



**VEREIN AGGLOMERATION**  
SCHAFFHAUSEN

GESCHÄFTSSTELLE  
BECKENSTUBE 7  
CH-8200 SCHAFFHAUSEN  
T + 41 52 632 71 58  
F + 41 52 632 72 00  
NADINE.FREI@SH.CH  
WWW.VAS.SH.CH

Schaffhausen, 6. September 2022

## **Vernehmlassung über den Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr (PAV); Stellungnahme**

Sehr geehrte Damen und Herren

Im Rahmen der Vernehmlassung zu oben genanntem Geschäft ist der Verein Agglomeration Schaffhausen als Trägerschaft der Agglomerationsprogramme Schaffhausen dazu eingeladen, Stellung zu nehmen. Dafür danken wir Ihnen bestens. Gerne möchten wir Ihren Fragenkatalog wie folgt beantworten:

### **Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage**

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

Teilweise; Die Agglomeration schneidet hinsichtlich Beitragssatz und Förderbeiträge (auch gemessen pro Kopf der Wohn-/Präsenzbevölkerung) im Verhältnis zu anderen mittel-kleinen Agglomerationen zwar gut ab. Die durch den Bund erfolgte Umpriorisierung einiger grösserer Massnahmen sehen wir allerdings kritisch, weshalb wir im Rahmen des Fachgesprächs einige Änderungsanträge eingereicht haben. Die in allen Agglomerationen notwendigen Umpriorisierungen und Streichungen zeigen, dass ein hoher Bedarf besteht, die Verkehrsinfrastruktur in den Agglomerationen weiterzuentwickeln und im Kontext der übergeordneten Zielsetzungen der Raumentwicklung anzupassen (vgl. Ausführungen zum Finanzbedarf bei Frage 3).

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

Verkehrsdrehscheiben im ländlichen Raum/Regionalzentren: Im Programm Agglomerationsverkehr (PAV) betont der Bund wiederholt die Bedeutung von Verkehrsdrehscheiben im ländlichen Raum, die den dortigen Verkehr in Richtung der Agglomerationskerne bündeln sollen. Wir stimmen dieser Bedeutung voll zu. Häufig befinden sich die Drehscheiben aber in kleinen Gemeinden mit nur begrenztem finanziellen Spielraum. Diese kleinen Gemeinden können die Aufwertung dieser intermodalen Knoten (i.d.R. Bahnhöfe) finanziell alleine kaum stemmen. Darüber hinaus stellt sich für die ländlichen Gemeinden die Frage, wo der Nutzen der Aufwertung für den lokalen Verkehr liegt. Hier bedarf es u.E. nach im Rahmen des PAV ein höheres Mass an Flexibilität auch ausserhalb des BeSA-Perimeters entsprechende Massnahmen zu fördern.

Wir beantragen die stärkere Förderung von intermodalen Knoten, die für die Bündelung der ländlichen Verkehre in Richtung Agglomerationskern von Bedeutung sind, auch wenn sie nicht im BeSA-Perimeter liegen.

Im PAV werden die Agglomerationen angehalten, grenzüberschreitend zu planen und zu kooperieren. Gleichzeitig werden aber organisatorische Rahmenbedingungen, die einer Verbesserung der regionalen Kooperation und somit der Angebotsentwicklung im Wege stehen, vom Bund nicht entsprechend berücksichtigt. So tragen die räumlichen Zuschnitte der Verkehrsverbünde bzw. deren Tarif- und Angebotsgestaltung nicht überall zu einer zielorientierten Verkehrs- und Raumplanung bei. Insbesondere die nördlichen Gemeinden im Zürcher Weinland werden hier vom Zürcher Verkehrsverbund angebots- und tarifseitig erheblich benachteiligt. Hier sehen wir Art. 15 Tarifpflicht des Personenbeförderungsgesetzes (PBG) verletzt, der für alle Kundinnen und Kunden in vergleichbarer Lage vergleichbare Bedingungen einfordert. Die Einwohnerinnen und Einwohner der nördlichen Zürcher Gemeinden sind in ihrer Wahl verschiedener Angebote unverhältnismässig beeinträchtigt. ÖV-Tarife, die die tatsächlichen funktionalräumlichen Gegebenheiten widerspiegeln, tragen auch dazu bei, dass flexible Mobilität nicht an Tarifgrenzen mit extremen Preissprüngen endet.

Wir beantragen, dass der Bund beiträgt, diese tarifliche Benachteiligung zu beheben.

### **Programm Agglomerationsverkehr der vierten Generation**

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

Problemlage und Anlass des Finanzbegehrens, Bedeutung des zu finanzierenden Vorhabens: Für die Massnahmen zur Verbesserung des Agglomerationsverkehrs sind nach Artikel 17f des Bundesgesetzes vom 22. März 1985 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel (MinVG) neun bis zwölf Prozent der Mittel des NAF vorgesehen. Wie der erläuternde Bericht zu recht feststellt, haben die Trägerschaften «eine grosse Anzahl von vordringlich zu realisierenden Massnahmen eingereicht». Die Umpriorisierung und Streichung von Massnahmen mit dem alleinigen Ziel, den Schwellenwert von zwölf Prozent einzuhalten, könnten langfristig die Akzeptanz des Programms Agglomerationsverkehr bei den Trägerschaften, Kantonen und Gemeinden gefährden.

Wir beantragen, zukünftig von der Möglichkeit Gebrauch zu machen, einen höheren Betrag zur Verfügung zu stellen, sofern die Prüfung der Agglomerationsmassnahmen ergibt, dass der finanzielle Umfang dringlicher Massnahmen, die den Förderbedingungen des Bundes entsprechen, den oberen Schwellenwert von zwölf Prozent übersteigt.

**4. Sind Sie mit dem Vorgehen und den Ergebnissen der Prüfung der Agglomerationsprogramme des Programms Agglomerationsverkehr der vierten Generation einverstanden (Kapitel 2 des erläuternden Berichts)?**

Der Vergleich der Programme der einzelnen Agglomerationen ist die logische Konsequenz, wenn der vorhandene Spielraum bei den Beitragssätzen ausgeschöpft und ein Anreiz für ein möglichst wirksames Massnahmenpaket geboten werden soll. Letztlich bietet der «Wettbewerb um Fördergelder» für jede Agglomeration eine Gelegenheit, ein gutes und durchdachtes Agglomerationsprogramm zu entwickeln und zu sehen, wo man sich im Vergleich mit anderen Agglomerationen befindet. Dass nicht alle Agglomerationen in diesem Wettbewerb die gleiche Ausgangssituation haben, ist unumstritten.

Im Hinblick auf diese Ausgangssituation scheint uns die Prüfung der Programmwirkung bzw. die zugrunde gelegten Bewertungsmechanismen mit «Wirkungspunkten» in den vier Wirkungsbereichen jedoch noch nicht ausgereift. Agglomerationen mit einer guten Ausgangssituation, sprich einem bereits schon heute effizienten Gesamtverkehrssystem (gute ÖV-Erschliessung, funktionierende intermodale Knoten, hoher Verkehrssicherheit etc.) werden aufgrund des tendenziell geringeren Wirkungspotenzials von Massnahmen schlechter bewertet, weil diese ein tendenziell schlechteres Nutzen-Kosten-Verhältnis aufzuweisen. Wenn allerdings vor dem Hintergrund der gewünschten Programmkontinuität nur noch wenige, eher kostengünstige Massnahmen mit geringem Beitragssatz vom Bund im jeweiligen A-Horizont gefördert werden, könnte sich für die Trägerschaften die Frage

nach Aufwand und Ertrag für die Erstellung des Agglomerationsprogramms stellen. Das nicht erwünschte Auslassen von Programm-Generationen wäre die Folge.

Wir beantragen, dass zukünftig die spezifische Ausgangssituation einer Agglomeration bei der Bewertung der Wirkungskriterien stärker berücksichtigt wird.

**5. Haben Sie Bemerkungen zu den Erläuterungen der Bestimmungen des Bundesbeschlusses (Kapitel 3 des erläuternden Berichts)?**

Nein

**6. Haben Sie Bemerkungen zur den dargelegten Auswirkungen (Kapitel 4 des erläuternden Berichts)?**

Bei der Förderung sogenannter «flächeneffizienter Verkehrsmittel» wird häufig nicht thematisiert, dass diese nur dann platzsparend sind, wenn sie auf bestehenden Infrastrukturen verkehren. Nichts ist weniger flächeneffizient, als eine separate Busspur, auf der nur wenige Busse verkehren oder ein separater Radweg, auf dem kaum ein Velo fährt. Eine kompromisslose Forderung nach räumlicher Trennung von Verkehrsmitteln, die mit einem Ausbau einhergeht, läuft dem eigentlichen Ziel eines effizienten Gesamtverkehrssystems daher oftmals zuwider. Dabei wird zudem noch übersehen, dass der städtische Raum - zwischen den Fassaden - knapp ist. Soll der Gewinn zusätzlicher Flächen nicht zu Lasten des MIV gehen (was schon im Bereich des ruhenden Verkehrs politisch schwer umsetzbar ist), müsste öffentlicher Raum geopfert werden. In Städten, denen es an verfügbarer Platzreserve mangelt (so Schaffhausen), können flächeneffiziente Verkehrsmittel - über entsprechende Betriebs- und Gestaltungskonzepte - oftmals nur im Mischverkehr gestärkt werden. Damit verbunden ist eine Angleichung des Tempos aller Verkehrsträger.

Wir beantragen, dass in der Prüfung der Agglomerationsprogramme berücksichtigt wird, dass grundsätzliche Konzepte für die Förderung sog. «flächeneffizienter Verkehrsmittel» nicht gleichermassen auf alle Agglomerationen übertragbar sind.

**7. Haben Sie Bemerkungen zu den dargelegten rechtlichen Aspekten (Kapitel 5 des erläuternden Berichts)?**

Nein

**8. Haben Sie Bemerkungen zu einzelnen Agglomerationsprogrammen bzw. zu einzelnen Massnahmen?**

Wir verweisen auf die Anträge zum AP4G, die im Rahmen des Fachgesprächs zwischen Bund und Agglomeration zum Prüfbericht eingereicht wurden und bitten um entsprechende Berücksichtigung.

#### **Weitere Bemerkungen**

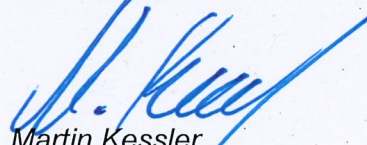
#### **9. Haben Sie weitere Bemerkungen Sie zur Vernehmlassungsvorlage?**

Nein

Freundliche Grüsse

Im Namen des Vereins Agglomeration Schaffhausen

Der Präsident:



Martin Kessler  
Regierungsrat