agglomerationsprogrammen möchte der Kanton **BL** daher anregen, ein Instrumentarium zur Unterstützung der erwünschten Raumentwicklung durch die Förderung von Infrastrukturvorhaben auch für den ländlichen Raum zu entwickeln.

Der Kanton **GR** möchte einen neuen Artikel 25a schaffen, worin festgehalten wird, dass das UVEK im Einvernehmen mit den Kantonen Weisungen über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme erlasse. Zur Begründung wird erwähnt, dass die Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation noch nicht vorliege. Der Aufwand für die

Erarbeitung von Agglomerationsprogramme wäre bis anhin unverhältnismässig hoch gewesen. Ausserdem würden die regionalen Besonderheiten, wie sie sich im Berggebiet sowie bei kleineren Agglomerationen ergeben würden, zu wenig berücksichtigt. Es sei darum wichtig, dass die Kantone bei der Überarbeitung der Weisung miteinbezogen würden.

Der Kanton **SZ** ersucht, das im aktuellen Berichtsjahr 2017 überarbeitete Controlling-Verfahren vom ASTRA weiter zu vereinfachen. Konkret wird vorgeschlagen, die Prognose mit dem aktualisierten Finanzplan im Oktober des Berichtsjahres wegzulassen und nur noch mit definitiven Werten für den Antrag zur Auszahlung im November zu operieren (bis anhin: Oktober, Prognose und Dezember, Ist-Werte).

Die **RKGK** und der Kanton **GL**, der die Stellungnahme der RKGK unterstützt, regen an, das Instrument der Agglomerationsprogramme flexibler auf die jeweilige Situation anzupassen. Sie formulieren allgemeine Anliegen der Gebirgskantone in Zusammenhang mit der Agglomerationspolitik. So seien Agglomerationsprogramme gezielt bezüglich der Stärken dieses Instruments einzusetzen. Das ARE als verantwortlicher Partner für Agglomerationsprogramme solle sich auf Anfrage der Agglomerationen stärker an der Begleitung der Arbeit in den Agglomerationen beteiligen. Dies solle kontinuierlich möglich sein und nicht nur in Zusammenhang mit der Erarbeitung einer neuen Generation Agglomerationsprogramme oder den Leistungsvereinbarungen. Die Bedürfnisse und Möglichkeiten der Agglomerationen sollten stärker im Vordergrund stehen, nicht nur die Anforderungen des Bundes. Jedes Agglomerationsprogramm solle bezüglich seiner Voraussetzungen und der bisherigen Entwicklung beurteilt werden. Mit dem ARE sei abzuklären, wie "best-practice"-Beispiele einzelner Agglomerationsprogramme effizienter zugänglich gemacht werden könnten. Die heutigen Mittel des alljährlichen Erfahrungsaustauschs und der Arbeitshilfen seien diesbezüglich ungenügend. Ebenfalls solle mit dem ARE geklärt werden, inwiefern bestimmte (neu eingeforderte oder schwer zu fassende) Themen im Rahmen eines Pilot-Agglomerationsprogramms konkretisiert werden könnten, an dem sich das ARE aktiver beteilige. Mit den anderen kleinen und mittleren Agglomerationen sei darauf hinzuwirken, dass bei der Anpassung der "Kostenkategorien" der Agglomerationen darauf Rücksicht genommen werde, dass viele kleine oder mittlere Agglomerationen vorderhand keine grossen Massnahmen mehr vorsehen würden. Hier bestehe seitens des Bundes Handlungsspielraum, um Agglomerationen, die nur wenige Investitionen auslösen würden, verhältnismässig stärker zu unterstützen. In Zusammenhang mit den in der "Weisung" seitens des Bundes festgehaltenen Rahmenbedingungen der Agglomerationsprogramme sollten gezielt einzelne Anpassungen vertieft und eingefordert werden, insbesondere im Zusammenhang mit der Vereinfachung der Abläufe.

## 4. Anhang: Liste der eingegangenen Stellungnahmen

### 1. Kantone

Absender	Eingang
Kanton Zürich	29. Juni 2017
Kanton Bern	15. Juni 2017
Kanton Luzern	30. Juni 2017
Kanton Uri	27. Juni 2017
Kanton Schwyz	28. Juni 2017
Kanton Obwalden	12. Juni 2017
Kanton Nidwalden	21. Juni 2017
Kanton Glarus	29. Juni 2017
Kanton Zug	19. Juni 2017
Kanton Freiburg	29. Juni 2017
Kanton Solothurn	28. Juni 2017
Kanton Basel-Stadt	22. Juni 2017
Kanton Basel-Landschaft	21. Juni 2017
Kanton Schaffhausen	30. Juni 2017
Kanton Appenzell Ausserrhoden	23. Juni 2017
Kanton Appenzell Innerrhoden	23. Juni 2017
Kanton St. Gallen	26. Juni 2017
Kanton Graubünden	20. Juni 2017
Kanton Aargau	22. Juni 2017
Kanton Thurgau	15. Juni 2017
Kanton Tessin	21. Juni 2017
Kanton Waadt	22. Juni 2017
Kanton Wallis	13. Juli 2017
Kanton Neuenburg	27. Juni 2017
Kanton Genf	28. Juni 2017
Kanton Jura	5. Juli 2017

### 2. Konferenzen der Kantone

Absender	Eingang
Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz BPUK	16. Juni 2017
Regierungskonferenz der Gebirgskantone RKGK	28. Juni 2017

### 3. In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien

Absender	Eingang
FDP.Die Liberalen	26. Juni 2017
Grünliberale Partei GLP	28. Juni 2017
Schweizerische Volkspartei SVP	30. Juni 2017
Sozialdemokratische Partei der Schweiz SPS	30. Juni 2017

### 4. Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete

Absender	Eingang
Schweizerischer Gemeindeverband (SGV)	30. Juni 2017
Schweizerischer Städteverband	20. Juni 2017
Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete	23. Mai 2017



5. Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft

<b>Absender</b>	<b>Eingang</b>
Schweizerischer Gewerbeverband (sgv)	20. Juni 2017
Schweizerischer Gewerkschaftsbund (SGB)	18. Mai 2017

6. Weitere eingeladene Stellen

<b>Absender</b>	<b>Eingang</b>
Agglomération Brig-Visp-Naters	30. Juni 2017
Agglomération Fribourg	23. Juni 2017
Agglo Valais Central	28. Juni 2017
Association Réseau urbain neuchâtelois RUN	28. Juni 2017
auto-schweiz	30. Juni 2017
Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu	1. Juni 2017
Centre Patronal	26. Juni 2017
Föderation der Motorradfahrer der Schweiz FMS	20. Juni 2017
Geschäftsstelle Agglo Basel	27. Juni 2017
Agglo St. Gallen –Bodensee	8. Mai 2017
Regio Wil	13. Juni 2017
Schweizerischer Nutzfahrzeugverband ASTAG	23. Juni 2017
Swiss eMobility	15. Juni 2017
Touring Club der Schweiz TCS	28. Juni 2017
Verein Agglomération Werdenberg-Liechtenstein	30. Juni 2017
Verkehrs-Club der Schweiz VCS	30. Juni 2017
Ville de Martigny	28. Juni 2017

7. Übrige

<b>Absender</b>	<b>Eingang</b>
Aare Land	28. Juni 2017
Agglomération de Delémont	21. Juni 2017
Agglomération Rivelac	3. Juli 2017
Auto Gewerbe Verband Schweiz SGVS	30. Juni 2017
Chablais Agglo	27. Juni 2017
Gotthard FASTcharge AG	23. Juni 2017
Groupement Local de Coopération Transfrontalière (GLCT) du Grand Genève	30. Juni 2017
IG Detailhandel Schweiz IG DHS	30. Juni 2017
La Région Auvergne-Rhône-Alpes, Pôle métropolitain Genevois Français, le Département Ain, le Département haute savoie	30. Juni 2017
Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten SVI	30. Juni 2017
Verband öffentlicher Verkehr VÖV	28. Juni 2017
Verband freier Autohandel Schweiz VFAS	30. Juni 2017
Verein Agglomération Kreuzlingen-Konstanz	30. Juni 2017
Verein Agglomération Rheintal	23. Mai 2017

## Abkürzungsverzeichnis

AG	Kanton Aargau
AGVS	Auto Gewerbe Verband der Schweiz
auto-schweiz	Vereinigung Schweizer Autoimporteure
AI	Kanton Appenzell Innerrhoden
AR	Kanton Appenzell Ausserrhoden
ASTAG	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband
BE	Kanton Bern
bfu	Beratungsstelle für Unfallverhütung
BL	Kanton Basel-Landschaft
BPUK	Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz
BS	Kanton Basel-Stadt
bzw.	beziehungsweise
CP	Centre Patronal
FDP	FDP.Die Liberalen
FMS	Föderation der Motorradfahrer der Schweiz
FR	Kanton Freiburg
GE	Kanton Genf
GoFast Charge	Gotthard Fast Charge AG
GL	Kanton Glarus
GLCT	Groupement Local de Coopération Transfrontalière du Grand Genève
GLP	Grünliberale Partei Schweiz
GR	Kanton Graubünden
IG DHS	Interessengemeinschaft Detailhandel Schweiz
JU	Kanton Jura
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
LU	Kanton Luzern
NE	Kanton Neuenburg
NW	Kanton Nidwalden
OW	Kanton Obwalden
RUN	Réseau Urbain Neuchâtelois
SAB	Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete
SGV	Schweizerischer Gemeindeverband
sgv	Schweizerischer Gewerbeverband
SG	Kanton St. Gallen
SGB	Schweizerischer Gewerkschaftsbund
SH	Kanton Schaffhausen
SO	Kanton Solothurn
SPS	Sozialdemokratische Partei Schweiz
NE	Kanton Neuenburg
SVI	Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten
SVP	Schweizerische Volkspartei
SZ	Kanton Schwyz
TCS	Touring Club der Schweiz
TG	Kanton Thurgau
TI	Kanton Tessin

UR	Kanton Uri
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
VCS	Verkehrs-Club der Schweiz
VFAS	Verband freier Autohandel Schweiz
VD	Kanton Waadt
VS	Kanton Wallis
VöV	Verband öffentlicher Verkehr
z.B.	zum Beispiel
ZG	Kanton Zug
ZH	Kanton Zürich