



Teilrevision vom 22. November 2017 der Verordnung vom 7. November 2007¹ über die zweckgebundene Mineralölsteuer im Strassenverkehr (MinVV): Erläuterungen zu den Verordnungsbestimmungen betreffend das Programm Agglomerationsverkehr

Version vom 15. Februar 2018

Kapitelüberschrift vor Artikel 18a

Die Überschrift des 4. Kapitels wird an die vorhergehenden Kapitelüberschriften der MinVV angepasst.

Artikel 18a

Absatz 1

Dieser Absatz enthält die Definition des Programms Agglomerationsverkehr, das ein Entwicklungsprogramm im Bereich der Verkehrsinfrastrukturen in Städten und Agglomerationen darstellt. Dieses Programm erlaubt die Aufteilung der im Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) für die Massnahmen zur Verbesserung des Agglomerationsverkehrs reservierten Mittel auf jene Agglomerationsprogramme, die eine gute Planung und damit einen entsprechenden Nachweis der Abstimmung von Verkehr und Siedlung erbracht haben. In der Botschaft zum jeweiligen Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel für das Programm Agglomerationsverkehr, die auf der Grundlage von Prüfberichten der eingegangenen Agglomerationsprogramme sowie dem Ergebnisbericht der Vernehmlassung beruht, stellt der Bundesrat dem Parlament Antrag über die Beitragssätze pro Agglomerationsprogramm und die mitzufinanzierenden Massnahmen der A-Liste (Summe der Einzelmassnahmen und Summe der pauschalen Bundesbeiträge der A-Liste). Wenn die Zustimmung der eidgenössischen Räte zum Programm Agglomerationsverkehr vorliegt, schliesst der Bund mit den jeweiligen Trägerschaften eine Leistungsvereinbarung für die Umsetzung ihres Agglomerationsprogramms ab (vgl. Art. 24 Abs. 1 MinVV). Die Auszahlung der Bundesmittel für die in den Leistungsvereinbarungen enthaltenen Massnahmen wird anschliessend in einer Finanzierungsvereinbarung geregelt.

Absatz 2

In diesem Absatz wird die Definition "Agglomerationsprogramm" eingeführt. Ein Agglomerationsprogramm ist ein Planungsinstrument für den Nachweis einer abgestimmten Verkehrs- und Siedlungsentwicklung in der jeweiligen Agglomeration. Es soll auf einer gemeinde- und zum Teil kantons- und landesübergreifenden Ebene eine Optimierung der Verkehrssysteme in Koordination mit der Siedlungsentwicklung in den Agglomerationen sicherstellen. Hierzu werden durch die zuständige Trägerschaft das Zukunftsbild für die Agglomerationsentwicklung festgelegt sowie die entsprechenden Teilstrategien und Massnahmen ausgearbeitet. Die Massnahmen zu den verschiedenen Verkehrsträgern und zur Siedlungsentwicklung sind innerhalb des Agglomerationsprogramms zeitlich zu priorisieren (A-, B- und C-Liste).

Agglomerationsprogramme werden generationenweise, d.h. grundsätzlich für einen Zeitraum von vier Jahren, beim Bund zur Mitfinanzierung beantragt. Die A- und B-Listen der Massnahmen im Agglomerationsprogramm einer Generation werden vom Bund hinsichtlich der Abstimmung und Verbesserung der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung geprüft. Für jene Agglomerationsprogramme, die in Bezug auf die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung eine gute Abstimmung aufweisen, wird für die Mitfinanzierung der vom Bund als A-Liste priorisierten Massnahmen im Rahmen der Botschaft zum jeweiligen

¹ SR 725.116.21

Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel für das Programm Agglomerationsverkehr ein Beitragsatz zwischen 30 und 50 Prozent beantragt.

Absatz 3

Mit dieser Bestimmung wird eine Grundlage im 4. Kapitel geschaffen, damit das UVEK insbesondere das Verfahren für die Einreichung und die Prüfkriterien der Agglomerationsprogramme sowie die Rechte und Pflichten der Trägerschaften bei der Prüfung der Agglomerationsprogramme in einer Verordnung regeln kann. Gestützt auf diese Delegationsnorm sollen Regelungen, die bislang in den Weisungen über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme enthalten waren, soweit sie Wirkungen nach aussen zeitigen, in eine neu zu schaffende Departementsverordnung betreffend das Programm Agglomerationsverkehr überführt werden.

Artikel 19

Absatz 3

Der Bundesrat bezeichnet nach Anhörung der Kantone die beitragsberechtigten Städte und Agglomerationen. Er orientiert sich dabei an der Definition des Bundesamts für Statistik (nArt. 17b Absatz 2 des Bundesgesetzes vom 22. März 1985² über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und der Nationalstrassenabgabe [MinVG]). Die beitragsberechtigten Städte und Agglomerationen sind in Anhang 4 der MinVV festgelegt (vgl. Art. 19 Abs. 1 MinVV). Neu soll für Fusionen zwischen Gemeinden, die im Anhang 4 aufgeführt sind, keine Anpassung der Liste mehr erforderlich sein; die neu gebildete Gemeinde gilt auch ohne solche Anpassung als beitragsberechtigt.

Bei Fusionen von Agglomerationsgemeinden mit Gemeinden, die nicht in Anhang 4 der MinVV aufgeführt sind, soll für das UVEK gemäss dem neuen Artikel 19 Absatz 3 zweiter Satz MinVV die Möglichkeit geschaffen werden, den besagten Anhang anzupassen. Dabei hat es sich ebenfalls an der Definition des Bundesamts für Statistik zu orientieren (vgl. nArt. 17b Abs. 2 zweiter Satz MinVG). Der Bundesrat wird Anhang 4 in der Regel alle zehn Jahre, im Anschluss an die Überarbeitung der Definition des Raums mit städtischem Charakter durch das Bundesamt für Statistik, überprüfen und bei Bedarf anpassen. Es erscheint daher sinnvoll, dass zwischenzeitliche, fusionsbedingte Änderungen durch das UVEK vorgenommen werden können.

Absatz 4

Eine im Anhang 4 aufgeführte und somit beitragsberechtigte Gemeinde, die während der Erarbeitung oder Prüfung eines Agglomerationsprogramms (die fachliche Prüfung ist mit der Übergabe des Entwurfs der Botschaft an den Bundesrat abgeschlossen) mit einer nicht beitragsberechtigten Gemeinde fusioniert, bleibt in Bezug auf dieses Agglomerationsprogramm in jedem Fall beitragsberechtigt. Es besteht somit ein „Bestandesschutz“ für die Beitragsberechtigung dieser Gemeinde im Rahmen des laufenden Agglomerationsprogramms.

Artikel 20

Der bestehende Wortlaut wird dahingehend präzisiert, dass es sich bei den Verkehrsinfrastrukturen um solche in Städten und Agglomerationen handelt.

Artikel 21a

Die bisherigen Erfahrungen mit der ersten und zweiten Generation von Agglomerationsprogrammen zeigen auf, dass gewisse Bereiche optimiert werden können:

- Optimierungspotential besteht insbesondere bei den von den Trägerschaften zur Mitfinanzierung eingereichten Massnahmen, die durch den Bund im Prüfprozess bislang den "*Eigenleistungen*" zu-

² SR 725.116.2

geordnet wurden. Diese Zuordnung erfolgte aufgrund begrenzter Mittel, des Fokus auf die Unterstützung der wirksamsten Massnahmen und/oder der vom Bund nur lokal eingestufteten Wirkung der betreffenden Massnahmen. Mit Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung im Sinn von Artikel 24 MinVV verpflichtete sich die Trägerschaft in der Vergangenheit schliesslich, auch diese vom Bund typisierten „Eigenleistungen“ umzusetzen, ohne dafür einen finanziellen Anreiz zu erhalten. Dies ist für die Trägerschaften unbefriedigend und wurde des Öfteren beanstandet. So bedarf es für den Abschluss der Leistungsvereinbarung mit dem Bund der Zustimmung sämtlicher Gemeinden im Perimeter der Agglomeration und es wurde für die Trägerschaften schwierig, von einer Gemeinde die Zustimmung zum Agglomerationsprogramm zu erhalten, wenn die auf eine Gemeinde entfallenden Massnahmen vom Bund (entgegen der Eingabe im Agglomerationsprogramm und entsprechend der Erwartung der Gemeinde) als „Eigenleistungen“ qualifiziert wurden.

- Ein weiterer Bereich, bei dem der administrative Aufwand sowohl auf Seiten der Trägerschaften wie auch auf Seiten des Bundes deutlich reduziert werden kann, besteht sodann bei *Kleinmassnahmen*. In der Regel gehören solche Massnahmen zu einem Massnahmenpaket (beispielsweise im Bereich des Langsamverkehrs). Bislang musste für jede einzelne Massnahme jeweils eine separate Finanzierungsvereinbarung i.S.v. von Artikel 24 Absatz 4 MinVV abgeschlossen sowie eine Schlussabrechnung erstellt und beim Bund eingereicht werden. Dies bedeutet einen ähnlichen Aufwand wie bei Einzelmassnahmen im Umfang eines zweistelligen Millionenbetrags, weshalb sich hier insbesondere die Frage nach der Verhältnismässigkeit stellt.

Mit der Einführung pauschaler Bundesbeiträge ab der dritten Generation von Agglomerationsprogrammen für gewisse Massnahmen geht in den erwähnten Bereichen („Eigenleistungen“, Kleinmassnahmen) eine administrative Entlastung aller Beteiligten beim Abschluss der Finanzierungsvereinbarungen und Auszahlung der Bundesbeiträge für solche Massnahmen von Agglomerationsprogrammen einher, und es kann deren Umsetzung forciert werden.

Gestützt auf Artikel 21a MinVV soll es für den Bund künftig möglich sein, für Massnahmen der Agglomerationsprogramme in den Kategorien Langsamverkehr, Aufwertung und Sicherheit des Strassenraums, Verkehrssystemmanagement sowie Aufwertung von Tram- und Bushaltestellen bis zu einer vom UVEK im Einvernehmen mit dem Eidgenössischen Finanzdepartement (in der oben bereits erwähnten neu zu schaffenden Departementsverordnung betreffend das Programm Agglomerationsverkehr) festzulegenden Investitionskostengrenze pauschale Bundesbeiträge auszurichten. Alle übrigen Massnahmen werden weiterhin als Einzelmassnahmen behandelt.

In den pauschalen Bundesbeiträgen sind bereits Teuerung und Mehrwertsteuer berücksichtigt. Der gewählte Teuerungsindex und der Mehrwertsteuersatz werden in der Botschaft betreffend den Bundesbeschluss zum Programm Agglomerationsverkehr jeweils explizit ausgewiesen. Damit wird auch ein Anreiz geschaffen, dass die Trägerschaften die betroffenen Massnahmen möglichst rasch umsetzen, um die Mehrkosten einer späteren Teuerung und/oder Mehrwertsteuererhöhung nicht selber tragen zu müssen und eine vereinfachte Auszahlung der Bundesmittel für pauschale Bundesbeiträge ermöglicht wird.

Die Auszahlung der Bundesmittel erfolgt pauschal nach Umsetzungsfortschritt auf entsprechenden Antrag der Trägerschaft hin (Antragsformular).

Auch bei pauschalen Bundesbeiträgen für Massnahmen der erwähnten Kategorien muss die Trägerschaft dem Bund berichten, dass sie die Massnahmen tatsächlich umgesetzt hat (Umsetzungsreporting). Sie muss aber bei pauschal mitfinanzierten Massnahmen keine Schlussabrechnung mehr einreichen. Dies reduziert den administrativen Aufwand gegenüber dem Bund in erheblicher Weise.

Die Zulässigkeit, pauschale Bundesbeiträge auszurichten, ergibt sich aus Artikel 38 MinVG. Gemäss dieser Bestimmung ist es dem Bundesrat erlaubt, statt auf die effektiven Kosten abzustellen, Pauschalen festzulegen (vgl. Art. 17d Absatz 1 MinVG, Art. 21 f. MinVV).

Es ist stufengerecht, wenn das Departement die Investitionskostengrenze sowie die Einzelheiten der Berechnung der pauschalen Bundesbeiträge oder die Ansätze festlegt. Das Departement regelt auch die Prüfung und Bewertung der Agglomerationsprogramme als solche im Sinn einer subventionsrechtlichen Prioritätenordnung (vgl. Art. 13 Abs. 2 des Subventionsgesetzes vom 5. Oktober 1990³ [SuG]).

³ SR 616.1

Zudem gewährt eine Regelung auf Stufe Departement die nötige Flexibilität, um Anpassungen aufgrund gemachter Erfahrungen verhältnismässig rasch und unkompliziert vornehmen zu können.

Die Trägerschaften hatten bereits mehrmals die Möglichkeit und werden auch in Zukunft die Möglichkeit haben, sich zur Methode und zu den konkreten Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen zu äussern (Austauschplattform, Arbeitsgruppen-Workshop zur Erklärung der Methode, bei der Erhebung der Leistungseinheiten, Vernehmlassung zur Teilrevision der MinVV, Fachgespräche zum Entwurf des Prüfberichts). Sie werden sich auch zu den im Hinblick auf die Agglomerationsprogramme der vierten Generation auf Stufe Departementsverordnung zu erlassenden konkreten Umsetzungsregeln nochmals im Rahmen eines Vernehmlassungsverfahrens äussern können. Die durchgeführte Prüfung der eingereichten Gesuche mit allen zur Anwendung kommenden Methoden wird schliesslich im Prüfbericht sowie in den Erläuterungen dazu transparent gemacht.

Absatz 1

Pauschale Bundesbeiträge sollen für Massnahmen in den Bereichen Langsamverkehr (sog. LV-Paket) und Aufwertungs-/Sicherheitsmassnahmen im Strassenraum, insbesondere auf der Basis von Betriebs- und Gestaltungskonzepten (sog. BGK-Paket), Verkehrssystemmanagement (sog. Verkehrsmanagement-Paket) sowie Aufwertung von Tram- und Bushaltestellen ausgerichtet werden. Als Massnahmen im Bereich des Langsamverkehrs kommen z.B. Langsamverkehrs-Wege, Fussgängerquerungen, Unterführungen, Passerellen, Brücken oder Abstellanlagen infrage. Unter Verkehrssystemmanagement-massnahmen versteht man betriebliche Massnahmen der Verkehrssteuerung (z.B. Priorisierung des öffentlichen Verkehrs bei Lichtsignalanlagen, Dosierungsmassnahmen oder Stauraummanagement) oder bauliche Massnahmen an der Infrastruktur (z.B. Anpassung von Knoten und Einrichtung von Bus-spuren).

Analysen der ersten und zweiten Generation von Agglomerationsprogrammen zeigen, dass Massnahmen der in Absatz 1 Buchstabe a–c genannten Kategorien unabhängig von der Grösse einer Agglomeration grundsätzlich als Kleinmassnahmen zusammengefasst werden können. Diese haben teilweise nur lokale Wirkung oder werden bereits von den Agglomerationen zu Paketen zusammengelegt, sodass sich finanztechnische Optimierungen in Form von pauschalen Bundesbeiträgen anbieten. Solche Massnahmen eignen sich besonders für pauschale Bundesbeiträge, weil sie auf alle Kriterien des Bewertungsprozesses der Agglomerationsprogramme grundsätzlich positiv wirken und daher in vielen Agglomerationsprogrammen enthalten sind. Ausserdem sind sie relativ kostengünstig. Bei diesen Massnahmenkategorien ist es vertretbar, standardisierte Kosten pro Leistungseinheiten zu definieren, die in allen Agglomerationen gleichermassen zur Anwendung gelangen. Im Rahmen der zweiten Generation von Agglomerationsprogrammen wurden bereits Benchmarks für die Massnahmenkategorien im Sinn von Artikel 21a Absatz 1 Buchstaben a–c der MinVV festgelegt, anhand derer die Kosten plafoniert wurden und damit ein gutes oder sehr gutes Kosten-/Nutzenverhältnis sichergestellt werden konnte⁴.

Aufgrund der Ergebnisse der Vernehmlassung wurde als zusätzliche Kategorie die Aufwertung von Tram- und Bushaltestellen aufgenommen. Dabei kann prima vista eine Mitfinanzierung des Bundes für die Haltestellen und deren Ausstattungen (Einbuchtung, Fahrbahnhaltestelle, geschützte oder offene Haltestelle) gestützt auf eine von der jeweiligen Trägerschaft eingereichte gesamthafte Konzeption erfolgen. Der reine behindertengerechte Ausbau kann jedoch nicht mit Mitteln des NAF unterstützt werden. Weil die besagte Massnahmenkategorie erst nach der Vernehmlassung in die MinVV eingefügt wurde, kann diese erst für die Prüfung der Agglomerationsprogramme der vierten Generation berücksichtigt werden.

Absatz 2

⁴ Siehe Weisung des UVEK vom 16. Februar 2015 über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 3. Generation.

Die Höhe der Investitionskosten von Massnahmen, für welche die Bundesbeiträge pauschal ausgerichtet werden, wird in der bereits erwähnten neu zu schaffenden Departementsverordnung geregelt. Diese Investitionskostengrenze legt das UVEK jeweils im Einvernehmen mit dem Eidgenössischen Finanzdepartement fest. Damit wird ein "Vier-Augen-Prinzip" für die Festlegung der massgebenden Investitionskostengrenze für Massnahmen nach Artikel 21a MinVV verankert, was in anderen Subventionsbereichen üblich ist. Ansprechpartner innerhalb des Eidgenössischen Finanzdepartements ist die Eidgenössische Finanzverwaltung.

Absatz 3

Bislang regelt das UVEK die Prüfung und Bewertung der Agglomerationsprogramme im Sinn einer subventionsrechtlichen Prioritätenordnung (vgl. Art. 13 Abs. 2 des Subventionsgesetzes vom 5. Oktober 1990⁵ [SuG]); die Festlegung der pauschalen Bundesbeiträge bildet einen Teil davon. Es erscheint daher stufengerecht, wenn das Departement entsprechende Bestimmungen in der neu zu schaffenden Departementsverordnung festsetzen kann. In der Delegationsnorm sind schliesslich Leitlinien zur Berechnung der pauschalen Bundesbeiträge oder Festlegung der Ansätze erwähnt (Qualität der Konzeption der Massnahmen und standardisierte Kosten pro Leistungseinheit).

Absatz 4

Artikel 21a Absatz 1 MinVV ist als Automatismus formuliert. Massnahmen mit Investitionskosten unterhalb der vom UVEK in der neu zu schaffenden Departementsverordnung festgelegten Grenze werden, soweit sie in eine der in Absatz 1 aufgeführten Kategorien fallen, pauschal abgegolten. Es kann aber Konstellationen geben, in welchen von diesem Automatismus abgewichen werden kann. Zu denken ist beispielsweise an Massnahmen, die sich nicht über die vorgesehenen Leistungseinheiten abrechnen lassen. Das UVEK wird daher ermächtigt, in begründeten Einzelfällen vom in Absatz 1 statuierten Grundsatz abzuweichen. Im Erläuterungsbericht zum Prüfprozess werden die Überlegungen dazu transparent gemacht.

Artikel 22

Mit der Einführung von pauschal mitfinanzierten Massnahmen ist Artikel 22 MinVV zu ergänzen. Die Beteiligung des Bundes an den Agglomerationsprogrammen ist nun nicht mehr ausschliesslich abhängig von den gemäss Artikel 21 MinVV nachgewiesenen anrechenbaren Kosten, sondern von der Summe dieser Kosten und des vom Bund festgelegten Gesamtbetrags für die Massnahmen nach Artikel 21a MinVV.

Als Präzisierung wird anstelle von „Höchstbetrag“ künftig der Begriff „Höchstbeitrag“ verwendet, da es sich dabei um den maximal auszurichtenden Bundesbeitrag handelt.

Artikel 24

Absatz 3

Diese Bestimmung wird unter Hinweis auf die neue Übergangsbestimmung (Art. 33a) gestrichen.

Absatz 4

Grundsätzlich konnten auch bisher nur für baureife Massnahmen Finanzierungsvereinbarungen abgeschlossen werden. Entsprechend bleibt der Inhalt der Sätze 1 und 2 von Absatz 4 unverändert.

Für pauschal mitfinanzierte Massnahmen wird jedoch nur noch eine Finanzierungsvereinbarung pro Massnahmenkategorie abzuschliessen sein. Für den Abschluss dieser Finanzierungsvereinbarung müssen die einzelnen, pauschal mitfinanzierten Massnahmen daher nicht baureif sein.

⁵ SR 616.1

Absatz 6

Dieser Absatz wurde gestrichen, weil er neu in Artikel 32 Absatz 5 enthalten ist.

Artikel 24a Absatz 1 Buchstabe d

Infolge der Aufhebung des Infrastrukturfonds und der gleichzeitigen Einführung des Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr wurde diese Bestimmung redaktionell angepasst.

Artikel 32

Absatz 3

Infolge der Aufhebung des Infrastrukturfonds und der gleichzeitigen Einführung des Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr wurde diese Bestimmung redaktionell angepasst.

Absatz 5

Mit dem neuen Absatz 5 sollen die Zuständigkeiten des Bundesamts für Raumentwicklung im Zusammenhang mit dem Programm Agglomerationsverkehr festgehalten werden. Die periodische Überprüfung der Einhaltung der Leistungsvereinbarungen erfolgt üblicherweise im Zeitpunkt der Einreichung der Agglomerationsprogramme einer neuen Generation.

Artikel 33a

Diese neue Übergangsbestimmung steht in direktem Zusammenhang mit der Streichung von Artikel 24 Absatz 3 MinVV. Seit der Einführung des Bahninfrastrukturfonds (BIF) im Rahmen der Vorlage Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI; BG vom 21. Juni 2013 über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur, in Kraft seit 1. Jan. 2016 [AS 2015 651; BBI 2012 1577]) werden Schienenprojekte grundsätzlich über den BIF finanziert. Unter den Begriff der Schienenprojekte nach Artikel 24 Absatz 3 MinVV fallen jedoch auch Trams (Strassenbahnen) und gelegentlich auch Bushaltestellen, die künftig über den NAF finanziert werden. Für diese vergleichsweise wenigen Projekte rechtfertigt sich eine gesonderte Zuständigkeit nicht mehr. Artikel 33a stellt nun klar, dass lediglich noch Projekte, für die der Bund die Freigabe der Mittel vor dem 1. Januar 2016 beschlossen hat (Projekte der ersten und zweiten Generation), noch vom BAV betreut werden. Nach Abschluss der Zuständigkeit des BAV erfolgt die Betreuung weiterer Projekte gemäss der allgemeinen Regelung in Art. 32 Abs. 1 MinVV durch das ASTRA.

Anhang 4 (Liste der beitragsberechtigten Agglomerationen und Städte)

Der Bundesrat (und nicht die Trägerschaften oder Agglomerationen) ist von Gesetzes wegen dafür zuständig (vgl. neu Art. 17b Abs. 2 MinVG), nach Anhörung der Kantone die beitragsberechtigten Städte und Agglomerationen zu bezeichnen. Dies tut er in der Liste der BeSA im Anhang 4 der MinVV. Die darin aufgeführten Gemeinden gelten als im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr beitragsberechtigt.

Neu orientiert er sich dabei gemäss Art. 17b Abs. 2 MinVG an der Definition des Bundesamts für Statistik (BFS). Mit dieser Anpassung zieht er künftig die Definition des BFS als eine Grundlage für die Liste der BeSA heran. Es soll aufgezeigt werden, inwieweit sich die Definition des BFS (nachfolgend Definition gemäss 2012) als Grundlage zur Ermittlung der beitragsberechtigten Agglomerationen und Städte verändert hat und wo leichte Abweichungen davon vorgenommen wurden.

Gestützt auf Daten aus dem Jahr 2012 hat das BFS Ende 2014 eine neue Definition des Raumes mit städtischem Charakter und ihre Berechnungen kommuniziert und daraus abgeleitet die Agglomerationsdefinition überarbeitet (nachfolgend Berechnung[en] gemäss 2012). Vergleicht man die bisherige Definition, die gestützt auf Daten aus dem Jahr 2000 vorgenommen wurde (nachfolgend Berechnung bzw. Definition gemäss 2000), mit denjenigen von 2012, so stellt man erhebliche Unterschiede fest.

Nach Definition gemäss 2012 gelten die neu definierten Agglomerationskerngemeinden (d.h. Haupt- und Nebenkerngemeinden) und auch die Gürtelgemeinden als Agglomeration. Die Agglomerationsgürtel haben sich gegenüber der Definition aus dem Jahre 2000 deutlich erweitert. Sodann hat die Zuordnung einzelner Gemeinden zu einer Agglomeration gegenüber der bisherigen Definition gewechselt; sie gehören nun einer anderen Agglomeration an. Überdies werden über 300 vormals ländliche Gemeinden neu zu den Agglomerationen gezählt. Schliesslich gibt es zahlreiche Gemeinden, die neu mehreren Agglomerationskernen zugeordnet und nicht mehr als Agglomeration betrachtet werden.

Im Anhang 4 der MinVV waren bislang die beitragsberechtigten Agglomerationen und Städte in einer Liste nach Massgabe der Agglomerationsdefinition aufgrund der Datenlage aus dem Jahr 2000 aufgeführt. Die bestehende Liste der BeSA entspricht somit nicht den neuen Berechnungen des BFS gestützt auf Daten von 2012. Dabei ist insbesondere der Kreis der städtisch geprägten Gemeinden zwischen den Berechnungen gemäss 2000 und denjenigen gemäss 2012 deutlich grösser geworden. Angesichts der geschilderten Veränderungen muss der Anhang 4 der MinVV bzw. die Liste der BeSA überarbeitet werden.

Eine breit abgestützte Arbeitsgruppe, bestehend aus Vertretern des Bundes (ASTRA, BAFU, BAV und BFS), der Kantone und Agglomerationen sowie des Städte- und Gemeindeverbands, hat unter Federführung des ARE die Ergänzungen der Liste der BeSA erarbeitet. Dabei wurden zunächst verschiedene Anpassungsmöglichkeiten für die besagte Liste auf Grundlage der Definition des BFS gestützt auf Daten aus dem Jahr 2012 geprüft. Einigkeit herrschte darüber, dass der Kreis der beitragsberechtigten Agglomerationen und Städte nicht zu gross werden sollte. Grössere Schwierigkeiten und Akzeptanzprobleme machte die Arbeitsgruppe des Weiteren dort aus, wo Gemeinden oder ganze Agglomerationen aufgrund der neuen Datenlage ihre Beitragsberechtigung verlieren würden. Den Agglomerationen und Kantonen war es ein grosses Anliegen, die Beitragsberechtigung jener Gemeinden beizubehalten, die bisher beitragsberechtigt waren und in einem Agglomerationsprogramm zusammenarbeiten würden. Damit kann der gut eingespielte Zusammenarbeitsprozess in den Agglomerationen auf Seiten des Bundes weiterhin unterstützt werden. Aus diesem Grund kam die Arbeitsgruppe zum Schluss, den bisher im Anhang 4 der MinVV bzw. in der Liste der BeSA erwähnten Gemeinden die Beitragsberechtigung zu belassen. In der Folge hat die Arbeitsgruppe die Aufnahme der Gemeindekategorien „mehrfachorientierte Gemeinde“ sowie „Kerne ausserhalb Agglomerationen“, die vom BFS neu definiert wurden, in die Liste der BeSA nicht weiter verfolgt. Die im Rahmen der Vernehmlassung eingereichten Anträge betreffend die Aufnahme von "mehrfachorientierten Gemeinden" konnten daher nicht berücksichtigt werden, mit Ausnahme jener, welche die Kriterien der vom ARE erarbeiteten Methode der Lückenfüllung erfüllen. Gleiches gilt für die Anträge betreffend ländliche Gemeinden ohne städtische Prägung. Hingegen konnten aufgrund von Lückenfüllungen vereinzelt antragsgemäss beispielsweise "Kerne ausserhalb der Agglomerationen" in die Liste der BeSA aufgenommen werden (so Schmerikon, Uznach und Arth).

Die überarbeitete Liste der BeSA setzt sich wie folgt zusammen: Wie erwähnt bleiben alle bislang im Anhang 4 der MinVV aufgelisteten Städte und Agglomerationen weiterhin Bestandteil der Liste und damit beitragsberechtigt. Gemäss der Definition von 2012 des BFS betreffend den Raum mit städtischem Charakter werden Agglomerationskerngemeinden (Haupt- und Nebenkerngemeinden) sowie eine reduzierte Anzahl von Agglomerationsgürtelgemeinden aufgelistet. Die Reduktion der Anzahl Gürtelgemeinden wurde durch die Anwendung von bestimmten Dichte- und Grössenkriterien (Mindestanzahl und Mindestdichte von EBL⁶ in der Kernzone der Gemeinde, Verhältnis der EBL in dieser Kernzone zum Total der EBL der ganzen Gemeinde sowie minimaler Pendleranteil aus der Gemeinde in die Agglomerationskernen) erreicht. In Beachtung der vom Parlament im Rahmen der NAF-Vorlage beschlossenen Vorgabe, die Hauptorte angemessen zu berücksichtigen (vgl. neuer Art. 17d Abs. 4 MinVG), wurden überdies die Gemeinden Sarnen (Hauptort des Kantons Obwalden) und Appenzell (Hauptort des Kantons Appenzell Innerrhoden) im Anhang 4 der MinVV aufgenommen. Damit sind inskünftig alle Hauptorte der Kantone im Anhang 4 der MinVV bzw. in der Liste der BeSA enthalten. Schliesslich hat das ARE im Zusammenhang mit Arrondierungen und Lückenfüllungen bei wenigen Agglomerationen nach Massgabe einer im Rahmen der Arbeitsgruppe ausgearbeiteten Methode noch kleine Bereinigungen der Liste der BeSA vorgenommen. Dabei kam eine Methode zur Anwendung, die das ARE entwickelt

⁶ EBL steht als Akronym für die Summe von Einwohnern (ständige Wohnbevölkerung) Beschäftigten und Logiernächten (Hotel- und Kurbetrieben) gemessen in Einwohnergleichwert)

und gegenüber den Agglomerationen und Städten bereits kommuniziert hat. Einerseits wurde dabei die räumliche Einheit einer beitragsberechtigten Agglomeration oder Stadt sichergestellt und andererseits die Gleichbehandlung aller Gemeinden gewährleistet.

Den im Rahmen der Vernehmlassung gestellten Anträgen zur Streichung einer Gemeinde wurde nicht stattgegeben. Dazu wäre eine schriftliche Bestätigung der betroffenen Gemeinde nötig, dass diese mit der Streichung aus der Liste im Anhang 4 einverstanden wäre. Würde eine solche Bestätigung inskünftig vorliegen, könnte im Rahmen der aufgrund von Gemeindefusionen vorgenommenen Überarbeitung des Anhangs 4 eine entsprechende Streichung erfolgen.

Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass es den Trägerschaften wie bis anhin freisteht, den Bearbeitungsperimeter des jeweiligen Agglomerationsprogramms selber zu bestimmen. Gleiches gilt in Bezug auf den Zusammenschluss oder die Zusammenarbeit von Agglomerationen im Rahmen eines Agglomerationsprogramms.

Zu erwähnen bleibt, dass der Anhang 4 der MinVV gestützt auf den neuen Artikel 17b Absatz 2 MinVG infolge regelmässiger Überarbeitungen der Definition der Agglomerationen durch das BFS entsprechend zu überprüfen ist. Nachfolgend findet sich eine Karte zu den bestehenden beitragsberechtigten Agglomerationen und Städten in der Schweiz⁷:

Liste der beitragsberechtigten Städte und Agglomerationen (BeSA)

BeSA 2012

Stand: 15.02.2018

Beitragsberechtigte Städte und Agglomerationen

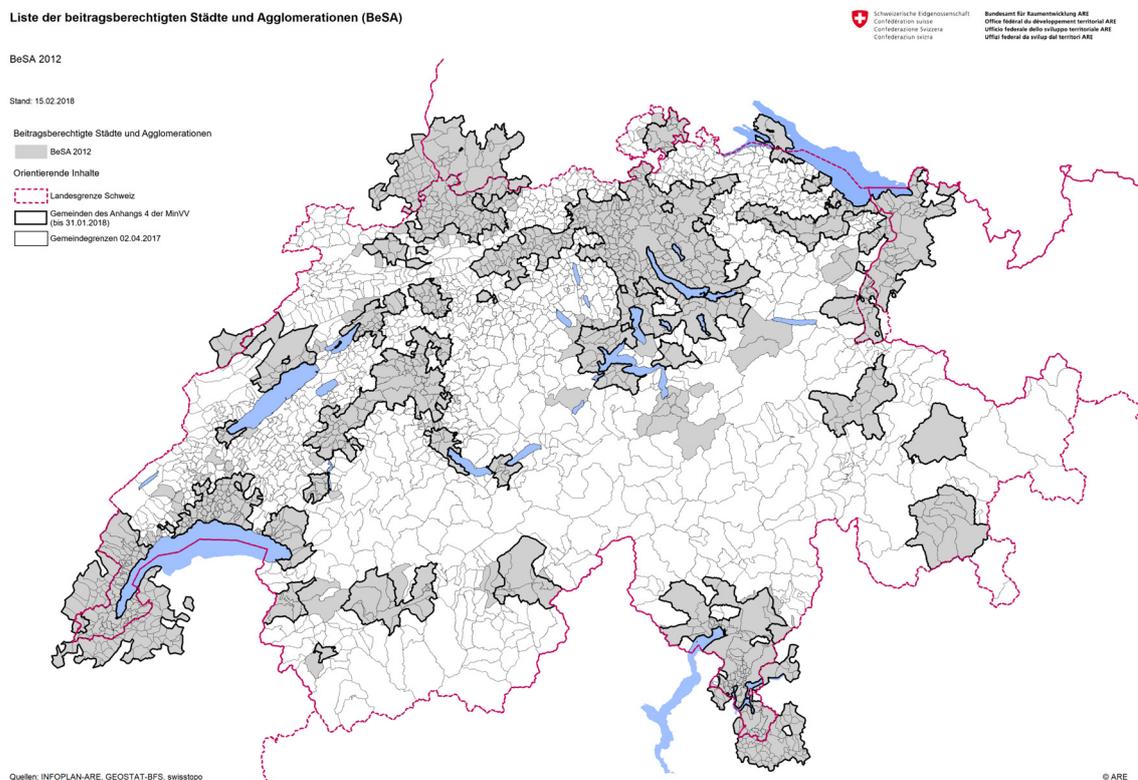
BeSA 2012

Orientierende Inhalte

Landesgrenze Schweiz

Gemeinden des Anhangs 4 der MinVV
(bis 31.01.2018)

Gemeindegrenzen 02.04.2017



⁷ Die Karte zeigt den Stand vom 1. Januar 2014 auf.