

09.083

**Botschaft  
zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2011  
für das Programm Agglomerationsverkehr**

vom 11. November 2009

---

Sehr geehrte Frau Nationalratspräsidentin  
Sehr geehrter Herr Ständeratspräsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen die Botschaft zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2011 für das Programm Agglomerationsverkehr mit dem Antrag auf Zustimmung. Die Botschaft umfasst folgenden Erlass:

- Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2011 für das Programm Agglomerationsverkehr.

Wir versichern Sie, sehr geehrte Frau Nationalratspräsidentin, sehr geehrter Herr Ständeratspräsident, sehr geehrte Damen und Herren, unserer vorzüglichen Hochachtung.

11. November 2009

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates

Der Bundespräsident: Hans-Rudolf Merz

Die Bundeskanzlerin: Corina Casanova

---

## Übersicht

*Aus dem Infrastrukturfonds stehen während 20 Jahren 6 Milliarden Franken für die Verbesserung der Verkehrsinfrastrukturen in Städten und Agglomerationen bereit. Die Bundesversammlung hat davon bereits rund 2,6 Milliarden Franken für 23 dringende und baureife Projekte freigegeben. Der Bundesrat muss nun der Bundesversammlung spätestens Ende 2009 aufzeigen, wie die darüber hinaus noch zur Verfügung stehenden rund 3,4 Milliarden Franken auf die Agglomerationen aufgeteilt werden sollen.*

*Diese Bundesmittel werden in mehreren Etappen vergeben: Ab 2011 werden 1,51 Milliarden Franken freigegeben, ab 2015 voraussichtlich weitere 1,23 Milliarden Franken. Es verbleibt eine Reserve von rund 699 Millionen Franken, die ab 2015 für noch nicht unterstützte Agglomerationen zur Verfügung steht. Im Zentrum dieser Botschaft steht die Freigabe der Mittel ab dem Jahr 2011.*

*Beim Bund wurden insgesamt 30 Agglomerationsprogramme eingereicht. Um alle bis 2018 vorgesehenen Massnahmen realisieren zu können, wären Investitionen von rund 17 Milliarden erforderlich. Davon hätte der Bund rund 40 Prozent, also 6,8 Milliarden Franken, zu übernehmen, was die verfügbaren 3,4 Milliarden Franken deutlich übersteigt. Dies zwingt den Bundesrat, sich auf die Massnahmen mit dem besten Kosten-Nutzen-Verhältnis zu konzentrieren.*

*Von den 30 eingereichten Agglomerationsprogrammen sollen 26 Bundesbeiträge erhalten. Die Mittel für die einzelnen Massnahmen werden, je nach Wirksamkeit, in der ersten oder zweiten Etappe freigegeben. Die 1,51 Milliarden Franken aus der ersten Etappe fliessen nicht nur in die grossen Agglomerationen Zürich, Basel, Genf, Bern und Lausanne-Morges, wo die Verkehrs- und Umweltprobleme am grössten sind, sondern auch in die kleineren Agglomerationen. Diese können ihre Verkehrssysteme damit ebenfalls erheblich verbessern. Die Mittel der ersten Etappe sollen nach Möglichkeit bis Ende 2010 vom Parlament freigegeben werden, sodass die Agglomerationen ab Anfang 2011 mit der Umsetzung beginnen können.*

*Die Vergabe der Mittel für die zweite Etappe erfolgt in rund vier Jahren. Der Bundesrat wird dem Parlament eine weitere Botschaft mit den ergänzenden Massnahmen aus den berücksichtigten Agglomerationsprogrammen vorlegen. Sie werden zuvor allerdings noch einmal auf ihr Kosten-Nutzen-Verhältnis geprüft. Massstab sind wiederum die vier gesetzlich vorgegebenen Kriterien wie verbesserte Qualität des Verkehrssystems, mehr Siedlungsentwicklung nach innen, weniger Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch sowie mehr Verkehrssicherheit.*

*Mit der vorliegenden Botschaft sowie dem Bundesbeschluss wird die Zustimmung zum Programm Agglomerationsverkehr und die erforderliche Freigabe der Finanzmittel in der Höhe von 1510,62 Millionen Franken beantragt.*

## Inhaltsverzeichnis

<b>Übersicht</b>	<b>8308</b>
<b>Verzeichnis der Abkürzungen</b>	<b>8312</b>
<b>1 Grundzüge der Vorlage</b>	<b>8313</b>
1.1 Ausgangslage	8313
1.1.1 Infrastrukturfondsgesetz	8313
1.1.1.1 Übersicht über das Infrastrukturfondsgesetz	8313
1.1.1.2 Fertigstellung Nationalstrassennetz	8313
1.1.1.3 Engpassbeseitigung im bestehenden Nationalstrassennetz	8314
1.1.1.4 Verbesserung der Verkehrsinfrastrukturen in Städten und Agglomerationen	8314
1.1.1.5 Beiträge an die Substanzerhaltung der Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen	8315
1.1.2 Abstimmung der Programme «Engpassbeseitigung Nationalstrassen» und «Agglomerationsverkehr»	8315
1.2 Entstehung und Inhalt des Programms Agglomerationsverkehr	8317
1.2.1 Dringende und baureife Projekte des Agglomerationsverkehrs, Stand der Umsetzung	8317
1.2.2 Ausgangslage Programm Agglomerationsverkehr	8319
1.2.3 Eingereichte Agglomerationsprogramme (Finanzierungsgesuche)	8320
1.2.4 Ablauf und Methodik der Prüfung	8322
1.2.4.1 Ablauf des Prüfprozesses	8322
1.2.4.2 Methodik	8323
1.2.5 Ergebnis der Vernehmlassung und Erläuterungen	8325
1.2.5.1 Stellungnahmen	8325
1.2.5.2 Anträge und Erläuterungen	8326
1.2.6 Resultate der Prüfung der Agglomerationsprogramme	8331
1.2.6.1 Erfüllung der Grundanforderungen	8331
1.2.6.2 Ergebnisse der Massnahmen-Priorisierung	8331
1.2.6.3 Ergebnisse der Beurteilung der Programmwirkung und der Vorleistungen	8333
1.2.6.4 Auswertungen der Ergebnisse	8337
1.2.7 Das Programm Agglomerationsverkehr	8341
1.2.7.1 Beitragssatz	8341
1.2.7.2 A-Liste	8341
1.2.7.3 B-Liste	8342
1.2.7.4 Übersicht pro Agglomerationsprogramm	8342
1.2.8 Finanzierung	8344
1.2.8.1 Finanzpolitische Lage des Bundes	8344
1.2.8.2 Situation Infrastrukturfonds	8345
1.2.8.3 Andere Finanzierungsgefässe	8347
1.3 Umsetzung des Programms Agglomerationsverkehr	8350
1.3.1 Leistungsvereinbarung	8350
1.3.2 Finanzierungsvereinbarung	8350
1.3.3 Weiteres Vorgehen	8351

<b>2 Erläuterung zu einzelnen Artikeln</b>	<b>8351</b>
<b>3 Auswirkungen</b>	<b>8352</b>
3.1 Auswirkungen auf den Bund	8352
3.2 Auswirkungen auf die Kantone, Städte und Gemeinden	8352
3.3 Auswirkungen auf die Volkswirtschaft	8353
3.4 Auswirkungen auf Raum und Umwelt	8355
<b>4 Verhältnis zur Legislaturplanung</b>	<b>8356</b>
<b>5 Rechtliche Aspekte</b>	<b>8356</b>
5.1 Verfassungs- und Gesetzmässigkeit	8356
5.2 Vereinbarkeit mit internationalen Verpflichtungen der Schweiz	8356
5.3 Erlassform	8356
5.4 Unterstellung unter die Ausgabenbremse	8357
5.5 Vereinbarkeit mit dem Subventionsgesetz	8357
<b>Anhänge</b>	
1 Liste der Massnahmen im Bereich Schiene (Schiene allgemein und S-Bahn-Haltestellen), Priorität A	8358
2 Liste der Massnahmen im Bereich Schiene (Schiene allgemein und S-Bahn-Haltestellen), Priorität B	8359
3 Liste der Massnahmen im Bereich Trams/Stadtbahnen, Priorität A	8361
4 Liste der Massnahmen im Bereich Trams/Stadtbahnen, Priorität B	8362
5 Liste der Massnahmen ÖV-Strasse, Priorität A	8363
6 Liste der Massnahmen ÖV-Strasse, Priorität B	8364
7 Liste der Massnahmen im Bereich MIV, Priorität A	8365
8 Liste der Massnahmen im Bereich MIV, Priorität B	8366
9 Liste der Massnahmen im Bereich Langsamverkehr, Priorität A	8367
10 Liste der Massnahmen im Bereich Langsamverkehr, Priorität B	8369
11 Liste der Massnahmen im Bereich Aufwertungen Ortsdurchfahrten bzw. Sicherheit Strassenraum, Priorität A	8370
12 Liste der Massnahmen im Bereich Aufwertungen Ortsdurchfahrten bzw. Sicherheit Strassenraum, Priorität B	8374
13 Liste der Massnahmen im Bereich Multimodale Drehscheiben, Priorität A	8376
14 Liste der Massnahmen im Bereich Multimodale Drehscheiben, Priorität B	8378
15 Liste der Massnahmen im Bereich Verkehrssystemmanagement, Priorität A	8379
16 Liste der Massnahmen im Bereich Verkehrssystemmanagement, Priorität B	8381

- 17 Liste der Massnahmen A im Bereich Schiene, welche nicht für eine finanzielle Beteiligung des Bundes aus dem Infrastrukturfonds vorgesehen sind, sondern für eine andere Finanzierung geprüft werden 8382
- 18 Liste der Massnahmen B im Bereich Schiene, welche nicht für eine finanzielle Beteiligung des Bundes aus dem Infrastrukturfonds vorgesehen sind, sondern für eine andere Finanzierung geprüft werden 8383

**Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2011 für das Programm Agglomerationsverkehr (Entwurf) 8385**

## Verzeichnis der Abkürzungen

ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
ASTRA	Bundesamt für Strassen
BAFU	Bundesamt für Umwelt
BAV	Bundesamt für Verkehr
BPUK	Schweizerische Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz
HGV	Hochgeschwindigkeitsverkehr (Schiene); siehe auch Bundesgesetz über den Anschluss der Ost- und der Westschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz (HGV-Anschluss-Gesetz, HGVAng) vom 18. März 2005; SR 742.140.3
IFG	Bundesgesetz über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen (Infrastrukturfondsgesetz) vom 6. Oktober 2006; SR 725.13
KöV	Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs
LV	Langsamverkehr
MinVG	Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer vom 22. März 1985; SR 725.116.2
MinVV	Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer vom 7. November 2007; SR 725.116.21
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
NFA	Bundesbeschluss zur Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen vom 3. Oktober 2003
NHG	Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz vom 1. Juli 1966; SR 451
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P+R	Park and ride
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
SFSV	Spezialfinanzierung Strassenverkehr
TU	Transportunternehmung
USG	Bundesgesetz über den Umweltschutz (Umweltschutzgesetz) vom 7. Oktober 1983; SR 814.01
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
ZEB	Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur

# Botschaft

## **1 Grundzüge der Vorlage**

### **1.1 Ausgangslage**

#### **1.1.1 Infrastrukturfondsgesetz**

##### **1.1.1.1 Übersicht über das Infrastrukturfondsgesetz**

Das Bundesgesetz über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen (Infrastrukturfondsgesetz, IFG; SR 725.13) ist am 1. Januar 2008 in Kraft getreten. Der Infrastrukturfonds stellt während 20 Jahren 20,8 Milliarden Franken für folgende vier Bereiche bereit (Preisstand 2005, ohne Berücksichtigung der Teuerung und MwSt.):

- Fertigstellung Nationalstrassennetz: 8,5 Milliarden
- Engpassbeseitigung im bestehenden Nationalstrassennetz: 5,5 Milliarden
- Verbesserung der Verkehrsinfrastrukturen in Städten und Agglomerationen: 6 Milliarden
- Beiträge an die Substanzerhaltung der Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen: 0,8 Milliarden

Die Mittel des Infrastrukturfonds dienen der effizienten und umweltverträglichen Bewältigung der Mobilität, die für eine leistungsfähige Gesellschaft und Wirtschaft erforderlich ist (Art. 4 Abs. 1 IFG). Der Einsatz der Mittel basiert auf einer Gesamtschau des Verkehrs, welche alle Verkehrsträger und -mittel mit ihren Vor- und Nachteilen einbezieht, wirksame Alternativen gegenüber neuen Infrastrukturen vorzieht, die langfristige Finanzierbarkeit und die Finanzlage der öffentlichen Hand berücksichtigt, die Koordination mit der Siedlungsentwicklung und den Schutz der Umwelt beachtet sowie eine angemessene Berücksichtigung der Landesteile anstrebt (Art. 4 Abs. 2 IFG).

##### **1.1.1.2 Fertigstellung Nationalstrassennetz**

Das Nationalstrassennetz wurde in seinen Grundzügen im Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz aus dem Jahre 1960 festgelegt. Zur vollständigen Realisierung dieses Netzes und später beschlossener Netzergänzungen sind noch einzelne Lücken im Netz zu schliessen. Die dafür erforderlichen Projekte sind Bestandteil der Fertigstellung des Nationalstrassennetzes. Die Fertigstellung bleibt eine Verbundaufgabe von Bund und Kantonen.

Die Bundesversammlung hat die Mittel für die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes gemäss Artikel 5 Absatz 2 IFG auf den Zeitpunkt des Inkrafttretens des Infrastrukturfondsgesetzes freigegeben (Art. 2 des Bundesbeschlusses vom 4. Oktober 2006 über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds; BBl 2007 8553).

### **1.1.1.3 Engpassbeseitigung im bestehenden Nationalstrassennetz**

Nach dem Infrastrukturfondsgesetz sind Engpässe überlastete Abschnitte des bestehenden Nationalstrassennetzes, welche die Funktionsfähigkeit des Gesamtnetzes nachhaltig beeinträchtigen. Der Bundesrat unterbreitet der Bundesversammlung spätestens zwei Jahre nach Inkrafttreten des IFG ein Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz. Er berichtet der Bundesversammlung in der Regel alle vier Jahre über den Stand der Realisierung des Programms und beantragt die Freigabe der Mittel für die nächste Periode (Art. 6 IFG).

Im bestehenden Nationalstrassennetz existieren an verschiedenen Stellen Engpässe. Die gravierendsten dieser Engpässe führen auch ausserhalb der Spitzenstunden zu stockendem Verkehr und zu Staus. Zur Beseitigung dieser Engpässe werden mit dem Infrastrukturfonds 5,5 Milliarden Franken zur Verfügung gestellt. Der Bundesrat legt in einer Gesamtsicht ein Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz vor. In diesem Programm werden die Engpässe auf dem bestehenden Nationalstrassennetz bezeichnet und die Massnahmen zu ihrer Beseitigung aufgezeigt. Das Programm basiert auf einer verkehrsträgerübergreifenden Analyse und einer für jede kritische Strecke durchgeführten Untersuchung von Alternativen. Dazu gehört beispielsweise die Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf den öffentlichen Verkehr.

Für den Bereich Engpassbeseitigung im bestehenden Nationalstrassennetz haben die eidgenössischen Räte im Rahmen der zweiten Stufe der konjunkturellen Stabilisierungsmassnahmen 300 Millionen Franken für die Realisierung der vordringlichen Projekte Härkingen–Wiggertal und Blegi–Rütihof freigegeben. Ein weiterer Teilbetrag soll nun mit dem Bundesbeschluss zum Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz und zur Freigabe von Mitteln freigegeben werden.

### **1.1.1.4 Verbesserung der Verkehrsinfrastrukturen in Städten und Agglomerationen**

In den Städten und Agglomerationen besteht ein dringender Bedarf an Strassen und Schieneninfrastrukturen zur Verbesserung des Verkehrssystems. Ein gut funktionierender Agglomerationsverkehr dient der Lebensqualität der Bevölkerung und der Stärkung des Wirtschaftsstandortes.

Mit Inkraftsetzung des Infrastrukturfondsgesetzes hat die Bundesversammlung 2,559 Milliarden Franken für dringende und baureife Projekte zur Verbesserung der Verkehrsinfrastrukturen in Städten und Agglomerationen freigegeben (Art. 3 und 4 des Bundesbeschlusses vom 4. Oktober 2006 über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds).

Gemäss Artikel 7 Absatz 3 IFG hat der Bundesrat der Bundesversammlung spätestens zwei Jahre nach dem Inkrafttreten des Gesetzes ein Programm zur Mitfinanzierung von Agglomerationsprogrammen (Programm Agglomerationsverkehr) vorzulegen. Mit der Vorlage des Bundesbeschlusses über die Freigabe der Mittel ab 2011 für das Programm Agglomerationsverkehr erfüllt der Bundesrat diesen Auftrag.



Nach der Freigabe einer ersten Tranche aus dem Infrastrukturfonds für baureife und dringende Vorhaben legt der Bundesrat hiermit das Programm Agglomerationsverkehr vor. Er berichtet über den Stand der dringenden Projekte, deren Mitfinanzierung seit dem 1. Januar 2008 im Gange ist, und zeigt in einer Gesamtschau auf, wie er die verbleibenden 3,441 Milliarden Franken für Verkehrsinfrastrukturen in Städten und Agglomerationen in den nächsten zwei Jahrzehnten nutzen will.

#### **1.1.1.5 Beiträge an die Substanzerhaltung der Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen**

Die Leistungen des Bundes an Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen erfolgen in Form von Pauschalbeiträgen. Diese bemessen sich nach der Strassenlänge. Der Bundesrat bezeichnet die begünstigten Kantone (Art. 8 IFG). Die Kantone mit Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen, die Pauschalbeiträge nach Artikel 8 IFG erhalten, sind in der Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer bezeichnet (Art. 18 und Anhang 3 MinVV). Mit Inkraftsetzung des Infrastrukturfondsgesetzes hat die Bundesversammlung die Mittel für den Bereich Beiträge an die Substanzerhaltung der Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen freigegeben (Art. 5 Bundesbeschluss über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds vom 4. Oktober 2006).

#### **1.1.2 Abstimmung der Programme «Engpassbeseitigung Nationalstrassen» und «Agglomerationsverkehr»**

Die Prüfung der Agglomerationsprogramme erfolgte über einen Zeitraum von mehreren Monaten. Im Rahmen dieser Prüfung haben sich alle involvierten Bundesämter intensiv mit den einzelnen Agglomerationen auseinandergesetzt und die zur Diskussion gestellten Massnahmen mit den jeweiligen übergeordneten Massnahmen auf Schiene und Nationalstrasse abgestimmt. Parallel dazu hat das Bundesamt für Strassen die Grundlagen zur Beseitigung der Engpässe im Nationalstrassennetz erarbeitet. Dieses Vorgehen hat es erlaubt, im Laufe des Prozesses eine Abstimmung der beiden Programme zum Agglomerationsverkehr und zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz sicherzustellen.

#### **Agglomerationsprogramme dienen der Verbesserung des Verkehrssystems**

Das Programm Agglomerationsverkehr ist auf die Verbesserung des Verkehrssystems in den Agglomerationen ausgerichtet. Dabei sollen Fortschritte sowohl bezüglich Verkehrsqualität und Verkehrssicherheit als auch bezüglich Raumentwicklung und Umweltqualität erzielt werden. Kernanliegen der Agglomerationsprogramme sind die Siedlungsentwicklung nach innen, die Verlagerung des Verkehrs auf den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr sowie eine möglichst verträgliche Abwicklung des verbleibenden motorisierten Individualverkehrs.

Die grossen Agglomerationen der Schweiz sehen sich einerseits mit den grössten Herausforderungen im Agglomerationsverkehr konfrontiert, andererseits sind sie aber auch von Engpässen auf den Nationalstrassen besonders betroffen.

## **Wichtige Bedeutung der Nationalstrassen**

Die Nationalstrassen spielen für die Erschliessung der grossen Agglomerationen eine wichtige Rolle. Sie nehmen einen beträchtlichen Teil des Ziel-, Quell- und Binnenverkehrs der Agglomerationen auf und tragen damit massgebend zur Entlastung der innerstädtischen Strassennetze bei. Die überproportional zunehmende Belastung der stadtnahen Nationalstrassen dokumentiert diesen Sachverhalt. Umgekehrt reagiert das Verkehrssystem in den Agglomerationen besonders empfindlich auf Störungen auf den stadtnahen Nationalstrassen: Bei Staus auf den Nationalstrassen weicht der Verkehr auf das untergeordnete Strassennetz aus. In der Folge kommt es in den Agglomerationen nicht selten zu zusätzlichen Verkehrsbehinderungen, von denen auch der strassengebundene öffentliche Verkehr und die Trams betroffen sind. Die Nationalstrassen haben für die Agglomerationen aber auch negative Folgen. Darunter fallen beispielsweise unerwünschte Störungen der Anwohnerinnen und Anwohner durch Lärm- und Schadstoffemissionen, die Trennung ganzer Quartiere und Ortsteile sowie die Beeinträchtigung der angestrebten Siedlungsverdichtung nach innen.

Im Wissen um diese Abhängigkeiten zwischen den Nationalstrassen und dem Agglomerationsverkehr richten sich die vorgeschlagenen Massnahmen zur Beseitigung der Engpässe auf dem Nationalstrassennetz vor allem auf die Funktionsfähigkeit der Nationalstrassen im eigentlichen Kerngebiet der Agglomerationen aus. Zudem werden bei bestehenden Nationalstrassen, welche durch gewachsene Siedlungsgebiete hindurchführen, möglichst Ausbauvarianten bevorzugt, die zur städtebaulichen Sanierung der bestehenden Situation beitragen.

### **Zusammenspiel an den Beispielen Bern, Lausanne und Zürich**

Im Raum Bern beispielsweise sind im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr namhafte Investitionen im öffentlichen Verkehr vorgesehen. Das S-Bahn-Angebot soll auf den wichtigsten Korridoren auf einen Viertelstundentakt verdichtet werden. Beim Bahnknoten Bern sind weitere grosse Investitionen in Planung und das Tramnetz soll mit der Nord-Süd-Achse Ostermundigen-Köniz eine wichtige Ergänzung erfahren. Auf den Nationalstrassen soll die A6 zwischen der Verzweigung Wankdorf und Muri auf sechs Spuren ausgebaut werden, wobei im Bereich des Anschlusses Ostring die bestehende Nationalstrasse durch einen neuen Bypass ersetzt werden soll. Diese Massnahme ist gegenüber dem Ausbau der bestehenden Nationalstrasse zwar mit Mehrkosten verbunden, ermöglicht aber eine markante Aufwertung des Siedlungsgebietes, welches durch die Linienführung der bestehenden A6 stark beeinträchtigt ist. Ausserdem bewirkt sie einen zusätzlichen Nutzen für den innerstädtischen Verkehr von Bern und bringt erhebliche Chancen für die städtebauliche Aufwertung im Bereich des Anschlusses Ostring.

In Lausanne soll im Rahmen der Zukünftigen Entwicklung der Bahnprojekte (ZEB) und dem Programm Agglomerationsverkehr das ÖV-Angebot insbesondere im Westen von Lausanne mit dem vierten Gleis Lausanne-Renens, dem S-Bahn-Bahnhof Prilly-Malley und dem Tram Lausanne-Renens deutlich verbessert werden. Diese Massnahmen werden beim Autobahnknoten Crissier-Ecublens eine gewisse Entlastung bringen. Bei Morges sind die räumlichen Verhältnisse derart eng, dass ein Ausbau der bestehenden Nationalstrasse städtebaulich nicht verträglich ist. Deshalb wird auf ein solches Vorhaben zugunsten einer mittel- bis langfristig sinnvolleren und verträglicheren Lösung verzichtet. Vorerst ist einzig im Abschnitt Verzweigung Ecublens-Villars-Ste-Croix eine Entflechtung der kritischen Ver-

kehrsströme zur Verbesserung der Verkehrsqualität vorgesehen (Goulet d'étranglement de Crissier).

In der Agglomeration Zürich soll strassenseitig mit der Engpassbeseitigung auf der Nordumfahrung Zürich sowie bahnseitig mit dem Bau der Durchmesserlinie in Verbindung mit einer Verbesserung des S-Bahn-Angebotes die bisherige Strategie weitergeführt werden: Die weiterhin stark wachsenden, stark gebündelten und auf die Kernstadt ausgerichteten Pendlerströme werden weiterhin und noch vermehrt mit einem attraktiven S-Bahn-Angebot bewältigt. Die Nationalstrasse dient in diesem Raum unter anderem der Aufnahme und Kanalisierung des motorisierten Individualverkehrs, um im untergeordneten Strassennetz Spielräume für den Agglomerationsverkehr zu schaffen.

## **1.2 Entstehung und Inhalt des Programms Agglomerationsverkehr**

### **1.2.1 Dringende und baureife Projekte des Agglomerationsverkehrs, Stand der Umsetzung**

Mit Annahme des Infrastrukturfondsgesetzes gab die Bundesversammlung gleichzeitig 2,559 Milliarden Franken für den Bau von 23 dringenden und baureifen Projekten des Agglomerationsverkehrs frei (vgl. Bundesbeschluss vom 4. Oktober 2006 über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds; BBl 2007 8553). Ihre vorzeitige Realisierung soll zu einer ersten wesentlichen Verbesserung im Agglomerationsverkehr beitragen und einen Projektstau verhindern.

Voraussetzung für die Mitfinanzierung durch den Bund war, dass mit dem Bau dieser Projekte bis Ende 2008 begonnen wird (Art. 7 Abs. 1 IFG). Ein Projekt ist bereits realisiert und eröffnet worden (Métro M2). Bei einem Objekt konnte mit dem Bau der zur Mitfinanzierung vorgesehenen Etappe zwar noch nicht begonnen werden, die Mitfinanzierung des Bundes gilt aber als gesichert, da bereits früher ein erster Teil realisiert wurde (CEVA). Ein Projekt kann wegen einer negativen Volksabstimmung nicht realisiert werden (Kerntangente Frauenfeld). Bei allen übrigen 20 Projekten konnte vor Ende 2008 mit dem Bau begonnen werden. Somit konnte nur bei einem Projekt der Baubeginn nicht erfolgen (Kerntangente Frauenfeld). Die entsprechenden Mittel von 25 Millionen Franken stehen für Projekte im Rahmen der Agglomerationsprogramme zur Verfügung.

Der Stand der einzelnen Infrastrukturmassnahmen kann den Tabellen 1 und 2 entnommen werden:

Tabelle 1

### Dringende und baureife Eisenbahninfrastruktur-Projekte des Agglomerationsverkehrs

Projekt	Stand (Mitte September 2009)
a. Durchmesserlinie Zürich (DML), 1. Teil S-Bahn	im Bau
b. Schienenverbindung zwischen Mendrisio–Varese (FMV)	im Bau
c. Schienenverbindung zwischen Cornavin–Eaux-Vives– Annemasse (CEVA)	Bewilligung am 5.5.2008; Rekurse sind hängig; Finanzierung gesichert, da ein erster Teil schon realisiert

Tabelle 2

### Dringende und baureife Projekte des Agglomerationsverkehrs

Projekt	Stand (Mitte September 2009)
a. ZH Glattalbahn, Etappen 2 und 3	im Bau
b. ZH Tram Zürich West	im Bau
c. BE Tram Bern West	im Bau
d. BE Wankdorfplatz, Tramverlängerung	im Bau
e. LU Doppelspur, Tieflegung Zentralbahn	im Bau
f. ZG Stadtbahn Zug, 1. Ergänzung	im Bau
g. ZG Neubau Kantonsstr. Nr. 4 «Nordzufahrt»	im Bau
h. FR Pont et tunnel de la Poya	im Bau
i. SO Entlastung Olten	im Bau
j. BS Tramverlegung St. Johann/Pro Volta	im Bau
k. BS Tramverlängerungen Saint Louis u. Weil a. Rh., Basel	im Bau
l. BL Bahnhof Dornach Arlesheim/Doppelspurausbau Stollenrain	im Bau
m. BL H2 Pratteln–Liestal	im Bau
n. AG Eigentrassierung WSB, Suhr–Aarau	im Bau
o. TG Kerntangente Frauenfeld	Projekt abgebro- chen (Volksab- stimmung)
p. VD Ouchy–Les Croisettes, Métro M2	realisiert; eröffnet am 18.09.2008

	Projekt	Stand (Mitte September 2009)
q.	VD Bahnhof Prilly–Malley, RéseauExpressVaudois (REV)	im Bau
r.	VD Durch TL-Netz 2008 bedingte Ausbauten	im Bau
s.	GE Tram Cornavin–Meyrin–CERN (TCMC)	im Bau
t.	GE Tram Onex–Bernex	im Bau

## 1.2.2 Ausgangslage Programm Agglomerationsverkehr

Die Unterstützung des Agglomerationsverkehrs richtet sich nach den Artikeln 17a–17d des Bundesgesetzes vom 22. März 1985 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer (Art. 7 Abs. 2 IFG). Der Bund leistet demnach Beiträge an Verkehrsinfrastrukturen, die zu einem effizienteren und nachhaltigeren Gesamtverkehrssystem in Städten und Agglomerationen führen. Die Beiträge werden für den Ausbau der Infrastruktur zugunsten des Strassen- und Schienenverkehrs sowie des Langsamverkehrs ausgerichtet. Beiträge können auch für entsprechende Massnahmen im grenznahen Ausland ausgerichtet werden, Betriebsbeiträge sind ausgeschlossen (Art. 17a MinVG). Die Mittel sollen dort eingesetzt werden, wo die grössten Verkehrsprobleme bestehen beziehungsweise wo mit der Verbesserung der Infrastruktur das beste Kosten-Nutzen-Verhältnis erreicht wird. Für die wirksamsten, finanz- und baureifen Projekte beantragt der Bundesrat die Mittelfreigabe.

Die Mittel werden von der Bundesversammlung in Etappen von vier Jahren freigegeben (Art. 7 Abs. 4 IFG). Die ersten Mittel sollten ab dem 1.1.2011 fliessen. Aufgrund der Fondssituation (siehe Ziff. 1.2.8.2) kann die Finanzierung der Agglomerationsprogramme aber erst nach Abschluss der dringlichen Projekte ca. 2015 angegangen werden. Weitere Mittelfreigaben sind ab den Jahren 2015, 2019 und 2023 geplant (vgl. Ziff. 1.3.3). Das Verfahren wurde in den Ausführungsbestimmungen (MinVV) und in vom UVEK erlassenen Weisungen geregelt. Weiterführende Grundlagen finden sich im Handbuch Agglomerationsprogramme, Teil Verkehr und Siedlung, welches das Bundesamt für Raumentwicklung zuhanden der Kantone und Agglomerationen ausgearbeitet hat, in der Botschaft vom 14. November 2001<sup>1</sup> zur Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgaben zwischen Bund und Kantonen (NFA) sowie in der Botschaft vom 7. September 2005<sup>2</sup> zur Ausführungsgesetzgebung der NFA, der Botschaft vom 2. Dezember 2005<sup>3</sup> zum Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr und das Nationalstrassennetz sowie in den Erläuterungen zur MinVV und in der ASTRA-Arbeitshilfe «Der Langsamverkehr in den Agglomerationsprogrammen».

Es ist unbestritten, dass es für einen solchen Zeithorizont nicht möglich ist, bereits zum jetzigen Zeitpunkt ein abschliessendes «Bauprogramm» zu entwickeln. Im Programm beantragt der Bundesrat deshalb die Mittelfreigabe vorerst für die erste Etappe und zeigt in einer Übersicht die aus heutiger Sicht mittelfristig voraussicht-

<sup>1</sup> BBl 2002 2291

<sup>2</sup> BBl 2005 6029

<sup>3</sup> BBl 2006 763

lich erforderlichen Bundesmittel auf. Das Programm weist somit die notwendige Flexibilität auf, um auf veränderte Rahmenbedingungen reagieren zu können.

Grundlage für das Programm Agglomerationsverkehr sind die von den Trägerschaften eingereichten Agglomerationsprogramme, Teil Verkehr und Siedlung. Die Trägerschaft wird in der Regel durch einen oder mehrere Kantone sowie weitere Gebietskörperschaften (Gemeinden oder Regionen) gebildet. Ein Agglomerationsprogramm umfasst eine Analyse der derzeitigen und zukünftigen Verkehrs- und Siedlungssituation in der Agglomeration, zeigt den Handlungsbedarf auf und leitet in einer Gesamtplanung Verkehr + Siedlung die infrastrukturellen und nicht-infrastrukturellen Massnahmen ab, mit welchen das Verkehrssystem langfristig verbessert werden kann.

### **1.2.3                   Eingereichte Agglomerationsprogramme (Finanzierungsgesuche)**

30 Agglomerationsprogramme wurden bis zum Stichtag 31. Dezember 2007 dem Bundesamt für Raumentwicklung zur Prüfung eingereicht (vgl. Abb. 1). Die Programme gelten als Finanzierungsgesuche gemäss Subventionsgesetz. Diese 30 Agglomerationsprogramme umfassen 37 Agglomerationen, die 90 % der Agglomerationsbevölkerung und somit insgesamt rund zwei Drittel der Schweizer Bevölkerung erfassen. Weitere 13 Agglomerationsprogramme wurden angemeldet; die entsprechenden Finanzierungsgesuche sind für die zweite Etappe zu erwarten. 5 Agglomerationen haben bisher weder ein Agglomerationsprogramm eingereicht noch angemeldet.

Das mit den bereits eingereichten Agglomerationsprogrammen eingegebene Investitionsvolumen für die ersten zwei (von insgesamt vier) Finanzierungsetappen ab 2011 und ab 2015 beträgt zusammen ca. 17 Milliarden Franken. Auch wenn in diesem Betrag teilweise Vorhaben enthalten sind, welche gemäss Infrastrukturfondsgesetz nicht beitragsfähig sind, übersteigt das von den Agglomerationen beim Bund beantragte Investitionsvolumen die zur Verfügung stehenden Mittel deutlich. Bei einer Bundesbeteiligung von 30–50 % wären für diesen Zeitraum Bundesmittel im Umfang von rund 5,1–8,5 Milliarden Franken erforderlich. Für die Jahre nach 2018 sowie für die noch nicht eingereichten Agglomerationsprogramme ist eine ausreichende Reserve von mehreren hundert Millionen Franken vorzusehen. Die beantragten Mittel übersteigen daher die für den Agglomerationsverkehr verfügbaren Mittel des Infrastrukturfonds um ein Mehrfaches.

Diese Ausgangslage zwingt den Bundesrat, die Finanzen auf die Massnahmen mit dem besten Kosten-Nutzen-Verhältnis zu konzentrieren. Zur Bewältigung des grossen Investitionsvolumens schlägt er eine gestaffelte Finanzierung vor. Als erstes will er diejenigen Massnahmen mit guter oder sehr guter Wirksamkeit mitfinanzieren, die innerhalb von vier Jahren nach Inkrafttreten des Bundesbeschlusses bau- und finanzreif sind (A-Liste; vgl. Ziff. 1.2.4.2). In einer zweiten Periode will er Massnahmen mit guter oder sehr guter Wirksamkeit, die aber die Bau- und Finanzreife erst ab 2015 erreichen, oder Massnahmen mit noch zu optimierender Wirksamkeit finanzieren (B-Liste; vgl. Ziff. 1.2.4.2). Für diese zwei Gruppen werden rund 2,7 Milliarden Franken Bundesbeiträge eingeplant (vgl. Ziff. 1.2.7, Tab. 3). Projekte, für die weitere Abklärungen notwendig sind oder deren Kosten deutlich zu senken



sind beziehungsweise deren Kosten-Nutzen-Verhältnis spürbar zu verbessern ist, werden zurückgestellt. Diese Projekte werden zu einem späteren Zeitpunkt – im Rahmen der Vergabe der Reserve – nochmals überprüft.

## **1.2.4 Ablauf und Methodik der Prüfung**

Das Verfahren für die Beurteilung und Prüfung der Agglomerationsprogramme ist in der «Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung von Agglomerationsprogrammen» des UVEK vom 12. Dezember 2007 festgelegt. Das Verfahren wurde im Verlaufe des Prüfprozesses verfeinert.

### **1.2.4.1 Ablauf des Prüfprozesses**

Schon im Vorfeld der eigentlichen Prüfung wurde eine enge Kooperation zwischen Bund und Trägerschaften angestrebt. Die Trägerschaften reichten dem Bund einen Vorentwurf des Agglomerationsprogramms zur Zwischenbeurteilung ein. Die Rückmeldung des Bundes dient den Trägerschaften als Basis für eine weitere Optimierung des Agglomerationsprogramms.

Die Federführung für die Prüfung lag beim ARE. ASTRA, BAFU und BAV wirkten auf Fachebene eng mit. Zudem wurde eine Arbeitsgemeinschaft von externen Fachleuten beauftragt, den Prozess kritisch zu begleiten und eine unabhängige Zweitmeinung zu formulieren. Die Auswahl dieser Arbeitsgemeinschaft erfolgte aufgrund eines Ausschreibungsverfahrens mit rund 20 eingeladenen Unternehmen aus allen Landesteilen und in Abstimmung mit den Kantonen (BPUK/KöV).

Gestützt auf eine detaillierte Durchsicht der Agglomerationsprogramme führte der Bund Klärungsgespräche mit allen Trägerschaften durch. Diese Klärungsgespräche gaben dem Prüfteam die Möglichkeit, offene Fragen zu klären und ein vertieftes Verständnis der Agglomerationsprogramme zu erlangen.

Jedes beteiligte Amt und die externe Arbeitsgemeinschaft führten nach den Klärungsgesprächen unabhängig voneinander eine Beurteilung der Agglomerationsprogramme und eine Überprüfung der Massnahmen-Priorisierung durch. Anschliessend trafen sich alle Beteiligten zu einer konferenziellen Bereinigung. Diese hat zum Ziel, zu einer gemeinsamen Beurteilung der Agglomerationsprogramme zu gelangen.

Zusätzlich führte das Prüfteam Bilanzateliers durch. Diese dienen einem gesamtschweizerischen Quervergleich aller Agglomerationsprogramme. Damit wird sichergestellt, dass alle Massnahmen und alle Agglomerationsprogramme nach einem einheitlichen, der Grösse der Agglomerationen angepassten Massstab beurteilt werden.

Die provisorischen Prüfergebnisse des Bundes (Entwurf Prüfbericht) wurden allen Trägerschaften im dritten Quartal 2008 unterbreitet und mit ihnen auf fachlicher Ebene diskutiert. Hier ging es darum sicherzustellen, dass sämtliche relevanten Argumente in die Prüfung einbezogen worden sind und dass die Gesamtkohärenz des Agglomerationsprogramms trotz der vom Bund abgeänderten Prioritäten gewahrt bleibt.



Aufgrund dieser Gespräche wurden in einem letzten bundesinternen Bilanzatelier einige Widererwägungen vorgenommen und die Prüfergebnisse in wenigen Punkten angepasst.

Die bereinigten Prüfberichte wurden den Trägerschaften Anfang 2009 – parallel zum Vernehmlassungsverfahren – zugestellt und über Internet veröffentlicht.

#### **1.2.4.2 Methodik**

Der Bund prüft die Agglomerationsprogramme in drei Schritten, aus denen sich die Finanzierungsbeiträge ergeben. In einem ersten Schritt wird geprüft, ob das Agglomerationsprogramm die Grundanforderungen erfüllt. In einem zweiten Schritt überprüft der Bund die Priorisierung der Massnahmen. Neben der Bau- und Finanzreife ist auch hier das Kosten-Nutzen-Verhältnis der einzelnen Massnahmen von Bedeutung. In einem dritten Schritt wird die Wirksamkeit des Programms beurteilt und seinen Kosten gegenüber gestellt. Je besser das Kosten-Nutzen-Verhältnis des Programms ausfällt, desto höher wird der Beitragssatz des Bundes.

##### **Erster Schritt: Grundanforderungen**

Massgeblich für die Beurteilung der Grundanforderungen ist, ob ein Agglomerationsprogramm alle relevanten Informationen enthält, um eine fundierte Wirksamkeitsprüfung gewährleisten zu können. Zudem ist auch entscheidend, ob das Agglomerationsprogramm bei den wichtigen Akteuren (Kantone, Regionen, Gemeinden) politisch genügend verankert ist, um die Umsetzung des Agglomerationsprogramms gewährleisten zu können.

##### **Zweiter Schritt: Überprüfung der Massnahmen-Priorisierung**

Im Beurteilungsprozess der Agglomerationsprogramme wird jede Massnahme einer Kosten-Nutzen-Beurteilung unterzogen. Die Einteilung erfolgt in drei Kategorien:

- A-Massnahmen weisen ein sehr gutes oder gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis auf und sind zwischen 2011 und 2014 bau- und finanzreif.
- B-Massnahmen weisen entweder ein sehr gutes oder gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis auf und sind aber erst zwischen 2015 und 2018 bau- und finanzreif oder sie weisen ein lediglich genügendes Kosten-Nutzen-Verhältnis auf. Sie werden für die zweite Mittelfreigabe nochmals auf ihr Kosten-Nutzen-Verhältnis geprüft.
- C-Massnahmen weisen ein ungenügendes Kosten-Nutzen-Verhältnis auf oder sie haben einen zu geringen Reifegrad, um das Kosten-Nutzen-Verhältnis überhaupt beurteilen zu können.

A- und B-Massnahmen sind in ihrer Bedeutung vergleichbar und werden für die Programmwirkung als wichtig erachtet. A-Massnahmen unterscheiden sich von B-Massnahmen in erster Linie in ihrem Reifegrad. B-Massnahmen können aber zudem häufig noch optimiert werden und so ein besseres Kosten-Nutzen-Verhältnis erzielen.

Zur Ermittlung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses der einzelnen Massnahmen werden dieselben Wirksamkeitskriterien beigezogen wie für die Programmwirkung (siehe unten). Bei der Kostenseite wird die Agglomerationsgrösse berücksichtigt: So kön-

nen die Kosten einer Massnahme, die für eine kleine Agglomeration als hoch eingestuft werden, im Kontext einer grossen Agglomeration als mittel oder tief beurteilt werden.

Um zu noch breiter abgestützten Ergebnissen zu gelangen, werden bei der Beurteilung von Trams/Stadtbahnen, S-Bahn-Haltestellen, Kernentlastungs- und Umfahrungsstrassen, Aufwertungen von Ortsdurchfahrten sowie Massnahmen im Verkehrsmanagement zusätzliche Kriterien beigezogen und ein Quervergleich über alle Agglomerationen durchgeführt.

### **Dritter Schritt: Prüfung der Programmwirkung und der Vorleistungen**

Massgebend für die Höhe der Bundesbeiträge an die Agglomerationsprogramme ist deren Gesamtwirkung. Zur Ermittlung der Programmwirkung wird der Nutzen des Agglomerationsprogramms dessen Kosten gegenübergestellt. Je nach Programmwirkung beträgt der Beitragssatz des Bundes zwischen 30 und 50 %. Nur ein sehr gutes und verhältnismässig günstiges Programm kann mit 50 % Beiträgen rechnen. Ein genügendes, aber teures Programm erhält lediglich 30 %. Ein Programm mit ungenügender Programmwirkung wird zurückgewiesen.

Entscheidend für die Beurteilung des Agglomerationsprogramms sind die Massnahmen der A- und B-Liste, die Eigenleistungen sowie die nicht-infrastrukturellen Massnahmen in den Bereichen Verkehr und Siedlung. Die Massnahmen der C-Liste sowie bereits beschlossene dringende Projekte fliessen nicht in die Beurteilung der Programmwirkung ein.

Der Nutzen wird gestützt auf die folgenden Wirksamkeitskriterien evaluiert (Art. 17d Abs. 1 und 2 MinVG<sup>4</sup>).

1. bessere Qualität des Verkehrssystems;
2. mehr Siedlungsentwicklung nach innen;
3. weniger Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch;
4. mehr Verkehrssicherheit.

Die Wirksamkeitskriterien sind in der Weisung des UVEK vom 12. Dezember 2007 über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme mit Indikatoren und konkreten Bewertungsfragen präzisiert. Die Bewertung erfolgt mittels Punktevergabe (von -1: negative Wirkung, über 0: keine Wirkung, bis +3: bedeutende Wirkung) pro Wirksamkeitskriterium.

Für die einzelnen Wirksamkeitskriterien sind folgende Fragen bei der Evaluation massgebend:

- Verbesserung der Verkehrssysteme: Wie stark tragen die Massnahmen des Agglomerationsprogramms zu einer Beschleunigung und Qualitätsverbesserung des ÖV bei? Wie stark tragen sie zu einer dauerhaften Verbesserung der Funktionalität des Strassennetzes bei? Wird die Erreichbarkeit der Entwicklungsschwerpunkte Wohnen und Arbeiten verbessert? Wird die Qualität im Fuss- und Veloverkehr gesteigert?
- Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen: Wie weit trägt das Agglomerationsprogramm mit konkreten Massnahmen zu einer Konzentration der Aktivitäten an gut mit dem ÖV erschlossenen Schwerpunkten bei? Dazu

<sup>4</sup> SR 725.116.2; AS 2007 5794

gehören beispielsweise die Ausscheidung von Entwicklungsschwerpunkten, Massnahmen zur Lenkung von Neueinzonungen sowie Massnahmen zum Umgang mit verkehrintensiven Einrichtungen. Führen die Massnahmen zu einer Aufwertung der städtebaulichen Qualität und zum Abbau von Trennwirkungen?

- Verminderung der Umweltbelastung und des Ressourcenverbrauchs: Führen die Massnahmen gegenüber dem Trend zu einer Verminderung des CO<sub>2</sub>-Ausstosses, der Luft- und Lärmbelastung sowie des Flächenverbrauchs? Wie gross ist die Flächenbeanspruchung und der zusätzliche Zerschneidungseffekt der Massnahmen?
- Erhöhung der Verkehrssicherheit: Wie stark führen Massnahmen wie Verkehrssteuerung, Verkehrsraumgestaltung und Netzanpassungen zur Steigerung der Verkehrssicherheit?

Für bereits erbrachte Vorleistungen kann maximal ein Punkt pro Wirksamkeitskriterium vergeben werden. Dieser Punkt wird vergeben, wenn in der Agglomeration bereits langjährige substanzielle Anstrengungen unternommen wurden, die zu einer grossen Wirkung und einem deutlich überdurchschnittlichen Standard geführt haben. Damit sollen Ungleichheiten in der Ausgangslage bei den verschiedenen Agglomerationen ausgeglichen werden. Beispielsweise hat eine Agglomeration jahrelang in ein effizientes S-Bahn- und Tramsystem investiert und kann deshalb schon heute einen hohen Verkehrsanteil über den öffentlichen Verkehr abwickeln. In dieser Agglomeration wird es schwieriger sein, mit dem Agglomerationsprogramm einen weiteren Quantensprung zu erreichen, als in einer Agglomeration, die das ÖV-Netz bisher eher vernachlässigt hat. Bei der Beurteilung der Vorleistungen werden jeweils kleine, mittlere und grosse Agglomerationen untereinander verglichen.

Insgesamt kann ein Agglomerationsprogramm maximal 12 Wirkungspunkte und 4 Vorleistungspunkte erreichen.

Der Verschiedenartigkeit der Agglomerationsprogramme wird mit dem Verfahren Rechnung getragen. Sowohl der Nutzen als auch die Kosten werden jeweils vor dem Hintergrund der Grösse der Agglomeration beurteilt. Auch eine kleine oder mittlere Agglomeration kann mit ihrem Agglomerationsprogramm einen relativ zu ihrer Grösse hohen Nutzen erzielen. Bei einer grossen Agglomeration hingegen relativieren sich die höheren Kosten, da diese im Verhältnis zur Bevölkerung betrachtet werden.

## **1.2.5 Ergebnis der Vernehmlassung und Erläuterungen**

### **1.2.5.1 Stellungnahmen**

Das Vernehmlassungsverfahren dauerte vom 19. Dezember 2008 bis zum 17. April 2009. Die Vernehmlassungsunterlagen wurden sämtlichen Kantonen einschliesslich der Konferenz der Kantonsregierungen, den in der Bundesversammlung vertretenen Parteien, den gesamtschweizerischen Dachverbänden der Gemeinden, Städte und Berggebiete und der Wirtschaft, den Verkehrsverbänden sowie weiteren interessierten Organisationen zur Stellungnahme unterbreitet. Zur Vernehmlassungsvorlage liessen sich alle 26 Kantone, 5 Parteien, 2 Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete, 6 Dachverbände der Wirtschaft, 9 Verkehrsverbände sowie 7 der

eingeladenen, weiteren interessierten Organisationen vernehmen. Zudem sind zahlreiche weitere Stellungnahmen von nicht direkt eingeladenen Organisationen eingegangen.

10 der insgesamt 90 erfassten Eingaben erklären einen Verzicht auf eine eigene Stellungnahme. Von den übrigen 80 Stellungnahmen wird die Vernehmlassungsvorlage von der überwiegenden Mehrzahl der Vernehmlasser mehrheitlich unterstützt oder teils sogar ausdrücklich begrüsst (60) und nur in einer Minderheit der Stellungnahmen kritisch gewürdigt oder gar abgelehnt (20). In zahlreichen Stellungnahmen (34) wird zudem explizit betont, dass der Vernehmlassungsbericht, die Prüfberichte der einzelnen Agglomerationsprogramme, der Beurteilungsprozess als Ganzes beziehungsweise der partizipative Beurteilungsprozess sehr zu begrüessen seien.

### **1.2.5.2 Anträge und Erläuterungen**

In den 80 Stellungnahmen wurden insgesamt 530 Anträge eingebracht. Sehr viele Anträge (rund  $\frac{1}{6}$ ) drücken das Einverständnis mit der Vorlage insgesamt oder einer bestimmten Festlegung des Bundes aus (z.B. Beitragssatz, spezifische Massnahmenpriorisierungen etc.). Über  $\frac{1}{3}$  der Anträge betreffen die Forderung nach der Aufnahme von zusätzlichen Massnahmen beziehungsweise eine höhere Priorisierung. Rund  $\frac{1}{4}$  der Anträge befasst sich mit Fragen der Methodik und rund  $\frac{1}{6}$  mit der ungenügenden Fondsliquidität. Nur je rund 1 bis 3 Prozent der Anträge fordern einen höheren Beitragssatz des Bundes, befassen sich mit textlichen Anpassungen oder fordern eine tiefere Priorisierung beziehungsweise Streichung von einzelnen Massnahmen. Nachfolgend werden die wichtigsten und kontroversen Themen der Vernehmlassung kurz angetönt.

#### **Fondsliquidität und Vorfinanzierung durch Agglomerationen beziehungsweise Kantone**

Sehr viele Vernehmlasser äussern sich erstaunt oder besorgt darüber, dass nun für Massnahmen der A-Liste erst ab zirka 2015 (nach Abschluss der dringlichen Massnahmen) Bundesbeiträge in Aussicht gestellt werden und die Agglomerationen einen früheren Baubeginn zwar anstreben können, sie selber aber für die Vorfinanzierung der mit dem Bundesbeschluss freigegebenen Vorhaben aufkommen sollen. Es wird gefordert, dass die Finanzierungsprobleme des Bundes nicht auf Kosten der Agglomerationen gelöst werden dürfen.

Im Wesentlichen wird argumentiert, dass die Vorfinanzierung die Ausnahme und nicht die Regel darstellen sollte. Der Föderalismus und das Subsidiaritätsprinzip wiesen den drei Staatsebenen Bund, Kantone und Gemeinden klare Aufgaben, Kompetenzen und Verantwortungen zu, welche auch stufengerecht zu finanzieren seien. Systematische Bevorschussungen durch einzelne Kantone stünden in Widerspruch zu diesem Grundsatz. Es gelte zu verhindern, dass die Kantone ihren Aufgaben beim Ausbau und Unterhalt der kantonalen Verkehrsinfrastrukturen mittelfristig nicht mehr nachkommen könnten. Das Gesamtverkehrssystem funktioniere nur dann, wenn alle involvierten Kreise ihren Verpflichtungen nachkämen. Spätestens für die nachfolgenden Finanzierungsetappen (2015–2018 und ff.) müsse der Bund für das Programm Agglomerationsverkehr zuverlässige Finanzierungslösungen ausarbeiten, welche den Aufgaben des Bundes gerecht werden und auf Vorschüsse der Kantone verzichten. Es sei nicht akzeptabel, dass infolge mangelnder Liquidität

des Infrastrukturfonds die Bundesanteile für die A-Projekte erst nach 2015 zur Verfügung stehen. Der Infrastrukturfonds sei mit dem Ziel geschaffen worden, eine finanzielle Beteiligung des Bundes an Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen zu ermöglichen, weil diese nicht in der Lage sind, die notwendigen Massnahmen selber zu finanzieren. Es scheine nun widersinnig, dass dieselben Stellen Bundesbeiträge vorfinanzieren sollen. Kantone und Gemeinden seien nicht in der Lage, eine Vorfinanzierung sicherzustellen. Eine Verzögerung der wichtigen und dringlichen Projekte beziehungsweise eine verfassungswidrige Bevorzugung finanzstarker Kantone wären die Folge. Es sei deshalb unabdingbar, dass auf Bundesebene mit geeigneten Mitteln dafür gesorgt werde, dass die Liquidität des Infrastrukturfonds für Zwecke des Agglomerationsverkehrs für die Finanzierung aller A-Projekte sichergestellt wird.

Die Notwendigkeit der Vorfinanzierungen wird vor allem seitens der Kantone abgelehnt. Es ist in diesem Zusammenhang allerdings darauf hinzuweisen, dass bereits die Botschaft vom 2. Dezember 2005<sup>5</sup> zum Infrastrukturfondsgesetz von einer über die Laufdauer des Fonds gleichmässigen Finanzierung des Agglomerationsverkehrs ausging (vgl. dazu S. 799 der Botschaft zum Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr und das Nationalstrassennetz vom 2. Dezember 2005). In den ersten Jahren löst der Bund diese Verpflichtung mit der Finanzierung der dringlichen Agglomerationsprojekte ein, die insgesamt über 40 % der im Fonds für den Agglomerationsverkehr zur Verfügung stehenden Beträge beanspruchen. Erst anschliessend werden Mittel für weitere Projekte verfügbar.

Trotz dieser in der Konstruktion des Fonds gründenden Ausgangslage wurden mögliche Varianten, um auf Vorfinanzierungen der Kantone verzichten zu können, nochmals eingehend geprüft. Folgende Lösungen standen dabei im Vordergrund:

- Aufhebung des Verschuldungsverbots des Infrastrukturfonds (Art. 9 IFG): Dies würde letztlich auf eine Umgehung der Schuldenbremse hinauslaufen. Dieser Ansatz kann daher nicht weiterverfolgt werden.
- Mehr Mittel in den Infrastrukturfonds einlegen: Dies ist angesichts der Haushaltlage in den kommenden Jahren kein gangbarer Weg (vgl. 1.2.8.1).
- Mittel innerhalb der einzelnen Aufgaben des Infrastrukturfonds verschieben: Dies löst das Problem des Agglomerationsverkehrs, das grundsätzliche Problem bleibt aber bestehen und wird auf andere Teile des Infrastrukturfonds verschoben (v.a. auf die Engpassbeseitigung und die Fertigstellung der Nationalstrassen).

Im Rahmen dieser Botschaft sind keine Alternativen erkennbar, welche erlauben, auf Vorfinanzierungen der Kantone verzichten zu können, ohne andernorts neue Probleme zu schaffen. Zum besseren Verständnis der Fondsliquidität ist die aktuelle Fondssimulation in Ziffer 1.2.8.2 dargestellt. Allenfalls sind Änderungen am bisherigen Finanzierungssystem, wie dies beispielsweise von den Kantonen in der gemeinsamen Stellungnahme der BPUK und der KÖV vorgeschlagen wurde, im Rahmen einer separaten Vorlage vertieft zu prüfen.

5 BBl 2006 763

## **Beginn der Umsetzung**

Mehrere Vernehmlasser verlangen vom Bund mehr Flexibilität beim geforderten Baubeginn, für den Fall, dass Vorfinanzierungen durch Kantone und Agglomerationen notwendig werden. So wird beispielsweise argumentiert, dass für den Fall von Vorfinanzierungen durch Kantone und Agglomerationen, der Bund nicht verlangen dürfe, dass mit der Realisierung der entsprechenden Vorhaben bereits in der Periode 2011 bis 2014 begonnen werden müsse. Ebenfalls sei sicherzustellen, dass in diesem Falle keine unrealistischen Termine für Planung und Realisierung verlangt würden. Zahlreiche Vernehmlasser fordern deshalb, dass mit dem Bau der A-Massnahmen auch erst nach 2014 begonnen werden kann.

Auf diese berechnete Forderung muss eingetreten werden. Es kann nicht angehen, dass der Bund die Kantone und Agglomerationen zu Vorfinanzierungen zwingt, indem er einerseits einen fixen Termin für den Baubeginn vorschreibt, andererseits aber aufgrund der fehlenden Fondsliquidität den Bundesanteil erst nach 2015 (ohne Berücksichtigung allfälliger Sanierungsmassnahmen; vgl. dazu Ziff. 1.2.8.1) bereitstellen kann. Auf einen fixen Termin für den Baubeginn wird daher für diese Etappe des Programms Agglomerationsverkehr verzichtet (siehe Bundesbeschluss). Gleichwohl wird über die Leistungsvereinbarungen sichergestellt werden müssen, dass zumindest die zeitliche Abfolge der Umsetzung der Massnahmen in Kohärenz und entsprechend dem Sinn und Geist des Agglomerationsprogramms erfolgt.

## **Gleichbehandlung von Strasse und Schiene**

Verschiedene Vernehmlasser sind der Ansicht, dass die Gleichbehandlung von Strasse und Schiene nicht in genügendem Mass umgesetzt wird. Demgegenüber begrüssen verschiedene Vernehmlasser ausdrücklich, dass ein grosser Teil der Investitionen in den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr fliessen soll. Vorab die Strassenverkehrsverbände fordern, die Ausgewogenheit bei der Zuteilung der finanziellen Mittel für Schiene und Strasse sei herzustellen, indem von den insgesamt sechs Milliarden Franken Bundesbeiträgen an die Verbesserung der Verkehrsinfrastrukturen in Städten und Agglomerationen maximal die Hälfte (3 Mia. Franken) oder gar maximal ein Drittel (2 Mia. Franken) der Schiene und die restlichen 3 beziehungsweise 4 Mia. Franken der Strasse zugute kommen.

In der Tat sind mehr Mittel zugunsten von S-Bahn und Tram vorgesehen als für die Strasse. Dies ist aber vor allem Ausdruck der eingereichten Agglomerationsprogramme, da die Agglomerationen selbst deutlich mehr Mittel für S-Bahn und Trams beantragt haben als für Strassen (vgl. Abbildung 8). Es widerspiegelt andererseits den Sachverhalt, dass vor allem in den grösseren Agglomerationen die Ausbauten auf der Strasse naturgemäss vorab im Bereich der Nationalstrassen, als Rückgrat des Strassenverkehrs, erfolgen. Hierfür ist im Rahmen des Programms zur Engpassbeseitigung auf den Nationalstrassen ein grosser Teil der zur Verfügung stehenden 5,5 Milliarden Franken vorgesehen.

Die Beurteilung der Agglomerationsprogramme und der Massnahmen beziehungsweise Massnahmenpakete erfolgte zudem nach den gesetzlich vorgegebenen Wirkungskriterien (17a–17d des Bundesgesetzes vom 22. März 1985 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer) und nicht ergebnisorientiert nach Verkehrsträger.

## Weitere Fragestellungen

*Vorgehen bei der Programmbeurteilung und Methodik:* Zahlreiche Vernehmlasser äussern sich positiv zum Vorgehen und zur Methodik des Beurteilungsprozesses sowie zur Transparenz der Berichterstattung des Bundes. Nur wenige zeigen sich erstaunt und enttäuscht über die ihres Erachtens ungenügende Würdigung durch den Bund. Einzelne erachten die Methodik zu stark auf die grossen Agglomerationen ausgerichtet, andere fordern eine Anpassung von einzelnen Bewertungskriterien. Nur ein Vernehmlasser lehnt die Methodik der Beurteilung explizit ab.

Die Beurteilungskriterien basieren auf den gesetzlichen Bestimmungen (IFG und MinVG). Sie wurden bezüglich der eingebrachten Argumente überprüft. Die Beurteilungsmethodik hat sich aber im Wesentlichen als konsistent und plausibel erwiesen.

*Höhe des Bundesanteils:* Vereinzelt wird bedauert beziehungsweise Erstaunen zum Ausdruck gebracht oder gar ein klares Unverständnis darüber ausgedrückt, dass die finanzielle Beteiligung des Bundes nicht in der erwarteten Höhe ausfallen soll beziehungsweise gar keine Bundesbeteiligung vorgesehen wird. Zahlreiche Vernehmlasser begrüssen aber ausdrücklich den vorgesehenen Bundesanteil. Einzelne Vernehmlasser stellen die explizite Forderung, den Beitragssatz des Bundes zu erhöhen oder fordern eine bessere Bewertung der Programmwirkung.

Die Beurteilungen der einzelnen Agglomerationsprogramme wurden für jede Stellungnahme nochmals überprüft. Sie erwiesen sich aber bezüglich der Programmwirkung als stabil. Aufgrund neu eingebrachter Argumente ergaben sich jedoch teilweise bei einzelnen Massnahmen gewisse Änderungen.

*Kosten aktualisieren:* Einzelne Vernehmlasser fordern, dass es möglich sein müsse, die Kosten der Vorhaben dem Planungsfortschritt entsprechend zu aktualisieren.

Die Kostenschätzungen der einzelnen Massnahmen und vorab deren Genauigkeit verändern sich im Laufe des Planungsprozesses. Diesem Aspekt wird insoweit Rechnung getragen, als der aus dem Infrastrukturfonds zur Verfügung stehende Kredit der Teuerung angepasst werden kann. Für die Übernahme von Kostenrisiken und Mehrkosten durch den Bund besteht jedoch keine gesetzliche Grundlage. Der Agglomerationsverkehr bleibt eine Aufgabe der Agglomerationen, der Bund leistet lediglich eine Unterstützung von maximal 50 % beziehungsweise in der vorliegenden Botschaft von 30–40 % der anrechenbaren Kosten. Der Bund tritt dabei als Subventionsgeber und nicht als Bauherr auf. Er leistet seinen Beitrag im Sinne einer Subvention aufgrund der entsprechenden Gesuchseingaben per Ende 2007. Allfällige Mehrkosten gehen daher zulasten der Agglomerationen.

Es wurden zwar verschiedene Möglichkeiten geprüft, um dem Anliegen besser Rechnung zu tragen, es hat sich aber gezeigt, dass keine sinnvollen anderen Lösungen erkennbar sind, welche nicht andere Probleme, wie zum Beispiel Verzögerungen der Botschaft und entsprechend der Mittelfreigabe mit sich bringen würden. Da der Fonds insgesamt beziehungsweise der Teil zugunsten des Agglomerationsverkehrs finanziell begrenzt sind, würde zudem die Übernahme von Kostensteigerungen durch den Bund zulasten anderer, bisher noch nicht berücksichtigter Massnahmen und Agglomerationen gehen.

*Reporting und Controlling:* Mehrere Vernehmlasser fordern, dass das Reporting- und Controllinginstrumentarium schlank aufgebaut werden müsse und dass der Bund dafür Hilfsmittel bereitstellen soll.

Diesen Anliegen wird Rechnung getragen. Der Bund wird die Agglomerationen im Rahmen seiner Möglichkeiten unterstützen und sich für pragmatische Methoden für das Reporting- und Controllinginstrumentarium einsetzen.

*Unterstützung Langsamverkehr:* Einzelne Vernehmlasser befürworten ausdrücklich, dass der Bund Massnahmen zur Förderung des Langsamverkehrs unterstützt.

Die Stellungnahmen bestätigen den Bund in seinen Bemühungen, den Langsamverkehr als dritten Pfeiler neben dem motorisierten Individualverkehr und dem öffentlichen Verkehr zu positionieren und ihm als wesentlichem Aspekt im Verkehr im Strassenraum entsprechend Rechnung zu tragen.

*Konzentration der Mittel auf die grossen Agglomerationen:* Einzelne Vernehmlasser sind der Ansicht, dass die Mittel zu stark auf die grossen Agglomerationen konzentriert würden. Demgegenüber drücken verschiedene Vernehmlasser ihr ausdrückliches Einverständnis mit einer Konzentration der Investitionen in den grössten Agglomerationen mit den grössten Verkehrsproblemen aus.

Sinn und Zweck des Infrastrukturfonds ist es unter anderem, die Agglomerationen bei der Lösung ihrer Verkehrsprobleme zu unterstützen. Aufgrund der Problemlage ist es daher erforderlich, einen wesentlichen Teil dieser Mittel den grossen Agglomerationen mit den grössten Verkehrs- und Umweltproblemen zukommen zu lassen. Dies ist zudem auch explizit im Gesetz so vorgesehen. Dennoch zeigt sich bei der Gegenüberstellung von grossen, mittleren und kleinen Agglomerationen, dass die grossen Agglomerationen keineswegs übermässig profitieren (vgl. Abbildung 9).

*Park+Ride:* Einzelne Vernehmlasser beantragen, gewisse Park+Ride-Massnahmen zu unterstützen.

Wie in Ziffer 1.2.6.2 dargestellt, stellt Park+Ride durchaus eine mögliche, geeignete Massnahme im Rahmen der Agglomerationsprogramme dar, welche grundsätzlich auch durch den Bund unterstützt werden könnte. Bei den bisher im Rahmen der vorliegenden Agglomerationsprogramme eingereichten Park+Ride-Massnahmen konnte aber keine genügende Wirksamkeit in Hinblick auf die Beurteilungskriterien nachgewiesen werden. Dies bedeutet aber keineswegs, dass nicht in einer nächsten Etappe Park+Ride-Massnahmen unterstützt werden könnten.

*Massnahmen:* Zahlreiche Vernehmlasser fordern für gewisse Massnahmen höhere Prioritäten oder überhaupt eine Finanzierung aus dem Infrastrukturfonds, statt wie vorgesehen als Eigenleistungen oder über die übrigen Gefässe der Eisenbahnfinanzierung. Während einzelne Vernehmlasser zudem fordern, dass die Mittel für die Massnahmen der B-Liste ebenfalls freigegeben werden sollen, fordern andere, die Mittel für die B-Massnahmen bis zur nächsten Freigabe in 4 Jahren einzufrieren.

Wie vorgängig dargestellt, wurden die in den Stellungnahmen neu eingebrachten Argumente im Einzelfall überprüft, was in einzelnen Fällen bei gewissen Massnahmen zu einer veränderten Beurteilung geführt hat.



## **1.2.6 Resultate der Prüfung der Agglomerationsprogramme**

### **1.2.6.1 Erfüllung der Grundanforderungen**

Von den 30 Agglomerationsprogrammen musste einzig dasjenige von Langenthal zurückgewiesen werden, da es die Grundanforderungen nicht erfüllt. Es weist zu viele Lücken und Mängel auf, um eine seriöse Beurteilung zu ermöglichen. Dies wurde dem Kanton Bern als Träger des Agglomerationsprogramms bereits im Mai 2008 schriftlich mitgeteilt. Der Bundesrat schlägt entsprechend keine Mitfinanzierung der Massnahmen dieses Agglomerationsprogramms vor. Die übrigen 29 Agglomerationsprogramme haben die Grundanforderungen zwar erfüllt, doch sind bei der nächsten Gesuchseingabe für die nächste Etappe in der Regel Verbesserungen vorzunehmen.

### **1.2.6.2 Ergebnisse der Massnahmen-Priorisierung**

Wegen der begrenzten Mittel kommt der Bund nicht darum herum, seine Unterstützung konsequent auf diejenigen Massnahmen auszurichten, welche in Anwendung der in Artikel 17d MinVG formulierten Wirkungsziele das beste Kosten-Nutzenverhältnis aufweisen. Das Ergebnis der Massnahmen-Priorisierung ergibt mitzufinanzierende Massnahmen in folgenden Bereichen:

- Infrastrukturen ÖV und MIV: Grundidee des Infrastrukturfonds war es, die Agglomerationen bei der Realisierung von zentralen Infrastrukturen des Agglomerationsverkehrs zu unterstützen. Der grösste Anteil der Bundesmittel soll deshalb solchen Infrastrukturen zukommen. Aufgrund seines vergleichsweise geringen Flächenverbrauchs und seiner hohen Ressourceneffizienz stehen dabei vorab im Kern der Agglomerationen Investitionen in den öffentlichen Verkehr im Vordergrund.
- Qualitätssprung im Langsamverkehr: In Agglomerationen kann der Langsamverkehr eine zentrale Rolle übernehmen. Mit verhältnismässig geringen Kosten können hier erhebliche Wirkungen erzielt werden. Ein angemessener Anteil der Bundesgelder soll deshalb in Massnahmen investiert werden, die eine deutliche Verbesserung der Qualität im Langsamverkehr bewirken.
- Sicherheit von Strassenräumen: Ein wesentliches Wirkungsziel ist auch die Verkehrssicherheit. Mit der Aufwertung von Ortsdurchfahrten kann mit verhältnismässig geringem Aufwand die Verkehrssicherheit massgeblich verbessert werden. Dabei spielt auch das subjektive Sicherheitsempfinden eine wichtige Rolle. Gleichzeitig dienen diese Massnahmen auch der Verbesserung der Aufenthaltsqualität und damit der Siedlungsqualität und schliesslich auch dem Langsamverkehr.
- Multimodale Drehscheiben im Umfeld von grösseren Bahnhöfen, welche alle Verkehrsträger betreffen, bilden als wesentliche Wirkungsträger bezüglich mehreren Wirkungszielen einen weiteren Schwerpunkt.
- Verkehrssystemmanagement: Dieser Massnahmentyp betrifft ebenfalls alle Verkehrsträger und umfasst diverse Massnahmen zur Verbesserung des Verkehrsflusses, auch das ein zentrales Wirkungsziel.

Für die Massnahmentypen im Bereich der Infrastrukturen im ÖV (Schiene, S-Bahn-Haltestellen, Trams/Stadtbahnen, Massnahmen ÖV-Strasse), der Infrastrukturen im MIV (Massnahmen im Bereich MIV), im Langsamverkehr (Massnahmen im Bereich Langsamverkehr), zur Sicherheit von Strassenräumen (Aufwertungen Ortsdurchfahrten), bei den multimodalen Drehscheiben und im Verkehrssystemmanagement sind die verschiedenen Massnahmen sowohl für die Prioritäten A als auch B im Anhang einzeln aufgeführt (Anhänge 1–16).

Verschiedene Massnahmen, die gemäss den gesetzlichen Grundlagen und der Weisung zwar über den Infrastrukturfonds mitfinanziert werden könnten, wurden als sogenannte Eigenleistungen eingestuft. Es handelt sich dabei um kleinere Einzelmassnahmen, die nicht Bestandteil eines umfassenden und flächendeckenden Gesamtpakets sind. Gemäss Subsidiaritätsprinzip kann deren Finanzierung den Trägerschaften aus eigener Kraft zugemutet werden. Die Investitionssumme der Eigenleistungen beträgt insgesamt rund 850 Millionen Franken. Grossmehrerheitlich handelt es sich um Massnahmen im einstelligen Millionenbereich.

Bei einigen Massnahmen im Bereich Schiene kommt nicht nur eine finanzielle Beteiligung des Bundes aus dem Infrastrukturfonds, sondern auch über das ordentliche Budget der Bahnunternehmen in Frage (Leistungsvereinbarungen SBB/TU). Der Infrastrukturfonds dient nicht der Entlastung dieser bereits bestehenden Finanzierungsinstrumente. Bei kleineren Massnahmen der Agglomerationsprogramme, welche in der Vergangenheit typischerweise über das ordentliche Budget der Bahnunternehmen finanziert werden konnten, soll dies daher auch in Zukunft so gehandhabt werden. Die Agglomerationen beziehungsweise Kantone werden aufgefordert, diese in dem dafür vorgesehenen Verfahren über die betreffenden Transportunternehmen beim Bundesamt für Verkehr definitiv anzumelden. Auch wenn keine Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds erfolgt, werden diese Massnahmen in der Wirkung des Agglomerationsprogramms mit berücksichtigt. Eine Liste der Massnahmen im Bereich Schiene, welche nicht für eine finanzielle Beteiligung des Bundes aus dem Infrastrukturfonds, sondern für eine andere Finanzierung geprüft werden, ist im Anhang aufgeführt (Anhänge 17 und 18).

Der Infrastrukturfonds ist generell auf die Finanzierung von Vorhaben im Agglomerationsverkehr beschränkt (vgl. Ziff. 1.2.8.3). Die Finanzierung von Massnahmen, welche beispielsweise mehrheitlich dem Fernverkehr dienen, ist nicht vorgesehen. Der seit 1998 bestehende FinöV-Fonds hingegen sichert die Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte und ist nicht auf die Finanzierung von Vorhaben im Agglomerationsverkehr ausgelegt. Daher muss bei einigen wenigen Schienenvorhaben, welche sowohl dem Agglomerations- als auch dem Fern- oder Güterverkehr dienen, der genaue Kostenteiler zwischen Infrastrukturfonds und FinöV-Fonds festgelegt werden. Bei denjenigen Vorhaben, bei welchen der Bund aus Sicht des Agglomerationsverkehrs einen Handlungsbedarf anerkennt, findet der Agglomerationsverkehrsanteil Eingang in die Liste der entsprechenden Priorität A, B oder C.

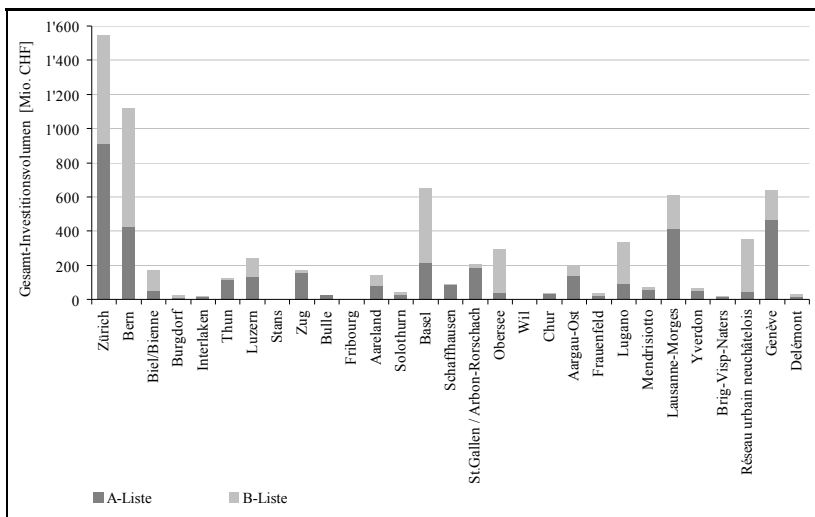
In einigen Agglomerationsprogrammen werden P+R-Anlagen zur Mitfinanzierung beantragt. Grundsätzlich sieht die Weisung die Möglichkeit vor, P+R-Anlagen mitzufinanzieren. Bei der Prüfung wurden zwei Arten P+R unterschieden, «Park + Rail» und «P+R-Anlagen am Rand des Agglomerationskerns». Bei «Park + Rail» handelt es sich in der Regel um kleinere Anlagen. Ihre Erstellung ist mit relativ geringen Kosten verbunden. In vielen Fällen können sie auch kostendeckend erstellt und betrieben werden. Die geprüften «P+R-Anlagen am Rand des Agglomerationskerns» weisen oft eine negative Energiebilanz auf und können sogar einen entspre-

chenden Anstieg der CO<sub>2</sub>-Emissionen und weiterer Abgase bewirken, da sie MIV-Benutzerinnen und -Benutzer nicht möglichst nahe am Ausgangsort abholen. Die Erfahrungen zeigen zudem, dass ihre Wirkung auf das Verkehrsaufkommen im Kern der Agglomeration relativ klein ist, oft aber ein hoher Flächen- und Investitionsbedarf an meist hervorragend mit ÖV erschlossenen Standorten besteht, welche sich für die Siedlungsentwicklung nach innen bestens eignen. Für keine der in den Agglomerationsprogrammen vorgeschlagenen P+R-Anlagen konnte der Nachweis einer genügenden Wirksamkeit erbracht werden. Aus diesen Gründen ist für die erste Phase ab 2011 keine Mitfinanzierung von P+R-Anlagen vorgesehen, für spätere Phasen ist aber eine Mitfinanzierung durchaus denkbar. Soweit Bike+Ride-Anlagen separat ausgewiesen wurden, wurden diese zu den Langsamverkehrsmassnahmen gezählt.

Als Ergebnisse der Massnahmen-Priorisierung ist nachfolgend das Gesamt-Investitionsvolumen pro Agglomerationsprogramm für die Massnahmen der A- und B-Liste dargestellt (vgl. Abbildung 2).

Abbildung 2

### Gesamt-Investitionsvolumen pro Agglomerationsprogramm für die Massnahmen der A- und B-Liste



### 1.2.6.3 Ergebnisse der Beurteilung der Programmwirkung und der Vorleistungen

Die besten Ergebnisse erzielen die Agglomerationsprogramme in der Regel bei der Verbesserung der Verkehrssysteme. In den übrigen Wirkungskriterien konnte kein Programm die maximale Punktzahl erreichen.

Beim Wirkungskriterium «Verbesserung Verkehrssysteme» ergaben sich beispielsweise reduzierte Bewertungen, wenn die einzelnen Massnahmen nur ungenügend in

eine sichtbare oder nachvollziehbare Gesamtkonzeption eingebettet sind und deshalb nur punktuelle Wirkungen erzielt werden oder die Wirkung nur schlecht nachvollziehbar ist.

Gründe für eine reduzierte Bewertung beim Wirkungskriterium «Siedlungsentwicklung nach innen» waren beispielsweise eine fehlende oder zu wenig nachvollziehbare Konzeption für das ganze Agglomerationsgebiet, die eine konsequente Siedlungsentwicklung nach innen sichtbar und glaubwürdig macht. Ein weiterer Mangel war zum Teil, dass allfällige Entwicklungsschwerpunkte ungenügend priorisiert und ungenügend auf den ÖV und den Langsamverkehr ausgerichtet wurden sowie Massnahmen zur Steuerung von verkehrsintensiven Einrichtungen fehlen oder ungenügend sind.

Eine reduzierte Bewertung im Wirkungskriterium «Verkehrssicherheit» ergab sich beispielsweise, wenn die in der Analyse aufgeführten Unfallschwerpunkte nicht systematisch beseitigt werden.

Beim Wirkungskriterium «Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch» liegen die Gründe für eine reduzierte Bewertung beispielsweise in einer zu geringfügigen Verbesserung des Modal-Splits zugunsten des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs und damit in einer zu geringen Verminderung des Schadstoffausstosses, einer ungenügenden Trendwende bezüglich Siedlungsflächenverbrauch oder aber fehlenden Massnahmen zur Erhaltung wichtiger Landschaftskorridore.

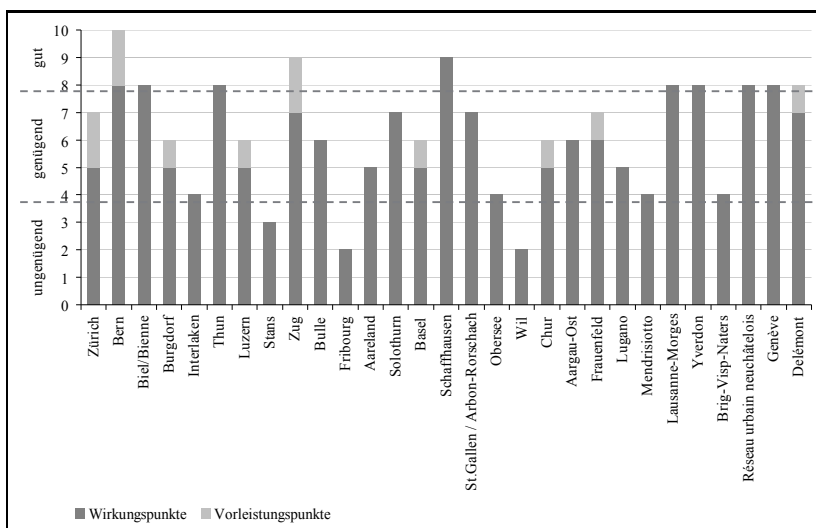
Ein Vorleistungspunkt wird nur dann vergeben, wenn nachweislich langjährige substanzielle Anstrengungen in der Agglomeration festgestellt werden konnten, die zu einer grossen Wirkung geführt haben. Nicht angerechnet wird der Bereich der Bundesinfrastrukturen.

Im Wirkungskriterium «Verbesserung Verkehrssysteme» werden vor allem ein deutlich überdurchschnittlicher Standard des agglomerationsweiten ÖV-Systems (insbesondere S-Bahn und Tramsysteme, bei kleineren Agglomerationen auch das Bussystem) sowie grössere Vorinvestitionen in zentrale ÖV-Drehscheiben oder in den Langsamverkehr honoriert.

Mit einem Vorleistungspunkt im Wirkungskriterium «Siedlungsentwicklung nach innen» werden Agglomerationen honoriert, welche auf eine längere, konsequente Praxis einer Siedlungsentwicklung nach innen und einer Koordination von Verkehr und Siedlung verweisen können. Dazu gehören namentlich eine aktive und wirkungsvolle Politik betreffend Entwicklungsschwerpunkte und Umnutzungsgebiete, Standorte für verkehrsintensive Einrichtungen und Neueinzonungen.

In den anderen beiden Wirkungskriterien «Verkehrssicherheit» und «Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch» war eine Vergabe von Vorleistungspunkten nicht möglich. Bei der Überprüfung dieser beiden Wirkungskriterien konnten die Agglomerationen zwar teilweise gewisse Bestrebungen ausweisen, doch hat die Darstellung in den Agglomerationsprogrammen kein eindeutiges Bild ergeben, das eine Vergabe von Vorleistungspunkten rechtfertigen würde.

## Wirkungs- und Vorleistungspunkte der Agglomerationsprogramme

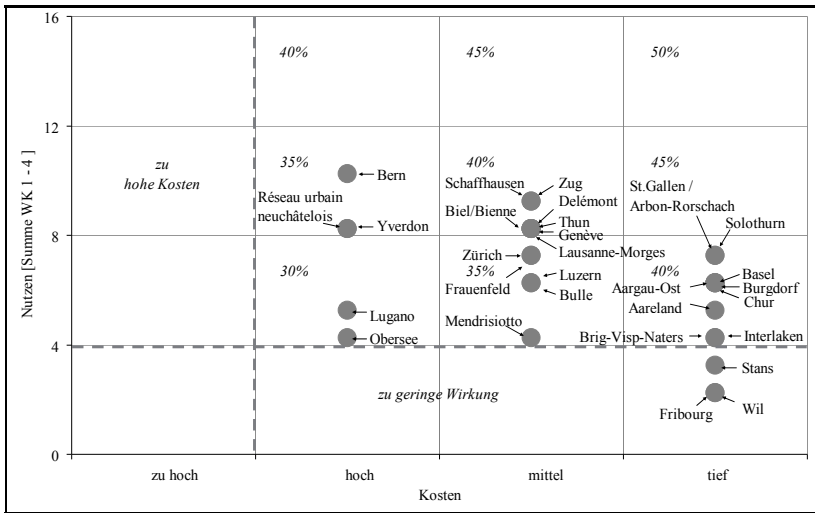


Gesamthaft erreicht die Mehrheit der Agglomerationsprogramme eine genügende Wirkung (zwischen 4 und 7 Punkten) (vgl. Abb. 3). Ein Drittel der Agglomerationsprogramme kann als gut eingestuft werden (8 Punkte und mehr). Die maximale Punktzahl beträgt 12 ohne und 16 mit Vorleistungspunkten. Drei Agglomerationsprogramme wurden mit weniger als 4 Punkten insgesamt als ungenügend beurteilt.

Aufgrund der Ergebnisse der Beurteilung der Programmwirkung (Nutzen) und der Ergebnisse der Massnahmen-Priorisierung, worauf die angerechneten Programmkosten basieren (A- und B-Massnahmen), ergibt sich das Kosten-Nutzen-Verhältnis und damit die Höhe des Bundesbeitrags (Beitragssatz) für die einzelnen Agglomerationsprogramme (vgl. Abb. 4).

Von den 30 eingereichten Agglomerationsprogrammen wurde Langenthal aufgrund unerfüllter Grundanforderungen zurückgewiesen (vgl. Ziff. 1.2.6.1). Aufgrund der Gegenüberstellung der Programmwirkung mit den Programmkosten (vgl. Abbildung 4) ergibt sich, dass weitere 3 Programme (Stans, Freiburg, Wil) aufgrund ungenügender Programmwirkung vorerst keine Bundesbeiträge aus dem Infrastrukturfonds erhalten. Von den übrigen werden 5 Agglomerationsprogramme als teuer eingestuft, 12 Programme weisen mittlere Kosten und 12 Programme tiefe Kosten auf. In der Konsequenz profitieren 16 Agglomerationen von Bundesbeiträgen in der Höhe von 40 %, 8 Agglomerationen von Beiträgen in der Höhe von 35 % und 2 Agglomerationen von Beiträgen in der Höhe von 30 % (vgl. Abb. 4).

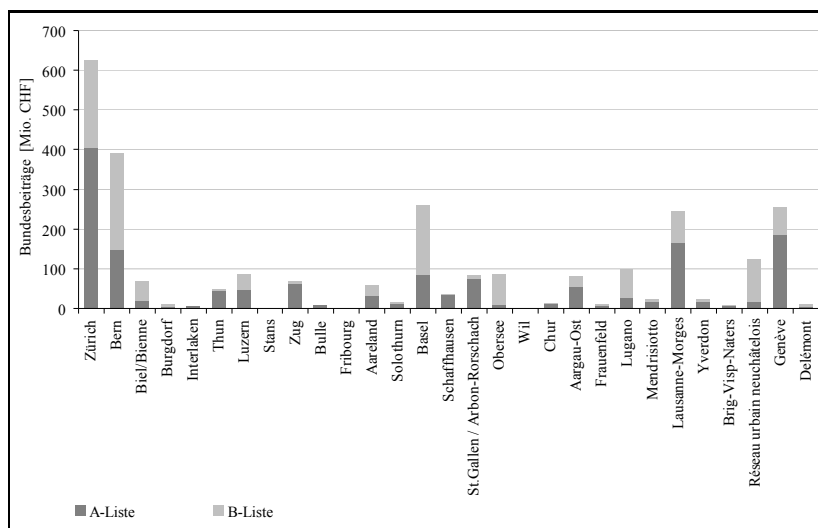
**Kosten- und Nutzenpunkte der Agglomerationsprogramme**



Diese Beitragssätze gelten für die erste Etappe ab 2011 und somit vorerst nur für die A-Massnahmen. Die Agglomerationen haben die Möglichkeit, ihr Agglomerationsprogramm zu verbessern und damit für die zweite Etappe ab 2015 von höheren Beitragssätzen zu profitieren. Der Bund wird seine Weisung anpassen und präzisieren, um die Agglomerationen bei diesen Arbeiten zu unterstützen.

Aufgrund der angewendeten Beitragssätze ergeben sich für das Investitionsvolumen pro Agglomerationsprogramm für die Massnahmen der A- und B-Liste folgende Beiträge des Bundes (vgl. Abb. 5):

### Beiträge des Bundes (entsprechend dem Beitragssatz) pro Agglomerationsprogramm für die Massnahmen der A- und B-Liste



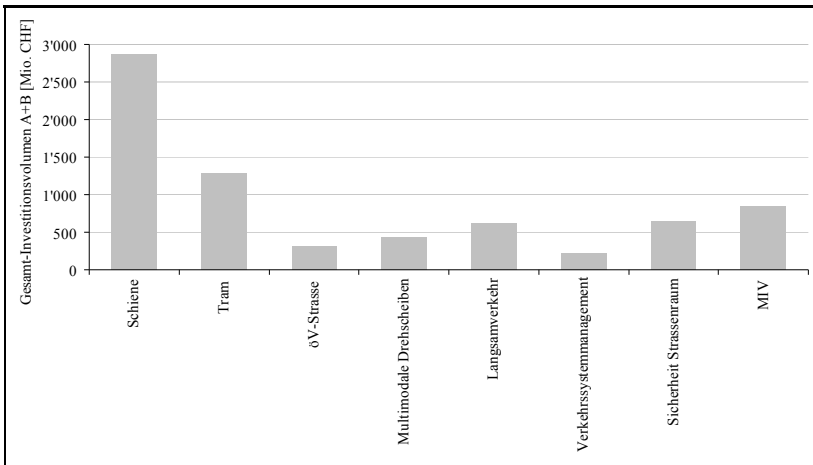
Die Bundesbeiträge werden hauptsächlich in den grössten fünf Agglomerationen Zürich, Basel, Genève, Bern und Lausanne–Morges eingesetzt, wo der grösste Bedarf an Verkehrsinfrastrukturen besteht. Damit wird gewährleistet, dass die Agglomerationsprogramme, die zur Lösung der grössten Verkehrs- und Umweltprobleme beitragen, entsprechend gewürdigt werden (Art. 17d Abs. 3 MinVG). Die Aufteilung zwischen A- und B-Liste ist hier relativ ausgewogen.

Die absolut betrachteten geringeren Investitionen in den kleinen Agglomerationen erklären sich dadurch, dass sich dort das Verkehrssystem meist ohne teure Investitionen erheblich verbessern lässt. Daher sind die Investitionen in den kleinen Agglomerationen auch überwiegend auf der A-Liste vorgesehen.

#### 1.2.6.4 Auswertungen der Ergebnisse

Die Auswertungen der Ergebnisse der Massnahmen-Priorisierung beziehungsweise die Aufteilung der Investitionssummen auf die wichtigsten Kategorien (Gesamt-Investitionen A+B nach Kategorie, absolut in Millionen Franken) ergibt folgendes Bild (vgl. Abb. 6).

### Gesamt-Investitionsvolumen pro Massnahmenkategorie für die Massnahmen der A- und B-Liste

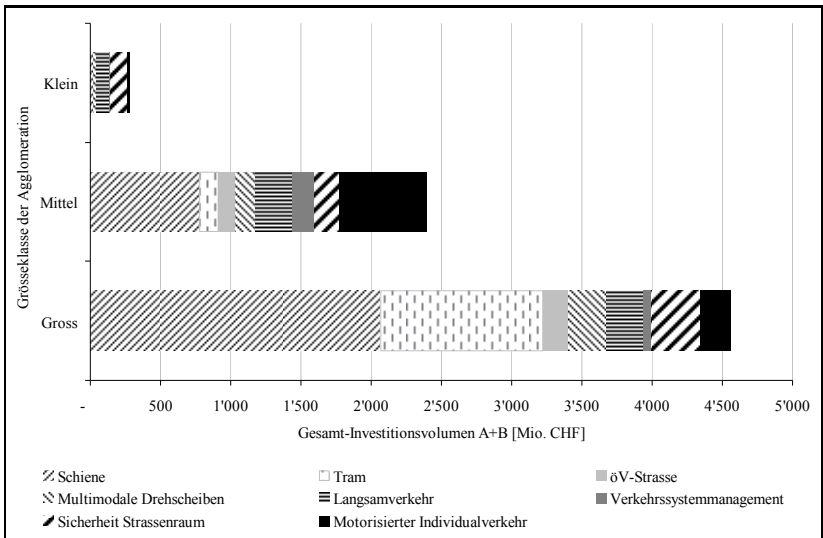


Die Investitionen in die Schienenmassnahmen und die Trams machen den Hauptanteil aus (vgl. Abb. 6). Dies reflektiert die Tatsache, dass rund 60 % der Investitionen in den grössten 5 Agglomerationen anfallen, wo die Lösungsansätze stark auf Tram- und S-Bahnen ausgerichtet sind. Weitere namhafte Investitionsvolumen entfallen auf die Massnahmenkategorien Langsamverkehr, Sicherheit im Strassenraum und motorisierter Individualverkehr. Letztere sind schwergewichtig auf die mittleren Agglomerationen konzentriert (vgl. Abb. 7). Bei den mittleren und kleinen Agglomerationen sind die Investitionen in die Kategorie Schiene und motorisierter Individualverkehr relativ ausgewogen.

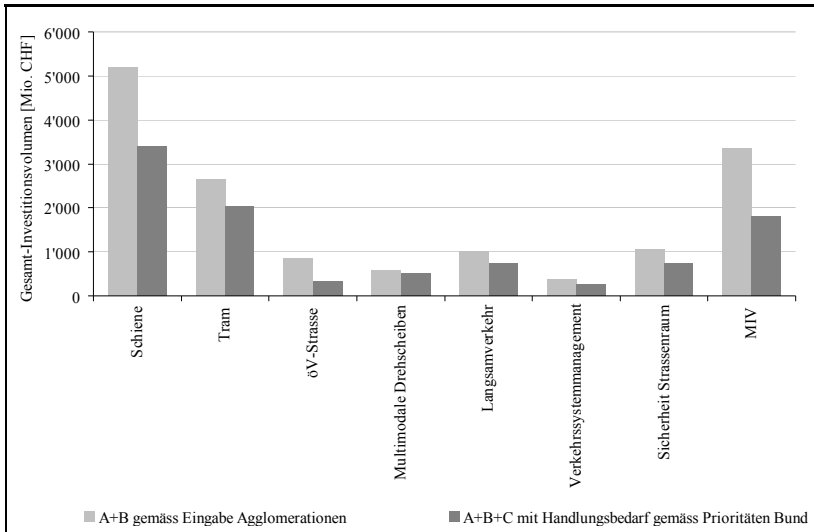
Ein Vergleich der über die Agglomerationsprogramme zur Mitfinanzierung beantragten Investitionsvolumina mit den zur Mitfinanzierung durch den Bund vorgeschlagenen Investitionsvolumina zeigt, dass das relative Gewicht der einzelnen Massnahmenkategorien in den Agglomerationsprogrammen durch den Bund respektiert wurde (vgl. Abb. 8). Der Bund hat aber bei allen Kategorien die Massnahmen eingehend aufgrund deren Kosten-Nutzen-Verhältnis überprüft. Entsprechend sind in allen Kategorien substantielle Priorisierungen vorgenommen worden.



**Gesamt-Investitionsvolumen pro Massnahmenkategorie für die Massnahmen der A- und B-Liste nach Grössenklasse der Agglomerationen**



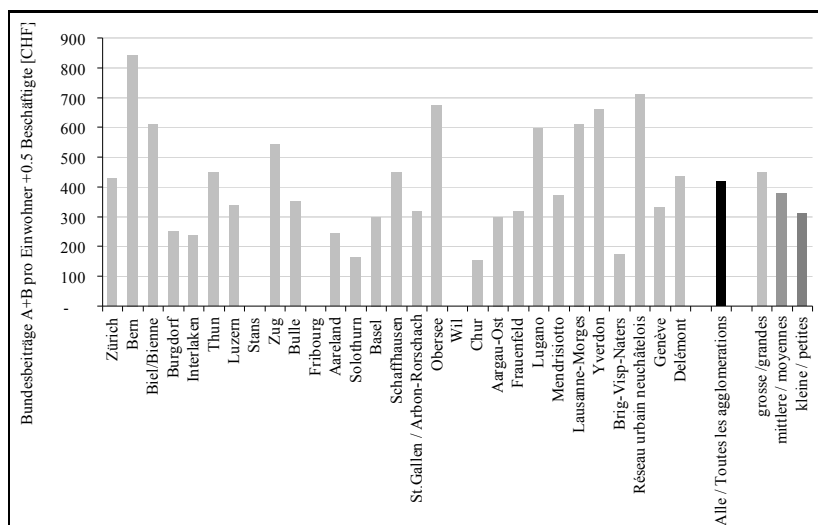
**Gesamt-Investitionsvolumen für Massnahmen A- und B-Liste  
(inkl. C-Massnahmen mit anerkanntem Handlungsbedarf) –  
Vergleich Prioritäten Bund und Eingaben Agglomerationsprogramme  
(Investitionen in Millionen Franken)<sup>6</sup>**



Auch wenn rund 60 % der Investitionen in den grössten fünf Agglomerationen mit den grössten Verkehrsproblemen anfallen (vgl. Abb. 5), steht dies durchaus im Verhältnis zu deren Bedeutung, gemessen in Einwohnern und Beschäftigten (vgl. Abb. 9). So fallen die Bundesbeiträge pro Einwohner und Beschäftigten für die grössten fünf Agglomerationen nur unwesentlich höher aus als für die mittleren und kleinen Agglomerationen (vgl. rechte 3 Säulen in Abb. 9). In gewissen mittleren Agglomerationen sind mittelfristig (B-Liste) im Verhältnis zur Grösse der Agglomerationen teure Infrastrukturen zu realisieren. Dies betrifft insbesondere das «Réseau urbain neuchâtelois» (RUN) sowie die Agglomeration Obersee. Bei Agglomerationen wie Chur, Brig–Visp–Naters und Solothurn sind aufgrund der Ausgangslage eher unterproportionale Bundesbeiträge notwendig.

<sup>6</sup> In diesem Vergleich werden diejenigen C-Massnahmen aller Kategorien berücksichtigt, bei denen der Bund einen Handlungsbedarf anerkennt, aber noch keine genügend ausgereiften Lösungsansätze vorliegen. Dies betrifft die Kategorien Schiene, Tram, ÖV-Strasse und MIV. Dies deshalb, weil bei diesen Massnahmen die reelle Aussicht besteht, im Rahmen der in einigen Jahren aktualisierten Agglomerationsprogramme auf die heutige B-Liste nachzurücken.

**Beiträge des Bundes pro Agglomerationsprogramm für die Massnahmen der A- und B-Liste im Verhältnis zur Grösse der Agglomeration (Bundesbeitrag (A+B) in Franken pro Einwohner + 0.5 Beschäftigte)**



## 1.2.7 Das Programm Agglomerationsverkehr

Mit dem Programm Agglomerationsverkehr werden bedeutende Massnahmen der Agglomerationen unterstützt. Die Bundesversammlung entscheidet über die Massnahmen im Agglomerationsverkehr, welche vom Bund unterstützt werden und mit welchem Beitragssatz diese Massnahmen vom Bund unterstützt werden.

### 1.2.7.1 Beitragssatz

Mit dem Bundesbeschluss wird der Beitragssatz des Bundes pro Agglomeration für die erste Etappe festgelegt (Massnahmen der A-Liste). Der Beitragssatz des Bundes ist damit für die Massnahmen der ersten Etappe fixiert. Dies auch wenn allenfalls erst nach 2015 oder später mit dem Bau begonnen werden sollte.

#### 1.2.7.2 A-Liste

Die Bundesversammlung soll für die in der A-Liste ausgewiesenen Massnahmen für die einzelnen Agglomerationsprogramme in der ersten Etappe die Mittel freigeben. Der Bundesrat beantragt der Bundesversammlung, diese Mittel der ersten Etappe mittels Bundesbeschluss freizugeben (vgl. Tab. 3, Spalte A-Liste beziehungsweise

Bundesbeschluss). Die Mittel für die Massnahmen der A-Liste sind damit definitiv freigegeben. Diese Massnahmen der A-Liste werden später nicht noch einmal auf ihre Wirksamkeit überprüft. Dies auch wenn allenfalls erst nach 2015 oder später mit dem Bau begonnen werden sollte.

### **1.2.7.3 B-Liste**

Die in der B-Liste ausgewiesenen Projekte sind wichtige Bestandteile der Agglomerationsprogramme und sollen in einer zweiten Etappe (ab 2015) voraussichtlich durch den Bund mitfinanziert werden (vgl. Tab. 3, Spalte B-Liste). Der Bundesrat wird dem Parlament in einer zweiten Programmbotschaft in rund 4 Jahren die entsprechende Mittelfreigabe beantragen. Die B-Massnahmen werden dann gleichzeitig und gemäss den gleichen Kriterien wie neue Massnahmen nochmals geprüft, sodass Änderungen möglich sind.

### **1.2.7.4 Übersicht pro Agglomerationsprogramm**

Die Prüfung der Agglomerationsprogramme ergibt Bundesbeiträge in der A-Liste von rund 1,51 Milliarden Franken und in der B-Liste von rund 1,23 Milliarden Franken, für die A- und B-Liste zusammen also insgesamt rund 2,74 Milliarden Franken. Da alle dringlichen Projekte (ausser der Kerntangente Frauenfeld) vor Ende 2008 begonnen werden konnten (vgl. Ziff. 1.2.1), werden von den mit dem Bundesbeschluss vom 4. Oktober 2006 freigegebenen 2,559 Milliarden Franken deren 2,534 Milliarden Franken für die dringlichen Projekte beansprucht. Zusammen mit dem hiermit beantragten Bundesbeschluss sind insgesamt 4,069 Milliarden Franken freigegeben. Für Massnahmen der B-Liste werden weitere 1,231 Milliarden Franken eingeplant, sodass eine Reserve von 699 Millionen Franken verbleibt<sup>7</sup>. Es soll bewusst ein namhafter Betrag als Reserve für C-Projekte und Agglomerationsprogramme, die in der nächsten Phase zusätzlich eingereicht werden, zurückgestellt werden. Die verbleibende Reserve wird sich im Laufe der Zeit noch etwas erhöhen, da davon ausgegangen werden kann, dass für einzelne Vorhaben der A- und B-Liste zum Beispiel die dafür vorgesehenen Mittel nicht voll ausgeschöpft werden oder aber zum Beispiel aufgrund von negativen Volksentscheiden einzelne Vorhaben nicht realisiert werden können.

<sup>7</sup> Die in der Tabelle 3 ausgewiesene Reserve von 699 Millionen erhöht sich noch um die für die Umfahrung Frauenfeld nicht benötigten 25 Millionen (699 + 25 = 724 Millionen).

Tabelle 3

**A- und B- Liste mit den Kosten pro Agglomerationsprogramm  
(Preisstand Oktober 2005, exklusive Teuerung und Mehrwertsteuer)**

Agglomerationsprogramm	Beitrags- satz Bund [%]	A-Liste (bau- und finanzreife Pro- jekte), zur Freigabe beantragt; Bundes- beitrag [Angaben in Mio. Franken]	B-Liste (geplante Projekte); bleibt gesperrt [Angaben in Mio. Franken]	Total [Angaben in Mio. Franken]
Zürich				
– dringliche Projekte	50	282,33	0	282,33
– Programm	35	121,42	221,32	342,74
Bern	35	148,93	242,47	391,40
Biel/Bienne	40	20,88	47,46	68,34
Burgdorf	40	3,74	5,08	8,82
Interlaken	40	5,14	1,22	6,36
Thun	40	45,22	3,26	48,48
Luzern	35	45,90	38,91	84,81
Stans	0	0	0	0
Zug	40	63,20	6,14	69,34
Bulle	35	9,27	0	9,27
Fribourg	0	0	0	0
Aareland	40	32,24	24,80	57,04
Solothurn	40	10,40	4,49	14,89
Basel	40	85,70	174,93	260,63
Schaffhausen	40	33,78	1,51	35,29
St.Gallen/Arbon–Rorschach	40	74,37	8,80	83,17
Obersee	30	11,00	75,80	86,80
Wil	0	0	0	0
Chur	40	11,07	1,75	12,82
Aargau-Ost	40	55,66	25,92	81,58
Frauenfeld	35	7,51	3,70	11,21
Lugano	30	27,45	72,34	99,79
Mendrisiotto	35	19,40	3,77	23,17
Lausanne–Morges	40	164,96	77,93	242,89
Yverdon	35	17,25	6,84	24,09
Brig–Visp–Naters	40	4,85	2,04	6,89

Agglomerationsprogramm	Beitrags- satz Bund [%]	A-Liste (bau- und finanzreife Pro- jekte), zur Freigabe beantragt; Bundes- beitrag [Angaben in Mio. Franken]	B-Liste (geplante Projekte); bleibt gesperrt [Angaben in Mio. Franken]	Total [Angaben in Mio. Franken]
Réseau urbain neuchâtelois	35	16,97	106,58	123,55
Genève	40	186,05	68,85	254,90
Delémont	40	5,93	5,39	11,32
<b>Total</b>		<b>1510,62</b>	<b>1231,30</b>	<b>2741,92</b>
Reserve (bleibt gesperrt)				699,08
<b>Total Programm</b>				<b>3441,00</b>

Im Anhang sind Listen mit Übersichten über die einzelnen Massnahmen der A- und B-Liste inklusive Kosten aufgeführt (Anhänge 1–16). Detailliertere Zusatzdokumentationen mit ausführlichem Prüfbericht inklusive Quervergleichen werden zudem pro Agglomeration ausgewiesen; sie wurden den Agglomerationen zugestellt und im Internet öffentlich zugänglich gemacht.

## 1.2.8 Finanzierung

### 1.2.8.1 Finanzpolitische Lage des Bundes

Die nachfolgend aufgeführten Fondseinlagen und -entnahmen sowie die Aufteilung der verfügbaren Mittel auf die verschiedenen Aufgaben basieren auf dem bundesrätlichen Entscheid vom 19. August 2009 zum Voranschlag 2010 respektive Finanzplan 2011–2013. Die Finanzplanjahre weisen strukturelle Defizite in Milliardenhöhe auf. Allerdings beruht das dem Finanzplan zugrunde gelegte Basisszenario auf einer eher vorsichtigen Annahme betreffend die wirtschaftliche Erholung<sup>8</sup>. Die Entwicklungen in den letzten Monaten weisen jedoch auf eine deutlich raschere Erholung der Weltwirtschaft und der Schweizer Wirtschaft hin. Nichtsdestotrotz sind auch bei einem – im Finanzplanbericht ebenfalls dargestellten – «Good Case»-Szenario<sup>9</sup> in den Finanzplanjahren zur Einhaltung der Schuldenbremse Entlastungen in der Grössenordnung von jährlich 1,5 Milliarden Franken nötig. Der Bundesrat hat daher Ende September 2009 die Ausarbeitung eines Konsolidierungsprogramms beschlossen. Da nach wie vor grosse Unsicherheiten bezüglich der wirtschaftlichen Entwicklung bestehen, soll den zu erarbeitenden Konsolidierungsmassnahmen der Charakter einer Eventualplanung zukommen. Definitiv festgelegt werden sie aufgrund aktueller Prognosen im Sommer 2010.

Obwohl auch einnahmenseitige Massnahmen geprüft werden, soll das Konsolidierungsprogramm schwergewichtig auf der Ausgabenseite ansetzen. Damit bekräftigt der Bundesrat seine Absicht, die Staatsquote zu stabilisieren. Werden die Ausgaben

<sup>8</sup> reales BIP-Wachstum 2010: –0,4 %; 2011–2013: +1,5 %

<sup>9</sup> reales BIP-Wachstum 2010: +0,8 %; 2011: +2,5 %; 2012: +1,9 %; 2013: +1,5 %

in den Finanzplanjahren um 1,5 Milliarden gekürzt, führt dies dazu, dass das ordentliche Ausgabenwachstum 2008–2013 auf durchschnittlich 2,3 Prozent gesenkt wird. Damit wird das Ausgabenwachstum dem Wirtschaftswachstum in diesem Zeitraum angeglichen (2,4 Prozent).

Bei der Festlegung der Massnahmen soll den Faktoren, die für die Entstehung der strukturellen Defizite mitverantwortlich sind, angemessen Rechnung getragen werden:

- Im Rahmen der für 2009 beschlossenen Massnahmen zur Konjunkturstabilisierung wurden Investitionen zeitlich vorgezogen. Diese sollen in den Jahren 2011 und 2012 kompensiert werden.
- Sodann sollen, wo dies nicht bereits erfolgt ist, die Ausgaben an die niedrigere Teuerung angepasst werden.
- Schliesslich gilt es, die aufgrund der Steuerreformen entstandenen strukturellen Einnahmehinbussen zu kompensieren. Dies soll vor allem mit Massnahmen aus der Aufgabenüberprüfung umgesetzt werden.

Daneben hat sich der Bundesrat ein Ausgabenmoratorium auferlegt. Denn die Haushaltkonsolidierung kann nur gelingen, wenn Vorlagen mit namhaften Mehrbelastungen für den Bundeshaushalt vorläufig sistiert oder gleichzeitig Massnahmen zur Gegenfinanzierung verabschiedet werden. Der Bundesrat wird sich auch dafür einsetzen, dass sich das Parlament diesem Moratorium anschliesst.

Für die vorliegende Programmbotschaft Agglomerationsverkehr bedeutet dies, dass eine spürbare Kürzung der jährlichen Einlage in den Infrastrukturfonds in den kommenden Jahren nicht ausgeschlossen werden kann. Innerhalb des Fonds müssten als Folge davon die Ausgaben entsprechend priorisiert werden: Vorrang hätten alle bereits begonnenen Massnahmen (dringliche Agglomerationsprojekte, Netzfertigstellung), während bei den noch nicht begonnenen Massnahmen (Engpassbeseitigung, Agglomerationsprogramme) mit Verzögerungen bis zu mehreren Jahren gerechnet werden müsste.

Die Fondssimulation gemäss Ziffer 1.2.8.2 muss deshalb mit einem Vorbehalt versehen werden. Genaueres wird sich allerdings erst nach Konkretisierung des Konsolidierungsprogramms sagen lassen.

## **1.2.8.2 Situation Infrastrukturfonds**

### **Finanzierung des Infrastrukturfonds**

Die Finanzierung von Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastrukturen in Städten und Agglomerationen ist eine der vier Aufgaben, die über den Infrastrukturfonds finanziert werden. Für die Finanzierung der vier Aufgaben bewilligten die eidgenössischen Räte am 4. Oktober 2006 einen Gesamtkredit von real 20,8 Milliarden Franken. Mit Teuerung und Mehrwertsteuer benötigt der Infrastrukturfonds über seine gesamte Laufzeit Mittel in der Höhe von geschätzten 26 Milliarden Franken.

Finanziert werden diese Aufwendungen durch eine Ersteinlage in den Fonds aus der Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) im Umfang von 2,6 Milliarden Franken sowie durch jährliche Einlagen aus der SFSV. Der Fonds darf sich gemäss Artikel 9

Absatz 1 IFG nicht verschulden. Die Ausgaben des Fonds müssen derart ausgestaltet sein, dass die Liquidität des Fonds jederzeit einen positiven Saldo aufweist.

### **Starke Belastung des Infrastrukturfonds in der Anfangsphase**

In den Jahren 2008 bis 2014 belasten die bereits freigegebenen Mittel für die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes und die Mitfinanzierung der dringlichen Projekte für den Agglomerationsverkehr den Fonds in starkem Masse. Als Folge davon stehen bis zum Jahr 2015 für die Beseitigung der Engpässe und für die Agglomerationsprogramme nur beschränkte finanzielle Mittel zur Verfügung.

In der Anfangsphase sind zur Finanzierung der laufenden Projekte für die Fertigstellung der Nationalstrassen jährlich zwischen 900 und 950 Millionen Franken erforderlich. Ab dem Jahre 2015 werden sich die Aufwendungen für diese Projekte schrittweise reduzieren. Die Finanzierung dieser Projekte wird voraussichtlich im Jahre 2023 abgeschlossen sein.

Für den Agglomerationsverkehr sind während der Laufzeit des Fonds unter Berücksichtigung der Teuerung und der Mehrwertsteuer durchschnittlich Mittel im Umfang von rund 383 Millionen Franken pro Jahr vorgesehen. Bis zum Jahre 2014 werden die Mittel für den Agglomerationsverkehr vollumfänglich zur Finanzierung der dringlichen Agglomerationsprojekte benötigt werden. In der Anfangsphase übersteigt der Bedarf für die Finanzierung dieser Projekte die durchschnittlich verfügbaren Mittel von jährlich 383 Millionen Franken teilweise deutlich: Im Jahre 2008 wurden für die dringlichen Agglomerationsprojekte 430 Millionen Franken zur Verfügung gestellt. Im Jahre 2009 werden es 470 Millionen Franken sein und in den Jahren 2010 bis 2014 rund 390 Millionen Franken. Als Folge davon werden im Infrastrukturfonds bis zum Jahre 2014 für die Beiträge an die Agglomerationsprogramme keine Mittel zur Verfügung stehen. In den Jahren 2015 und 2016 sind je rund 50 Millionen eingeplant. Erst ab 2017 werden die Mittel für den Agglomerationsverkehr in grösserem Umfang der Umsetzung der Agglomerationsprogramme zu Gute kommen.

Sofern die Agglomerationen dennoch einen früheren Baubeginn anstreben, können sie selber die Vorfinanzierung der Vorhaben übernehmen, welche die eidgenössischen Räte freigegeben haben. Eine Verzinsung dieser Mittel durch den Bund wird allerdings nicht möglich sein.

### **Finanzierung der Engpassbeseitigungen im Nationalstrassennetz**

Die Mittel für die Engpassbeseitigung werden zwischen den Jahren 2009 und 2014 schrittweise von 29 auf 200 Millionen Franken erhöht werden. Diese Mittel sind zur Finanzierung der dringlichen und planerisch weit fortgeschrittenen Massnahmen aus dem Modul 1 des Programms Engpassbeseitigung nötig. Dazu gehören die 6-Spurausbauten zwischen Wiggertal und Härkingen, Blegi und Rütihof bei Zug und der Nordumfahrung Zürich sowie die Ausbaumassnahmen bei Crissier.

Für die beiden baureifen Projekte Härkingen–Wiggertal und Blegi–Rütihof haben die eidgenössischen Räte die Mittel im Rahmen der zweiten Stufe der konjunkturellen Stabilisierungsmassnahmen bereits freigegeben. Die geplanten Fondsentnahmen für die vorgezogene Realisierung der beiden Projekte in den Jahren 2009 und 2010 werden mittels einer zusätzlichen Fondseinlage gedeckt. Die Freigabe der Mittel für die Ausbaumassnahmen bei Crissier und den 6-Spurausbau der Nordumfahrung



Zürich ist Gegenstand des Bundesbeschlusses zum Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz und zur Freigabe von Mitteln.

Der Hauptharst der Projekte zur Engpassbeseitigung wird gemäss derzeitiger Fondsplanung ab dem Jahre 2018 zur Realisierung kommen. Ab diesem Zeitpunkt werden für die Projekte zur Engpassbeseitigung jährlich zwischen 400 und 800 Millionen Franken zur Verfügung stehen.

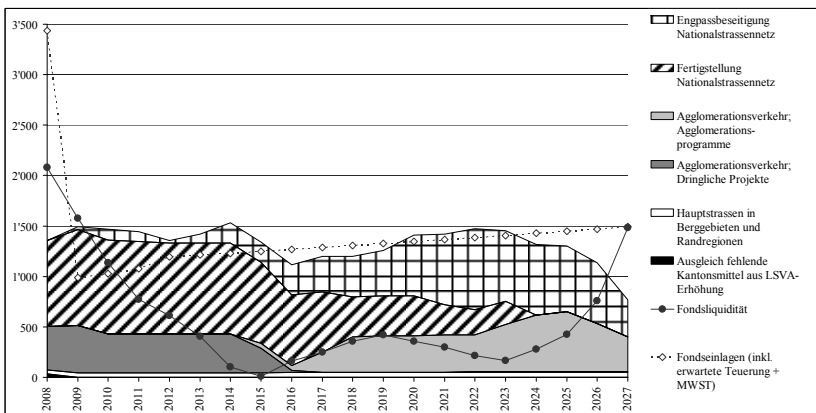
Stabil verläuft die Ausgabenentwicklung bei den Mitteln für die Beiträge an die Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen. Diese Aufwendungen werden sich teuerungsbedingt von 40 Millionen Franken im Jahre 2008 auf rund 56 Millionen Franken im Jahre 2027 erhöhen.

### Fondssimulation während der Laufzeit

Abbildung 10 zeigt die aktuelle Simulation der jährlich verfügbaren Mittel und der Fondsliquidität während der Jahre 2008 bis 2027. Der Anstieg der Fondsliquidität zum Ende der Laufzeit gibt die unvermeidliche Unsicherheit in Bezug auf die Berücksichtigung der Teuerung wieder.

Abbildung 10

### Simulation Infrastrukturfonds 2008–2027; Ausgaben für die einzelnen Aufgabenbereiche (Flächen) und Fondseinlage bzw. -bestand (Linien)<sup>10</sup>



### 1.2.8.3 Andere Finanzierungsgefässe

#### Finanzierung von Eisenbahnprojekten

Beiträge aus dem Infrastrukturfonds können an die Finanzierung von Infrastrukturen des Strassen-, Schienen- und Langsamverkehrs in Städten und Agglomerationen geleistet werden, soweit sie zur Verbesserung des Agglomerationsverkehrs führen (Art. 7 Abs. 5 IFG). Investitionen in Eisenbahninfrastrukturen für den Agglomera-

<sup>10</sup> Stand Voranschlag 2010 / Finanzplan 2011–2013

tionsverkehr erfolgen grundsätzlich über die Finanzierungsinstrumente nach der Eisenbahngesetzgebung. Beiträge aus dem Infrastrukturfonds sind zulässig, wenn sie zu einem Mehrwert für eine Stadt oder Agglomeration führen und die Strasse unmittelbar entlasten (Art. 7 Abs. 6 IFG).

Kann ein Schienenprojekt nicht über den Infrastrukturfonds finanziert werden, ist zu prüfen, ob ein anderes Finanzierungsinstrument in Frage kommen kann. Im Bereich des Agglomerationsverkehrs verfügt der Bund aber über keine weiteren gesetzlichen Grundlagen für solche Finanzierungen. Der seit 1998 bestehende FinöV-Fonds sichert nur die Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte BAHN 2000, NEAT, Anschluss an das europäische Hochleistungs-Bahnnetz (HGV-Anschlüsse) sowie die Lärmsanierung des Eisenbahnnetzes. Finanziell und inhaltlich besteht zwischen der Zukünftigen Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB) und den genannten vier Grossprojekten einerseits aufgrund der finanziellen Begrenzung des FinöV-Fonds ein Zusammenhang, andererseits indem ZEB Teile der Eisenbahngrossprojekte weiterentwickelt, beispielsweise das Knotenprinzip von BAHN 2000. Der FinöV-Fonds ist auf die Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte und nicht auf Infrastrukturen im Agglomerationsverkehr ausgelegt.

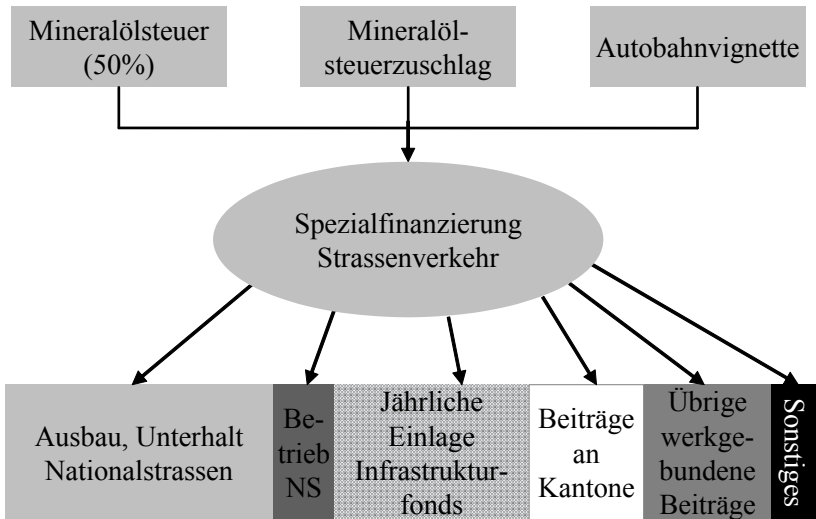
Bei einigen wenigen Schienenvorhaben, welche sowohl dem Agglomerations- als auch dem Fern- oder Güterverkehr dienen, wird eine Mischfinanzierung vorgeschlagen. Dazu muss der Kostenteiler zwischen Infrastrukturfonds und anderen Finanzierungsquellen, namentlich FinöV-Fonds und ordentliche Finanzierung festgelegt werden.

### **Finanzierung von Nationalstrassenvorhaben**

Die Finanzierung der Projekte zur Fertigstellung des Netzes und zur Beseitigung der Engpässe im Nationalstrassennetz erfolgt über den Infrastrukturfonds. Die Einlagen in den Infrastrukturfonds erfolgen aus der SFSV, aus der auch alle anderen Aufwendungen für die Nationalstrassen finanziert werden.

Gespiesen wird die SFSV aus zweckgebundenen Einnahmen im Umfang von derzeit 3813 Millionen Franken (Stand Voranschlag 2010). Davon stammen 1505 Millionen Franken aus der Hälfte des Reinertrags der Mineralölsteuer, 2020 Millionen Franken aus dem Mineralölsteuerzuschlag auf Treibstoffen von 30 Rappen pro Liter auf diese Steuer und 288 Millionen Franken aus dem Reinertrag der Autobahnvignette.

### Mittelfluss der Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV)



Den grössten Teil dieser Mittel im Umfang von 1488 Millionen Franken verwendet der Bund (Stand Voranschlag 2010) für die ordentlichen Aufwendungen der Nationalstrassen. Davon benötigt der Bund rund 1162 Millionen Franken für den Ausbau und Unterhalt und rund 326 Millionen Franken für den Betrieb der Nationalstrassen. 1029 Millionen Franken fliessen in den Infrastrukturfonds. Mit weiteren rund 542 Millionen Franken beteiligt sich der Bund in Form von Globalbeiträgen an Hauptstrassen und mit nicht werkgebundenen Beiträgen an den Aufwendungen der Kantone für die kantonalen Strassen.

Weitere 555 Millionen Franken sind werkgebundene Beiträge zur Mitfinanzierung des kombinierten Güterverkehrs (230 Millionen Franken) und des Baus der NEAT (NEAT-Viertel; 325 Millionen Franken). Dazu kommen Zahlungen für den Autoverlad, Darlehen und Investitionsbeiträge an den Bau von Verladeterminals im kombinierten Verkehr, Anschlussgleise sowie die Verkehrstrennung (insgesamt gut 73 Millionen Franken). Die verbleibenden rund 318 Millionen Franken fliessen in die Strassenforschung, die Verwaltung der Nationalstrassen, in strassenverkehrsbedingte Umweltschutzmassnahmen, den Langsamverkehr, die Fuss- und Wanderwege, den Wald, den Schutz vor Naturgefahren und den Lärmschutz sowie den Heimatschutz, die Denkmalpflege, die historischen Verkehrswege, den Schutz von Natur und Landschaft sowie den Schutz der übrigen Strassen vor Naturgefahren (Hochwasserschutz).

Weitergehende Angaben zur Situation der SFSV sind in der Botschaft zum Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz und zur Freigabe von Mitteln enthalten.

## **1.3 Umsetzung des Programms Agglomerationsverkehr**

### **1.3.1 Leistungsvereinbarung**

Das UVEK schliesst, gestützt auf die Agglomerationsprogramme und den Finanzbeschluss der Bundesversammlung, nach Anhörung der Eidgenössischen Finanzverwaltung mit der Trägerschaft eine Leistungsvereinbarung ab (Art. 24 Abs. 1 MinVV). In der Leistungsvereinbarung ist darauf hinzuweisen, dass bei einer allfälligen ungenügenden Liquidität des Infrastrukturfonds die für die Umsetzung der Massnahmen der A-Liste freigegebenen Mittel nur nach Massgabe der vorhandenen Liquidität bereit stehen. Die Leistungsvereinbarung umfasst vom Bund mitfinanzierte Strassen- und Schieneninfrastrukturmassnahmen, Eigenleistungen sowie nicht-infrastrukturelle Massnahmen der Bereiche Verkehr und Siedlung. In der Leistungsvereinbarung sind insbesondere zu regeln: umzusetzende Massnahmen und Massnahmenpakete, Zeitplan, Bundesbeitrag, Anforderungen an die Berichterstattung, Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten, Anpassungsmodalitäten, Regelungen bei Nichterfüllung der Vereinbarung sowie Geltungsdauer (Art. 24 Abs. 2 MinVV). Einen wichtigen Teil der Leistungsvereinbarungen werden die Themen Berichterstattung sowie Grundlagen für das Wirkungs- und Finanzcontrolling bilden.

Das Bundesamt für Raumentwicklung überprüft die Einhaltung der Leistungsvereinbarungen periodisch (Art. 24 Abs. 6 MinVV). Alle vier Jahre wird daher die Leistungsvereinbarung überprüft und gemäss neuestem Planungs- und Umsetzungsstand aktualisiert.

### **1.3.2 Finanzierungsvereinbarung**

Gestützt auf die Leistungsvereinbarung sowie das Ergebnis der Prüfung der zuständigen Behörde<sup>11</sup> vereinbart das zuständige Bundesamt mit der Trägerschaft für die bau- und finanzreifen Massnahmen die Auszahlungsmodalitäten (Art. 24 Abs. 4 MinVV) in einer Finanzierungsvereinbarung. Die Finanzierungsvereinbarungen können eingegangen werden, bevor die auf den mutmasslichen Baubeginn hin absehbare Liquiditätssituation des Infrastrukturfonds dies erlaubt. In diesen Fällen müssen sich die Trägerschaften bzw. die Kantone bereit erklären, die entsprechenden Massnahmen vorzufinanzieren. Die Rahmenbedingungen insbesondere für die Rückzahlungen, werden durch den Bund festgelegt. Die zuständigen Bundesämter tragen die Verantwortung für die Begleitung der Massnahme und die Finanzkontrolle.

<sup>11</sup> Gemäss Art. 2 des Bundesgesetzes vom 1. Juli 1966 über den Natur- und Heimatschutz (NHG; SR 451) und Art. 41 des Bundesgesetzes vom 7. Oktober 1983 über den Umweltschutz (Umweltschutzgesetz; USG; SR 814.01) sind subventionierte (Strassen-) Verkehrsanlagen durch den Bund auf ihre Verträglichkeit mit den Bestimmungen des NHG und des USG zu überprüfen.

### **1.3.3 Weiteres Vorgehen**

Das Infrastrukturfondsgesetz IFG legt fest, dass der Bundesrat der Bundesversammlung alle vier Jahre über den Stand der Realisierung des Programms Agglomerationsverkehr berichtet und das Parlament jeweils die Mittel für die nächste Etappe freigibt.

Für die Erarbeitung des Realisierungsberichts benötigt der Bund von den Agglomerationen einen Bericht über den Stand der Umsetzung (Umsetzungsbericht über den Stand der dringenden Projekte und der Projekte der A-, B- und C-Liste, Wirkungsanalyse, Aktualisierung der Kosten). Die Fristen, Art und Umfang der von den Agglomerationen einzureichenden Umsetzungsberichte werden vom UVEK festgelegt. Derzeit kann von folgenden Fristen ausgegangen werden:

- 2009: Bis 31.12.2009 unterbreitet der Bundesrat der Bundesversammlung den Bundesbeschluss für die Mittelfreigabe der 1. Etappe
- 2010/2011: Parlamentsbeschluss für die Mittelfreigabe der 1. Etappe
- 2011: Beginn der 1. Etappe
- Ende 2011: Einreichung der neuen Agglomerationsprogramme, welche per Ende 2007 vorangemeldet wurden
- Mitte 2012: Einreichung der 30 überarbeiteten Agglomerationsprogramme inklusive erstem Umsetzungsbericht der Agglomerationen

Dieser Prozess wiederholt sich alle 4 Jahre.

## **2 Erläuterung zu einzelnen Artikeln**

### *Art. 1*

Mit dieser Bestimmung werden aus dem gesperrten Kredit für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen die Mittel für Projekte der A-Liste freigegeben. Zu welchem Zeitpunkt diese Mittel tatsächlich zur Verfügung stehen werden, richtet sich nach der Fondsliquidität (siehe Ziff. 1.2.8.2).

### *Art. 2*

Diese Bestimmung legt für jedes Agglomerationsprogramm den Beitragssatz des Bundes sowie die Höchstbeiträge pro Agglomeration für die Massnahmen der A-Liste fest. Im Entwurf des Bundesbeschlusses wird somit pro Agglomeration der Höchstbeitrag des Bundes definiert. Dieser Höchstbeitrag setzt sich zusammen aus den Höchstbeiträgen der einzelnen gemäss der A-Liste vom Bund zur Unterstützung vorgesehenen Massnahmen. Die Beiträge sind Höchstbeiträge und können jeweils nur für die bezeichneten Projekte verwendet werden. Allfällige Mehrkosten gehen zu Lasten der Agglomerationen beziehungsweise deren Trägerschaften. Zudem wird in dieser Bestimmung präzisiert, dass sich Zeitpunkt und Umfang der durch den Bund einzubeziehenden Verpflichtungen nach den im Infrastrukturfonds verfügbaren Mitteln richten.

### *Art. 3*

Der Finanzierungsbeschluss untersteht als einfacher Bundesbeschluss nicht dem Referendum.

## **3 Auswirkungen**

### **3.1 Auswirkungen auf den Bund**

Der Infrastrukturfonds wurde geschaffen, um die wichtigsten Herausforderungen bezüglich der Verbesserung der Verkehrsinfrastrukturen im Agglomerationsverkehr lösen zu können. Mit dem Fonds soll Kontinuität und Verlässlichkeit in der Finanzierung erreicht werden. Der Infrastrukturfonds ist ein rechtlich unselbständiger Fonds mit eigener Rechnung (Art. 1 IFG). Der Infrastrukturfonds wurde über eine Ersteinlage aus der SFSV geüfnet und wird nun jährlich mit dem Voranschlag aus einem von der Bundesversammlung zugewiesenen Teil der Reinerträge nach Artikel 86 Absatz 3 BV gespeist (Art. 2 IFG). Der Bundesbeschluss zum Programm Agglomerationsverkehr regelt die erste Etappe der Mittelfreigabe aus diesem Fonds und ändert nichts am Betrag oder der Konzeption des Infrastrukturfonds. Es sind daher keine weitergehenden Auswirkungen auf die Finanzpolitik zu erwarten, als vom Parlament mit dem Beschluss zum Infrastrukturgesetz bereits beschlossen worden sind.

Mit dem Infrastrukturfonds werden keine Beiträge an Unterhalt oder Betrieb im Agglomerationsverkehr geleistet. Soweit mit dem Infrastrukturfonds aber Investitionen im Bereich S-Bahnen unterstützt werden, werden in Zukunft beim Bund im Rahmen der Eisenbahnfinanzierung entsprechende Beträge anfallen.

### **3.2 Auswirkungen auf die Kantone, Städte und Gemeinden**

Der Infrastrukturfonds stellt unter anderem Mittel zur Verbesserung des Verkehrssystems in Städten und Agglomerationen zur Verfügung. Der vorliegende Bundesbeschluss legt lediglich die Höchstbeiträge für die erste Etappe der Programmfinanzierung im Agglomerationsverkehr fest. Weil die grössten Probleme in den Agglomerationen bestehen, ist die Vorlage für diese Gebiete von grösster Wichtigkeit. Die Kantone und Agglomerationen wären allein nicht in der Lage, die erforderlichen Investitionen zu finanzieren. Dies insbesondere auch deshalb, weil Verkehrsinvestitionen in dichten Siedlungsräumen besonders hoch sind.

Die Mitfinanzierung des Bundes gemäss Bundesbeschluss in der Höhe von rund 1,51 Milliarden Franken löst ein Gesamt-Investitionsvolumen von rund 3,8 Milliarden Franken aus (der durchschnittliche Beitragssatz beträgt etwas weniger als 40 %). Dies bedeutet, dass die Kantone, Städte und Gemeinden entsprechende Mittel in der Höhe von rund 2,3 Milliarden Franken bereitstellen müssen.

Nicht alle Massnahmen werden in den Jahren 2011 bis 2014 bereits vollständig umgesetzt werden können. Vielmehr werden Projekte teilweise erst gegen Ende der ersten Etappe überhaupt erst begonnen. Zudem wird aufgrund der Probleme mit der Fondsliquidität (siehe Ziff. 1.2.8.2) für die vorliegende Etappe auf einen fixen Termin für den Baubeginn verzichtet (siehe Ziff. 1.2.5.2), sodass damit zu rechnen ist,

dass sich der Mittelbedarf über das Jahr 2014 hinaus noch über einige Jahre verteilen wird.

Demgegenüber ist aber, wie erwähnt, damit zu rechnen, dass sich die Mitfinanzierung der Massnahmen aus den Agglomerationsprogrammen bundesseitig verzögern wird (siehe Ziff. 1.2.8.2). Die Agglomerationen müssen die Verzögerung in Kauf nehmen oder selber die Vorfinanzierung übernehmen. Allfällige Vorfinanzierungen könnten Kantone, Städte und Gemeinden daher zusätzlich belasten.

Mit dem Infrastrukturfonds werden keine Beiträge an Unterhalt oder Betrieb im Agglomerationsverkehr geleistet. Die Betriebs- und Unterhaltskosten für die neuen Infrastrukturen werden demzufolge bei Kantonen, Städten und Gemeinden anfallen und deren Ausgaben entsprechend erhöhen.

Die Finanzierung des Agglomerationsverkehrs in den Kantonen und Agglomerationen wird in der Regel durch Gesetze geregelt. Die Frage des zusätzlichen Personalbedarfs für die Kantone, Städte und Agglomerationen ist von der gewählten Organisationsform und den bereits bestehenden Strukturen abhängig. Die Notwendigkeit gesetzlicher Anpassungen in den Kantonen beziehungsweise die Frage des zusätzlichen Personalbedarfs für die Kantone, Städte und Agglomerationen hat sich bereits im Rahmen der Botschaft vom 2. Dezember 2005<sup>12</sup> zum Infrastrukturfondsgesetz gestellt und muss daher im Rahmen des vorliegenden Berichtes nicht erneut thematisiert werden.

### **3.3 Auswirkungen auf die Volkswirtschaft**

#### **Notwendigkeit und Möglichkeit staatlichen Handelns**

Die Städte und Agglomerationen der Schweiz leiden zusehends unter Verkehrsproblemen. Vielerorts sind die Verhältnisse durch ständige grosse Verkehrsaufkommen und Staus gekennzeichnet. Staus und der damit verbundene Zeitverlust führen schon heute zu jährlichen Kosten von deutlich über 1 Milliarde Franken. Dies hat negative Auswirkungen auf die Bevölkerung, die Umwelt und das Wachstum unserer Wirtschaft.

Der Infrastrukturfonds sichert die für die Verbesserung des Verkehrssystems in den Agglomerationen benötigten Bundesmittel. Der Bundesbeschluss zum Programm Agglomerationsverkehr regelt die Mittelfreigabe für die erste Etappe der Projekte des Agglomerationsverkehrs. Dies ist ein wichtiger Schritt im Vollzug des Gesetzes zum Infrastrukturfonds. Die erste Etappe des Programms Agglomerationsverkehr bezweckt die Mitfinanzierung derjenigen Projekte des Agglomerationsverkehrs mit einer guten bis sehr guten Wirksamkeit und liefert damit einen wichtigen Beitrag zur Aufrechterhaltung der Funktionalität der Verkehrsnetze.

#### **Auswirkungen auf einzelne gesellschaftliche Gruppen**

Mit der Vorlage wird nicht nur die wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit des Landes gesichert, sondern auch eine Verbesserung für die Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer erreicht, die beispielsweise von Zeitersparnissen profitieren. Von den Verbesserungen des Verkehrssystems in den Städten und Agglomerationen und der damit einhergehenden Erhöhung der Erreichbarkeit profitieren nebst den Arbeit-

<sup>12</sup> BBl 2006 763

nehmerinnen und Arbeitnehmern auch das Gewerbe sowie der Dienstleistungssektor. Mit dem Bundesbeschluss wird zudem als direkter Effekt zugunsten der Bauwirtschaft ein Gesamt-Investitionsvolumen von rund 3,8 Milliarden Franken ausgelöst. Darin sind indirekte konjunkturelle Wirkungen noch nicht eingerechnet.

### **Auswirkungen auf die Gesamtwirtschaft**

Eine gut ausgebaute Infrastruktur bildet eine wichtige Basis für die wirtschaftliche Entwicklung eines Landes. Ziel des Infrastrukturfonds im Allgemeinen und des Programms Agglomerationsverkehr im Speziellen ist es, auch in Zukunft eine funktionsfähige Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung zu stellen und damit zur internationalen Wettbewerbsfähigkeit des Landes beizutragen. Die Schweiz verfügt heute – insbesondere auch im internationalen Vergleich – über ein gut ausgebautes und leistungsfähiges Schienen- und Strassenverkehrsnetz. Defizite bestehen aber vor allem im Agglomerationsverkehr. Um sich als Wirtschaftsstandort im internationalen Wettbewerb weiterhin erfolgreich zu positionieren, braucht das Land heute entsprechende Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur. Langfristig dienen die mit dieser Vorlage ausgelösten Investitionen dem Wirtschaftsstandort Schweiz, der Sicherung von Arbeitsplätzen und dem Wohlstand des Landes.

### **Alternative Regulierungen**

Rund 75 % der Schweizer Bevölkerung leben in Städten und Agglomerationen. Von den urbanen Zentren gehen wichtige wirtschaftliche, gesellschaftliche, kulturelle und politische Impulse aus. Der Urbanisierungsprozess übt aber einen wachsenden Druck auf die städtischen Gebiete aus und bringt verschiedene Nachteile mit sich: erhöhte Verkehrs- und Umweltbelastung, soziale Probleme und eine schwierige öffentliche Finanzlage. Diese Probleme beeinträchtigen die wirtschaftliche Attraktivität der Städte und die Lebensqualität ihrer Bevölkerung. Die Städte können nicht alle Schwierigkeiten im Alleingang lösen. Die Herausforderungen überschreiten oft ihre Möglichkeiten und Kompetenzen.

Mit der Annahme des Neuen Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) in der Volksabstimmung vom 28. November 2004 wurde dem Bund daher eine neue Aufgabe zugewiesen. Demnach verwendet er einen Teil des Reinertrags der Verbrauchssteuer auf Treibstoffen sowie den Reinertrag der Nationalstrassenabgabe unter anderem neu auch für «Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen» (Art. 86 Abs. 3b<sup>bis</sup> BV).

Dies ist die Grundlage für die mit dem Infrastrukturfondsgesetz beschlossene Mitfinanzierung von Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen durch den Bund. Mit der vorliegenden Vorlage wird ein weiterer Schritt des gesetzlichen Auftrags aus dem Infrastrukturfondsgesetz umgesetzt.

### **Zweckmässigkeit im Vollzug**

Die Unterstützung von verkehrs- und raumplanerisch abgestimmten Agglomerationsprogrammen führt dazu, dass die Verkehrsprobleme aus einer Gesamtsicht heraus, durch ein intelligentes Zusammenspiel aller Verkehrsträger und abgestimmt mit der Siedlungsentwicklung der Agglomerationen gelöst werden. Die Verkehrsträger werden entsprechend ihrer komparativen Vorteile weiterentwickelt. Dadurch wird der effiziente Einsatz der knappen Mittel gewährleistet.



Der Bund leistet seine Beiträge lediglich im Sinne einer Mitfinanzierung. Für die Umsetzung sind die Agglomerationen verantwortlich. Dies entspricht einer zweckmässigen Aufteilung der Aufgaben nach dem Subsidiaritätsprinzip.

### **3.4 Auswirkungen auf Raum und Umwelt**

Das Programm Agglomerationsverkehr mit den Projekten der A- und B-Liste hat zahlreiche Wirkungen auf die Siedlungen und die Umwelt, insbesondere auf die Luftqualität, das Klima, Landschaften, Lebensräume und Gewässer, die Beanspruchung von Flächen sowie die Lebensqualität in Siedlungen. Das Gebot der Nachhaltigkeit verlangt, dass der wachsende Verkehr möglichst umweltverträglich gestaltet und die Qualität der Siedlungen erhalten oder verbessert wird. Der Infrastrukturfonds im Allgemeinen und das Programm Agglomerationsverkehr im Speziellen können hier einen wichtigen Beitrag leisten. Der gesamtverkehrliche Ansatz wird insbesondere in den grossen Agglomerationen zu einer Stärkung des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs führen, welche in dicht besiedelten Gebieten in der Regel komparative Vorteile haben. Insgesamt wird damit der Modal-Split vorab in grösseren Agglomerationen zugunsten des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs verschoben und der Verkehr wird in Bezug auf Flächenbeanspruchung sowie Lärm- und Luftbelastung verträglicher bewältigt. Mit der Förderung der inneren Entwicklung der Siedlungen wird der weiteren Zersiedlung entgegengewirkt, die Entwicklung von Zentren wird gestärkt. Die Verlagerung in Richtung des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs in dicht besiedelten Gebieten trägt auch dazu bei, die klimapolitischen Ziele gemäss CO<sub>2</sub>-Gesetz und Kyoto-Protokoll zu erreichen.

Im Rahmen der Beurteilung durch den Bund wurde die Wirkung der einzelnen Agglomerationsprogramme auf die Kriterien «Siedlungsentwicklung nach innen» und «Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch» vertieft geprüft.

Das Programm Agglomerationsverkehr hat demnach folgende Wirkungen:

- Es ermöglicht eine Stärkung des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs in den Agglomerationen. Die damit verbundene Verschiebung des Modal-Splits zugunsten dieser Verkehrsträger führt zu einer Verminderung der klimawirksamen Gase und der Emissionen von Luftschadstoffen.
- Diverse Projekte tragen zwar zur Bodenversiegelung bei. Mit der Förderung der inneren Entwicklung der Siedlungen wird aber der weiteren Zersiedlung entgegengewirkt, die Entwicklung von Zentren wird gestärkt und dadurch der Siedlungsflächenverbrauch gegenüber dem Trend vermindert.

Zudem durchlaufen alle Vorhaben, die mit Mitteln aus dem Infrastrukturfonds finanziert werden, die ordentlichen umwelt- und raumplanerischen Verfahren und müssen die gesetzlich festgelegten Umweltziele (Luft, Lärm, Natur und Landschaft usw.) einhalten.

## **4 Verhältnis zur Legislaturplanung**

Die Vorlage ist in der Botschaft vom 23. Januar 2008<sup>13</sup> über die Legislaturplanung 2007–2011 und im Bundesbeschluss vom 18. September 2008<sup>14</sup> über die Legislaturplanung 2007–2011 angekündigt.

## **5 Rechtliche Aspekte**

### **5.1 Verfassungs- und Gesetzmässigkeit**

Basierend auf den Artikeln 86 Absatz 3 und 173 Absatz 2 der Bundesverfassung hat die Bundesversammlung das Infrastrukturfondsgesetz beschlossen. Der vorliegende Bundesbeschluss stützt sich auf Artikel 7 Absatz 3 und 4 dieses Gesetzes. Artikel 7 Absatz 3 sieht vor, dass der Bundesrat der Bundesversammlung spätestens zwei Jahre nach Inkrafttreten des IFG ein Programm zur Mitfinanzierung von Agglomerationsprogrammen (Programm Agglomerationsverkehr) vorlegt. Artikel 7 Absatz 4 bestimmt, dass der Bundesrat der Bundesversammlung die Freigabe der Mittel zur Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme für die nächste Etappe beantragt.

Mit dem vorliegenden Bundesbeschluss wird die Zustimmung zum Programm Agglomerationsverkehr und eine teilweise Freigabe der Finanzmittel für die Agglomerationsprogramme beantragt.

### **5.2 Vereinbarkeit mit internationalen Verpflichtungen der Schweiz**

Durch die Errichtung des Infrastrukturfonds wurde das europäische Recht nicht tangiert.

Die Finanzierung von Projekten im grenznahen Ausland ist durch Artikel 17a Absatz 3 MinVG abgedeckt. Infrastrukturprojekte im grenznahen Ausland können Bestandteil der Programmfinanzierung sein, sofern die Infrastrukturen in erster Linie zur Verbesserung der Verkehrssituation im Schweizer Teil der Agglomeration dienen, sich das benachbarte Ausland ebenfalls finanziell engagiert und zweckmässig in die Trägerschaft integriert ist (BBl 2006 763 791).

Der vorliegende Bundesbeschluss steht somit im Einklang mit dem europäischen Recht.

### **5.3 Erlassform**

Gestützt auf das IFG unterbreitet der Bundesrat der Bundesversammlung spätestens zwei Jahre nach Inkrafttreten des IFG ein Programm zum Agglomerationsverkehr. Das Programm und der Antrag für die Mittelfreigabe enthalten keine rechtsetzenden Bestimmungen. Sie unterstehen auch nicht dem Referendum. Sie können daher in Form eines einfachen Bundesbeschlusses erlassen werden.

<sup>13</sup> BBl 2008 790

<sup>14</sup> BBl 2008 8545



## Liste der Massnahmen im Bereich Schiene (Schiene allgemein und S-Bahn-Haltestellen), Priorität A

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.	Beitrags-satz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.; Höchstbeiträge
0261 Zürich	Ausfinanzierung Durchmesserlinie; Teil S-Bahn	564.66	50	282.33
	4. Teilergänzung S-Bahn Zürich, inkl. Nachbarkantone, Prio 1	158.69	35	55.54
0351 Bern	Entflechtung Wylerfeld	93.35	35	32.67
0371 Biel/Bienne	SBB-Bahnhalt Bözingenfeld	6.91	40	2.76
1711 Zug	S-Bahn-Netz: Neue Haltestelle Sumpf	3.73	40	1.49
2581 Aareland	WSB-Station Torfeld Süd	3.95	40	1.58
	Verlegen Haltestelle Küngoldingen	1.74	40	0.69
2601 Solothurn	Verschiebung Bahnhof Bellach	8.68	40	3.47
	Neuer Haltepunkt Solothurn Brühl Ost	8.68	40	3.47
2939 Schaffhausen	S-Bahn-Ausbau Schaffhausen, Viertelstundentakt	34.70	40	13.88
3203 St. Gallen – Arbon – Rorschach	S-Bahn-Ausbau St. Gallen, Viertel- stundentakt	95.34	40	38.14
5250 Mendrisiotto	Fermata TILO S. Martino – Mendrisio	6.51	35	2.28
5586 Lausanne– Morges	REV Concept 2010: Etat final (Aménagements Cossonay, Bussigny, Cully)	56.01	40	22.40
6458 RUN	Nouvelle gare Morgarten	1.64	35	0.57
6621 Genève	12-9 Amélioration de la capacité de la ligne RER Coppel–Genève: création de deux points de croisements	69.40	40	27.76
Summe		1 113.99		489.03

## Liste der Massnahmen im Bereich Schiene (Schiene allgemein und S-Bahn-Haltestellen), Priorität B

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.	Beitrags- satz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.; Höchstbeiträge
0261 Zürich	4. Teilergänzung S-Bahn Zürich, inkl. Nachbarkantone, Prio 2*	249.24	35	87.23
0351 Bern	Tiefbahnhof Bern RBS	350.00	35	122.50
	Entflechtung Holligen, Etappe 1 **	82.61	35	28.91
	HB Bern: Neue Fussgängerunter- führung/Anbindung Stadt und Orts- verkehr	200.00	35	70.00
1061 Luzern	S-Bahnhalt Luzern Langensand- Steghof	11.28	35	3.95
	15-Min-Takt S-Bahn im Rontal **	82.42	35	28.85
1711 Zug	S-Bahn-Netz: Neue Haltestelle Sennweid (Baar)	6.53	40	2.61
2581 Aareland	Eigentrassierung Oberentfelden Zentrum	10.41	40	4.16
	Neue Haltestelle Oftringen Zentrum	12.83	40	5.13
2701 Basel	Anbindung Kopfgleis Bahnhof Liestal	49.88	40	19.95
	Entflechtung Basel-Muttenz **	65.07	40	26.03
	Überwerfung Pratteln **	65.07	40	26.03
	Ausbau Doppelspur Laufental **	60.73	40	24.29
4021 Aargau-Ost	Haltestelle Wettingen Tägerhard	2.75	40	1.10
	Neue Haltestelle Bremgarten-Obere Ebene (zur Erschliessung und Entwicklung ESP für Fachmarkt, Produktion)	3.66	40	1.47
4566 Frauenfeld	Realisierung S-Bahn-Stationen Frauenfeld Ost	10.58	35	3.70
5192 Lugano	Sistema tram-treno, tratto centrale (Bioggio – Centro)	195.17	30	58.55
6458 RUN	Transrun	274.60	35	96.11
	Nouvelle gare Eplatures	1.64	35	0.57
	2 <sup>e</sup> voie Halte crêt-du-Loche	6.15	35	2.15
	Nouvelle gare vieille-ville	4.43	35	1.55
	Nouvelle gare cité Martini	3.69	35	1.29

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investi- on [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.	Beitrags- satz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.; Höchstbeiträge
6621 Genève	13-7 Nouvelle halte ferroviaire à Châtelaine	4.34	40	1.74
6711 Delémont	Halte Communance	3.04	40	1.21
Summe		1 756.11		619.08

\* Die Vereinbarkeit der neuen Haltestelle Rheinfall (Verschiebung Haltestelle Schloss Laufen) mit den Schutzziele des BLN-Gebiets ist noch abzuklären.

\*\* Entspricht dem Agglomerationsverkehrsanteil des betreffenden Investitionsobjekts.  
Als Arbeitshypothese wurde ein Kostenteiler zwischen Agglomerationsverkehr und Fern- und Güterverkehr von 50 %/50 % angenommen.

## Liste der Massnahmen im Bereich Trams/Stadtbahnen, Priorität A

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.	Beitrags- satz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.; Höchstbeiträge
0351 Bern	Umstellung auf Tram der Buslinie 10 nach Köniz/Schliern	89.33	35	31.27
	Tram Ostermundigen/Rüti	123.22	35	43.13
2701 Basel	ÖV-Erschliessung Erlenmatt	30.93	40	12.37
	ÖV-Direktverbindung Leimental – Basel Bahnhof SBB (Margarethen- stich)	16.48	40	6.59
5586 Lausanne– Morges	Axe fort tram Renens– Lausanne	184.83	40	73.93
6621 Genève	34-2 Tram Cornavin – Onex – Bernex: tronçon Cornavin – George-Favon	79.82	40	31.93
	34-5 Extension du tramway: extension TCOB jusqu'en amont du village de Bernex	60.73	40	24.29
	36-1-6 Extension du tram entre Annemasse (centre) et Moillesulaz (par route de Genève)	58.99	40	23.60
Summe		644.34		247.11

## Liste der Massnahmen im Bereich Trams/Stadtbahnen, Priorität B

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.	Beitrags- satz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.; Höchstbeiträge
0261 Zürich	Limmattalbahn 1. Etappe Farbhof- Schlieren	106.88	35	37.41
	Tram Hardbrücke: Neubauabschnitt Hardplatz-Pfingstweidstrasse	89.33	35	31.27
0371 Biel/Bienne	Regio-Tram	101.38	40	40.55
2701 Basel	Verlängerung Tramlinie 3 nach Saint-Louis	74.68	40	29.87
5192 Lugano	Sistema tram-treno, estensione 1 (nord) Partie Manno	27.88	30	8.36
5586 Lausanne- Morges	Axe fort tram Lausanne- Rionzi	129.85	40	51.94
6621 Genève	33-7 Extension du tramway: prolongement entre CERN (CH) et Saint-Genis-Pouilly centre	109.31	40	43.72
Summe		639.31		243.12



## Liste der Massnahmen ÖV-Strasse, Priorität A

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.	Beitrags- satz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.; Höchstbeiträge
0371 Biel/Bienne	Regio-Tram, Busvorlauf	14.76	40	5.90
1061 Luzern	Infrastrukturausbau Trolleybusnetz	3.53	35	1.24
1711 Zug	ÖV-Feinverteiler auf Eigentrassee 1. Teil	56.99	40	22.80
2125 Bulle	Aménagements pour réseau bus	0.99	35	0.35
2939 Schaffhausen	Angebotsausbau städtisches Busangebot	6.75	40	2.70
3901 Chur	Städtische Tangentialbuslinie	2.11	40	0.84
5192 Lugano	Offerta TP 2010–12 (OTPLu2)	4.51	30	1.35
5586 Lausanne– Morges	Axes forts trolleybus A	48.00	40	19.20
	Réseau de bus TP Morges (2008–2014)	14.09	40	5.63
	Réseau de bus TP Lausanne (2009–2014)	29.01	40	11.61
6458 RUN	Réorganisation Interface TP St. Blaise y.c. électrification nouveau tracé Trolleybus 7	1.84	35	0.65
	Voies Trolleybus	1.84	35	0.65
6621 Genève	34-3 Réorganisation du réseau trolleybus en lien avec la réalisation du TCOB	6.46	40	2.58
	36-1-4 TCSP à Annemasse perpen- diculaire au tram: rabattement sur CEVA et tram	9.43	40	3.77
	36-3-2 Développement TC sur l'axe Eaux-Vives–Communaux d'Ambilly (MICA): infrastructures pour trolleybus	10.47	40	4.19
6711 Delémont	Aménagements pour réseau bus	0.69	40	0.27
Summe		211.47		83.73

## Liste der Massnahmen ÖV-Strasse, Priorität B

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.	Beitrags- satz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.; Höchstbeiträge
0261 Zürich	Buseigentrassee zwischen Dietikon und Killwangen	11.15	35	3.90
	Bus-Eigentrasseierung Wallisellen– Dietlikon	6.23	35	2.18
4021 Aargau-Ost	Trasseesicherung/Busvorlaufbetrieb Stadtbahn Limmattal (zwischen Dietikon und Killwangen inkl. neue Buslinien)	32.00	40	12.80
5586 Lausanne– Morges	Réseau de bus (2015–2018)	29.01	40	11.61
6621 Genève	12-8 Rabattements TC sur les gares du réseau national dans le canton de Vaud	12.22	40	4.89
	36-3-4 Prolongement de l'axe TC entre MICA et la gare d'Annemasse	6.98	40	2.79
Summe		97.60		38.17

## Liste der Massnahmen im Bereich MIV, Priorität A

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.	Beitrags- satz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.; Höchstbeiträge
0351 Bern	Verkehrssanierung Worb	57.69	35	20.19
0942 Thun	Bypass Nord und Netzanpassung inkl. flankierende Massnahmen	87.73	40	35.09
1061 Luzern	Optimierung Seetalplatz	52.97	35	18.54
	Massn. Schlossberg (1. Etappe)	1.77	35	0.62
	K65: Buchrain, Anschluss A14– Inwil–Knoten Oberhofen	3.97	35	1.39
1711 Zug	Umfahrung Cham–Hünenberg, Kammern A, C	89.78	40	35.91
2581 Aareland	Knotensanierung K104 Zofingen bis Zentrum Oftringen	12.93	40	5.17
2939 Schaffhausen	Aufwertung und Leistungsopti- mierung Gennersbrunnerstrasse	2.53	40	1.01
	Änderung Hauptstrassennetz in Herblingen	0.84	40	0.34
3203 St.Gallen/ Arbon–Rorschach	Altstadtentlastung mit Erschlies- sung Saurer WerkZwei	35.93	40	14.37
3901 Chur	Neuerschliessung Stadtzentrum Chur ab Südumfahrung	4.22	40	1.69
	Erschliessung von Chur West	6.75	40	2.70
4021 Aargau-Ost	Baden Umbau Schulhausplatz (Optimierung LIV inkl. Anpassung Schlossberg- + Velotunnel)	32.53	40	13.01
	Brugg Umbau Knoten Neumarkt mit Bahnunterführung	2.76	40	1.10
5250 Mendrisiotto	Nuova gerarchia stradale Chiasso	9.11	35	3.19
6002 Brig–Visp– Naters	Neugestaltung Einfahrt Neue Simplonstrasse Brig-Glis	1.37	40	0.55
6458 RUN	Giratoire Place Numa-Droz	2.77	35	0.97
6711 Delémont	Gestion de la circulation sur giratoires	0.94	40	0.38
Summe		406.57		156.22

## Liste der Massnahmen im Bereich MIV, Priorität B

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investi- tion [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.	Beitrags- satz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.; Höchstbeiträge
0261 Zürich	Ausbau Achse Bernstrasse Schlieren	13.35	35	4.67
	Ausbau Knoten Bern- /Enstringerstrasse (Schlieren)	22.25	35	7.79
0351 Bern	Ausbau Bolligenstrasse (abhängig von Wankdorfplatz)	11.57	35	4.05
0404 Burgdorf	Einzelmassnahmen Oberburg (Kreisel)	1.40	40	0.56
1061 Luzern	Massnahme Schlossberg (2. Etappe)	4.41	35	1.54
2581 Aareland	Hintere Bahnhofstrasse + Knoten Gais	25.85	40	10.34
2701 Basel	H2, Umfahrung Liestal	77.49	40	30.99
	H3 Verlegung Rheinstrasse (Salina- Raurica)	36.16	40	14.46
3336 Obersee	Rapperswil-Jona	242.90	30	72.87
4021 Aargau-Ost	Baden Ausbau Brückenkopf Ost	8.62	40	3.45
Summe		444.01		150.72

## Liste der Massnahmen im Bereich Langsamverkehr, Priorität A

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.	Beitrags- satz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.; Höchstbeiträge
0261 Zürich	Umsetzung LV-Konzept (A-Liste)	43.42	35	15.20
0351 Bern	Bern: Neue Brücke Breitenrain- Länggasse (Bern)	6.01	35	2.10
	Umsetzung LV-Konzept (A-Liste)	16.71	35	5.85
0371 Biel/Bienne	Umsetzung LV-Konzept (A-Liste)	28.69	40	11.48
0404 Burgdorf	Umsetzung LV-Konzept (A-Liste)	4.34	40	1.74
0581 Interlaken	Umsetzung LV-Konzept (A-Liste)	3.94	40	1.58
0942 Thun	Umsetzung LV-Konzept (A-Liste)	13.06	40	5.23
1061 Luzern	Umsetzung LV-Konzept (A-Liste)	24.37	35	8.53
1711 Zug	Umsetzung LV-Konzept (A-Liste)	5.30	40	2.12
2125 Bulle	Umsetzung LV-Konzept (A-Liste)	3.31	35	1.16
2581 Aareland	Umsetzung LV-Konzept (A-Liste)	25.20	40	10.08
2601 Solothurn	Umsetzung LV-Konzept (A-Liste)	7.37	40	2.95
2701 Basel	Velo-/Fussverbindung S. Johann- Park – Huningue	8.62	40	3.45
	Umsetzung LV-Konzept (A-Liste)	38.09	40	15.24
2939 Schaffhausen	Duraduct mit Lift	3.37	40	1.35
	Umsetzung LV-Konzept (A-Liste)	14.76	40	5.90
3203 St. Gallen/ Arbon–Rorschach	Umsetzung LV-Konzept (A-Liste)	–	40	–
3336 Obersee	Ortszentrum Rapperswil (Rapperswil-Jona)	3.42	30	1.02
	Umsetzung LV-Konzept (A-Liste)	6.92	30	2.08
3901 Chur	Umsetzung LV-Konzept (A-Liste)	13.07	40	5.23
4021 Aargau-Ost	Umsetzung LV-Konzept (A-Liste)	26.89	40	10.75
4566 Frauenfeld	Umsetzung LV-Konzept (A-Liste)	7.93	35	2.77
5192 Lugano	Umsetzung LV-Konzept (A-Liste)	8.98	30	2.69
5250 Mendrisiotto	Umsetzung LV-Konzept (A-Liste)	10.78	35	3.77

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.	Beitrags- satz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.; Höchstbeiträge
5586 Lausanne– Morges	Umsetzung LV-Konzept (A-Liste)	56.75	40	22.70
5938 Yverdon	Umsetzung LV-Konzept (A-Liste)	6.91	35	2.42
6002 Brig–Visp– Naters	Fussgängerbrücke zwischen Brig- Glis und Naters	2.88	40	1.15
	Aufhebung und Umgestaltung MGB Trassee in Naters	2.84	40	1.13
	Umsetzung LV-Konzept (A-Liste)	2.94	40	1.18
6458 RUN	Umsetzung LV-Konzept (A-Liste)	27.24	35	9.53
6621 Genève	30-3 Passerelle piétonne sur le pont du Mont-Blanc et/ou aménagements modes doux pont du Mont-Blanc	12.22	40	4.89
	Umsetzung LV-Konzept (A-Liste)	18.33	40	7.33
6711 Delémont	Itinéraire cyclable sur route canto- nale xx, porte d'entrée Est	2.14	40	0.86
	Umsetzung LV-Konzept (A-Liste)	1.20	40	0.48
Summe		458.00		173.94

## Liste der Massnahmen im Bereich Langsamverkehr, Priorität B

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investi- tion [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.	Beitrags- satz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.; Höchstbeiträge
0261 Zürich	Umsetzung LV-Konzept (B-Liste)	14.65	35	5.13
0351 Bern	Umsetzung LV-Konzept (B-Liste)	31.46	35	11.01
0371 Biel/Bienne	Umsetzung LV-Konzept (B-Liste)	6.47	40	2.59
0404 Burgdorf	Umsetzung LV-Konzept (B-Liste)	11.31	40	4.52
0581 Interlaken	Umsetzung LV-Konzept (B-Liste)	–	40	–
0942 Thun	Umsetzung LV-Konzept (B-Liste)	8.14	40	3.26
1061 Luzern	Umsetzung LV-Konzept (B-Liste)	2.70	35	0.95
1711 Zug	Umsetzung LV-Konzept (B-Liste)	8.83	40	3.53
2125 Bulle	Umsetzung LV-Konzept (B-Liste)	–	35	–
2581 Aareland	Umsetzung LV-Konzept (B-Liste)	–	40	–
2601 Solothurn	Umsetzung LV-Konzept (B-Liste)	6.09	40	2.43
2701 Basel	Umsetzung LV-Konzept (B-Liste)	4.31	40	1.72
2939 Schaffhausen	Umsetzung LV-Konzept (B-Liste)	1.69	40	0.67
3203 St. Gallen/ Arbon–Rorschach	Umsetzung LV-Konzept (B-Liste)	1.69	40	0.67
3336 Obersee	Umsetzung LV-Konzept (B-Liste)	–	30	–
3901 Chur	Umsetzung LV-Konzept (B-Liste)	4.39	40	1.75
4021 Aargau-Ost	Umsetzung LV-Konzept (B-Liste)	–	40	–
4566 Frauenfeld	Umsetzung LV-Konzept (B-Liste)	–	35	–
5192 Lugano	Umsetzung LV-Konzept (B-Liste)	8.08	30	2.42
5250 Mendrisiotto	Umsetzung LV-Konzept (B-Liste)	10.78	35	3.77
5586 Lausanne– Morges	Umsetzung LV-Konzept (B-Liste)	–	40	–
5938 Yverdon	Umsetzung LV-Konzept (B-Liste)	11.67	35	4.09
6002 Brig–Visp– Naters	Umsetzung LV-Konzept (B-Liste)	2.01	40	0.80
6458 RUN	Umsetzung LV-Konzept (B-Liste)	6.67	35	2.33
6621 Genève	Umsetzung LV-Konzept (B-Liste)	17.45	40	6.98
6711 Delémont	Umsetzung LV-Konzept (B-Liste)	1.89	40	0.75
Summe		160.26		59.37

## Liste der Massnahmen im Bereich Aufwertungen Ortsdurchfahrten bzw. Sicherheit Strassenraum, Priorität A

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Fran- ken]; Preis- stand Oktober 2005 exkl. MWSt.	Beitrags- satz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.; Höchstbeiträge
0261 Zürich	Beruhigung Quartiertangenten Stadt Winterthur	14.33	35	5.02
	Umgestaltung der Forchstrasse (Hegi- bachplatz, Hedwigsteig, Burgwies) im Zusammenhang mit Gleisbauten	4.45	35	1.56
	Quarz Prio A: Birmensdorferstrasse, Albisriedplatz, Kreuzplatz, Vorder- berg, Bellevueplatz, Oerliker Bahn- hofplatz, Max-Frisch-Platz, Schaff- hauserplatz, Witikonstrasse	24.03	35	8.41
	Aufwertung von Ortszentren, Ver- besserung Aufenthaltsqualität für Fussgänger und Zugänge zum OeV	28.49	35	9.97
0351 Bern	Verträgliches Strassennetz (Umset- zung nach Berner Modell)	17.14	35	6.00
	Bern: Erhöhung Verkehrssicherheit Thunstrasse–Buchserplatz	6.86	35	2.40
	Bern: Erhöhung Verkehrssicherheit Nordring	5.14	35	1.80
0404 Burgdorf	Umbau Ortsdurchfahrt Burgdorf	5.00	40	2.00
0581 Interlaken	Gestaltung/Betrieb Flaniermeile, Bödeliweg (Crossbow TP 1) A1	8.91	40	3.56
0942 Thun	Verträgliches MIV-Netz Thun: All- mend-, Hofstetten-, Jungfraustrasse	3.77	40	1.51
	Verträgliches MIV-Netz: Durchfahrt Spiez	0.94	40	0.38
1061 Luzern	K65: Buchrain	2.65	35	0.93
	K17: Root Ronnatt–Knoten Tell	7.95	35	2.78
2125 Bulle	b. réaménagement de la rue de l'Ancien-Comté	1.23	35	0.43
	c. réaménagement de la rue de Gruyères (Temple–La Trême)	1.29	35	0.45
	Réaménagement de l'axe d'entrée nord	4.46	35	1.56
	Réaménagement de l'axe d'entrée ouest	4.63	35	1.62



Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Franken]; Preis- stand Oktober 2005 exkl. MWSt.	Beitrags- satz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.; Höchstbeiträge
	a. réaménagement de la rue et de la place St-Denis et de la rue de Gruyères (Temple-Union)	3.34	35	1.17
	Réaménagement de la rue de La Condémine	2.40	35	0.84
	a. réaménagement de la traversée de Riaz	2.68	35	0.94
	Réaménagement de la traversée de Vuadens	2.14	35	0.75
2581 Aareland	Aarau Umgestaltung K109 Bahn- hofstrasse (Bahnhof bis Kreuzplatz)	1.72	40	0.69
	Buchs Aufwertung Ortszentrum	3.45	40	1.38
	Suhr Aufwertung Ortszentrum	5.17	40	2.07
	Ortszentrum Schönenwerd	2.59	40	1.03
2601 Solothurn	Ortsdurchfahrten: Weissensteinstr.	1.29	40	0.51
2701 Basel	Umgestaltung Luzerner-/Wasgenring	14.64	40	5.85
	Umgestaltung/Sanierung Orts- durchfahrt Augst und Kaiseraugst	9.81	40	3.93
	Beruhigung Ortszentrum Reinach	26.69	40	10.68
	Verkehrsberuhigung Riehen/ Umgestaltung Lörracherstrasse	11.25	40	4.50
	Ausbau Baslerstrasse Allschwil	50.80	40	20.32
2939 Schaffhausen	Aufwertung Rheinuferstrasse/ Verbesserung Rheinzugang	5.90	40	2.36
	Aufwertung und Verkehrsoptimierung Bereich Adlerunterführung/ Schwabentor	8.43	40	3.37
	Aufwertung Ortsdurchfahrten Beringen	2.95	40	1.18
3203 St. Gallen/ Arbon-Rorschach	Aufwertung Altstadt Gossau	5.06	40	2.02
3336 Obersee	Sternenkreuzung Eschenbach	0.70	30	0.21
	Schindellegi (Feusisberg) l. e	3.40	30	1.02
	Hauptachsen Rapperswil-Jona	9.76	30	2.93

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.	Beitrags- satz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.; Höchstbeiträge
4021 Aargau-Ost	Baden Strassenraumgestaltung Mellingerstrasse K268	5.17	40	2.07
	Obersiggenthal Landstrasse: Trenn- wirkung mindern durch Strassen- raumgestaltung	3.45	40	1.38
	Neugestaltung Ortsdurchfahrt Niederlenz (K248)	6.89	40	2.76
	Wildegg Neugestaltung Ortsdurch- fahrt (K112: Abschnitt Bärenkreisel bis Grenze Holderbank)	6.45	40	2.58
	Sanierung/Aufwertung Ortsdurchfahr- ten Wohlen (K127/K266)	5.17	40	2.07
	Rudolfstetten Neugestaltung Orts- durchfahrt	3.45	40	1.38
4566 Frauenfeld	Attraktivierung des Bahnhofumfelds	2.53	35	0.89
	Teilmassnahme Sanierung Altstadt Frauenfeld	4.22	35	1.48
	Flankierende Massnahmen Ortsdurch- fahrt Felben	0.84	35	0.30
5192 Lugano	Riassetto assi principali di penetrazione alla Città	20.06	30	6.02
5250 Mendrisiotto	Moderazioni sicurezza e sistemazione	14.76	35	5.16
5586 Lausanne- Morges	Réaménagements routes principales	23.72	40	9.49
5938 Yverdon	Réaménagement du pont Bel-Air, du quai de la Thièle et de l'avenue de Grandson	7.34	35	2.57
	Réaménagement de la rue du Midi, de la rue du Curtil-Maillet et du sud de la rue du Cheminet	3.27	35	1.15
	Réaménagement de la place Bel-Air, de la rue d'Orbe et de la rue de Neuchâtel	2.23	35	0.78
	Réaménagement de la rue des Remparts et de la place d'Armes	12.09	35	4.23
	Réaménagement du goulet de la rue du Casino	0.06	35	0.02
	Réaménagement de la rue de la plaine	1.81	35	0.64
	Réaménagement de l'avenue Haldi- mand	0.45	35	0.16

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Franken]; Preis- stand Oktober 2005 exkl. MWST.	Beitrags- satz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWST.; Höchstbeiträge
	Axe gare-lac par le Canal oriental: réaménagement de l'axe gare-lac le long du Canal oriental	7.13	35	2.50
	Espaces publics dans les centres secondaires et villages: étape 1 (Grandson) aménagements	5.93	35	2.08
6002 Brig-Visp- Naters	Sanierung Furkastrasse Naters	2.09	40	0.84
6458 RUN	Revalorisation secteur Est, av. Léop.-Robert	3.23	35	1.13
	Aménagement carrefours, voiries, modération trafic	3.72	35	1.30
6621 Genève	33-6 Requalification de l'espace rue sur la route de Meyrin	5.24	40	2.09
	34-4 Requalification de l'espace rue sur la route de Chancy	5.24	40	2.09
	36-1-5 Requalification de l'espace rue Annemasse-route de Genève	5.76	40	2.30
	30-6 Requalification de l'espace public du projet de densification Praille-Acacias-Vernets	2.79	40	1.12
	52-1 Requalification de la route Suisse (première étape)	17.45	40	6.98
6711 Delémont	Centre gare, zone 20	3.00	40	1.20
	Courroux	2.57	40	1.03
Summe		503.55		187.92

## Liste der Massnahmen im Bereich Aufwertungen Ortsdurchfahrten bzw. Sicherheit Strassenraum, Priorität B

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.	Beitrags- satz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.; Höchstbeiträge
0261 Zürich	Redimensionierung Badener-/ Zürcherstrasse in Dietikon und Schlieren	5.34	35	1.87
0351 Bern	Bern: Weissensteinstrasse (Weissen- bühl-Bümpliz)	17.14	35	6.00
0371 Biel/Bienne	Sanierung Ortsdurchfahrten Korridor rechtes Bielerseeufer: Ipsach	5.53	40	2.21
	Sanierung Ortsdurchfahrten Korridor rechtes Bielerseeufer: Sutz-Lattrigen	2.77	40	1.11
	Sanierung Ortsdurchfahrten Korridor Ost: Aegerten	2.49	40	1.00
0581 Interlaken	Gestaltung/Betrieb Flaniermeile, Bödeliweg (Crossbow TP 1) A2	3.04	40	1.22
2581 Aareland	Oberentfelden Aufwertung Ortszentrum	3.45	40	1.38
2601 Solothurn	Ortsdurchfahrt: Derendingen	1.71	40	0.69
	Ortsdurchfahrt: Oberdorf	1.29	40	0.51
	Ortsdurchfahrt: Subingen	2.14	40	0.86
2701 Basel	Beruhigung Ortszentrum Dornach	3.96	40	1.59
2939 Schaffhausen	Aufwertung Bachstrasse	2.11	40	0.84
3203 St. Gallen/ Arbon- Rorschach	Aufwertung Ortsdurchfahrt Rorschach	1.69	40	0.67
	Städtebaul. Aufwertung Durchfahrt Altstadt Arbon	4.22	40	1.69
3336 Obersee	Hauptachsen Rapperswil-Jona	9.76	30	2.93
4021 Aargau-Ost	Baden Umgestaltung K117 Brug- gerstrasse inkl. Merkerplatz	8.62	40	3.45
5586 Lausanne- Morges	Réaménagements routes principales (tranquillisation)	23.72	40	9.49
6002 Brig-Visp- Naters	Begegnungszone Belalpstrasse Naters	2.36	40	0.94
6458 RUN	Vieille-ville: Revalorisation de l'espace-public par coupure du trafic de transit	7.38	35	2.58

Agglomération	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.	Beitrags- satz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.; Höchstbeiträge
6621 Genève	35-15 Requalification de l'espace-rue sur la route de St-Julien, y.c aménagements pour bus	21.82	40	8.73
6711 Delémont	Centre gare, zone 20	3.00	40	1.20
	Courrendlin	5.57	40	2.23
Summe		139.11		53.19

## Liste der Massnahmen im Bereich Multimodale Drehscheiben, Priorität A

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investi- tion [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.	Beitrags- satz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.; Höchstbeiträge
0261 Zürich	Velostation HB	23.23	35	8.13
0351 Bern	Bern: Velostation Bahnhof Bern	10.06	35	3.52
2581 Aareland	Bushof Bahnhof Aarau	6.89	40	2.76
2701 Basel	Busbahnhof Laufen	6.94	40	2.77
3203 St. Gallen/ Arbon-Rorschach	Umgestaltung Bahnhofplatz St.Gallen	16.87	40	6.75
	Bahnhof Nord SG	4.22	40	1.69
3336 Obersee	Pfäffikon (Freienbach)	7.15	30	2.15
	Rüti	2.67	30	0.80
4021 Aargau-Ost	Bushof Bahnhof Brugg/Windisch (Umbau Station Brugg und Busterminal Windisch & Ver- längerung PU-Mitte)	4.61	40	1.84
	Brugg-Windisch Velounterführung SBB Bahnhof (Verbesserung Attrak- tivität Langsamverkehr Zentrum/Bahnhof/Campus)	10.34	40	4.14
	Ausbau Bahnhof Lenzburg (Ver- besserung Zugang zur Bahn, Bushof, B+R-Anlage, Strassenraum- gestaltung)	10.68	40	4.27
5192 Lugano	Terminale degli autobus	10.25	30	3.08
	Strutture e collegamenti pedonali della stazione	35.42	30	10.63
	sistemazione piazzali della stazione	10.25	30	3.08
5250 Mendrisiotto	Nodo intermodale FMV Stabio	1.82	35	0.64
	Nodo intermodale FFS Chiasso	9.11	35	3.19
	Nodo intermodale FFS Mendrisio	1.82	35	0.64
5938 Yverdon	Réorganisation et réaménagement de l'interface bus de la place de la Gare	2.00	35	0.70
6458 RUN	Nouvel aménagement place de la gare	5.41	35	1.89
	Aménagement place du 1 <sup>er</sup> Août	0.59	35	0.21

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investi- tion [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.	Beitrags- satz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.; Höchstbeiträge
6621 Genève	10-3 Réaménagements des interfaces de la ligne CEVA (gares/haltes de Pont-Rouge, Bachet, Champel, Eaux-Vives, Chêne-Bourg et Annemasse), amélioration de l'intermodalité	78.55	40	31.42
	10-4 Liaison souterraine modes doux entre l'hôpital cantonal et la halte CEVA de Champel	12.22	40	4.89
	30-7 Nouvelle passerelle piétonne et 2 roues de Sécheron	8.73	40	3.49
6711 Delémont	Pôle d'échange (gare routière)	4.29	40	1.71
Summe		284.10		104.39

## Liste der Massnahmen im Bereich Multimodale Drehscheiben, Priorität B

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investi- tion [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.	Beitrags- satz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.; Höchstbeiträge
0261 Zürich	Aufwertung Bahnhof Hardbrücke	26.70	35	9.35
	Umsteigezentrum Zürich-Örlikon	86.15	35	30.15
2581 Aareland	Aarau Bahnhof Velo-/ Fussgängerunterführung Ost	8.62	40	3.45
5192 Lugano	Nodo d'interscambio stazione FFS di Lamone-Cadempino	10.03	30	3.01
5586 Lausanne- Morges	Tunnel gare – St-François	12.22	40	4.89
5938 Yverdon	Aménagement mobilité douce à la gare (nouveau passage inférieur nord et passerelle sud)	7.85	35	2.75
Summe		151.58		53.60



## Liste der Massnahmen im Bereich Verkehrssystemmanagement, Priorität A

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investi- tion [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.	Beitrags- satz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.; Höchstbeiträge
0261 Zürich	RVS W'thur: Ausbau Busspuren Stadt Winterthur	2.05	35	0.72
	RVS W'thur: Sanierung/ Umgestaltung Verlustpunkte ÖV	12.02	35	4.21
	RVS W'thur: Dosierstellen	2.05	35	0.72
	Parkleitsystem	1.60	35	0.56
	Regionale Verkehrssteuerung Glattal	32.53	35	11.38
0371 Biel/Bienne	MP Bus-Bevorzugung I	1.84	40	0.74
0942 Thun	Parkleitsystem (Lenkung MIV in Parkhäuser Innenstadt)	1.89	40	0.75
	Busbevorzugung und Busspuren Stadt Thun	5.66	40	2.26
1061 Luzern	Verkehrssystem-Management (VSM)	4.41	35	1.54
	K13: Luzern, Kasernenplatz– Emmen-Seetalplatz	10.59	35	3.71
	K13: Emmen, Seetalplatz– Lorenkreuzung und K15: Emmen, Sprengiplatz- Bösfeld	8.39	35	2.94
	K17: Ebikon, Schachenweid (inkl.),– Schlösslistrasse (exkl.)	3.97	35	1.39
	K4: Kriens, Grosshof– Kupferhammer	1.77	35	0.62
	K4: Kriens, Zentrum (exkl.)– Einmündung Hergiswilstrasse	3.53	35	1.24
	K32: Luzern, Allmend	1.24	35	0.43
1711 Zug	Parkplatzpolitik (Parkleitsystem)	2.21	40	0.88
2581 Aareland	Verkehrsmanagement Region Aarau mit Dosierungen und Busspuren (Zentrum)	5.17	40	2.07
	Verkehrsmanagement Region Aarau mit Dosierungen und Busspuren (Südost)	2.59	40	1.03
	Verkehrsmanagement Region Wiggertal inkl. Busspuren (Koordi- nation mit Kt. SO & Autobahn)	9.22	40	3.69

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.	Beitragsatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.; Höchstbeiträge
2939 Schaffhausen	Dosierung/Verkehrslenkung	4.22	40	1.69
3203 St. Gallen/Arbon-Rorschach	ÖV-Eigentrossierung Stadt St.Gallen A	28.51	40	11.40
3336 Obersee	Rüti	2.63	30	0.79
3901 Chur	Parkleitsystem Innenstadt Chur	1.52	40	0.61
4021 Aargau-Ost	Verkehrsmanagement Grossraum Baden-Wettingen (Baden/Fislisbach)	3.45	40	1.38
	Verkehrsmanagement Grossraum Baden-Wettingen	10.34	40	4.14
	Verkehrsmanagement Brugg Regio inkl. Zuflusssteuerung und Busspuren	3.45	40	1.38
	Verkehrsmanagement Brugg Regio (Sicherung der Strassenkapazitäten K118)	0.95	40	0.38
	Busbevorzugung an neuralgischen Stellen einrichten (K411)	2.59	40	1.03
4566 Frauenfeld	Verkehrsfluss in das Stadtzentrum Frauenfeld	5.90	35	2.07
5192 Lugano	Sistema di informazione variabile sulla viabilità	2.01	30	0.60
5250 Mendrisiotto	Migliorie puntuali TP	1.50	35	0.53
6458 RUN	Voies bus	0.20	35	0.07
6621 Genève	35-3 TCSP Saint-Julien-Genève: tronçon Saint-Julien (sous-préfecture) et Saint-Julien (gare) Aménagement du TCSP et réalisation de la tranchée routière couverte	3.32	40	1.33
Summe		183.27		68.28

## Liste der Massnahmen im Bereich Verkehrssystemmanagement, Priorität B

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.	Beitrags- satz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.; Höchstbeiträge
0261 Zürich	Parkleitsystem	1.07	35	0.37
1061 Luzern	K17: Ebikon, Schösslistrasse (inkl.)–Knoten Migros	4.15	35	1.45
	K4: Kriens, Zentrum	2.65	35	0.93
	K19: Kriens, Schlund	3.53	35	1.24
2581 Aareland	Parkleitsysteme Zofingen	0.86	40	0.34
3203 St. Gallen/ Arbon– Rorschach	Verkehrssystem-Management St.Gallen	14.42	40	5.77
4021 Aargau-Ost	Verkehrsmanagement Region Lenzburg	3.27	40	1.31
	Verkehrsmanagement Region Mutschellen (inkl. Wechselweg- weisung und Abstimmung Kt. ZH)	5.86	40	2.34
6002 Brig–Visp– Naters	Parkleitsystem Brig-Glis – Naters	0.74	40	0.30
Summe		36.56		14.05

**Liste der Massnahmen A im Bereich Schiene,  
welche nicht für eine finanzielle Beteiligung des Bundes  
aus dem Infrastrukturfonds vorgesehen sind,  
sondern für eine andere Finanzierung geprüft werden**

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.
2581 Aareland	Umbau WSB-Bahnhofanlagen in Aarau	5.21
	Doppelspur Bleien–Teufenthal	7.81
	Ausbau Bahnhof Oberentfelden	2.17
2939 Schaffhausen	Kreuzungsstelle St. Katharinental (Diessenhofen)	4.34
4021 Aargau-Ost	Ausbau Bahnhof Wettingen	2.86
	Verlängerung Kreuzungsgleis Hunzenschwil	4.34
	Strecke Reppischhof–Dietikon	5.21
	Doppelspurabschnitt Bremgarten West – Erdmannlistein	11.28
5586 Lausanne– Morges	BAM: Cadence à 30 min, Morges–Bière	5.60
6458 RUN	Littorail: cadence $\frac{1}{4}$ h aux heures de pointe	5.20
6711 Delémont	Réouverture de l'arrêt CFF de Soyhières	1.65
Summe		55.67

**Liste der Massnahmen B im Bereich Schiene,  
welche nicht für eine finanzielle Beteiligung des Bundes  
aus dem Infrastrukturfonds vorgesehen sind,  
sondern für eine andere Finanzierung geprüft werden**

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.
0351 Bern	Doppelspur Liebefeld–Köniz, inkl. Anpassung Haltestelle Liebefeld	7.81
0371 Biel/Bienne	Abschnittsweiser Doppelspurausbau BTI	17.35
2581 Aareland	Doppelspur Gränichen–Bleien	9.54
2601 Solothurn	Doppelspurausbauten RBS SO-BE	21.69
3203 St. Gallen/ Arbon–Rorschach	Buchs–Neugrüt	4.34
3425 Wil	Bahnsanierungsmassnahmen	1.74
4021 Aargau-Ost	Umbau SBB-Haltestelle Siggenthal– Würenlingen	38.17
6621 Genève	12-3 Amélioration de capacité de la ligne ferroviaire Nyon–St-Cergue–Morez	11.28
Summe		111.92

