

## **4. Berner Verkehrstag 2004:**

### **Agglomerationsverkehr ist nach wie vor ein ungelöstes Problem**

Die Zukunft des Agglomerationsverkehrs stand im Mittelpunkt des vierten Berner Verkehrstags vom Freitag 13.08.04. Laut der bernischen Verkehrsdirektorin Barbara Egger-Jenzer fehlen nach der Ablehnung des Avanti-Gegenvorschlags und als Folge der Sparprogramme in absehbarer Zeit die Mittel, um die grossen Probleme im Agglomerationsverkehr zu lösen. Folge davon sei eine Prioritätensetzung. Die rund 250 teilnehmenden Fachleute erörterten in verschiedenen Workshops zudem technische, organisatorische, finanzielle und marktorientierte Aspekte der Verkehrsentwicklung und -lenkung. Hier finden Sie ausgewählte Referate.

Weitere Informationen:

Kanton Bern <http://www.be.ch/aktuell/default.aspx?action=2&mmid=15757>

## **Journée bernoise de la mobilité – édition 2004**

### **Le trafic d'agglomération demeure un problème non résolu**

Les perspectives en matière de trafic d'agglomération ont été au centre de la 4<sup>e</sup> journée bernoise de la mobilité qui s'est tenue le 13 août 2004. Pour la directrice du Service des transports bernois, Barbara Egger-Jenzer, le manque de moyens pour faire face aux importants problèmes posés par le trafic d'agglomération est particulièrement aigu dans le contexte actuel faisant suite au refus populaire du contre-projet Avanti et marqué par des mesures d'économie. Les quelque 250 participants au colloque ont évoqué les aspects techniques, organisationnels et financiers relatifs au développement de la circulation, dans le cadre de différents ateliers thématiques. Nous vous présentons ici une sélection d'interventions.

Pour plus d'informations (en allemand):

Canton de Berne <http://www.be.ch/aktuell/default.aspx?action=2&mmid=15757>

31.08.2004

Unterstützt von:



Mobilservice  
c/o Büro für Mobilität AG  
Hirschengraben 2  
3011 Bern  
Fon/Fax 031 311 93 63 / 67

Redaktion: Julian Baker  
[redaktion@mobilservice.ch](mailto:redaktion@mobilservice.ch)  
Geschäftsstelle: Martina Dvoracek  
[info@mobilservice.ch](mailto:info@mobilservice.ch)  
<http://www.mobilservice.ch>



Bau-, Verkehrs- und Energie-  
direktion des Kantons Bern

## ***4. Berner Verkehrstag***

### **Agglomerationen unterwegs**

### **in ihre Mobilitätszukunft**

***Freitag, 13. August 2004, Kursaal Bern***

*4<sup>ème</sup> journée bernoise des transports*

Agglomérations: perspectives

d'avenir pour la mobilité

*Le vendredi 13 août 2004 au Kursaal de Berne*



Bau-, Verkehrs- und Energie-  
direktion des Kantons Bern

**Barbara Egger-Jenzer**

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektorin des Kantons Bern

# **Die Berner Vorwärtsstrategie in Sachen Mobilität - eine Standortbestimmung**

*4. Berner Verkehrstag*

Agglomerationen unterwegs

in ihre Mobilitätszukunft

Freitag, 13. August 2004, Kursaal Bern

## REFERAT

Referent/in	Frau Regierungspräsidentin Barbara Egger-Jenzer
Thema/Anlass	4. Berner Verkehrstag
Datum	13. August 2004
Ort	Konferenzzentrum Allegro <b><i>Es gilt das gesprochene Wort</i></b>

Es freut mich, dass der Berner Verkehrstag nun schon zum vierten Mal stattfinden kann, und vor allem, dass er, mit 250 Teilnehmenden, auf ein so grosses Interesse stösst. Wir wollen mit diesem Anlass die schwierigen aktuellen verkehrspolitischen Fragen im Dialog anpacken. Im Dialog zwischen Bund, Kanton, Regionen und Gemeinden, zwischen öffentlicher Hand und Privatwirtschaft, aber auch zwischen den verschiedenen Interessengruppen. Der Verkehrstag dient gleichzeitig der Vernetzung der verschiedenen Akteure untereinander.



Wir haben das Thema Agglomerationsverkehr gewählt. Kein neues Thema, aber ein brisantes, nicht gelöstes! Mit dem Nein zum Avanti-Gegenvorschlag vom vergangenen Februar ist eine Finanzierungslösung vom Tisch, die Probleme in den Agglomerationen akzentuieren sich aber weiterhin.

Für uns ist in diesem Zusammenhang besonders schwierig, dass der Bund sich am Ortsverkehr heute gar nicht beteiligt. Dies, obwohl es in den Städten die meisten Passagiere zu transportieren gibt und sehr schwierige, enge räumliche Rahmenbedingungen bestehen, welche Projekte anforderungsreich machen. Von der einmaligen, auf wenige Schweizer Projekte beschränkten Sofortmassnahme können wir nun leider wegen der äusserst knapp negativen Abstimmung über Tram Bern West nicht profitieren. Für die anspruchsvollen Projekte, die es im gesamten Agglomerationsverkehr zu lösen gilt, sind zudem die Mittel in absehbarer Zeit nicht vorhanden. Neben der Frage der Finanzierung ist das Anliegen der Gesamtbetrachtung des Verkehrs, unter Berücksichtigung der erwünschten Siedlungsentwicklung, zentral.

Folgende Fragen gilt es nun anzugehen:

- Wie sollen die Agglomerationen ihre Mobilitätsprobleme der Zukunft lösen?
- Wie können sie absehbare Engpässe vermeiden?
- Wie gelingt es, die Verkehrs- und Raumentwicklung umwelt-, wirtschafts- und gesellschaftsverträglich und zugleich finanzierbar zu gestalten?

Um diese Fragen zu klären, werden wir am Morgen vom Bund hören, wie es nach dem Avanti-Nein nun weiter gehen soll.

Anschliessend zeigen fünf Berner Agglomerationen, was sie konkret planen.

Am Nachmittag haben Sie die Gelegenheit, in parallelen Gruppen ausgewählte Themen zu vertiefen: Von der Finanzierung über Organisationsformen und Raumplanung bis zur kombinierten Mobilität und Verkehrslenkung.

An Schluss werden wir Ihnen eine Synthese der wichtigsten Ergebnisse aus den Gruppen präsentieren.

### **Ziele und Strategie der bernischen Verkehrspolitik**

Nun zu meinem eigenen Thema: Wie sieht die bernische Strategie in der Verkehrspolitik aus?

Die Verkehrspolitik richtet sich nach den Anforderungen einer nachhaltigen Entwicklung aus. Das steht sinngemäss auch in der Kantonsverfassung: Nach Artikel 34 sorgen der Kanton und die Gemeinden für eine sichere, wirtschaftliche, umweltgerechte und energiesparende Verkehrsordnung.

Sie fördern den öffentlichen Verkehr und das Umsteigen auf umweltfreundliche Verkehrsmittel.

Im Strassenbau sind die Bedürfnisse des nicht motorisierten Verkehrs, also des Langsamverkehrs, zu berücksichtigen.

In den **Oberzielen** der bernischen Verkehrspolitik heisst es konkret:

Mobilität und Verkehrserschliessung sind für Gesellschaft und Wirtschaft sicherzustellen. Die heutigen und zukünftigen negativen Auswirkungen auf Mensch und Umwelt sind zu reduzieren und die natürlichen Ressourcen sollen erhalten werden.

Weiter ist den finanzpolitischen Anliegen Rechnung zu tragen: Die Mittel der öffentlichen Hand sind effizient und auf die langfristige Finanzlage abgestimmt einzusetzen.

Gleichzeitig arbeiten wir auch an neuen Instrumenten, konkret an den Agglomerationsprogrammen, und wir prüfen, ob weiter gehende Reformen zweckmässig

sein könnten. Ich muss aber auch klar sagen, dass die Verkehrspolitik derzeit alles andere als einfach ist:

Erstens sind die Rahmenbedingungen auf Bundesebene im Moment völlig unklar, denn wir haben mit dem Neuen Finanzausgleich, mit der Bahnreform 2, mit dem Sachplan Verkehr, mit Bahn-2000-zweite-Etappe und mit der Finanzierung des Agglomerationsverkehrs so viele Baustellen wie schon lange nicht mehr.

Zweitens wird die Geldknappheit beim Bund und beim Kanton immer mehr spürbar. Wir können zwar kühne Visionen entwickeln – und wir müssten sie eigentlich umsetzen – aber das Geld fehlt. Dies macht es auch nicht gerade einfach, Agglomerationsprogramme zu entwickeln. Wird der Bund uns wirklich dabei unterstützen, sie konkret umzusetzen?

Die aktuellen Sparprogramme lassen daran Zweifel aufkommen, und wir werden kämpfen müssen, um die Entwicklung in unserem Kanton nicht zu gefährden. Dabei wird nur schon die Abstimmung im eigenen Kanton schwierig. Keine der Regionen will zu kurz kommen, und es gilt, den Zusammenhalt in unserem Kanton nicht zu gefährden, keinen Stadt-Land-Konflikt zu provozieren und dennoch die Projekte klug und mit Blick auf ein optimales Kosten-Nutzen-Verhältnis zu priorisieren.

Die Balance zwischen den Kantonen wird ein weiteres wichtiges Thema. Es scheint mir dabei sehr wesentlich, dass die Kantone sich nicht gegen einander ausspielen lassen. Wir haben alle ein gemeinsames Ziel: die sachgerechte und zukunftsgerichtete Bewältigung unserer Verkehrsprobleme.

### **Strassenbau**

Das neue Strassenbauprogramm 2005-2008 ist ein Beispiel für die Knappheit der Mittel: Nur sehr wenige neue Projekte, die für die Entwicklung unseres Kantons und gerade auch der Agglomerationen wichtig sind, schaffen angesichts der finanziellen Hürden den Sprung ins Programm. Die knappen Mittel werden massgeblich dafür eingesetzt werden müssen, die bestehende Substanz auch längerfristig zu erhalten und an neuralgischen Punkten die Sicherheit zu erhöhen. Im Lärmschutz laufen wir Gefahr, dass es uns nicht gelingt, die (bereits verlängerten) Bundesziele bis 2018 zu erreichen. Nicht zuletzt deshalb, weil der Bund auch hier massiv Mittel kürzt.

## Öffentlicher Verkehr

In vier Monaten findet in der ganzen Schweiz eine eigentliche Revolution im Schienenverkehr statt, das öffentliche Verkehrssystem wird vollständig neu geordnet:

Mit der Inbetriebnahme von Bahn 2000, 1. Etappe, Mitte Dezember ändert sich der Fahrplan grundsätzlich. Die Angebote werden vor allem im Fernverkehr, teilweise aber auch im Regional- und im Ortsverkehr bedeutend gesteigert. Die Änderungen betreffen im Kanton Bern fast alle Bahn- und Buslinien.

Im Fernverkehr bedeutet dies unter anderem:

- Fahrzeitverkürzungen um rund eine Viertelstunde zwischen Bern und Basel, Bern und Luzern, Bern und Zürich sowie zwischen Biel und Zürich
- Neue halbstündliche Verbindungen Bern–Basel und Bern–Interlaken
- Neue stündliche Verbindung nach Luzern (via Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist–Zofingen–Sursee)
- Stündlicher Regionalexpress Bern–Langnau–Luzern

Die neuen Ankunfts- und Abfahrtszeiten im Fernverkehr in Bern und Biel haben zwangsläufig Auswirkungen auf die Fahrplangestaltung im Regionalverkehr. Beispielsweise muss die S-Bahn Bern auf diese neuen Verhältnisse abgestimmt werden. Unser Bahn-Netz hat praktisch keine Redundanzen, die geringste Veränderung im Fahrplan kann deshalb zu massiven Investitionen in Infrastruktur und Rollmaterial führen. Zudem wird das S-Bahn-Angebot aufgrund der erwarteten Nachfragesteigerung erweitert.

Die letzten Bauarbeiten auf den zahlreichen Baustellen laufen auf Hochtouren. Rechtzeitig wird auch die neue Haltestelle Wankdorf bereit sein.

Leider macht uns die Finanzknappheit immer grössere Sorgen. Dringend nötige Ausbauten verzögern sich. Ich denke da an den grössten neuralgischen Punkt: den Bahnhof Bern mit seinen Zufahrtsstrecken! Auch für Bike+Ride-Anlagen ist die Finanzierung nicht gesichert, und leider müssen wir noch mehr Abstriche befürchten. Das aktuelle Entlastungsprogramm des Bundes könnte zur Streichung von zahlreichen öV-Linien führen, wie Sie bestimmt den Medien entnommen haben.

Wir haben früh den Hebel angesetzt und von unserer Seite alles unternommen, um die Kosten in den Griff zu bekommen.

So haben die Transportunternehmen in den letzten Jahren die Produktivität spürbar erhöht: Die Angebote konnten kontinuierlich verbessert werden, ohne die öffentliche Hand zusätzlich zu belasten.

### **Optimierung der Unternehmenslandschaft**

Wir wollen auch weiterhin alle Mittel ausschöpfen, um die Produktivität im Verkehr zu steigern; denn wir wollen zuerst alle Synergien ausschöpfen, bevor wir mit Leistungen zurückfahren.

Dazu gehört auch, dass wir ohne Tabus überprüfen, wo eine engere Zusammenarbeit der Transportunternehmungen Sinn macht. Der Kanton Bern bekennt sich also zu einer aktiven Eigentümerstrategie. Mit den Arbeiten an der Fusion BLS-RM sind wir in den letzten Monaten grosse Schritte vorangekommen. Und auch wenn wir die Vorbereitungsarbeiten für eine Fusion zwischen RBS, BERNMOBIL und PostAuto wegen der zu hohen Komplexität abbrechen mussten (wir hätten zu viel Zeit gebraucht, was bei einer Fusion ein sehr hohes Risiko darstellt), haben wir aus diesen Arbeiten doch sehr wichtige Erkenntnisse gewonnen, welche uns bei der Fortsetzung unserer Kooperationsstrategie dienlich sein werden.

### **Agglomerationsverkehr**

Noch bevor der Bund von Agglomerationsprogrammen sprach, hat der Kanton Bern erkannt, dass in den Agglomerationen die Verkehrsprobleme am drängendsten sind, und dass sie dort nur mit einem gesamtheitlichen Vorgehen gelöst werden können.

Die Weichen hat der Kanton bereits im kantonalen Richtplan gestellt. Dort legt er das Ziel fest, dass der Kanton in Zusammenarbeit mit dem Bund die nötigen Voraussetzungen für eine Bundesbeteiligung an Projekten für den Ausbau des Agglomerationsverkehrs schaffen will, dass er Trägerschaften organisiert und verkehrsübergreifende Mobilitätskonzepte erarbeitet. Im Richtplan wird auch die Massnahme formuliert, dass die Erschliessungsqualität im Gesamtverkehr geprüft werden muss und die Finanzierungsmechanismen anzupassen sind. Dies bedeutet: Alle Verkehrsträger und Verkehrsmittel müssen einbezogen werden, und die Verkehrs- und die Siedlungsentwicklung müssen aufeinander abgestimmt werden.

Die Gesamtverkehrsstudie Thun und die Mobilitätsstrategie der Region Bern gehören zu den ersten Projekten, die auch den Anforderungen des Bundes an "Agglomerationsprogramme Verkehr+Siedlung" entsprechen. Mittlerweile sind in allen Agglomerationen die Arbeiten an diesen Agglomerationsprogrammen mit Hochdruck im Gang.

Es stellen sich aber weitere Fragen:

- Wie sollen diese Agglomerationsprogramme auf regionaler und auf kantonaler Ebene rechtlich verankert werden?
- Wie sollen die Regionen bei diesen Agglomerationsprogrammen mitwirken?
- Braucht es hierzu neue Organisationsformen und Zusammenarbeitsmodelle, wie sie z.B. von der Region Bern vorgeschlagen werden?
- Ist es längerfristig wirklich sinnvoll, dass sich diese Planungen auf die engeren Agglomerationen begrenzen, oder ist es besser, wie wir es schon seit Jahren im ÖV machen, grössere, flächendeckende Regionen wie z.B. die Regionalen Verkehrskonferenzen zu bilden, in denen regionale Gesamtverkehrskonzepte erarbeitet werden?

Um diese komplexen Fragen zu klären, hat der Regierungsrat im Februar die zweite Phase der Agglomerationsstrategie lanciert. Die Absicht ist klar: Der Kanton will den Regionen effizientere Zusammenarbeitsmodelle ermöglichen, und damit gleichzeitig eine aktive Mitwirkung bei der Gesamtverkehrsplanung sichern. Gleichzeitig wollen wir das Planungsinstrumentarium vereinfachen, es darf also nicht noch mehr Gremien, mehr Planungsprozesse und mehr verschiedene Perimeter geben. Zudem hört ja die Abstimmung von Verkehr und Siedlung nicht an den Grenzen auf, die das Bundesamt für Statistik bestimmt. Die Agglomerationsstrategie soll damit zu einer "Strategie Regionale Zusammenarbeit" ausgebaut werden, die auch den ländlichen Raum einbezieht, aber nach wie vor die spezifischen Probleme der Agglomerationen vorrangig lösen will. Es ist vorgesehen, die Zwischenergebnisse noch in diesem Herbst zur Diskussion zu stellen. Bis die Reformen in Kraft treten könnten, wird es aber noch mindestens 3 Jahre dauern.

Das ist noch etwas Zukunftsmusik. Viel näher in der Gegenwart sind die "Agglomerationsprogramme Verkehr+Siedlung" der ersten Generation, die wir Ihnen Ende Vormittag ausführlicher vorstellen wollen.

Auch diese Planungen sind in die Agglomerationsstrategie eingebettet. Alle regionalen Programme sollen Ende Jahr dem Kanton eingereicht werden. Wir werden dann diese Programme aufeinander abstimmen und vor allem mit den finanziellen Möglichkeiten in Einklang bringen müssen. Der Regierungsrat soll dann voraussichtlich im Frühling 2005 darüber beschliessen. Dann können wir die Programme auch beim Bund einreichen. Es ist noch offen, ob später die Agglomerationsprogramme oder Teile daraus auch als regionale oder kantonale Richtpläne oder Konzepte behördenverbindlich erklärt werden.

## **Schlussbemerkungen**

Wir sind also klar auf dem Weg, die gesamtheitliche Planung aller Verkehrsmittel und die Abstimmung mit der Siedlungsplanung zu verbessern und konkret umzusetzen. In den letzten drei Jahren ist in allen Agglomerationen sehr viel Arbeit geleistet worden, und dies mit starkem Einbezug der Gemeinden und Regionen. Der Kanton Bern zählt zu den führenden Kantonen bei diesen Agglomerationsprogrammen.

Wir wollen also

- erstens die Gesamtverkehrsoptik weiter stärken, also die Gesamtbetrachtung von privatem und öffentlichen, von Strassen-, Schienen- und Langsamverkehr
- zweitens die Abstimmung mit der Siedlungsplanung verstärken
- und drittens mit den Agglomerationsprogrammen diejenigen Gebiete prioritär behandeln, wo die Probleme am dringendsten sind.

Ein Mosaikstein passt ebenfalls in dieses Bild:

Auf Grund von zwei Vorstössen aus dem Grossen Rat prüfen wir, ob für die Finanzierung des gesamten Verkehrs vielleicht ein Verkehrsfonds eine Verbesserung bringen könnte, um die verschiedenen Vorhaben besser aufeinander abstimmen zu können.

Der Kanton Bern hat nicht nur eine Vorwärtsstrategie in Sachen Mobilität – er setzt sie auch um. Wunder können allerdings nicht erwartet werden, vor allem können wir die nötigen Geldmittel nicht herbeizaubern. Aber gerade wenn die Mittel knapp sind, lohnt es sich, vorausschauend und ganzheitlich zu planen, um die richtigen Prioritäten zu setzen.

In diesem Sinn bin ich überzeugt, dass wir mit den Agglomerationsprogrammen und den übrigen Aktivitäten auf dem richtigen Weg sind, auch wenn es längst nicht immer so rasch und so einfach voran geht, wie wir es uns wohl alle wünschen.

Und damit komme ich zum Anfang zurück: Gerade in solchen Situationen braucht es den Dialog, um gute Lösungen zu erarbeiten, aber auch zu kommunizieren und zur Debatte zu stellen. In diesem Sinn wünsche ich Ihnen einen interessanten Verkehrstag.



Bau-, Verkehrs- und Energie-  
direktion des Kantons Bern

**Prof. Pierre-Alain Rumley**

Direktor des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE)

# **Agglomerationsverkehr – Wie weiter beim Bund?**

*4. Berner Verkehrstag*

Agglomerationen unterwegs

in ihre Mobilitätszukunft

Freitag, 13. August 2004, Kursaal Bern

An aerial photograph of a city, likely Bern, Switzerland, showing a dense urban area with a large railway station and a complex highway interchange. The text is overlaid on the image.

# Agglomerationsverkehr - Wie weiter beim Bund?

Prof. Pierre-Alain Rumley,  
Direktor Bundesamt für Raumentwicklung

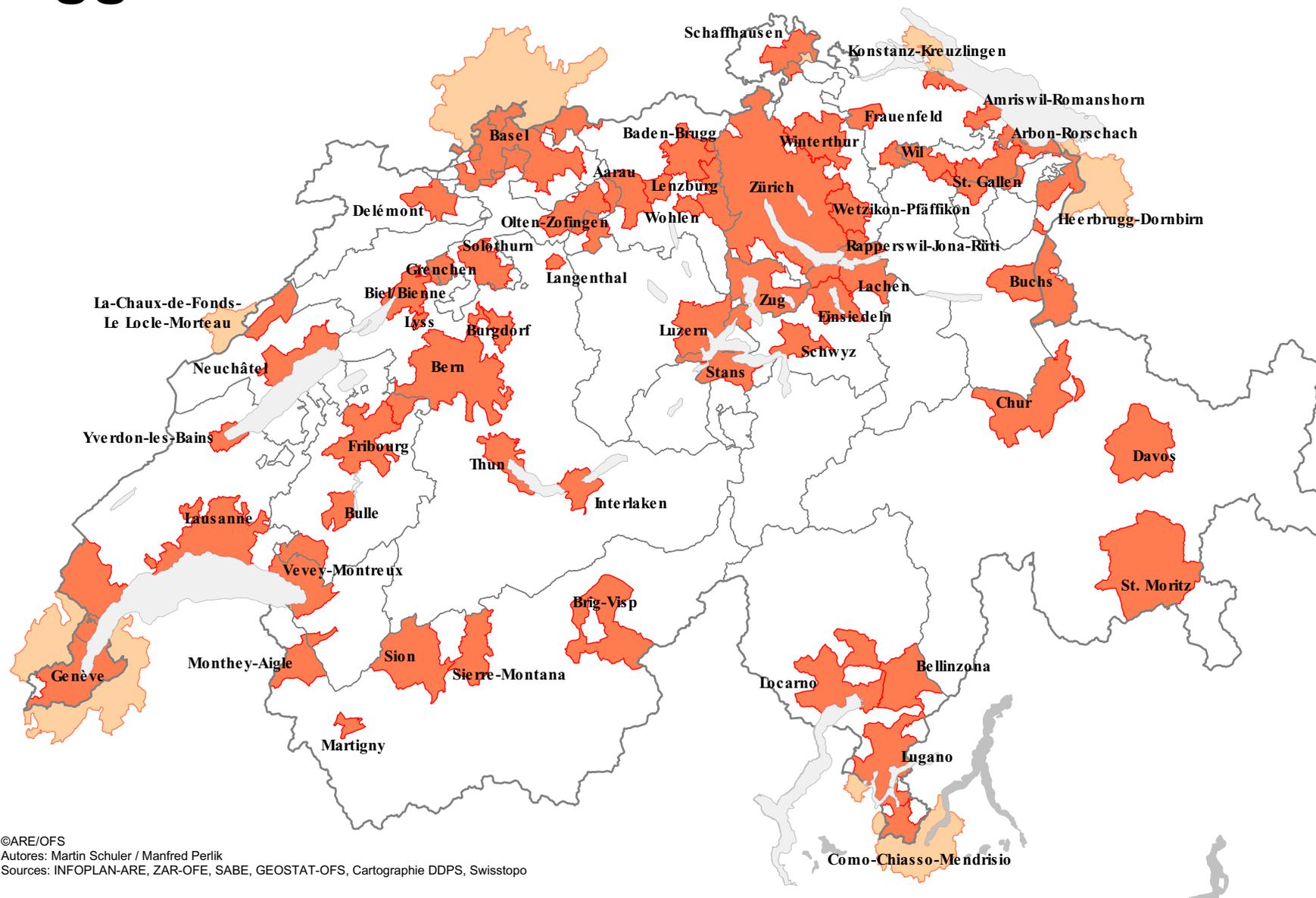
Berner Verkehrstage, 13. August 2004

# Inhalt

1. Agglomerationspolitik
2. Agglomerationsverkehr: Konzept des Bundes
3. Aussichten und weiteres Vorgehen



# Agglomerationen 2000



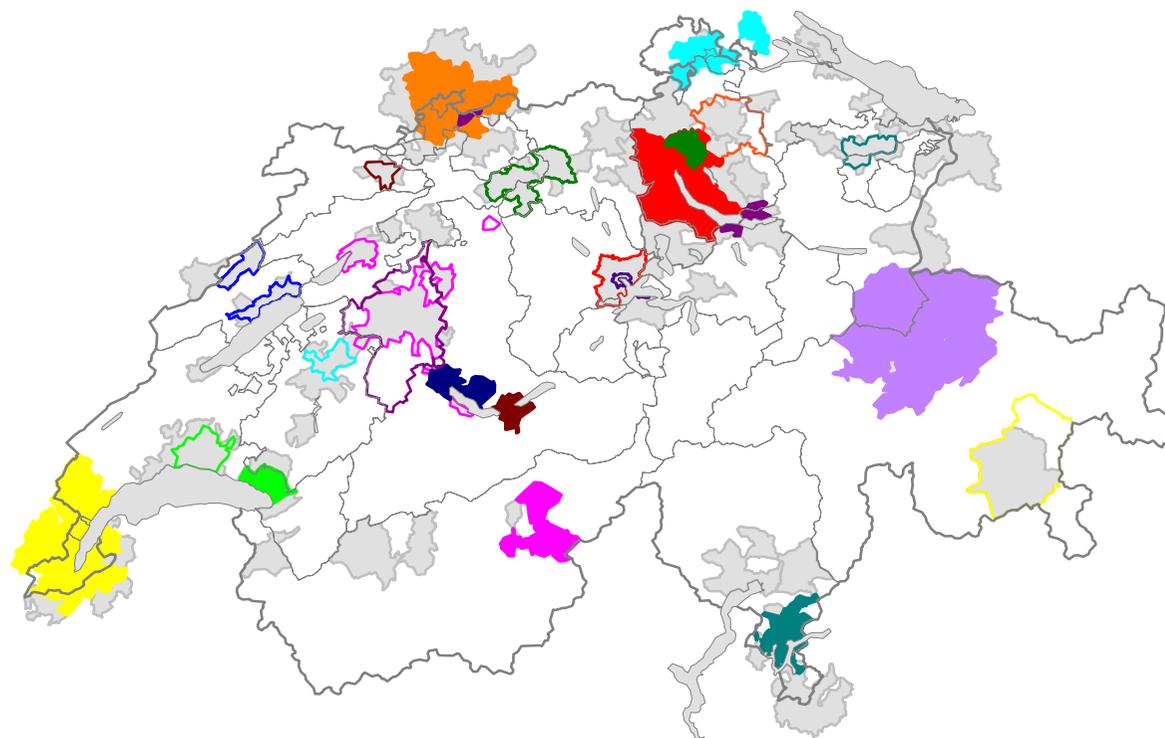
©ARE/OFS  
 Autores: Martin Schuler / Manfred Perlik  
 Sources: INFOPLAN-ARE, ZAR-OFÉ, SABE, GEOSTAT-OFS, Cartographie DDPS, Swisstopo

# Agglomerationspolitik: Was wurde erreicht?

- Agglomerationen auf politischer Agenda
- Tripartite Gesprächskultur
- 25 Modellvorhaben
- Agglomerationsprogramme
- Vernetzung der Akteure
- Monitoring Urbaner Raum Schweiz



# 25 Modellvorhaben



- Publikumsintensive Einrichtungen der Agglo Zürich/Winterthur
- Zone d'activité régionale de Delémont
- GLOW.das Glattal
- Agglo Obersee
- Agglomerationsstrategie des Kantons Bern
- PASL: Agglomerationsstruktur Luzern
- Création de l'agglomération lausannoise
- Agglomération Vevey-Montreux-Riviera
- Netzstadt Mittelland
- Projets d'agglomération du Canton de Neuchâtel
- Création de l'agglomération de Fribourg
- Agglomeration Chur und Umgebung
- Agglomeration Bris-Visp-Naters
- Alpenstadt Interlaken
- Oberengadin
- Agglomération franco-valdo-genevoise
- Agglomeration Schaffhausen plus
- Trinationale Agglomeration Basel
- Mobilitätsstrategie der Region Bern
- Aggloprogramm der Teilregion St.Gallen West
- Agglomeration Thun: Prozess der Mitwirkung
- Rafforzare l'agglomerato di Lugano con un nuovo asse di trasporto strutturante
- Konzept Siedlung / Verkehr Zürich und Umgebung
- BaBel: nachhaltige Quartierentwicklung Luzern
- Salina-Raurica



# Was hat der Kanton Bern erreicht?

## Agglomerationsstrategie in Erarbeitung

- Aufbruch in allen Agglomerationen
- Vorbildliches Zusammenspiel Kanton - Regionen
- Regionale Vorschläge mit Modellcharakter für Schweiz

## Mobilitätsstrategien in allen Agglomerationen

- Wichtige Beiträge für gesamtschweizerische Diskussion

## Kanton Bern als Vorreiter der Agglomerationspolitik

# Agglo‘verkehr: Probleme und Folgen

## Wo liegen die Probleme ...

- Verkehrswachstum / Überlagerung mit übergeordneten Netzen
- Fehlende Gelder
- Ungeeignete Institutionen
- Mangelnde Verknüpfung von Raumplanung und Verkehr

## ... und was sind die Folgen

- Verkehrsstaus
- Umweltprobleme
- Gefährdung Standortgunst und Wirtschaftswachstum



# Mitfinanzierung Bund: Das Konzept

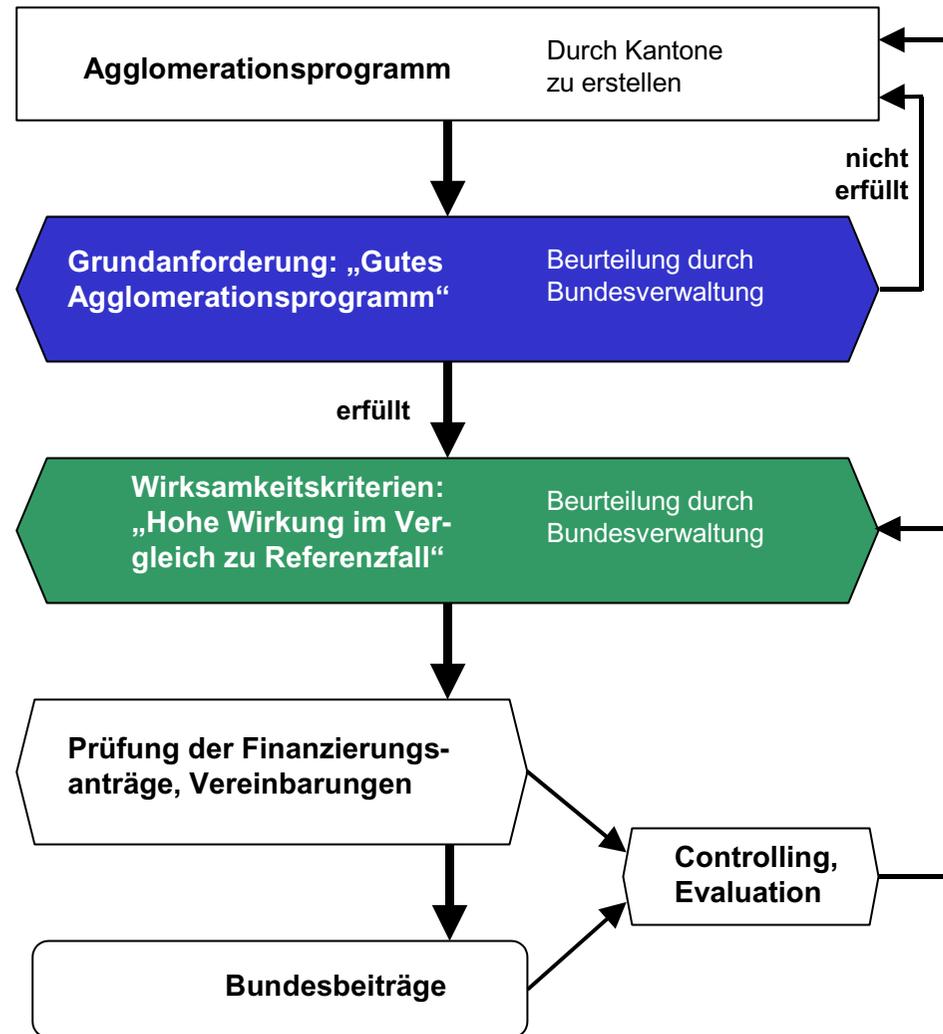
## Subsidiäre Bundesbeiträge an Verkehrsinfrastrukturen

- Verwendung der Mittel: Öffentlicher und privater Agglomerationsverkehr auf Strasse und Schiene  
S-Bahnen, Stadtbahnen, Trams, Busspuren und -installationen, Entlastungsstrassen, Velofahrer, Fussgänger
- Herkunft der Mittel: Zweckgebundene Strassengelder (Verfassungsgrundlage erforderlich! => NFA)
- Beitragsberechtigter Kreis: Grundsätzlich alle Agglomerationen  
Aber: Knappe Mittel => Strenge Prioritätensetzung!

## Voraussetzungen

- Agglomerationsprogramm (Teil Verkehr + Siedlung)
- „zweckmässige“ Organisation in Trägerschaft

# Mitfinanzierung Bund: Das Verfahren



# Mitfinanzierung Bund: Prüfkriterien

## Grundanforderungen

1. Partizipation gewährleistet
2. Trägerschaft untersucht und bestimmt
3. Analyse Ist-Zustand und zukünftiger Zustand
4. Alle Massnahmen untersucht
5. Auswirkungen und Kosten transparent dargelegt
6. Umsetzung und Controlling gesichert

## Wirksamkeitskriterien

1. Qualität der Verkehrssysteme verbessert
2. Siedlungsentwicklung nach innen gefördert
3. Verkehrssicherheit erhöht
4. Umwelt- und Ressourcenverbrauch vermindert
5. Investitions- und Betriebskosten tragbar



**Arbeitshilfe und Handbuch des ARE ([www.are.ch](http://www.are.ch))**

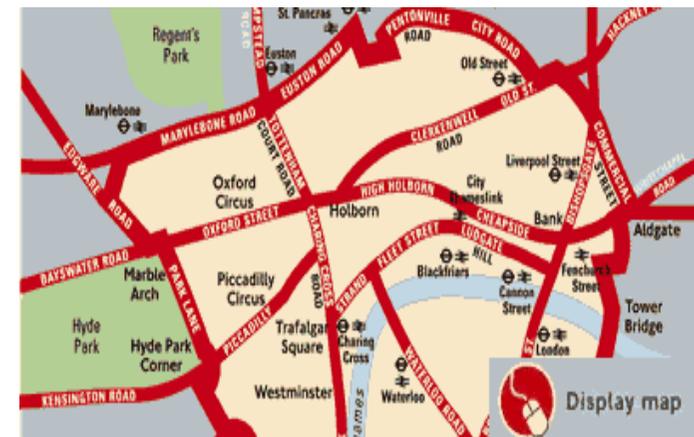
# Road Pricing als Alternative?

## Stand der Diskussion in CH

- Technisch machbar (London, LSVA)
- Keine Verfassungsgrundlage, Ausnahmen aber möglich (Parlament)
- Parlament: Hat RP aus NFA gestrichen

## Haltung ARE

- Kurzfristig: Keine taugliche Lösung für Agglomerationsverkehrsprobleme (fehlende Akzeptanz!!!)
- Mittel- bis langfristig: Interessanter Ansatz (Überprüfung der ganzen heutigen Verkehrsfinanzierung)
- Offen für gute Pilotversuche in Städten und Agglomerationen



# Stand der Arbeiten / offene Fragen

## Stand der Arbeiten

- **Gegenvorschlag Avanti gescheitert (9. Februar 2004)**
- **„Runder Tisch“ vom 1. April**
  - => **Breiter Konsens für Agglomerationsverkehr**
- **Aussprache BR vom 23. Juni**
  - => **Neue Vorschläge/Vorlage z.H. Parlament (dopo Avanti)**
  - => **Leitlinien für die weiteren Arbeiten (Infrastrukturfonds)**
- **Handbuch & Kriterien für Agglo‘programme liegen vor**
- **Erarbeitung der Agglomerationsprogramme im Gang**

## Offene Fragen

- **Ausgang Volksabstimmung NFA**
- **Folgen und Auswirkungen des Entlastungsprogramms (EP04)**
- **Höhe der verfügbaren Mittel für den Agglomerationsverkehr**
- **Neuer Termin für Abgabe der Agglomerationsprogramme**

# Weiteres Vorgehen / Wichtige Termine

## August / September 2004

- Vorschläge des UVEK zu dopo Avanti / Entscheid weiteres Vorgehen Parlament

## 14. Oktober 2004

- Erfahrungsaustausch Bund/Kantone/Agglomerationen

## 28. November 2004

- Volksabstimmung NFA (Verfassungsgrundlage für Bundesbeiträge an Agglo‘verkehr)



are...



[www.are.ch](http://www.are.ch)