



Vernehmlassungsvorlage

Erläuternder Bericht zum Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite für die Beiträge ab 2019 an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr

Übersicht

In der dritten Generation des Programms Agglomerationsverkehr wurden beim Bund 37 Agglomerationsprogramme eingereicht, in denen die entsprechenden Trägerschaften alle mitzufinanzierenden Projekte darstellen sowie die verkehrs- und siedlungsplanerische Abstimmung dieser Massnahmen nachweisen. Insgesamt lösen die in den mitfinanzierten Programmen der dritten Generation enthaltenen Massnahmen Bundesbeiträge von 1,12 Milliarden Franken aus. In dieser Vernehmlassungsvorlage ist das Ergebnis der umfassenden Prüfung festgehalten.

Ausgangslage

Rund drei Viertel der Bevölkerung der Schweiz wohnen in einer Agglomeration, vier von fünf aller in der Schweiz Beschäftigten gehen dort einer Arbeit nach und rund 84 % der Wirtschaftsleistung werden in diesen urbanen Räumen erbracht. Dabei konzentrieren sich die Beschäftigten immer stärker in den Agglomerationen. Die Verkehrsperspektiven 2040 des Bundes gehen davon aus, dass die Konzentration der Arbeitsplätze weiter zunehmen wird, was auch den Zielen der schweizerischen Raumentwicklung entspricht. Das Verkehrsaufkommen innerhalb der Agglomerationen ist bereits heute sowohl auf dem Strassen- als auch auf dem Schienennetz deutlich höher als ausserhalb. Insbesondere in den Agglomerationen wird sich der Anteil der Strecken mit einer sehr hohen Auslastung sowohl in der Morgen- als auch in der Abendspitze bis 2040 gegenüber 2010 markant erhöhen. In den Städten und Agglomerationen besteht deshalb nach wie vor ein dringender Bedarf nach Optimierung und Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen, um sowohl die Funktionalität des Gesamtverkehrssystems zu verbessern als auch eine Siedlungsentwicklung nach innen zu unterstützen. Damit auch die raumplanerischen Ziele erreicht werden, ist eine enge Koordination von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung von zentraler Bedeutung.

Programm Agglomerationsverkehr

Die für die Bewältigung der Aufgaben der Agglomerationen nötigen Infrastrukturen können oft nicht alleine durch die betroffenen Kantone und Gemeinden finanziert werden. Für die Mitfinanzierung von Verkehrsinfrastrukturen in Städten und Agglomerationen wurde deswegen 2007 das Programm Agglomerationsverkehr geschaffen. Der Bund leistet darin Beiträge an Verkehrsinfrastrukturen, die in diesen Gebieten zu einem effizienteren und nachhaltigeren Gesamtverkehrssystem führen und dank einer kohärenten Planung von Verkehr, Siedlung und Landschaft zu einer nachhaltigen Raumentwicklung beitragen. Nach der einmaligen Finanzierung von dringlichen Projekten zu Beginn des Programms, wurden in den bisher zwei Generationen diverse Projekte der Agglomerationen erfolgreich mitfinanziert. Mit der Zustimmung des Volkes zum Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) ist die Finanzierung von Massnahmen im Agglomerationsverkehr ab 2018 unbefristet gesichert. Ab der dritten Generation werden keine neuen Eisenbahnprojekte mehr über das Programm Agglomerationsverkehr unterstützt. Diese werden stattdessen künftig aus dem 2014 vom Volk angenommenen Bahninfrastukturfonds (BIF) finanziert. Mit dem vorliegenden Bundesbeschluss werden die Verpflichtungskredite für die dritte Generation der Agglomerationsprogramme beantragt.

Dritte Generation der Agglomerationsprogramme

Der Bund verlangt von den regionalen Trägerschaften die Zusammenfassung aller mitzufinanzierenden Projekte in einem Agglomerationsprogramm, welches eine kohärente verkehrs- und siedlungsplanerische Abstimmung dieser Massnahmen nachweisen muss.

Die Mittel müssen so eingesetzt werden, dass sich die Qualität des Verkehrssystems verbessert, die Siedlungsentwicklung stärker nach innen ausrichtet, weniger Umweltbelastung und weniger Ressourcenverbrauch entstehen und sich die Verkehrssicherheit erhöht. Die Beiträge des Bundes richten sich nach der Gesamtwirkung des Programms und betragen zwischen 30 und maximal 50 % der anrechenbaren Investitionssumme.

Prüfung des Bundes

Bis Ende 2016 wurden dem Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) insgesamt 37 Agglomerationsprogramme der dritten Generation mit rund 2'000 Massnahmen zur Prüfung eingereicht. Bei den 37 Agglomerationsprogrammen der dritten Generation handelt es sich um drei neue und 34 überarbeitete Programme aus den beiden vorherigen Generationen. Insgesamt wurden Verkehrsmassnahmen mit einem Investitionsvolumen von rund sechs Milliarden Franken zur Mitfinanzierung durch den Bund beantragt. Um die begrenzten Mittel effizient einzusetzen, wurden diejenigen Programme und die darin enthaltenen Massnahmen priorisiert, die zur Lösung der grössten Verkehrsprobleme beitragen und das beste Kosten-Nutzen-Verhältnis ausweisen. Mit der zunehmenden Anzahl von Generationen eines Agglomerationsprogrammes wird die Prüfung der inhaltlichen Konsistenz und insbesondere die Kohärenz über die verschiedenen Generationen hinweg ein wichtiges Kriterium für die Wirkungsbeurteilung. Die Umsetzung der in den Leistungsvereinbarungen vereinbarten Massnahmen ist in die Beurteilung der Programmwirkung eingeflossen.

In der vorliegenden Vernehmlassungsvorlage ist das Ergebnis einer umfassenden Prüfung der Agglomerationsprogramme festgehalten. Für die wirksamsten, innerhalb von vier Jahren finanz- und baureifen Massnahmen beantragt der Bundesrat mit dieser Vorlage die Bewilligung der Verpflichtungskredite. Durch die Priorisierung im Rahmen der Bewertung durch den Bund wurden rund 54 % der eingereichten Investitionen zur Mitfinanzierung anerkannt. Insgesamt lösen diese Massnahmen der dritten Generation Bundesbeiträge von 1,12 Milliarden Franken aus.

Inhaltsverzeichnis

Übersicht	1
1 Ausgangslage und Rahmenbedingungen	5
1.1 Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF)	5
1.2 Bedeutung von Städten und Agglomerationen für die Schweiz	5
1.3 Bedeutung der nationalen Verkehrsinfrastrukturen für die Agglomerationen	5
1.4 Verkehrs- und Raumentwicklung in Städten und Agglomerationen	6
1.5 Mitfinanzierung des Bundes von Infrastrukturen des Agglomerationsverkehrs	6
1.6 Agglomerationsprogramme als Instrument einer kohärenten Raumentwicklung	7
1.7 Bisherige Erfahrungen und Wirkungen des Programms Agglomerationsverkehr	8
1.8 Abstimmung der Programme «STEP Schiene», «STEP Nationalstrassen» und «Agglomerationsverkehr»	9
2 Grundzüge der Vorlage	10
2.1 Grundsätze des Programms Agglomerationsverkehr	10
2.2 Vorgehen und Verfahren bei der dritten Generation des Programms Agglomerationsverkehr	10
2.2.1 Ziel, Zweck und Ablauf des Verfahrens	10
2.2.2 Änderungen gegenüber früheren Generationen	11
2.2.3 Methodik der Prüfung	12
2.3 Eingereichte Agglomerationsprogramme (Finanzierungsgesuche)	14
2.4 Resultate der Prüfung der Agglomerationsprogramme	15
2.4.1 Erfüllung der Grundanforderungen	15
2.4.2 Übersicht über die Ergebnisse der Wirkungsbeurteilung der Programme der dritten Generation	15
2.4.3 Ergebnisse der Beurteilung der Programmwirkung	18
2.4.4 Ergebnisse der Massnahmen-Priorisierung	21
2.5 Die beantragten Bundesbeiträge für das Programm Agglomerationsverkehr der dritten Generation	23
2.6 Übersicht über alle Generationen	25
2.7 Umsetzung des Programms Agglomerationsverkehr	28
2.7.1 Leistungsvereinbarung	28
2.7.2 Finanzierungsvereinbarung	28
2.8 Weiteres Vorgehen und weitere Entwicklung Programm Agglomerationsverkehr	28
2.9 Überblick über frühere Generationen des Programms Agglomerationsverkehr	29
2.9.1 Dringende und baureife Projekte des Agglomerationsverkehrs, Stand der Umsetzung	30
2.9.2 Programm Agglomerationsverkehr erste Generation, Stand der Umsetzung	31
2.9.3 Programm Agglomerationsverkehr zweite Generation, Stand der Umsetzung	31
3 Erläuterungen zu einzelnen Bestimmungen der Vorlage Programm Agglomerationsverkehr (dritte Generation)	32
3.1 Erledigung parlamentarischer Vorstösse	32
4 Auswirkungen	33
4.1 Auswirkungen auf den Bund	33
4.1.1 Finanzielle Auswirkungen	33
4.1.2 Personelle Auswirkungen	33
4.2 Auswirkungen auf Kantone und Gemeinden sowie auf urbane Zentren, Agglomerationen und Berggebiete	33
4.3 Auswirkungen auf die Volkswirtschaft	34
4.4 Auswirkungen auf die Gesellschaft	34
4.5 Auswirkungen auf Raum und Umwelt	35
4.6 Auswirkungen auf nationale Verkehrsinfrastrukturen	35
4.7 Verhältnis zur Legislaturplanung	35
4.8 Verhältnis zu nationalen Strategien des Bundesrates	35
5 Rechtliche Aspekte	36
5.1 Verfassungs- und Gesetzmässigkeit	36
5.2 Vereinbarkeit mit internationalen Verpflichtungen der Schweiz	36
5.3 Erlassform	36
5.4 Unterstellung unter die Ausgabenbremse	36
5.5 Einhaltung der Grundsätze der Subventionsgesetzgebung	36
Abkürzungsverzeichnis	37
Anhänge	38
Anhang 1 Details zu früheren Programmen	38
Anhang 2 Liste der Massnahmen	41
Anhang 2.1 Öffentlicher Verkehr	41
Liste der Massnahmen nach Artikel 21 MinVV - Priorität A	41
Liste der Massnahmen - Priorität B	43

Anhang 2.2	Motorisierter Individualverkehr	45
	Liste der Massnahmen nach Artikel 21 MinVV - Priorität A	45
	Liste der pauschal mitfinanzierten Massnahmen nach Artikel 21a MinVV - Priorität A Bereich Verkehrsmanagement	47
	Liste der pauschal mitfinanzierten Massnahmen nach Artikel 21a MinVV - Priorität A Bereich Strassengestaltungskonzepte	47
	Liste der Massnahmen - Priorität B	48
Anhang 2.3	Fuss- und Veloverkehr	51
	Liste der Massnahmen nach Artikel 21 MinVV - Priorität A	51
	Liste der pauschal mitfinanzierten Massnahmen nach Artikel 21a MinVV - Priorität A Bereich Fuss- und Veloverkehr	51
	Liste der Massnahmen - Priorität B	52
Anhang 2.4	Multimodale Umsteigepunkte	55
	Liste der Massnahmen nach Artikel 21 MinVV - Priorität A	55
	Liste der Massnahmen - Priorität B	56

1 Ausgangslage und Rahmenbedingungen

1.1 Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF)

Volk und Stände haben am 12. Februar 2017 den Bundesbeschluss vom 30. September 2016 über die Schaffung eines Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr¹ (NAF) angenommen. Der unbefristete und in der Verfassung verankerte Fonds schafft für den Bund die Grundlage, um finanzielle Beiträge an Massnahmen zur Verbesserung des Agglomerationsverkehrs leisten und in die Nationalstrassen leisten zu können.

Der Fonds stellt Mittel für folgende Bereiche bereit²:

- a. Nationalstrassen:
 1. Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassungen,
 2. Ausbau im Sinne von Kapazitätserweiterungen (Ausbauschritte) und grössere Vorhaben,
 3. Fertigstellung des Nationalstrassennetzes;
- b. Beiträge an Massnahmen zur Verbesserung des Agglomerationsverkehrs.

Die Mittel des NAF dienen der effizienten und umweltverträglichen Bewältigung der Mobilität, die für eine leistungsfähige Gesellschaft und Wirtschaft in allen Landesgegenden erforderlich ist (Art. 2 Abs. 1 NAFG). 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 sowie die Koordination mit der Siedlungsentwicklung und den Schutz der Umwelt beachtet (Art. 2 Abs. 3 NAFG).

Über die Bewilligung der Mittel aus dem NAF entscheiden die eidgenössischen Räte. Diese Vernehmlassungsvorlage befasst sich mit dem Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite für die Beiträge ab 2019 an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr. Der Bundesrat legt der Bundesversammlung in der Regel alle vier Jahre entsprechende Bundesbeschlüsse vor. Die Agglomerationen fassen ihre geplanten Massnahmen in Agglomerationsprogrammen zusammen und beantragen Bundesbeiträge für diejenigen Massnahmen, die innerhalb von vier Jahren umgesetzt werden können. Da bislang mehr Mittel beantragt wurden als zur Verfügung stehen, musste der Bund die Programme und Massnahmen aufgrund gesetzlicher Kriterien³ priorisieren.

Die Mittel für Massnahmen der Nationalstrassen, die über den NAF finanziert werden, beantragt der Bundesrat im Rahmen einer separaten Botschaft. Neben dem NAF stellt der Bund mit dem BIF die Finanzierung der Schieneninfrastruktur in Abstimmung mit den Agglomerationsprogrammen sicher. Auch diese Massnahmen werden vom Bundesrat im Rahmen einer separaten Botschaft beantragt.

1.2 Bedeutung von Städten und Agglomerationen für die Schweiz

Rund drei Viertel der Bevölkerung der Schweiz wohnen in einer Agglomeration. Die Städte und Agglomerationen sind wichtige Wirtschaftsmotoren. Vier von fünf aller in der Schweiz Beschäftigten gehen dort einer Arbeit nach und rund 84 % der Wirtschaftsleistung werden in Städten und Agglomerationen erbracht. Die urban geprägten Gebiete sind deshalb für die Wettbewerbsfähigkeit des ganzen Landes von entscheidender Bedeutung. Die Kerngemeinden spielen innerhalb der Agglomerationen eine zentrale Rolle, da dort rund 80 % der Bevölkerung leben und rund 90 % der Beschäftigten ihren Arbeitsplatz haben. Bemerkenswert ist, dass das Bevölkerungswachstum in den Kernstädten nach Jahrzehnten der Stagnation seit 2005 alle Prognosen übertrifft. In den ausländischen Teilen der grenzüberschreitenden Agglomerationen leben rund 1,2 Millionen Menschen, die in einer engen wirtschaftlichen Beziehung zur Schweiz stehen.

Während der Anteil der Bevölkerung in den Agglomerationen an der Gesamtbevölkerung relativ stabil blieb, konzentrieren sich die Beschäftigten immer stärker in den Agglomerationen. Besonders ausgeprägt gewachsen sind die Nebenzentren der Grosszentren⁴. Die Verkehrsperspektiven 2040 gehen davon aus, dass diese Konzentration der Arbeitsplätze weitergehen wird, was auch den Zielen der schweizerischen Raumentwicklung entspricht.

Das Wachstum der Agglomerationen nahm keine Rücksicht auf Gemeinde-, Kantons- und Landesgrenzen, was Politik und Planung vor besondere Herausforderungen stellt. Die Koordination aller beteiligten Gebietskörperschaften über mehrere Staatsebenen innerhalb einer Agglomeration wird dadurch sehr anspruchsvoll.

1.3 Bedeutung der nationalen Verkehrsinfrastrukturen für die Agglomerationen

Die Nationalstrassen- und Bahninfrastrukturen sind neben ihrer Funktion für den nationalen und überregionalen Verkehr für die Verkehrssysteme der Agglomerationen von grosser Bedeutung. In den Agglomerationen überlagern sich lokale, regionale und nationale Netze aller Verkehrsträger auf engstem Raum. Die Nationalstrassen sind in den Agglomerationen Teil des übergeordneten Strassennetzes und übernehmen dort neben dem Transitverkehr einen beträchtlichen Teil des Ziel-, Quell- und Binnenverkehrs. Das Eisenbahnnetz ist unter anderem wichtig für die Anbindung der Zentren an das Umland und der Agglomerationen untereinander. In grösseren Agglomerationen übernimmt der Regionalverkehr (S-Bahn) zudem sehr grosse Verkehrsströme innerhalb der Agglomerationen.

Engpässe oder Blockaden auf den nationalen Infrastrukturen haben meist massive Auswirkungen auf die regionalen Verkehrssysteme in den Agglomerationen und umgekehrt. Bei Behinderungen auf den Nationalstrassen weitet sich die Überlastung in kürzester Zeit auf das untergeordnete Netz aus, was auch beim öffentlichen Verkehr (öV) sowie beim Fuss- und Veloverkehr zu massiven Störungen

¹ BBl 2016 7587

² SR 725.13, Bundesgesetz über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAFG); Art 5

³ SR 725.116.2, Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und der Nationalstrassenabgabe (MINVG), Art 17d

⁴ Ecoplan (2016), Räumliche Entwicklung der Arbeitsplätze in der Schweiz – Entwicklung und Szenarien bis 2040, im Auftrag des Bundesamtes für Raumentwicklung, Bern

gen führen kann. Ein funktionierendes Nationalstrassennetz nimmt Verkehr vom lokalen Netz ab und schafft Kapazitätsreserven zur Förderung von flächeneffizienten Verkehrsarten wie öffentlicher Verkehr, Velo- und Fussverkehr.

1.4 Verkehrs- und Raumentwicklung in Städten und Agglomerationen

Aufgrund der räumlichen Konzentration der Bevölkerung und der Beschäftigten in den Agglomerationen ist das Verkehrsaufkommen innerhalb dieser sowohl auf dem Strassen- als auch auf dem Schienennetz deutlich höher als ausserhalb.

Der Verkehr nahm in den letzten Jahren deutlich zu. Die Verkehrsleistung im Personenverkehr stieg von 2000 bis 2015 generell um rund 27 %; im Schienenverkehr sogar um 60 %. Im Güterverkehr betrug der Zuwachs im selben Zeitraum rund 20 %. In den letzten zehn Jahren haben sich die Stautunden auf den Nationalstrassen verdoppelt. In den Spitzenstunden erreichen das Strassen- und Schienennetz unterdessen vielerorts die Kapazitätsgrenzen, überlastete öV-Fahrzeuge gehören zum Alltag. Rund 85 bis 90 % aller Staus in der Schweiz entstehen in den Agglomerationsräumen und die Verkehrsspitzen dauern dort auch immer länger⁵.

Auch in Zukunft werden Bevölkerung und Wirtschaft in urbanen Räumen überdurchschnittlich stark wachsen. Im Jahr 2016 hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) die Verkehrsperspektiven⁶ aktualisiert und auf den Zeithorizont bis 2040 ausgeweitet. Das Referenzszenario geht für den Zeitraum von 2010 bis 2040 von einem Wachstum des öffentlichen Personenverkehrs (öV) von 51 %, des Fussgänger- und Veloverkehrs (LV) von 32 % und des motorisierten Individualverkehrs (MIV) von 18 % aus. Insbesondere in den Agglomerationen wird sich der Anteil der Strecken mit einer sehr hohen Auslastung sowohl in der Morgen- als auch in der Abendspitzenstunde gegenüber 2010 um rund 50 % erhöhen. Ebenfalls ausgeprägt ist das Verkehrswachstum zwischen den Agglomerationen.

Die überbauten Siedlungsflächen haben in den letzten Jahrzehnten schweizweit beträchtlich zugenommen, deutlich schneller als die Bevölkerung⁷. Allerdings hat sich diese Zersiedelungstendenz jüngst verlangsamt. Insbesondere in den grossstädtischen Verflechtungsräumen liegt das Bevölkerungswachstum sogar über dem Siedlungsflächenwachstum. In den Nebenzentren der Grosszentren sind nebst diesen Verdichtungstendenzen auch überproportionale Wachstumsraten der Beschäftigung zu verzeichnen.

Eine angemessene Konzentration des Wachstums auf die Agglomerationen trägt insgesamt zu einer Reduktion der Verkehrszunahme bei, da dort die pro Person zurückgelegten Distanzen rund 6 % unter dem schweizerischen Durchschnitt liegen. Je dichter die Besiedelung ist, desto höher ist in der Regel auch der Anteil des flächeneffizienteren öV und LV. Während in ländlichen Gemeinden rund die Hälfte aller Etappen mit dem MIV zurückgelegt werden, werden in den Agglomerationen zwei Drittel der Etappen mit dem öV oder dem LV zurückgelegt, in Kerngemeinden sogar drei Viertel aller Etappen.⁸

Insgesamt besteht in den Städten und Agglomerationen deshalb nach wie vor ein dringender Bedarf nach Optimierung und Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen, um sowohl die Funktionalität des Gesamtverkehrssystems zu verbessern sowie eine Siedlungsentwicklung nach innen zu ermöglichen. Zudem leistet ein funktionierendes Gesamtverkehrssystem in urbanen Räumen einen Beitrag zur Entlastung der Nationalstrassen. Ein hoher Anteil an flächeneffizienten Verkehrsarten wie öffentlicher Verkehr, Velo- und Fussverkehr schafft überdies Kapazitäten für den notwendigen Individual- und Güterverkehr auf der Strasse. Um die raumplanerischen Ziele zu erreichen, ist die Koordination von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung von zentraler Bedeutung.

1.5 Mitfinanzierung des Bundes von Infrastrukturen des Agglomerationsverkehrs

Städte und Agglomerationen erbringen viele Leistungen, die nicht nur ihnen, sondern dem ganzen Land zugutekommen. Ein funktionierender Agglomerationsverkehr als Teil des schweizerischen Gesamtverkehrssystems dient nicht nur der Stärkung des Wirtschaftsstandortes Schweiz, sondern trägt zusammen mit der Abstimmung von Siedlung und Verkehr auch zur Lebensqualität der Schweizer Bevölkerung bei. So können die Siedlungsentwicklung nach innen - wie von der Raumplanungsgesetzgebung gefordert - ermöglicht, die Zersiedelung der Landschaft bekämpft und der Ausbaudruck auf die nationalen Verkehrsnetze gedämpft werden. Die für die Bewältigung der Aufgaben der Agglomerationen nötigen Infrastrukturen können oft nicht durch die betroffenen Kantone und Gemeinden alleine finanziert werden. Es liegt daher auch im Interesse des Bundes, dass Massnahmen in den Bereichen Verkehr, Siedlung und Landschaft fristgerecht umgesetzt werden können.

Die Bundesverfassung (BV) befasst sich in zwei Artikeln mit den Städten und den Agglomerationen. Gemäss Artikel 50 BV nimmt der Bund bei seinem Handeln Rücksicht auf die besondere Situation der Städte und der Agglomerationen sowie der Berggebiete. Artikel 86 BV ist die Grundlage für den unbefristeten NAF und dessen Finanzierung aus zweckgebundenen Mitteln (u.a. Mineralölsteuerzuschlag, Automobilsteuer und Nationalstrassenabgabe). Die Mittel des Fonds werden nebst der Finanzierung der Nationalstrassen, für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen verwendet.

Für die Mitfinanzierung des Bundes von Infrastrukturen des Agglomerationsverkehrs sind drei Programme relevant, welche untereinander koordiniert werden (siehe 1.5).

Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (STEP Schiene)

Auf den 1. Januar 2016 sind die Verfassungs- und Gesetzesgrundlagen⁹ zur Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) in Kraft getreten. Darin verankert ist auch der zeitlich unbefristete Bahninfrastrukturfonds (BIF), welcher die Finanzierung der gesamten Bahninfrastruktur regelt. Davon ausgenommen sind die Feinerschliessung mit Tram-, Metro-, Seil- und Zahnradbahnen nach Artikel 49 Absatz 3 Buchstabe a Eisenbahngesetz (EBG). Die Eisenbahninfrastrukturausbauten in den Agglomerationen, die nicht der Feinerschliessung dienen, sind ausschliesslich Bestandteil des STEP Schiene.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen (STEP Nationalstrassen)

Das Bundesgesetz über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr vom 30. September 2016¹⁰ (NAFG) löste mit seinem Inkrafttreten am 1. Januar 2018 das Infrastrukturfondsgesetz¹¹ (IFG). Projekte zu Kapazitätsausbauten der Nati-

⁵ ARE (2016), Zeitscheiben und Spitzenstundenmodelle für den Basiszustand 2010 und den Referenzzustand 2040, S. 68/69

⁶ ARE (2016), Perspektiven des Schweizerischen Personen und Güterverkehrs bis 2040 – Hauptbericht

⁷ ARE (2014), Trends der Siedlungsflächenentwicklung in der Schweiz

⁸ Werte aus Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV), Bundesamt für Raumentwicklung, Bundesamt für Statistik, 2015

⁹ AS 2015 651; BBI 2014 4113, BBI 2012 1577

¹⁰ SR 725.13 BBI 2017 3373

onalstrasse sind Bestandteil des STEP Nationalstrassen, welches ebenfalls aus dem NAF finanziert wird. Diese Projekte beinhalten teilweise auch die Optimierung der Anschlüsse ans untergeordnete Netz.

Programm Agglomerationsverkehr (PAV)

Für die Mitfinanzierung von Verkehrsinfrastrukturen in Städten und Agglomerationen ist das Programm Agglomerationsverkehr (PAV) vorgesehen. Mit Inkrafttreten des NAFG wurde das IFG als gesetzliche Grundlage dafür abgelöst. Im Rahmen des IFG wurden seit 2008 dringende und baureife Projekte sowie die ersten beiden Generationen des PAV mitfinanziert. In den letzten zehn Jahren profitierten Agglomerationen in allen Landesteilen von einer Unterstützung durch den Bund. Mitfinanziert werden Projekte, die im Rahmen von Agglomerationsprogrammen von Kantonen, Städten und Gemeinden gemeinsam erarbeitet werden. Sie sorgen dafür, dass Verkehrs- und Siedlungsentwicklung gut aufeinander abgestimmt werden.

Für die Massnahmen zur Verbesserung des Agglomerationsverkehrs sind rund 9 bis 12 % der Mittel des NAF vorgesehen¹², deren Verwendung im PAV geregelt wird. Im PAV enthalten ist auch die Finanzierung der schienengebundenen Feinerschliessung¹³.

In der Folge der Ablösung des IFG durch das NAFG wurden auch die damit verbundenen rechtlichen Grundlagen für das Programm Agglomerationsverkehr angepasst, insbesondere das Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und der Nationalstrassenabgabe¹⁴ (MinVG) und die zugehörigen Verordnungen¹⁵ (MinVV sowie Verordnung des UVEK über Fristen und die Beitragsberechnung von Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr). Diese werden in Kapitel 2.2.2 erläutert¹⁶. Wie bisher soll die Mittelzuteilung weiterhin nach Massgabe der Wirksamkeit der geplanten Infrastrukturen erfolgen¹⁷ und bei der Investitionsplanung sollen die Kantone ausgewogen berücksichtigt werden¹⁸.

Neben diesen drei Programmen unterstützt der Bund Infrastrukturen des Agglomerationsverkehrs indirekt auch über Globalbeiträge an die Kantone für Hauptstrassen, über die nicht werkgebundenen Beiträge an die Strassenlasten der Kantone sowie über die Kantonsanteile aus der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA). Neben dem Neubau von Infrastrukturen (Nationalstrassen und Eisenbahnstrecken) finanziert der Bund auch den Betrieb und Unterhalt nationaler Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen und beteiligt sich an der Finanzierung der Betriebskosten des regionalen Personenverkehrs.

1.6 Agglomerationsprogramme als Instrument einer kohärenten Raumentwicklung

Raum und Verkehr stehen in einer engen Wechselbeziehung. Einerseits beeinflusst die Raumstruktur die Wahl von Verkehrsmittel und Routen und somit auch das Verkehrsaufkommen. Andererseits wirken die Verkehrsinfrastrukturen und Verkehrsangebote als Treiber der Siedlungsentwicklung. Der Ausbau von Verkehrsinfrastruktur und -angebot dient zwar dem Funktionieren des Gesamtverkehrssystems und der Wirtschaft, kann aber auch zu einer weiteren Zersiedlung und damit zum Verlust von Naturräumen und Kulturland beitragen. Dank höherer Geschwindigkeiten sind längere Reisedistanzen möglich, was die verfügbaren Kapazitäten auf Strasse und Schiene zusätzlich belastet und wiederum zu Engpässen führen kann.

Neben den Fragen der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung stellen sich in Städten und Agglomerationen weitere Herausforderungen. Der demografische Wandel, die Entwicklungen auf dem Wohnungsmarkt, die zunehmende Globalisierung der Waren- und Wissensströme, die steigende Mobilität qualifizierter Arbeitskräfte sowie der damit verbundene internationale Standortwettbewerb fordern Städte und Agglomerationen in ihrer Rolle als wirtschaftliche Motoren der Schweiz heraus.

Entsprechend ist eine kohärente Raumentwicklungs- und Verkehrspolitik, wie sie im Raumkonzept Schweiz¹⁹ mit fünf Zielen definiert wurde, von zentraler Bedeutung: Siedlungsqualität und regionale Vielfalt fördern, natürliche Ressourcen sichern, Mobilität steuern, Wettbewerbsfähigkeit stärken und Solidarität zwischen Bund, Kantonen und Gemeinden leben. In der Agglomerationspolitik 2016+²⁰ bestätigt der Bundesrat diese Ziele und strebt eine hohe Lebensqualität, eine hohe Standortattraktivität und eine qualitätsvolle Siedlungsentwicklung in den Agglomerationen sowie eine wirksame Zusammenarbeit der Agglomerationen mit ihren Städten und Gemeinden an. Dort sind insbesondere eine Konzentration der Siedlungsentwicklung auf bereits bebaute und mit dem öffentlichen Verkehr gut erschlossene Räume sowie die Ausrichtung von Verkehrsangebot, -infrastruktur und -finanzierung auf eine optimierte Siedlungsentwicklung wichtig.

Zentral dabei ist eine gute Zusammenarbeit zwischen Bund und den an den Agglomerationsprogrammen beteiligten Kantonen und Gemeinden. Eine besondere Herausforderung besteht bei Kantons- oder Landesgrenzen übergreifenden Agglomerationen. Hier haben sich die Agglomerationsprogramme als effektives und effizientes Instrument erwiesen, das bewährte Instrumente wie die Sachplanung des Bundes, die Richtplanung der Kantone oder bestehende Zusammenarbeitsformen regionaler Planungsträger ergänzt. Sie ermöglichen eine koordinierte Entwicklung von Siedlung und Verkehr zu Gunsten der ganzen Schweiz. Mit der Mitfinanzierung von Infrastrukturen des Agglomerationsverkehrs leistet der Bund einen Beitrag an Aufgaben, die die betroffenen Kantone und Gemeinden oft nicht alleine erfüllen können. Gleichzeitig entlastet dies die nationalen Verkehrsnetze.

Als Voraussetzung für die Mitfinanzierung von Agglomerationsverkehrsprojekten verlangt der Bund eine Behandlung der Themen Siedlung, Verkehr und Landschaft in einer umfassenden Planung. Die begrenzten Mittel sollen dort eingesetzt werden, wo ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis erzielt werden kann. Um in den Genuss von Bundesgeldern zu kommen, verpflichten sich die beteiligten Kantone, Städte und Gemeinden zudem nicht nur, ihren Teil an die vom Bund mitfinanzierten Massnahmen umzusetzen, sondern die

¹¹ SR 725.13 AS 2007 6017

¹² Art. 17f NAFG

¹³ Vor der Schaffung des NAF und des BIF wurden im Rahmen des PAV auch regionale Bahnprojekte finanziert.

¹⁴ MinVG (SR 725.116.2)

¹⁵ MinVV (SR 725.116.21), Verweis zur Verordnung des UVEK über Fristen und die Beitragsberechnung für Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr (sobald verfügbar)

¹⁶ Weiterführende Grundlagen finden sich in der Botschaft vom 14. November 2001 (BB1 2002 2291) zur Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgaben zwischen Bund und Kantonen (NFA) sowie in der Botschaft vom 7. September 2005 (BB1 2005 6029) zur Ausführungsgesetzgebung der NFA, der Botschaft vom 2. Dezember 2005 (BB1 2006 763) zum Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr und das Nationalstrassennetz sowie in den Erläuterungen zur MinVV.

¹⁷ MinVG Art. 17d (SR 725.116.2)

¹⁸ Art. 2 Abs.2 NAFG

¹⁹ Schweizerischer Bundesrat, KdK, BPUK, SSV, SGV (2012), Raumkonzept Schweiz

²⁰ Schweizerischer Bundesrat (2015): Agglomerationspolitik des Bundes 2016+. Für eine kohärente Raumentwicklung Schweiz

vorgesehenen Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen und die weiteren verkehrlichen Massnahmen ohne finanzielle Beteiligung des Bundes zu realisieren.

Zur Mitfinanzierung von Agglomerationsverkehrsmassnahmen beantragt der Bundesrat dem Parlament im Folgenden die Bewilligung der Verpflichtungskredite für die dritte Generation der Agglomerationsprogramme. Dank dem NAF sind diese nun ein zeitlich unbefristetes Planungsinstrument, das im Sinne einer rollenden Planung eingesetzt werden kann. Der Bund beurteilt die Wirkung der Programme unter Berücksichtigung allfällig vereinbarter vorangegangener Umsetzungsprojekte in den Agglomerationen und lässt die Ergebnisse in die Beurteilung der jeweils zu prüfenden Generation einfließen.

1.7 Bisherige Erfahrungen und Wirkungen des Programms Agglomerationsverkehr

Ein wichtiger Erfolg der Agglomerationsprogramme ist, dass die Zusammenarbeit zwischen Kantonen, Städten und Gemeinden, aufgebaut oder deutlich intensiviert werden konnte, teilweise sogar unter Einbezug von Gebieten im beitragsberechtigten grenznahen Ausland. Dies ist zur Erarbeitung und Umsetzung einer kohärenten Siedlungs-, Verkehrs- und Landschaftsplanung unabdingbar.

Im Rahmen der Agglomerationspolitik 2016+ wurde festgestellt, dass das Programm Agglomerationsverkehr wesentlich dazu beiträgt, dass Agglomerationen ihre Planung gemeinsam und bereichsübergreifend angehen und Verkehrsprobleme ganzheitlich, effizient und wirksam lösen. Dank der finanziellen Anreize aus dem Infrastrukturfonds ist es gelungen, eine Reihe Agglomerationsprogramme mit inhaltlicher Tiefe und hoher Qualität zu lancieren. Die interkommunale sowie die Kantons- und Landesgrenzen überschreitende Zusammenarbeit konnte in den Agglomerationen verbessert werden. Damit wird das Handeln in diesen eng verzahnten funktionalen Räumen unterstützt.

Die Agglomerationsprogramme entsprechen einem grossen Bedürfnis der Kantone, Städte und Gemeinden: Ein überwiegender Teil der beitragsberechtigten Agglomerationen und Städte haben mindestens ein Agglomerationsprogramm in einer der drei ersten Generationen erarbeitet und beim Bund zur Prüfung und Mitfinanzierung eingereicht. Die Bundesbeiträge helfen nicht nur den grossen, sondern auch den mittleren und kleineren Agglomerationen ihre Projekte für ein attraktives Gesamtverkehrssystem und eine abgestimmte Planung zwischen Siedlung und Verkehr voranzutreiben.

Verkehrlich ist eine Abschätzung der direkten Wirkung der Agglomerationsprogramme aufgrund der vielen Einflussgrössen nicht einfach. In der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung sind aber konkrete, positive Auswirkungen in den betroffenen Agglomerationsräumen zu erkennen. Siedlungsgebiete werden vermehrt an geeigneten Standorten qualitativ verdichtet. Die Zersiedlung und der fortlaufende Verlust von Kulturland und Naturräumen werden vermindert, das Verkehrswachstum gebremst, die Verkehrsmittelwahl mit verbesserten Angeboten beeinflusst und die Infrastrukturnetze gezielt ergänzt und optimiert. Die Mobilität für die Bevölkerung und die Wirtschaft und auch der Lebensraum werden so verbessert. Die neuesten Auswertungen des Mikrozensus Mobilität 2015 zeigen, dass der Anteil flächeneffizienterer Verkehrsarten (öffentlicher Verkehr sowie Fuss- und Veloverkehr) in Agglomerationen stärker gewachsen ist als in den restlichen Gebieten der Schweiz.

Auch die tripartite Agglomerationskonferenz²¹ untersuchte die Zusammenarbeit in den Agglomerationen und hielt in einer Würdigung²² fest, dass vielerorts regionale Strukturen in den Agglomerationen und darüber hinaus entstanden sind und sich weiterentwickelt haben. Viele dieser Strukturen können verbindliche Entscheide treffen. Die Organisationsformen sind unterschiedlich und den jeweiligen Möglichkeiten und Bedürfnissen angepasst. Das „föderalistische Labor Schweiz“ hat somit in vielen Fällen tragfähige und effiziente Lösungen hervorgebracht. Mit dem Programm Agglomerationsverkehr hat der Bund dabei wichtige Akzente gesetzt.

Die konzentrierte Siedlungsentwicklung nach innen und die grundsätzliche Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr, auf welchen die Agglomerationsprogramme beruhen haben sich auch dank den Agglomerationsprogrammen als planerischer Grundsatz gefestigt. Bereits mit den dringenden Projekten, aber auch mit den Massnahmen der ersten und zweiten Generation konnten wesentliche Verbesserungen bei den Verkehrssystemen, welche mit einer Siedlungsentwicklung nach innen abgestimmt ist, erzielt werden. Der Fuss- und Veloverkehr sowie der öffentliche Verkehr als wichtige Pfeiler einer verträglichen Ausgestaltung des urbanen Verkehrs haben auch dank der Agglomerationsprogramme an Bedeutung gewonnen. Durch Betriebs- und Gestaltungskonzepte konnten diverse Strassenabschnitte aufgewertet und der Verkehr mit Hilfe von Verkehrsmanagementsystemen verflüssigt werden. Mit wichtigen Ergänzungen des Strassennetzes konnten die Kapazitäten für den Strassenverkehr gezielt erweitert werden. Dank der Agglomerationsprogramme konnten Vorhaben realisiert werden, die sonst, trotz grossem Problemdruck, nicht finanzier- oder umsetzbar gewesen wären.

Der Einbezug der Gemeinden in die Erarbeitung der Agglomerationsprogramme kann allerdings bei einigen Agglomerationen noch verbessert werden. Insbesondere die Umsetzung der kommunalen Massnahmen verläuft langsamer als geplant. Zudem zeigte es sich, dass vor allem bei kleineren Massnahmen teilweise ein Missverhältnis zwischen administrativem Aufwand und Umfang der Mitfinanzierung bestand. Die Finanzierungsvereinbarungen wurden deshalb bereits in verschiedener Hinsicht vereinfacht.

Im Rahmen einer systematischen Wirkungskontrolle werden zukünftig die Auswirkungen der Agglomerationsprogramme vertieft analysiert (siehe Kapitel 2.8).

²¹ Heute: Tripartite Konferenz

²² http://www.tripartitekonferenz.ch/files/docs/20160701_würdigung_und_empfehlungen_der_tak.pdf vom 1.7.2016

1.8 Abstimmung der Programme «STEP Schiene», «STEP Nationalstrassen» und «Agglomerationsverkehr»

Die Programme «STEP Schiene», «STEP Nationalstrassen» und «Agglomerationsverkehr» beinhalten Verkehrsinfrastrukturen in den Agglomerationsgebieten. Diese Infrastrukturen beeinflussen sich gegenseitig und müssen deshalb aufeinander abgestimmt werden. Während die beiden STEP eine längerfristige Perspektive mit vielen Grossprojekten haben, fokussiert das Programm Agglomerationsverkehr auf einen kurzfristigeren Horizont. Aufgabe ist es, diese Massnahmen in einem umfassenden Zukunftsbild einzubetten. Deshalb sind bei der Ausarbeitung der Agglomerationsprogramme die bereits beschlossenen nationalen Projekte als Voraussetzung zu berücksichtigen.

Bei der Erarbeitung der Bundesprogramme werden die gegenseitigen Abhängigkeiten berücksichtigt. Die für die drei Programme zuständigen Bundesämter für Raumentwicklung (ARE), Strassen (ASTRA) und Verkehr (BAV) tauschen sich regelmässig über die Planung von bereits beschlossenen Massnahmen sowie die geplanten Weiterentwicklungen aus, insbesondere fliessen auch die Situationen bei den (Halb-) Anschlüssen der Nationalstrassen sowie die Entwicklungen im Bereich der Haltestellen des Eisenbahnnetzes in die Betrachtung der Agglomerationsprogramme ein. Zusätzlich wird ausserhalb der Bearbeitung der drei Programme im Rahmen der laufenden Revision des Programmteils des Sachplans Verkehr eine Koordination der verschiedenen Planungen und eine Abstimmung mit der gesamten räumlichen Entwicklung der Schweiz angestrebt.

2 Grundzüge der Vorlage

2.1 Grundsätze des Programms Agglomerationsverkehr

Die Grundsätze und der Ablauf des Verfahrens des Programms Agglomerationsverkehr blieben für die dritte Generation weitgehend unverändert. Diese hatten sich bei der Beurteilung der bisherigen Generationen bewährt und sind fachlich und politisch breit akzeptiert.

Die Unterstützung des Agglomerationsverkehrs richtet sich nach den Artikeln 17a – 17f des Bundesgesetzes vom 22. März 1985 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und der Nationalstrassenabgabe (MinVG²³).

Der Bund leistet demnach Beiträge an Verkehrsinfrastrukturen, die zu einem effizienteren und nachhaltigeren Gesamtverkehrssystem in Städten und Agglomerationen führen und zu einer nachhaltigen Raumentwicklung in der Schweiz beitragen. Der Bund verlangt von den regionalen Trägerschaften eine Zusammenstellung aller relevanten und aufeinander abgestimmten Projekte in einem Agglomerationsprogramm, welches die Qualität des Verkehrssystems verbessert, die Siedlungsentwicklung stärker nach innen ausrichtet, weniger Umweltbelastung und weniger Ressourcenverbrauch entstehen lässt und die Verkehrssicherheit erhöht.

Finanzielle Beiträge werden für Infrastrukturmassnahmen zugunsten des Strassen- und Schienenverkehrs sowie des Langsamverkehrs (Fuss- und Veloverkehr) ausgerichtet, sofern sie nicht bereits durch andere Bundesmittel finanziert werden²⁴. Sie können unter gewissen Bedingungen auch für Massnahmen im grenznahen Ausland ausgerichtet werden. Betriebs- und Unterhaltsbeiträge sind von einer Mitfinanzierung ausgeschlossen.

Die Beiträge des Bundes richten sich nach der Gesamtwirkung des Programms und betragen zwischen 30 und 50 %²⁵ der Investitionssumme. Um die begrenzten Mittel effizient einzusetzen, werden die Programme und die darin enthaltenen Massnahmen priorisiert, die zur Lösung der grössten Verkehrsprobleme beitragen, ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis ausweisen und innerhalb von vier Jahren finanz- und baureif sind. Für diese Massnahmen beantragt der Bundesrat die Bewilligung der Mittel.

Die Mittel werden von der Bundesversammlung in Etappen von vier Jahren bewilligt (sogenannte Generationen von Agglomerationsprogrammen; Art. 7 Buchstabe b NAFG). Diese Vorlage befasst sich mit der Bewilligung der Verpflichtungskredite für die dritte Generation ab 2019. Die Mittel für die erste Generation wurden 2011 und diejenigen für die zweite Generation 2015 freigegeben (siehe Ziff. 2.9).

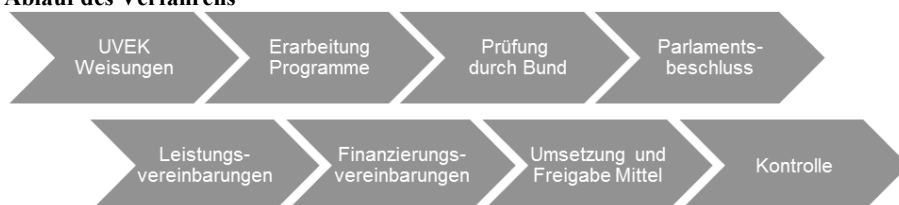
2.2 Vorgehen und Verfahren bei der dritten Generation des Programms Agglomerationsverkehr

2.2.1 Ziel, Zweck und Ablauf des Verfahrens

Das Verfahren für die Einreichung, Beurteilung und Prüfung der Agglomerationsprogramme wurde vom UVEK am 16. Februar 2015 in der «Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 3. Generation» festgelegt. Das in der Weisung beschriebene Verfahren wurde aufgrund der Erfahrungen des Prüfprozesses der Agglomerationsprogramme der zweiten Generation weiterentwickelt. Es unterstützt die Trägerschaften bei der Erarbeitung der Programme und stellt mit der standardisierten und detaillierten Prüfung der Programme eine schweizweit gleichartige und gerechte Beurteilung der Wirkungen und Kosten für alle Agglomerationen unter Berücksichtigung der Besonderheiten der jeweiligen Regionen sicher.

Abbildung 1

Ablauf des Verfahrens



Um die Trägerschaften in der Phase der Erstellung der überarbeiteten oder neuen Agglomerationsprogramme zu unterstützen, bot das ARE Gespräche zur Standortbestimmung an, welche mit vielen Trägerschaften durchgeführt wurden.

Nach der termingerechten Einreichung wurden die Agglomerationsprogramme unter Federführung des ARE zusammen mit den weiteren beteiligten Bundesämtern ASTRA, BAFU und BAV geprüft. Ergänzend dazu wurde eine externe Arbeitsgemeinschaft aus Fachleuten von privaten Planungs- und Beratungsbüros mit einem Mandat beauftragt, das insbesondere die kritische Begleitung des Prüfprozesses und die Formulierung einer Zweitmeinung umfasste. Die beteiligten Bundesämter und die externen Fachleute beurteilten die eingereichten Agglomerationsprogramme in mehreren Staffeln unabhängig voneinander in drei Schritten.

Um ein besseres Verständnis der einzelnen Agglomerationsprogramme zu erlangen, Missverständnisse zu vermeiden und um offene Fragen zu klären, wurde zu Beginn jeder Beurteilung zwischen dem Bund und den Trägerschaften jeweils eine Frage- und Präsentationsrunde durchgeführt.

Die Ergebnisse der einzelnen Beurteilungen wurden mit allen Beteiligten in konferenziellen Bereinigungen zu einer gemeinsamen, abgestimmten Beurteilung zusammengeführt. Zusätzlich wurden Bilanzateliers durchgeführt, in denen die Beurteilungen gesamtschweizerisch verglichen wurden. Mit diesem Prozess wurde eine für alle Programme vergleichbare und gleichwertige Beurteilung der Programme sowie eine abgestimmte Zusammenstellung der Massnahmenlisten sichergestellt.

²³ SR 725.116.2

²⁴ Massnahmen im Schienenverkehr werden in erster Linie durch den BIF finanziert, davon ausgenommen sind nach Artikel 49 Absatz 3 EBG Strecken, die nur zur Feinerschliessung (z. B. Tram- und Metrobahnen) dienen.

²⁵ Art. 22 MinVV

In dieser Vernehmlassungsvorlage ist das Ergebnis dieser umfassenden Prüfung festgehalten. Parallel zu dieser Vernehmlassung werden die provisorischen Prüfergebnisse des Bundes im 1. Quartal 2018 allen Trägerschaften zugestellt und auf fachlicher Ebene diskutiert. Mit diesen Gesprächen kann gewährleistet werden, dass sämtliche relevanten Argumente in die Prüfung einbezogen werden und die Gesamtkohärenz eines Agglomerationsprogramms gewahrt bleibt. Aufgrund der Gespräche und der Ergebnisse der vorliegenden Vernehmlassung des Entwurfs des Bundesbeschlusses werden Mitte 2018 in einer bundesinternen Genehmigungskonferenz allfällige Wiedererwägungen vorgenommen und die Prüfergebnisse allenfalls angepasst.

Mit diesem Ablauf wird sichergestellt, dass die in dem Bundesbeschluss beim Parlament beantragten Mittel und Beitragssätze auf nach klaren Prioritäten zusammengestellten Massnahmenlisten (Einzelprojekte und Pauschalpakete) beruhen.

Nach dem Parlamentsbeschluss werden die Einzelprojekte und Massnahmenpakete in einer Leistungsvereinbarung pro Agglomerationsprogramm mit den jeweils zuständigen Kantonen definiert. Anschliessend wird pro Massnahme eine Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen. Die Ausbezahlung der Bundesbeiträge erfolgt nach Umsetzung der Massnahmen.

2.2.2 Änderungen gegenüber früheren Generationen

Der eigentliche Prozess zur Prüfung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation wurde im Wesentlichen analog demjenigen zur Prüfung der Agglomerationsprogramme der beiden vorhergehenden Generationen gestaltet und aufgrund der Erfahrungen des letzten Prüfprozesses – wo nötig und sinnvoll – leicht angepasst.

Mit der zunehmenden Anzahl von Generationen eines Agglomerationsprogramms gewinnen die Prüfung der inhaltlichen Konsistenz und Kohärenz über die verschiedenen Generationen sowie der Umsetzungsstand der vereinbarten Massnahmen an Bedeutung. Deshalb mussten die Agglomerationen den Bericht über die Umsetzung der Massnahmen aus den vorherigen Generationen nicht mehr separat erstellen, sondern in das Agglomerationsprogramm integrieren. Da die in den Leistungsvereinbarungen der vorherigen Generationen vereinbarten Massnahmen in die Beurteilung der Programmwirkung der dritten Generation eingeflossen sind, wurde ein ungenügender Stand der Umsetzung dieser Massnahmen, wie in der Weisung vorgesehen, direkt in der Beurteilung der Gesamtwirkung berücksichtigt. Dies führte bei einigen Agglomerationsprogrammen zu einer Reduktion der beitragsatzrelevanten Wirkung²⁶.

Im Rahmen des Inkrafttretens des NAFG wurden auch einige rechtliche Grundlagen für die Bewilligung der Bundesbeiträge und die Umsetzung der Agglomerationsprojekte angepasst. Insbesondere werden bei der Umsetzung der Agglomerationsprogramme Vereinfachungen für die Trägerschaften und den Bund angestrebt. Bisher waren alle Projekte unabhängig von ihrer Grösse denselben administrativen Prozessen unterworfen. In der dritten Generation werden kleinere Massnahmen²⁷ in den Bereichen Fuss- und Veloverkehr, Aufwertung und Sicherheit des Strassenraums sowie Verkehrsmanagement neu zu Paketen zusammengefasst, die aufgrund von standardisierten Leistungseinheiten pauschal abgegolten werden²⁸. Neben diesen für Bund und Trägerschaften deutlich vereinfachten Abläufen beim Abschluss von Finanzierungsvereinbarungen und deren Abrechnung ermöglichen diese nach Leistungseinheiten abgerechneten Vorhaben auch eine grössere Flexibilität seitens der Trägerschaften bei deren Umsetzung.

Damit sichergestellt ist, dass die mitfinanzierten Projekte rasch umgesetzt, die Wirkungen wie angestrebt erzielen und die Mittel zeitgerecht eingesetzt werden können, wurden Fristen zum Beginn der Umsetzung der Massnahmen festgelegt.²⁹

Massgeblich geändert hat sich seit der zweiten Generation der rechtliche Rahmen für die Raumplanung in der Schweiz. Am 1. Mai 2014 sind das revidierte Raumplanungsgesetz zusammen mit der angepassten Raumplanungsverordnung, den dazugehörigen technischen Richtlinien zu den Bauzonen sowie einer Ergänzung des Leitfadens für die kantonale Richtplanung in Kraft getreten. Darin wird die Revision des Raumplanungsgesetzes umgesetzt, in welcher die Abstimmung von Siedlung und Verkehr und die Siedlungsentwicklung nach innen wichtige Anliegen sind. Ebenfalls sollen die Richtpläne viel weitergehende Festlegungen zur Siedlungsentwicklung und -begrenzung sowie zu Neueinzonungen enthalten als bisher. Für die Anpassung ihrer Richtpläne und die entsprechende Genehmigung durch den Bundesrat haben die Kantone eine Frist bis spätestens Ende April 2019. Bis zur Genehmigung des überarbeiteten Richtplans durch den Bundesrat sind die Kantone verpflichtet, die Schaffung neuer Bauzonen zeit- und flächengleich zu kompensieren, wobei in der Verordnung wenige restriktive Ausnahmen vorgesehen sind. In einigen Kantonen lagen bei der Prüfung noch keine genehmigten kantonalen Richtpläne vor. Bei den betroffenen Agglomerationsprogrammen wurde der Planungsstand soweit möglich berücksichtigt.

Einige Änderungen in den gesetzlichen Grundlagen werden erst ab der vierten Generation wirksam, da diese bei der Einreichung der Programme noch nicht abschliessend festgelegt oder rechtlich gültig waren (siehe dazu Kapitel 2.8). Insbesondere wurde aufgrund von aktualisierten Daten die statistische Zugehörigkeit von Gemeinden zu Agglomerationen neu definiert und in der Folge die Liste der beitragsberechtigten Städte und Agglomerationen in Anhang 4 der MinVV angepasst. Diese neuen Perimeterdefinitionen sind jedoch für die dritte Generation noch nicht massgebend. Eine Ausnahme bildet dabei die Agglomeration Unteres Reusstal um den Urner Kantonshauptort Altdorf, welche in der neuen Definition des Bundesamtes für Statistik von 2012³⁰ erstmals aufgeführt wurde und auch in die MinVV übernommen wurde. Auf die spezifische Anfrage des Kantons wurde diese neue Agglomeration bereits zur dritten Generation zugelassen.

²⁶ UVEK-Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 3. Generation, Kap. 4.5.1

²⁷ Massnahmen < 5 Millionen Franken

²⁸ MinVV Art 21a, SR 725.116.21

²⁹ MinVG Art 17e Abs 2 sowie Verordnung des UVEK über Fristen und die Beitragsberechnung für Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr (PAvV) Art 1

³⁰ Raum mit städtischem Charakter 2012, Bundesamt für Statistik, 2014

2.2.3 Methodik der Prüfung

Der Bund prüfte die Agglomerationsprogramme entsprechend der «Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 3. Generation» in drei Schritten und stellte daraus die pro Priorität aufeinander abgestimmten Massnahmenlisten zusammen.

Erster Schritt:

Überprüfung der Grundanforderungen

In einem ersten Schritt hat der Bund geprüft, ob das Agglomerationsprogramm die gestellten Grundanforderungen erfüllt. Mit den erfüllten Grundanforderungen ist sichergestellt, dass eine Trägerschaft bestimmt sowie das Agglomerationsprogramm mit allen Akteuren (Kantone, Regionen, Gemeinden und Bevölkerung) breit abgestützt geplant wurde und so eine möglichst reibungslose Umsetzung erfolgen kann. Als weiterer Punkt wurde abgeklärt, ob die Planung systematisch über die verschiedenen Fachthemen in Kohärenz mit Zukunftsbild, Teilstrategien und Massnahmen erfolgt ist, ob eine Prioritätenreihung der Verkehrs- und Siedlungsmassnahmen erfolgt ist und ob die beantragten prioritär gereihten Massnahmen für eine Bewertung hinreichend beschrieben und begründet wurden. Zudem wurde geprüft, ob das Controlling über die Umsetzung sichergestellt ist.

Erfüllt ein Agglomerationsprogramm die Grundanforderungen nicht, wird es von der weiteren Prüfung ausgeschlossen und hat keinen Anspruch auf eine Mitfinanzierung.

In der dritten Generation werden in den Prüfberichten des Bundes neu ausführlich die Qualität betreffend der Erfüllung der Grundanforderungen dokumentiert, womit ein wichtiger Beitrag zur kontinuierlichen Verbesserung der Programme und zielgerichteten Weiterentwicklung geleistet wird.

Zweiter Schritt:

Überprüfung der Massnahmen-Priorisierung und Bildung der Pakete mit pauschal finanzierten Massnahmen

In einem zweiten Schritt überprüfte der Bund die Mitfinanzierbarkeit und die vorgeschlagene Priorisierung der Massnahmen. Unter Berücksichtigung der Reife und des Kosten-Nutzen-Verhältnisses, aber auch unter Berücksichtigung des Beitrags zu einer kohärenten Programmwirkung sowie der insgesamt für alle Programme zur Verfügung stehenden Mittel aus dem NAF, mussten Umpriorisierungen vorgenommen werden.

Die Priorisierung erfolgte wie bisher jeweils unter Berücksichtigung des Beitrags zur Programmwirkung in drei Kategorien:

- A-Massnahmen:
sehr gutes oder gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis sowie zwischen 2019 und 2022 bau- und finanzreif.
- B-Massnahmen:
entweder sehr gutes oder gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis, aber erst zwischen 2023 und 2026 bau- und finanzreif
oder lediglich genügendes Kosten-Nutzen-Verhältnis und optimierungsbedürftig.
Diese Massnahmen sind für eine allfällige Bewilligung von Mitteln in einer späteren Generation von den Agglomerationen nochmals zu beantragen.
- C-Massnahmen:
entweder ungenügendes Kosten-Nutzen-Verhältnis
oder zu geringer Reifegrad, um das Kosten-Nutzen-Verhältnis überhaupt zu beurteilen.
Eine Unterkategorie bilden die C*-Massnahmen, bei denen der Bund den Handlungsbedarf zwar grundsätzlich anerkennt, deren Kosten-Nutzen-Verhältnis oder Reifegrad aber eine Aufnahme in die A- oder B-Liste nicht rechtfertigt. Auch sie sind für eine allfällige Bewilligung von Mitteln in einer späteren Generation von den Agglomerationen nochmals zu beantragen.

Zur Ermittlung des Nutzens der einzelnen Massnahmen wurden dieselben Wirksamkeitskriterien beigezogen wie für die Programmwirkung (siehe unten). Die Kostenangaben der Trägerschaften wurden anhand von Kostenkategorien beurteilt, die nach Grössenklassen der Agglomerationen abgestuft sind. Bei Tramprojekten auf der Strasse sowie bei Kernentlastungs- und Umfahrungsstrassen wurden zusätzlich Quervergleiche über alle Agglomerationen der Schweiz vorgenommen. In den Bereichen Verkehrsmanagement sowie Aufwertung und Sicherheit im Strassenraum wurden für Massnahmen mit mehr als fünf Millionen Franken Investitionskosten sogenannte „Benchmarks“ durchgeführt, anhand derer die mitfinanzierten Kosten plafoniert wurden.

Massnahmen mit weniger als fünf Millionen Investitionskosten in den Bereichen Verkehrsmanagement, Aufwertung und Sicherheit im Strassenraum sowie Velo- und Fussverkehr (Langsamverkehr) wurden zu Paketen mit pauschalen Bundesbeiträgen zusammengeführt.

Dritter Schritt:

Prüfung der Programmwirkung

In einem dritten Schritt wurde die beitragsrelevante Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramms beurteilt. Die Gesamtwirkung eines Programms wird auf Basis der in der Prüfung priorisierten Verkehrs- und Siedlungsmassnahmen, deren gegenseitige Abstimmung sowie der Einbindung und Umsetzung der Massnahmen aus vorherigen Generationen ermittelt.

Das Verfahren für die Ermittlung der Programmwirkung stellt einerseits den Nutzen des Agglomerationsprogramms dessen Kosten gegenüber. Um der Verschiedenartigkeit der Agglomerationsprogramme Rechnung zu tragen, wurden sowohl der Nutzen als auch die Kosten jeweils vor dem Hintergrund der spezifischen Herausforderungen und der Grösse einer Agglomeration³¹ beurteilt. Für die Kosten-Nutzen-Bewertung wurden ausschliesslich die vom Bund priorisierten A- und B-Massnahmen berücksichtigt. Andererseits wurde die Kohärenz und Qualität der Planung über die Generationen sowie der Stand der Umsetzung der Massnahmen gemäss den Vereinbarungen der Vorgängergenerationen bewertet. Je besser die Gesamtwirkung des Programms ausfällt, desto höher ist der Beitragssatz des Bundes (zwischen 30 und 50 %).

³¹ Investitionskosten unter Berücksichtigung der Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzahl der Agglomeration

Entscheidend für die Beurteilung des Nutzens sind ein den Prinzipien der nachhaltigen Planung von Siedlung und Verkehr entsprechendes Zukunftsbild, eine klare, auf Analysen basierende Formulierung der Herausforderungen und des Handlungsbedarfs sowie die Ableitung kohärenter Strategien und Massnahmen. Die geplanten Infrastrukturen des Bundes (insbesondere im Bereich der Nationalstrassen- und Eisenbahnprojekte) wurden ebenfalls berücksichtigt. Die Beurteilung basiert zudem auf dem Vergleich der Entwicklung der Agglomeration mit und ohne Agglomerationsprogramm.

Der Nutzen wurde gestützt auf die gesetzlich definierten Wirksamkeitskriterien (WK) evaluiert (Art. 17d Abs. 1 und 2 MinVG³²):

- WK1 bessere Qualität des Verkehrssystems;
- WK2 mehr Siedlungsentwicklung nach innen;
- WK3 mehr Verkehrssicherheit;
- WK4 weniger Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch.

Die Wirksamkeitskriterien sind in der «Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 3. Generation» mit Indikatoren und konkreten Bewertungsfragen präzisiert. Je nach Grad der Unterstützung eines Wirksamkeitskriteriums kann ein Agglomerationsprogramm bis zu drei Wirksamkeitspunkte erhalten. Bei gegenteiliger Wirkung kann auch ein Punkteabzug erfolgen. Daraus ergibt sich ein maximal mögliches Total von zwölf Wirksamkeitspunkten.

Die Umsetzungsbeurteilung eines Agglomerationsprogramms wurde einerseits quantitativ aufgrund des Realisierungsstands der in den Leistungsvereinbarungen der vorherigen Generationen vereinbarten Massnahmen im Bereich Verkehr und im Bereich Siedlung vorgenommen. Andererseits wurden für die Beurteilung mit der Qualität des Reportings und der Kohärenz des Umsetzungsreportings mit dem Programm der dritten Generation auch qualitative Indikatoren berücksichtigt. Bei mangelhafter Umsetzung ist ein Abzug von bis zu zwei Nutzenpunkten in der Wirkungsbeurteilung möglich.

³² SR 725.116.2

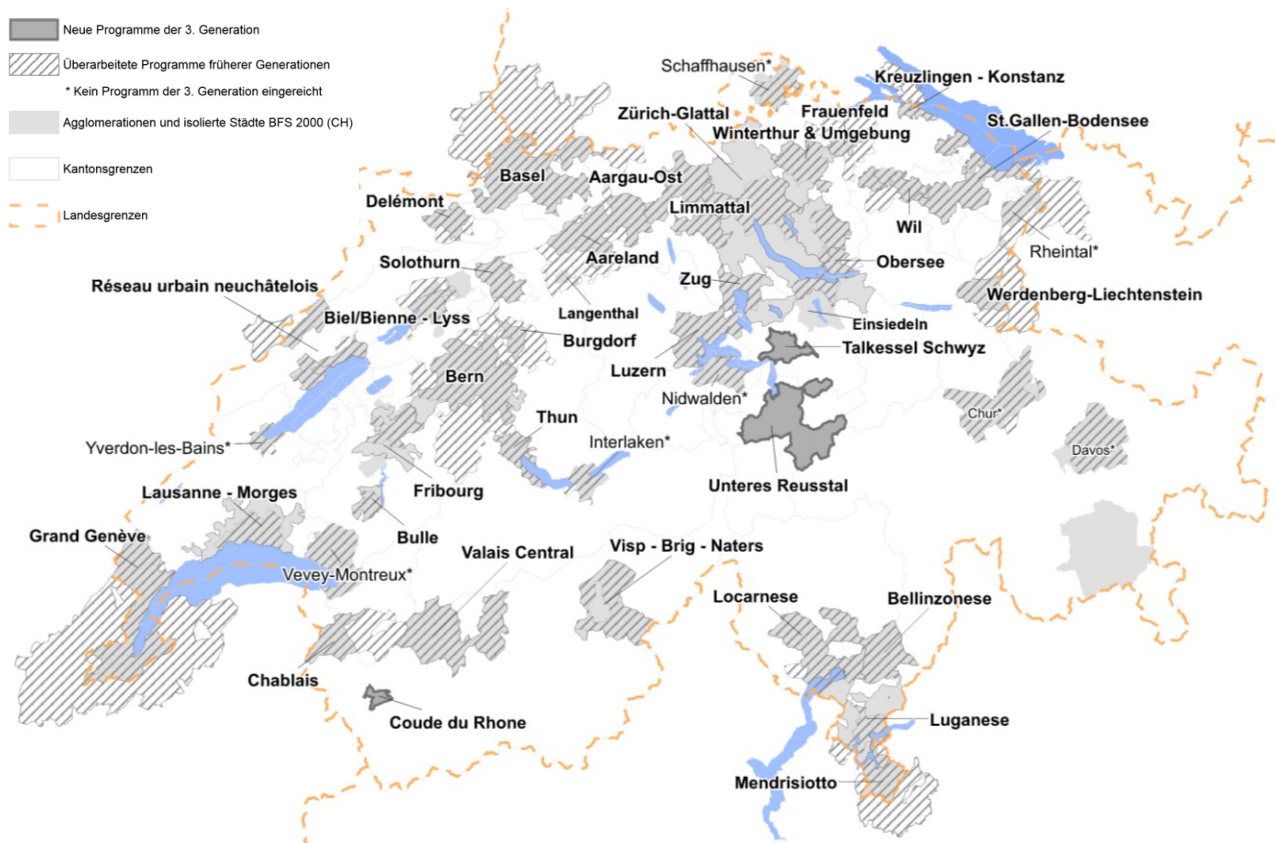
2.3 Eingereichte Agglomerationsprogramme (Finanzierungsgesuche)

Bis Ende 2016 wurden dem Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) 37 Agglomerationsprogramme der dritten Generation zur Prüfung eingereicht (vgl. Abb. 2).

An diesen 37 Agglomerationsprogrammen sind über 80 % der Agglomerationen der Schweiz, 19 Kantone, über 750 Städte und Gemeinden sowie verschiedene Gebietskörperschaften in Deutschland, Frankreich, Italien, Österreich und Liechtenstein beteiligt. Gesamthaft decken sie ein Gebiet ab, in dem rund zwei Drittel der Schweizer Bevölkerung leben und in dem sich rund drei Viertel der Arbeitsplätze der Schweiz befinden.

Abbildung 2

Eingereichte Agglomerationsprogramme



Bei den 37 Agglomerationsprogrammen der dritten Generation handelt es sich um drei neue³³ und 34 überarbeitete Programme aus den vorherigen Generationen. Aus den vorherigen Generationen haben insgesamt sieben Trägerschaften³⁴ kein Programm eingereicht, dafür nimmt die Agglomeration Bulle nach einer Pause wieder am Programm teil. Alle fünf grossen Agglomerationen der Schweiz (Basel, Bern, Genf, Lausanne und Zürich) haben zum dritten Mal ein Agglomerationsprogramm abgegeben. Von den bisher beitragsberechtigten fünfzig Agglomerationen und fünf isolierten Städten haben bisher nur drei nicht teilgenommen³⁵.

³³ AP Unteres Reusstal, AP Coude de Martigny, AP Talkessel Schwyz

34 AP Rivelac, AP Rheintal, AP Chur, AP Schaffhausen, AP Yverdon, AP Nidwalden, AP Davos

34 AP Rivelac, AP Rheintal, AP Chur, AP Schaffhausen, AP Yverdon
35 Agglomerationen: Grenchen, St. Moritz; isolierte Stadt: Einsiedeln

2.4 Resultate der Prüfung der Agglomerationsprogramme

2.4.1 Erfüllung der Grundanforderungen

Von den 37 Agglomerationsprogrammen musste dasjenige von Martigny (Agglomerationsprogramm Coude du Rhone) von der weiteren Bundesprüfung ausgeschlossen werden, da dieses die Grundanforderungen nicht erfüllt³⁶.

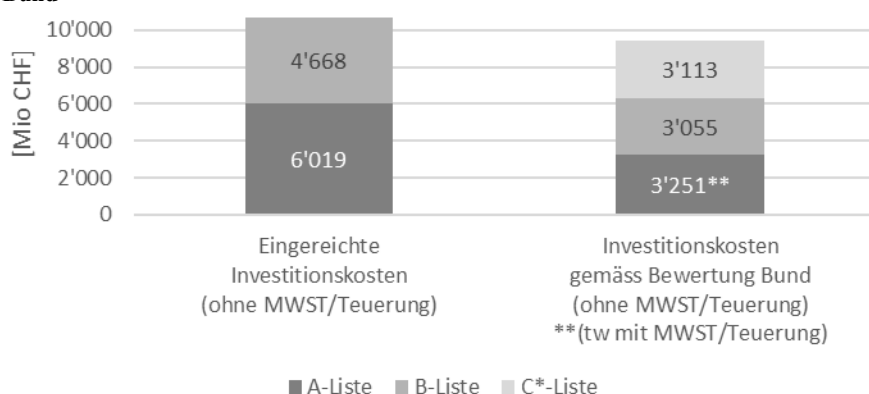
2.4.2 Übersicht über die Ergebnisse der Wirkungsbeurteilung der Programme der dritten Generation

Die 36 geprüften Agglomerationsprogramme umfassten knapp 2'000 Massnahmen, wovon rund ein Drittel Massnahmen im Siedlungsbereich waren. Insgesamt betrugen die eingereichten Investitionskosten über 10,69 Milliarden Franken. Von den über 1'200 eingereichten Verkehrsmassnahmen wurden rund zwei Drittel durch die Trägerschaften der Agglomerationen zur Finanzierung in der dritten Generation des Programms Agglomerationsverkehr mit Gesamtinvestitionskosten von rund 6,02 Milliarden beantragt.

In der Prüfung wurden insgesamt Massnahmen im Umfang von 3,25 Milliarden Franken der A-Liste, von 3,06 Milliarden der B-Liste und von 3,11 Milliarden der C*-Liste zugeordnet³⁷. Etwas mehr als 10 % der eingereichten Massnahmen wurden durch den Bund mit einem ungenügenden oder nicht bewertbaren Kosten-Nutzen-Verhältnis ohne Handlungsbedarf bewertet.

Abbildung 3

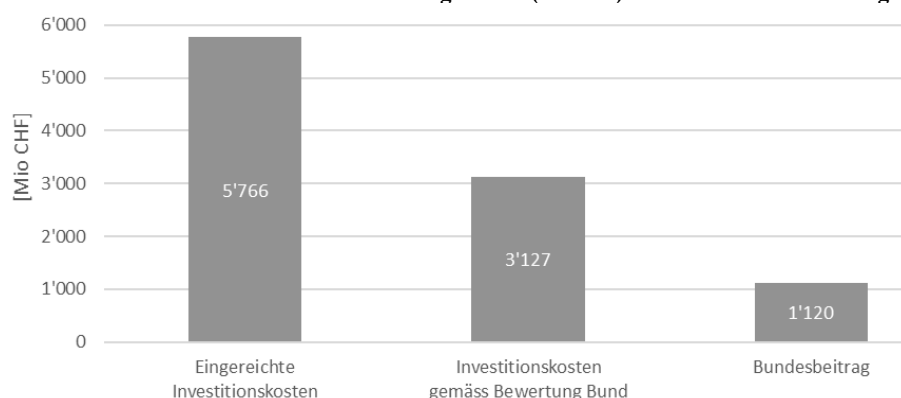
Eingereichte Investitionskosten der bewerteten Agglomerationsprogramme und deren Einordnung nach Horizont durch den Bund



In der Beurteilung der Programmwirkung wurde für insgesamt 32 Agglomerationsprogramme eine finanzielle Unterstützung durch den Bund vorgesehen. Vier Agglomerationsprogramme weisen eine zu geringe Gesamtwirkung auf und erhalten keine Bundesbeiträge (Details siehe Ergebnisse Programmbewertung, Kapitel 2.4.3). Durch die Priorisierung im Rahmen der Bewertung wurden rund 54 % der eingereichten Investitionskosten zur Mitfinanzierung anerkannt (A-Liste). Insgesamt lösen die in den mitfinanzierten Programmen der dritten Generation enthaltenen Massnahmen Bundesbeiträge von 1,12 Milliarden Franken aus (vgl. Ziff. 2.5).

Abbildung 4

Investitionskosten der mitfinanzierten Programme (A-Liste) und deren Bundesbeitrag



Die Massnahmen mit gutem oder sehr gutem Kosten-Nutzen-Verhältnis, die aber die Bau- und Finanzreife erst ab 2023 erreichen, und die Massnahmen mit noch zu optimierendem Kosten-Nutzen-Verhältnis (B-Liste; vgl. Ziff. 2.5) würden in einem nächsten

³⁶ Mitwirkung der umliegenden Gemeinden und der Bevölkerung mangelhaft (Grundanforderung 1) und unklare Ausrichtung des Programms (Grundanforderung 4)

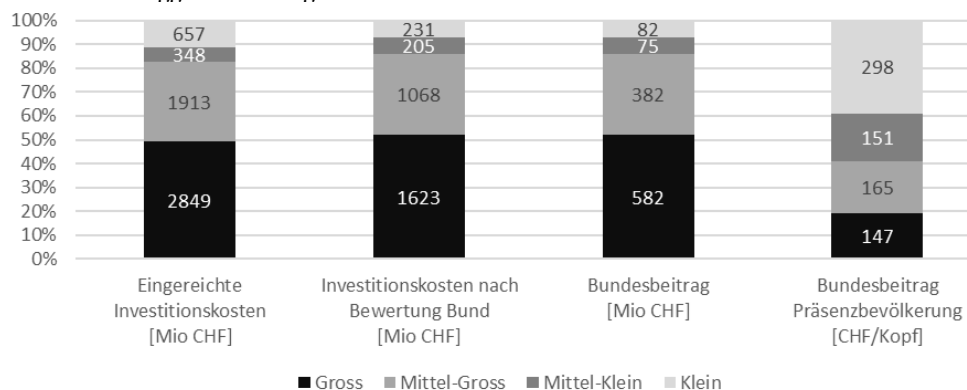
³⁷ Alle Beträge sind ohne Mehrwertsteuer und Teuerung, Preisstand April 2016.
Ausnahme: Sofern nicht detailliert dargestellt enthalten die Beträge der Investitionskosten der A-Liste gemäss Bewertung Bund und die Bundesbeiträge für die pauschal mitfinanzierten Massnahmen auch die MWST und die Teuerung.

Programm Agglomerationsverkehr bei unveränderten Bundesbeitragssätzen einen Bundesbeitrag von 1,08 Milliarden Franken beanspruchen.

Werden die Grössenklassen der Agglomerationen berücksichtigt, ist knapp die Hälfte der eingereichten Investitionskosten für Massnahmen in den fünf grossen Agglomerationen (Basel, Bern, Grand Genève, Lausanne-Morges und Zürich) vorgesehen. Dies widerspiegelt die Probleme der Verkehrssysteme in diesen Grossregionen. Wird jedoch das Verhältnis der Investitionskosten zur Bevölkerungs- und Beschäftigtenzahl³⁸ berücksichtigt, zeigt sich, dass die kleineren Agglomerationen sogar höhere Bundesbeiträge erhalten.

Abbildung 5

Anteile nach Agglomerationsgrösse



Alle mitzufinanzierenden Massnahmen werden in folgende vier Kategorien unterteilt:

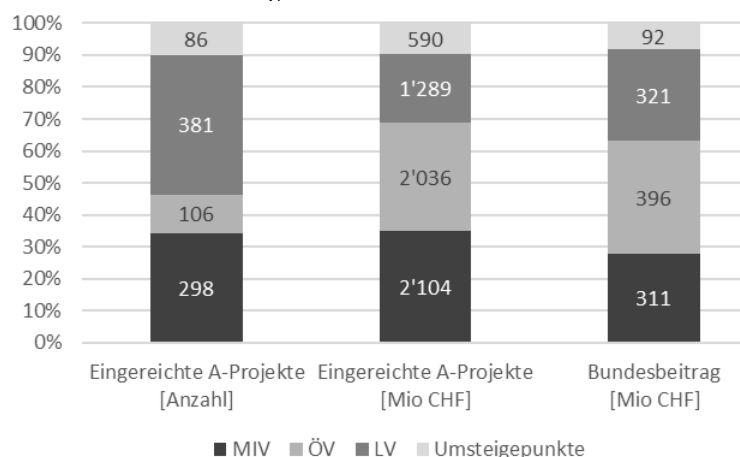
- **Motorisierter Individualverkehr (MIV):**
Dieser Kategorie zugeordnet sind alle Massnahmen, die zur Verbesserung der Effizienz des motorisierten Individualverkehrs, zur Behebung von Engpässen und von negativen Auswirkungen des MIV (Aufwertung, Verkehrssicherheit, Emissionen), für das Verkehrsmanagement und zur Aufwertung des Strassenraums dienen.
- **Öffentlicher Verkehr (öV):**
In dieser Kategorie sind alle Massnahmen für den öffentlichen Verkehr zusammengefasst. Darunter fallen insbesondere Tramprojekte inkl. Begleitmassnahmen im Strassenraum, Massnahmen des öV auf der Strasse (z. B. Buspriorisierungen) sowie Massnahmen auf der Schiene, die dem Ortsverkehr zur Feinerschliessung dienen.
- **Fuss- und Veloverkehr (LV):**
Massnahmen (separate Wege und Querungen, Velostreifen, Unter- und Überführungen sowie Veloabstellanlagen) zur Verbesserung der Sicherheit, zur Schliessung von Lücken im Verkehrsnetz und zur Attraktivitätssteigerung im Fuss- und Veloverkehr wurden in dieser Kategorie zusammengefasst.
- **Multimodale Umsteigepunkte:**
Um eine vernetzte Nutzung aller Verkehrsträger zu ermöglichen und das Potenzial des Gesamtverkehrssystems optimal zu nutzen, werden auch Massnahmen zur Einrichtung und Verbesserung von Umsteigepunkten gefördert. Diese Massnahmen wurden in dieser Kategorie zusammengefasst.

Eine scharfe Abgrenzung zwischen den einzelnen Kategorien ist jedoch meist nicht möglich. In der Regel beinhalten insbesondere die grösseren Massnahmen auch Anteile von Massnahmen in anderen Bereichen (z. B. Aufrechterhaltung oder Ausweitung der Strassenkapazität bei Tramprojekten, Schaffung von Velostreifen oder Fussgängerübergängen bei Strassenaufwertungen). Da eine feinere Unterteilung aufgrund fehlender Detailangaben bei einzelnen Massnahmen nicht vorgenommen werden konnte, wurden die gesamten Investitionskosten jeweils der Kategorie der Hauptmassnahme zugeordnet.

Die folgende Abbildung zeigt die Anteile der einzelnen Massnahmenkategorien für die A-Liste bei der Anzahl der eingereichten Massnahmen, den eingereichten Investitionskosten und den beantragten Bundesbeiträgen.

³⁸ Präsenzbevölkerung ist die Anzahl Einwohner und 50 % der Beschäftigten

Abbildung 6

Anteile Massnahmenkategorien A-Liste

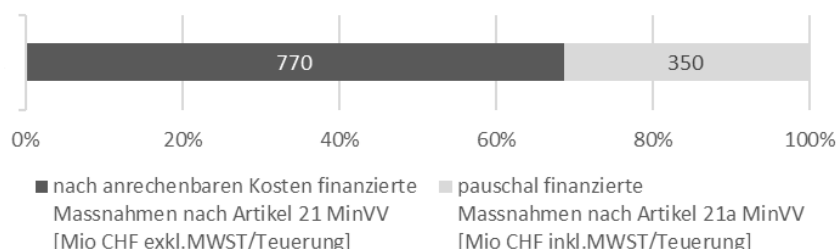
Die grösste Anzahl Massnahmen wurde im Velo- und Fussverkehr eingereicht. Diese meist eher kleinen Projekte entfalten ihre Wirkung aber oft nur im Verbund mit weiteren Massnahmen in den jeweiligen Verkehrskorridoren. Zahlenmässig am wenigsten Projekte wurden in den Bereichen öffentlicher Verkehr und multimodale Umsteigepunkte eingereicht. Dies auch, weil anders als in früheren Generationen, Bahnprojekte über den Bahninfrastrukturfonds finanziert werden. Bei der Betrachtung der eingereichten Investitionskosten des öV zeigt sich aber, dass vor allem Tramprojekte überdurchschnittlich hohe Investitionskosten beinhalten. Die Anteile des öV und des MIV an den gesamten beantragten Investitionskosten sind ungefähr gleich gross, während die Investitionskosten für Velo- und Fussverkehrsprojekte gut halb so hoch sind wie bei öV und MIV.

Die Verteilung der Bundesbeiträge auf die einzelnen Verkehrsarten ist relativ ausgeglichen. Der verglichen mit den eingereichten Investitionskosten tiefere Anteil des MIV lässt sich in erster Linie mit ein paar wenigen wegen fehlender Baureife oder schlechtem Kosten-Nutzen-Verhältnis in der A-Liste nicht berücksichtigten Projekten mit grossen Investitionskosten begründen. Der höhere Anteil des öffentlichen sowie des Fuss- und Veloverkehrs lässt sich zudem auf die höheren Kosten-Nutzen-Beiträge dieser flächen- und ressourceneffizienteren Verkehrsarten und der entsprechenden Berücksichtigung bei der Priorisierung der Massnahmen zurückführen.

Fast 90 % der Mittel für den öffentlichen Verkehr sollen in den grossen Agglomerationen investiert werden, insbesondere in den fünf grossen Agglomerationen, wo der Anteil des öV rund 60 % beträgt. Dies ist nicht zuletzt aufgrund der beiden kostenintensiven Projekte Limmattalbahn im Raum Zürich und der m3 in Lausanne der Fall. In den mittel-grossen Agglomerationen bildet die Mitfinanzierung von Massnahmen für den motorisierten Individualverkehr und den Velo- und Fussverkehr einen Schwerpunkt. Je rund 13 % der gesamten Bundesmittel fliessen dort in diese beiden Kategorien. In den kleinen und mittel-kleinen Agglomerationen sind die Beiträge zur Verbesserung von Umsteigemöglichkeiten deutlich höher als in den anderen Agglomerationen.

In der dritten Generation werden in den Bereichen Fuss- und Veloverkehr, Verkehrsmanagement und Strassenraumaufwertungen Massnahmen mit einem Investitionsvolumen von jeweils kleiner als fünf Millionen Franken in Paketen zusammengefasst und zur pauschalen Mitfinanzierung vorgeschlagen. Von den insgesamt 663 Projekten der A-Liste wurden rund zwei Drittel in solchen Paketen zusammengefasst. Die mitzufinanzierenden Investitionskosten werden in diesen Paketen über Leistungseinheiten berechnet, welche bereits die Mehrwertsteuer und die Teuerung beinhalten. Der Anteil der Beiträge für die pauschal finanzierten Massnahmen am gesamten Bundesbeitrag beträgt insgesamt rund 25 %.

Abbildung 7

Aufteilung des Bundesbeitrags in nach anrechenbaren Kosten oder pauschal mitfinanzierte Massnahmen

Im Bereich des Fuss- und Veloverkehrs wurden für die A-Liste 383 Massnahmen eingereicht. Über 300 Massnahmen wurden in 35 pauschal mitzufinanzierenden Paketen zusammengefasst und nur 24 Massnahmen werden nach anrechenbaren Kosten unterstützt. Rund 15 % der Massnahmen wurden entweder der B-Liste zugeordnet oder nicht mitfinanziert. Insgesamt werden so rund 80 % des Bundesbeitrags (250 Millionen Franken) für Velo- und Fussverkehrsmassnahmen pauschal mitfinanziert. Rund 70 Millionen Franken werden für die Mitfinanzierung der 24 grösseren Projekte benötigt.

Vierzig Projekte wurden im Bereich Verkehrsmanagement eingereicht. Die Hälfte davon wurde zu den pauschal mitzufinanzierenden Massnahmen eingeordnet. Deren Kosten waren in der Regel deutlich tiefer als die der sieben nach anrechenbaren Kosten finanzierten

Massnahmen, weshalb von den rund 29 Millionen Franken nur 40 % für pauschal finanzierte Massnahmen vorgesehen sind. Rund 17 Millionen Franken sind für die Mitfinanzierung der sieben anderen Projekte vorgesehen.

Bei den Strassenaufwertungen wurden 175 Massnahmen eingereicht, wobei rund 70 % den pauschal finanzierten Massnahmen zugewiesen wurden. Auch hier waren die Investitionskosten der grösseren Projekte jeweils deutlich umfangreicher als bei den dafür zahlreichen kleineren Projekten. Die Kosten für die dreissig nach anrechenbaren Kosten finanzierten Projekte wurden durch Benchmark-Vergleiche angepasst, entsprechend betragen die Bundesbeiträge für die 30 pauschal finanzierten Massnahmenpakete rund 87 Millionen Franken und rund 60 Millionen Franken für die grösseren Projekte.

Die restlichen Massnahmen dieser drei Bereiche wurden wegen ihres Kosten-Nutzenverhältnisses oder einer noch ungenügenden Bau- und Finanzreife von einer Mitfinanzierung vorerst ausgeschlossen.

2.4.3 Ergebnisse der Beurteilung der Programmwirkung

Die Programmwirkung wurde entsprechend der «Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 3. Generation» anhand der Wirksamkeitskriterien beurteilt (vgl. Ziff. 2.2.3). Die Gesamtwirkung des Programms stellt nicht einfach die Summe der Wirkungen aller durch den Bund als A und B priorisierten Massnahmen dar, sondern ergibt sich aus der Kombination von aufeinander abgestimmten Massnahmen.

Mit der zunehmenden Anzahl von Generationen eines Agglomerationsprogrammes wird die Prüfung der inhaltlichen Konsistenz und insbesondere die Kohärenz über die verschiedenen Generationen ein wichtiges Kriterium der Wirkungsbeurteilung. Der Umsetzungsstand der in den Leistungsvereinbarungen der vorherigen Generationen vereinbarten Massnahmen sowie die Reaktion darauf in der vorliegenden Generation, sind erstmals in die Beurteilung der Programmwirkung der dritten Generation eingeflossen. Ein ungenügender Stand der Umsetzung dieser Massnahmen und/oder der Qualität und Kohärenz des Reportings im vorliegenden Programm wurde direkt in der Beurteilung der Gesamtwirkung berücksichtigt.

Die eingereichten Agglomerationsprogramme der dritten Generation weisen grundsätzlich eine gute Qualität auf. Die Umsetzung der Vorgängergenerationen ist mehrheitlich verzögert.

- Beim Wirkungskriterium «bessere Qualität des Verkehrssystems» konnte der Bund feststellen, dass an den Gesamtverkehrskonzeptionen in den Agglomerationen intensiv gearbeitet wurde und in einigen Programmen wesentliche Fortschritte erzielt wurden. Allerdings wurde vereinzelt für Teilbereiche (z. B. öV oder MIV) noch nicht der nötige Planungsstand erreicht, sodass die darin vorgeschlagenen Projekte noch nicht wie beantragt in die A-Liste oder in die Programmwirkung aufgenommen werden konnten. Teilweise wurden zu wenig etapierte bzw. aufwärtskompatible Lösungsvorschläge ausgearbeitet oder diese auch zu wenig priorisiert.
- Substanzielle Wirkungen bei «mehr Siedlungsentwicklung nach innen» konnten primär durch die Erarbeitung von und Abstimmung mit RPG konformen kantonalen Richtplänen erzielt werden. Darüberhinausgehende spezifische etapierte Konzeptionen und Planungen zur konzentrierten Siedlungsentwicklung und -lenkung waren in Agglomerationsprogrammen nur in Einzelfällen enthalten. Auch bei den Entwicklungsschwerpunkten und verkehrsintensiven Einrichtungen wurde die Thematik nur knapp behandelt und es fehlte teilweise die Priorisierung der Massnahmen. Mitunter wurden im und auf das Agglomerationsgebiet bezogen wenige konkrete Vorgaben zur fokussierten Lenkung erarbeitet, sodass zusätzliche Wirkungen für eine Innenentwicklung nur vereinzelt honoriert werden konnten.
- Im Wirkungskriterium «mehr Verkehrssicherheit» konnte der Bund bei den Bearbeitungen die Konzentration auf objektive (Eliminierung von Unfallschwerpunkten) oder subjektive (Massnahmen zur Verbesserung des Sicherheitsgefühls) Wirkungen im Agglomerationsraum feststellen. Gesamtheitliche Bearbeitungen oder Schwerpunktsetzungen im Sicherheitsbereich waren nur vereinzelt ersichtlich.
- Beim Wirkungskriterium «weniger Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch» konnten die ausgearbeiteten Massnahmen in vielen Programmen gewisse positive Modal-Split Entwicklungen hin zum und das Umsteigen auf den öV und LV unterstützen. Die agglomerationsspezifischen Ambitionen zur Verminderung des Schadstoffausstosses wurden im Einzelfall durch Kapazitätsausbauten und vermehrten Flächenverbrauch aufgehoben. Einzelne Agglomerationen haben allerdings in dieser Generation flächig wirkende Lenkungsmassnahmen im Bereich Landschaft entwickelt und somit deutliche Wirkungen erzielen können. Bei anderen Agglomerationen sind die Massnahmen im Bereich Landschaft jedoch ungenügend und es fehlen klare Prioritäten oder Umsetzungsfristen.
- Die Umsetzung der Massnahmen der vorherigen Generationen ist grossmehrheitlich nicht auf Kurs. So sind nach 7 Jahren Umsetzungsbeginn der 1. Generation weniger als 60 % der freigegebenen Gelder mittels Finanzierungsvereinbarung verpflichtet. Ausbezahlt und abgerechnet wurden noch deutlich weniger Gelder. Viele Agglomerationen sind mit den in den Leistungsvereinbarungen vereinbarten Projekten im Verzug. Die meisten Agglomerationen konnten zwar im Umsetzungsreporting Gründe für Massnahmenverzögerungen darlegen. Teilweise müssen Gesamtverkehrslösungen oder Projekte konzeptionell deutlich überarbeitet werden oder die finanziellen Rahmenbedingungen haben sich so verändert, dass eine Umsetzung zurzeit nicht möglich ist. Vereinzelt fehlten aber nachvollziehbare Begründungen für die Verzögerungen. Statt in den Agglomerationsprogrammen auf die verzögerte Umsetzung einzugehen oder etapierte Alternativen aufzuzeigen, wurden zusätzliche Massnahmen zur Mitfinanzierung beantragt. Bei der Beurteilung des Umsetzungsreportings zeigte sich in einigen Agglomerationen, dass die Berichterstattung über die Umsetzung der vereinbarten Massnahmen und die neuen Massnahmen der dritten Generation nicht gemeinsam erarbeitet und im Agglomerationsprogramm abgebildet wurden. Insgesamt musste aufgrund des ungenügenden Umsetzungsstands bei 12 von 36 Agglomerationsprogrammen ein Wirkungspunkt abgezogen werden.

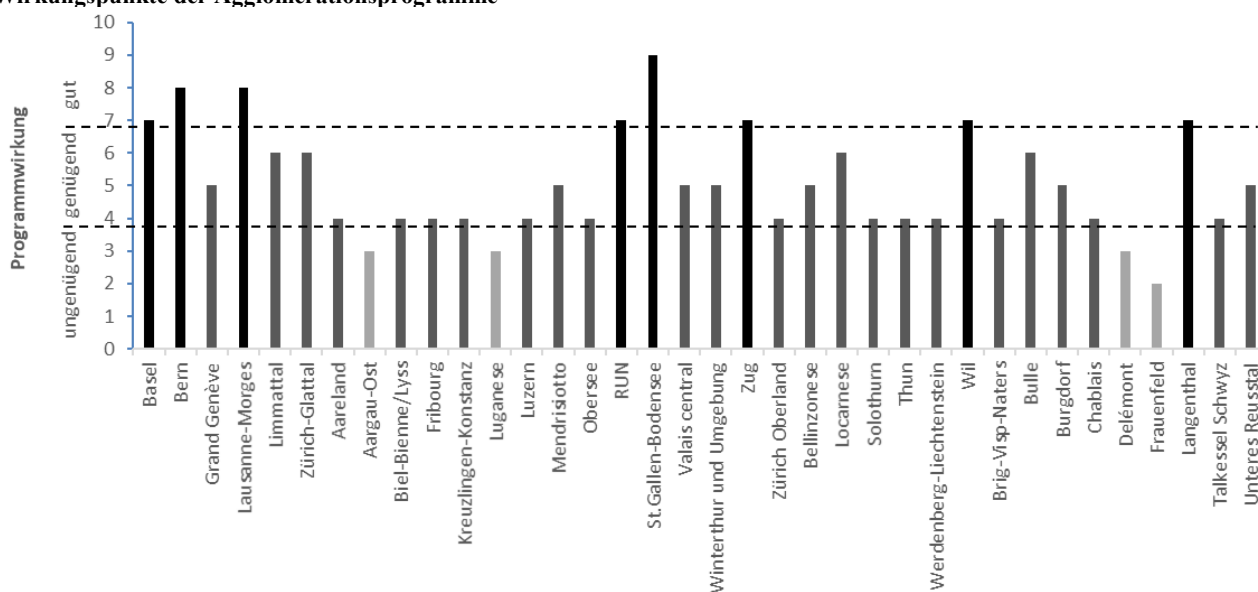
Aufgrund der Beurteilung der Programmwirkung (Nutzen/Umsetzung) und der Ergebnisse der Massnahmen-Priorisierung ergeben sich das Kosten-Nutzen-Verhältnis und damit die Höhe des Bundesbeitrags (Beitragssatz) für die einzelnen Agglomerationsprogramme.

Die Programmbewertung ergab bei vier Agglomerationsprogrammen (Aargau-Ost, Delémont, Frauenfeld, und Luganese) ein ungenügendes Wirkungsergebnis (weniger als 4 Punkte). Damit wird der Bund diese vier Agglomerationsprogramme nicht mitfinanzieren.

Bei 24 Agglomerationsprogrammen wurde eine ausreichende Wirkung (zwischen 4 und 6 Punkten) attestiert und eine Mitfinanzierung durch den Bund ist vorgesehen. Insgesamt schlossen acht Programme mit einer guten Programmwirkung (7 Punkte und mehr) ab.

Abbildung 8

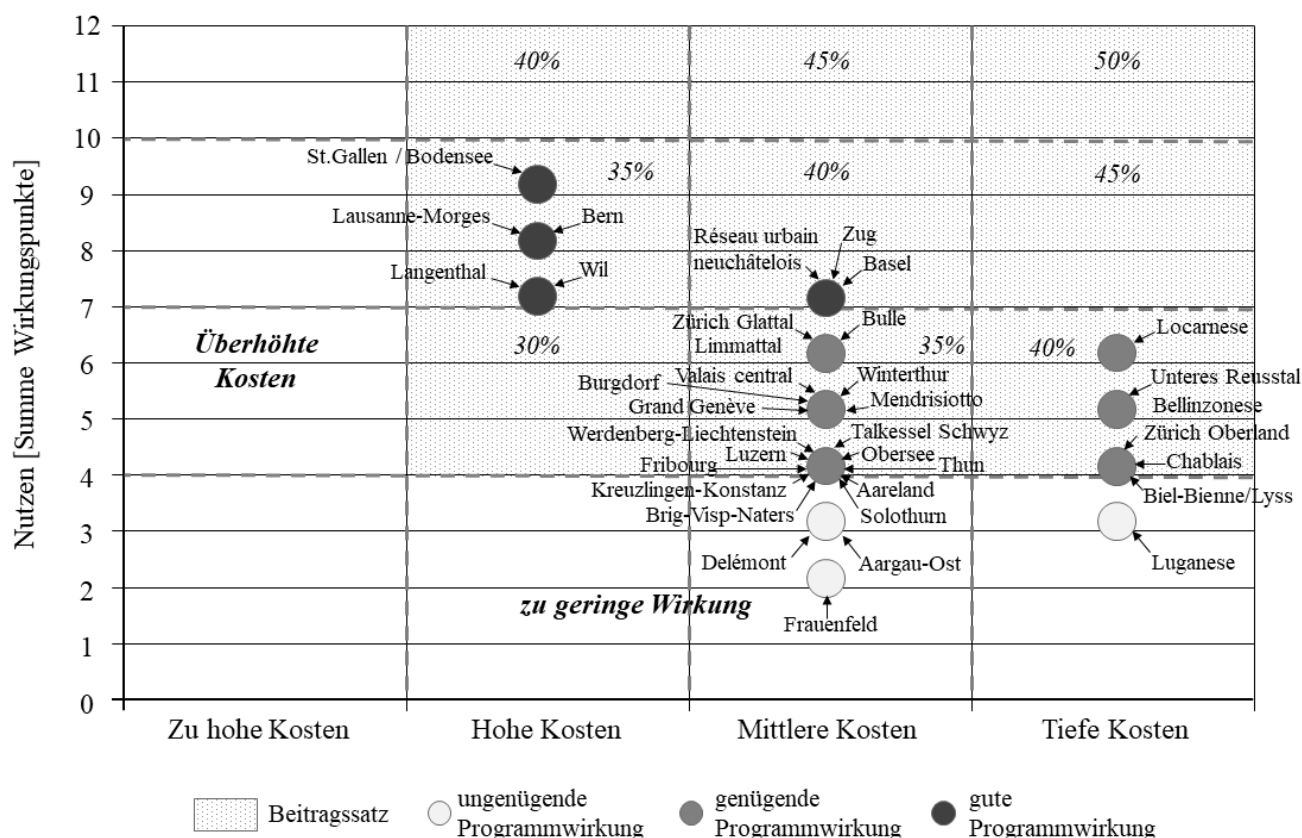
Wirkungspunkte der Agglomerationsprogramme



Um die Höhe der Mitfinanzierung festzulegen, wird neben der erzielten Wirkung auch berücksichtigt, in welcher Kategorie – unter Berücksichtigung der Grösse der Agglomeration – die Kosten des Programms liegen. Die meisten Agglomerationsprogramme wiesen mittlere Kosten auf. Sieben Programme zeichneten sich durch tiefe Kosten aus, während bei sechs Agglomerationsprogrammen hohe Kosten festgestellt wurden. Somit profitieren acht Agglomerationen von Bundesbeiträgen in der Höhe von 40 % und 24 Agglomerationen von Beiträgen in der Höhe von 35 %.

Abbildung 9

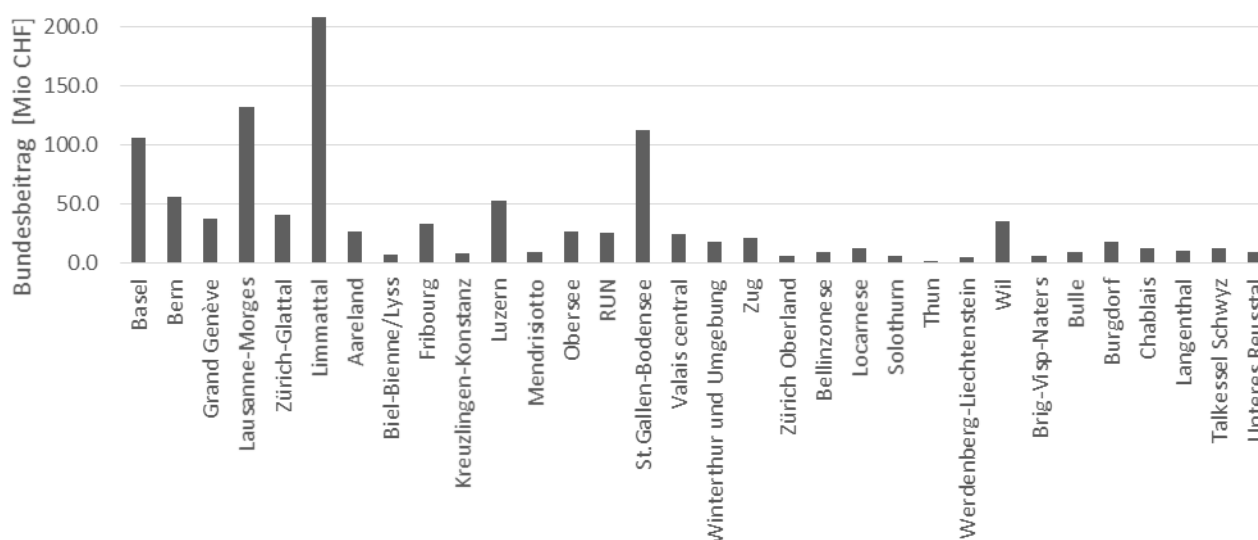
Kosten- und Nutzenpunkte der Agglomerationsprogramme



Diese Beitragssätze gelten für die A-Massnahmen der dritten Generation ab 2019. Die Agglomerationen haben die Möglichkeit, ihr Agglomerationsprogramm zu verbessern und bei einer nächsten Generation von höheren Beitragssätzen zu profitieren. Umgekehrt ist es auch möglich, dass sich der Beitragssatz des Bundes reduziert. Für die Massnahmen der A-Liste der dritten Generation ergeben sich pro Agglomerationsprogramm folgende Beiträge des Bundes.

Abbildung 10

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



2.4.4 Ergebnisse der Massnahmen-Priorisierung

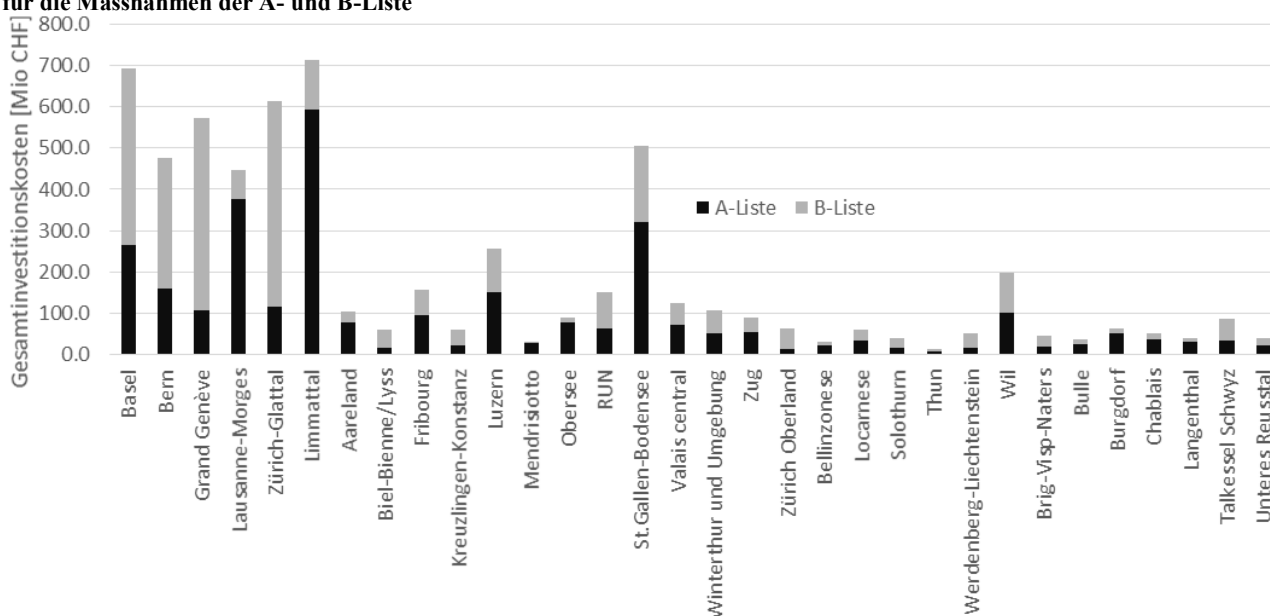
Die Unterstützung durch den Bund ist konsequent auf diejenigen Massnahmen ausgerichtet, welche in Anwendung der in Artikel 17d MinVG formulierten Wirkungsziele das beste Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen. Aufgrund der begrenzten Mittel ist diese Priorisierung nötig. Bei dieser wurde aber auf die von den Agglomerationen erarbeiteten Zielbilder und Strategien geachtet, auf die gegenseitigen Abhängigkeiten Rücksicht genommen und je ein abgestimmtes Gesamtprogramm zusammengestellt.

Mit der Einführung der pauschalen Bundesbeiträge im Beurteilungsprozess der dritten Generation Agglomerationsprogramme verzichtet der Bund auf die in früheren Generationen vereinbarten Eigenleistungen. Mit diesen Eigenleistungen konnte der Bund wichtige Wirkungen für die Gesamtbeurteilung erhalten; sie führten aber in der Vergangenheit bei den Trägerschaften zu Schwierigkeiten bei der Umsetzung. Die Priorisierung der Massnahmen durch den Bund führte über alle Programme betrachtet zu relativ ausgeglichen Listen für die beiden Horizonte. In den einzelnen Agglomerationsprogrammen ist dies nicht überall der Fall, da oft massgebende Grossprojekte in den einen oder anderen Horizont fallen (z. B. die Limmattalbahn im AP Limmattal oder die m3 im AP Lausanne-Morges).

Nachfolgend sind die Gesamtinvestitionskosten pro Agglomerationsprogramm für die Massnahmen der A- und B-Listen dargestellt.

Abbildung 11

Gesamtinvestitionskosten der mitfinanzierten Agglomerationsprogramme für die Massnahmen der A- und B-Liste

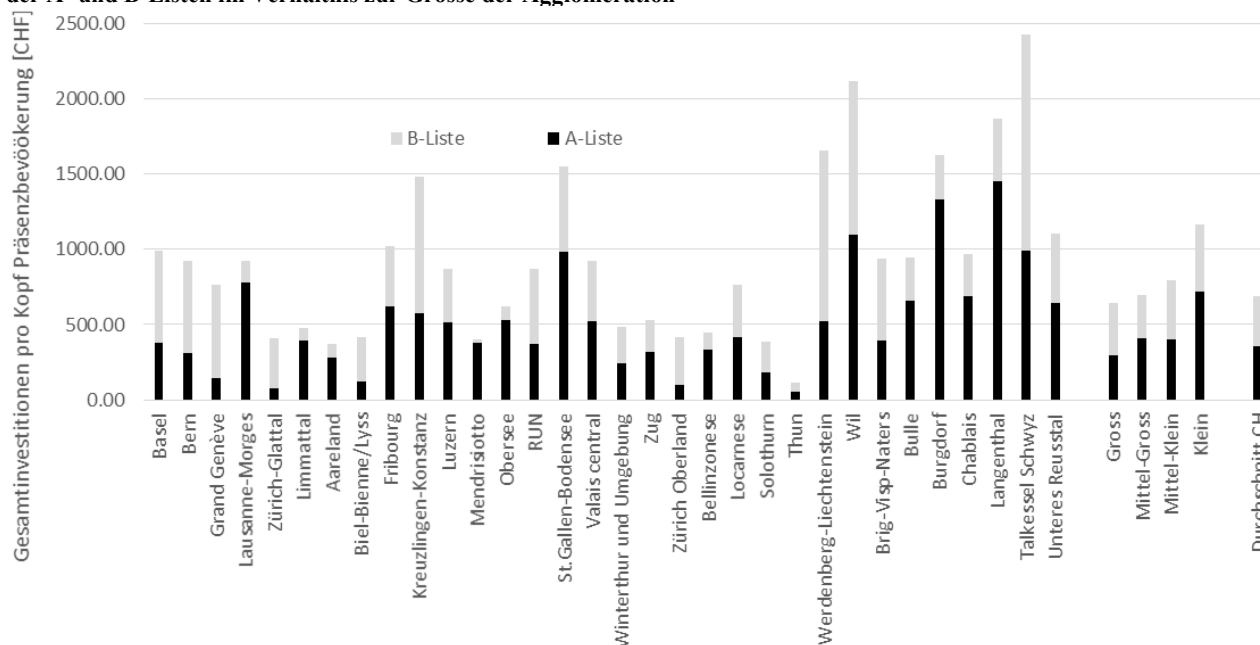


Werden die Gesamtinvestitionskosten im Verhältnis zur Bevölkerungs- und Beschäftigtenzahl³⁹ betrachtet, so ergibt sich ein aussagekräftigeres Bild über die Verteilung der Investitionen auf die einzelnen Agglomerationen.

³⁹ Präsenzbevölkerung ist die Anzahl Einwohner und 50 % der Beschäftigten

Abbildung 12

Gesamtinvestitionskosten der mitfinanzierten Agglomerationsprogramme für die Massnahmen der A- und B-Listen im Verhältnis zur Grösse der Agglomeration



Die relativ deutlichen Unterschiede zwischen den Agglomerationen sind meist auch ein Indiz auf den herrschenden Handlungsbedarf in den entsprechenden Agglomerationen. In gewissen Agglomerationsprogrammen sind im Verhältnis zur Grösse der Agglomerationen grössere Infrastrukturkosten notwendig. Dies betrifft bei der A-Liste insbesondere die AP Lausanne-Morges, St. Gallen-Bodensee, Wil, Burgdorf sowie das AP Langenthal und bei der B-Liste insbesondere das neue AP Talkessel Schwyz.

2.5 Die beantragten Bundesbeiträge für das Programm Agglomerationsverkehr der dritten Generation

Mit dem beantragten Programm Agglomerationsverkehr werden diejenigen aufeinander abgestimmten Massnahmen der Agglomerationen unterstützt, welche ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen und im Verbund mit den anderen Massnahmen zur Lösung der grössten Verkehrsprobleme beitragen.

Die Bundesversammlung entscheidet durch Bundesbeschluss darüber, welche Massnahmen im Agglomerationsverkehr unterstützt werden, welcher Beitragssatz und welche Höchstbeträge für die einzelnen und die pauschal finanzierten Massnahmen gelten.

Beitragssatz und Höchstbeitrag

Mit dem Bundesbeschluss werden pro Agglomeration der Beitragssatz und die Höchstbeiträge des Bundes für die in der A-Liste ausgewiesenen Massnahmen nach Artikel 21 MinVV, die gestützt auf die anrechenbaren Kosten vom Bund mitfinanziert werden sowie für die pauschal finanzierten Massnahmen nach Artikel 21a MinVV der dritten Generation festgelegt. Der Beitragssatz des Bundes ist damit für diese Massnahmen fixiert.

A-Liste

Der Bundesrat beantragt der Bundesversammlung, die Verpflichtungskredite für die in der A-Liste ausgewiesenen Massnahmen der dritten Generation zu bewilligen (vgl. Tabelle 1, Spalten A-Liste). Damit sollen die Massnahmen mit guter oder sehr guter Wirksamkeit mitfinanziert werden, die voraussichtlich innerhalb von vier Jahren nach Inkrafttreten des Bundesbeschlusses bau- und finanzreif sind.

Die Bundesbeiträge an die Massnahmen der A-Liste sind damit definitiv bewilligt, die Massnahmen werden später nicht noch einmal auf ihre Wirksamkeit, sondern vor Baubeginn nur auf ihre Übereinstimmung mit der Leistungsvereinbarung des jeweiligen Agglomerationsprogramms überprüft, welche im Anschluss an den Beschluss des Parlaments zwischen der Trägerschaft und dem Bund abgeschlossen wird (siehe 2.7.1).

Die kleineren Projekte unter fünf Millionen Franken in den Bereichen Velo- und Fussverkehr, Verkehrsmanagement und Strassenaufwertung werden zu Paketen zusammengefasst. Sie werden in der dritten Generation neu pauschal mitfinanziert (Massnahmen nach Artikel 21a MinVV). Diese Bundesbeiträge werden im Bundesbeschluss inklusive Mehrwertsteuer und Teuerung aufgeführt und sind deswegen in der untenstehenden Tabelle separat erwähnt. Die Summe der beiden Beträge dient der Information und der Vergleichbarkeit mit vorherigen Generationen. Aufgrund des ungleichen Preisstands und der Integration der MWST und Teuerung bei den pauschal finanzierten Massnahmen sind diese Summen jedoch nur eingeschränkt mit denen der Vorgängergenerationen vergleichbar.

B-Liste

Die in der B-Liste ausgewiesenen Massnahmen sind wichtige Bestandteile der Agglomerationsprogramme, wurden bei der Wirkungsbeurteilung berücksichtigt und sollen voraussichtlich in der vierten Generation durch den Bund mitfinanziert werden (vgl. Tabelle 1, Spalte B-Liste).

Diese Massnahmen können von den Trägerschaften im Programm der nächsten Generation zusammen mit weiteren Massnahmen wieder eingereicht werden. Sie werden dann gleichzeitig und gemäss den gleichen Kriterien wie neue Massnahmen geprüft, sodass Änderungen möglich sind. Auf eine Unterscheidung in Massnahmen nach Artikel 21 MinVV und nach Artikel 21a MinVV wurde bei der Auflistung der B-Liste verzichtet.

Für die Berechnung des Bundesbeitrags wurde derselbe Beitragssatz angenommen wie für die A-Liste.

Übersicht pro Agglomerationsprogramm

Die Prüfung der Agglomerationsprogramme ergibt Bundesbeiträge in der A-Liste von rund 1,12 Milliarden Franken (davon 770 Millionen Franken für nach anrechenbaren Kosten mitfinanzierte Massnahmen⁴⁰ und 350 Millionen Franken für pauschal finanzierte Massnahmen⁴¹) und in der B-Liste von rund 1,08 Milliarden Franken, für die A- und die B-Liste zusammen also insgesamt rund 2,20 Milliarden Franken.

Tabelle 1

A- und B- Listen mit den Kosten pro Agglomerationsprogramm (Preisstand April 2016)

Agglomerationsprogramm ⁴²		A-Liste, zur Bewilligung beantragte Bundesbeiträge			B-Liste geplante Projekte	Total
	Beitrags- satz Bund [%]	Höchstbeiträge Massnahmen nach Artikel 21 MinVV [Mio. Fr. exkl. MWST und Teuerung]	Höchstbeiträge Massnahmen nach Artikel 21a MinVV [Mio. Fr. inkl. MWST und Teuerung]	Total A-Liste [Mio. Fr.]	Total B-Liste [Mio. Fr.]	Total A- und B- Liste [Mio. Fr.]
Zürich Oberland	40	0,98	5,44	6,42	19,64	26,06
Winterthur und Umgebung	35	15,45	3,25	18,70	18,81	37,51
Zürich-Glattal	35	21,40	19,56	40,96	174,08	215,04
Limmattal	35	205,22	2,21	207,43	42,67	250,10
Langenthal	35	2,24	8,83	11,07	3,15	14,22
Bern	35	35,87	19,78	55,65	111,09	166,74
Biel-Bienne/Lyss	40	2,20	5,04	7,24	16,71	23,95
Burgdorf	35	15,15	3,60	18,75	4,12	22,87
Thun	35	2,06	0,34	2,40	3,84	6,24
Luzern	35	35,14	18,40	53,54	36,91	90,45
Unteres Reusstal	40	6,32	3,37	9,69	6,89	16,58
Zug	40	4,08	18,30	22,38	14,75	37,13
Bulle	35	2,68	7,04	9,72	4,04	13,76
Fribourg	35	30,26	3,48	33,74	21,73	55,47
Aareland	35	22,38	5,03	27,41	9,16	36,57
Solothurn	35	2,39	4,32	6,71	7,29	14,00
Basel	40	77,41	29,23	106,64	170,21	276,85
St. Gallen-Bodensee	35	58,21	52,59	110,80	64,76	175,56
Werdenberg-Liechtenstein	35	0,32	5,55	5,87	12,08	17,95
Obersee	35	20,17	8,36	28,53	4,38	32,91
Wil	35	18,83	17,95	36,78	33,17	69,95
Kreuzlingen-Konstanz	35	3,52	5,15	8,67	13,00	21,67
Bellinzonese	40	4,39	4,93	9,32	3,16	12,48
Locarnese	40	6,93	6,61	13,54	10,85	24,39
Mendrisiotto	35	1,71	8,91	10,62	0,47	11,09
Lausanne-Morges	35	117,67	14,40	132,07	23,99	156,06
Brig-Visp-Naters	35	2,45	4,52	6,97	9,19	16,16
Chablais	35	9,78	3,39	13,17	5,19	18,36
Valais central	35	7,83	18,30	26,13	19,36	45,49
RUN (Réseau urbain neuchâtelois)	40	8,50	18,89	27,39	34,79	62,18
Grand Genève	35	23,48	15,32	38,80	163,12	201,92
Talkessel Schwyz	35	4,81	7,82	12,63	17,76	30,39
Total		769,83	349,91	1119,74	1080,36	2200,10

In Anhang 2 sind Listen mit Übersichten über die einzelnen Massnahmen der A-, und B-Listen inklusive Kosten aufgeführt (unter Annahme desselben Beitragssatzes für die B-Listen wie für die A-Listen). Detailliertere Zusatzdokumentationen mit ausführlichem Prüfbericht inklusive Quervergleichen werden pro Agglomeration ausgewiesen und wurden den Agglomerationen bereits zugestellt.

⁴⁰ Massnahmen nach Artikel 21 MinVV

⁴¹ Massnahmen nach Artikel 21a MinVV

⁴² Die Reihenfolge der Agglomerationsprogramme orientiert sich an der Nummerierung des Bundesamtes für Statistik.

2.6 Übersicht über alle Generationen

Die Verteilung der Mittel zwischen den Sprachregionen und Landesteilen blieb über alle Generationen betrachtet ungefähr gleich. Während der Anteil Deutschschweiz bei den mitfinanzierten Programmen ziemlich genau dem Anteil der Präsenzbevölkerung entspricht, ist der Anteil der Westschweiz leicht unter und der Anteil des Tessins leicht über dem Anteil der Präsenzbevölkerung.

In den ersten beiden Generationen blieb die Verteilung zwischen den Sprachregionen betreffend den eingereichten und mitfinanzierten Programmen gleich. In der dritten Generation ist eine leichte Verschiebung zu Gunsten der Deutschschweiz festzustellen. Dies ist auf den höheren Grad der Umsetzung der Massnahmen aus den früheren Generationen in der Deutschschweiz zurückzuführen, welcher bei der Wirkungsbeurteilung in der Programmbewertung der dritten Generation erstmals relevant wurde.

Tabelle 2

Verteilung der eingereichten und mitfinanzierten Agglomerationsprogramme nach Sprachregionen und Landesteilen

	Erste Generation		Zweite Generation		Dritte Generation	
Region	eingereicht	mitfinanziert	eingereicht	mitfinanziert	eingereicht	mitfinanziert
Deutschschweiz	21	18	28	26	24	22
Westschweiz	7	6	9	8	9	7
Tessin	2	2	4	4	4	3
TOTAL	30	26	41	38	37	32

Über alle Generationen des Programms Agglomerationsverkehr betrachtet flossen am meisten Gelder in die fünf grossen Agglomerationen (Zürich, Genf, Basel, Lausanne und Bern). Diese Agglomerationen haben denn auch besonders grosse Vorhaben zu bewältigen. Allerdings befindet sich auch der Grossteil der Bevölkerung und Beschäftigten in diesen Agglomerationen.

Tabelle 3

Zusammenstellung der Bundesbeiträge über alle Generationen

	3. Generation		2. Generation		1. Generation		alle Generationen
	Beitragssatz [%]	max. Bundes- beitrag [Mio CHF ^A]	Beitragssatz [%]	max. Bundes- beitrag [Mio CHF ^B]	Beitragssatz [%]	max. Bundes- beitrag [Mio CHF ^B]	max. Bundes- beitrag [Mio CHF ^C]
Grosse Agglomerationen							
Basel	40	107	35	93	40	86	285
Bern	35	56	35	305	35	149	509
Grand Genève	35	39	40	204	40	186	429
Lausanne-Morges	35	132	35	185	40	165	483
Zürich* ^o	35	248	35	176	44	404	828
Mittlere Agglomerationen							
Aareland	35	27	40	59	40	32	118
Aargau-Ost	kein Beitrag	0	35	49	40	56	105
Bellinzonese	40	9	40	19	kein AP		28
Biel-Bienne/Lyss	40	7	30	6	40	21	34
Chur	kein AP		40	11	40	11	22
Fribourg	35	34	40	23	kein Beitrag	0	57
Kreuzlingen-Konstanz	35	9	35	5	kein AP		14
Locarnese	40	14	40	12	kein AP		25
Luganese	kein Beitrag	0	35	31	30	27	59
Luzern	35	54	35	32	35	46	132
Mendrisiotto	35	11	35	10	35	19	40
Obersee	35	29	40	29	30	11	69
Réseau urbain neuchâtelois	40	27	30	17	35	17	61
Rivelac	kein AP		kein Beitrag	0	kein AP		
Schaffhausen	kein AP		40	25	40	34	59
Solothurn	35	7	35	19	40	10	36
St.Gallen-Bodensee	35	111	40	79	40	74	264
Thun	35	2	35	10	40	45	58
Valais central ^{oo}	35	26	40	29	kein AP		55
Werdenberg-Liechtenstein	35	6	35	8	kein AP		14
Wil	35	37	40	24	kein Beitrag	0	61
Winterthur und Umgebung ^o	35	19	40	110	Teil AP Zürich		129
Zug	40	22	35	21	40	63	106
Zürich Oberland	40	6	40	33	kein AP		39
Kleine Agglomerationen							
Brig-Visp-Naters	35	7	35	20	40	5	32
Bulle	35	10	kein AP		35	9	19
Burgdorf	35	19	40	6	40	4	28
Chablais	35	13	30	3	kein AP		16
Coude de Rhône (Martigny)	kein Beitrag		kein AP		kein AP		
Davos	kein AP		kein Beitrag	0	kein AP		
Delémont	kein Beitrag	0	35	5	40	6	11
Frauenfeld	kein Beitrag	0	35	10	35	8	17
Interlaken	kein AP		35	7	40	5	12
Langenthal	35	11	35	12	kein Beitrag		23
Nidwalden	kein AP		40	4	0	0	4
Rheintal	kein AP		kein Beitrag	0	kein AP		
Talkessel Schwyz	35	13	kein AP		kein AP		13
Unteres Reusstal	40	10	kein AP		kein AP		10
Yverdon	kein AP		35	11	35	17	28
	Total 3.G.	1120	Total 2.G.	1699	Total 1.G.	1511	Total 1.-3.G: 4330

* Die Bundesbeiträge für das AP Zürich umfassten in der ersten Generation die Perimeter der AP Glattal, Limmattal sowie Winterthur und beinhalteten die Ausfinanzierung der Durchmesserlinie Zürich, welche mit 50 % mitfinanziert wurde. In der zweiten und dritten Generation wurden für die Agglomeration Zürich die AP Zürich-Glattal, Limmattal und Winterthur jeweils separat eingereicht.

^o Das AP Winterthur war in der ersten Generation Bestandteil des AP Zürich.

^{oo} Das AP Valais Central umfasst in der dritten Generation neben der Agglomeration Sion auch die Agglomeration Sierre.

^A Totalsummen dritte Generation: jeweils Preistand April 2016, Mischsumme aus Beträgen ohne MWST und Teuerung (Massnahmen nach Artikel 21 MinVV) und mit MWST und Teuerung (Massnahmen nach Artikel 21a MinVV).

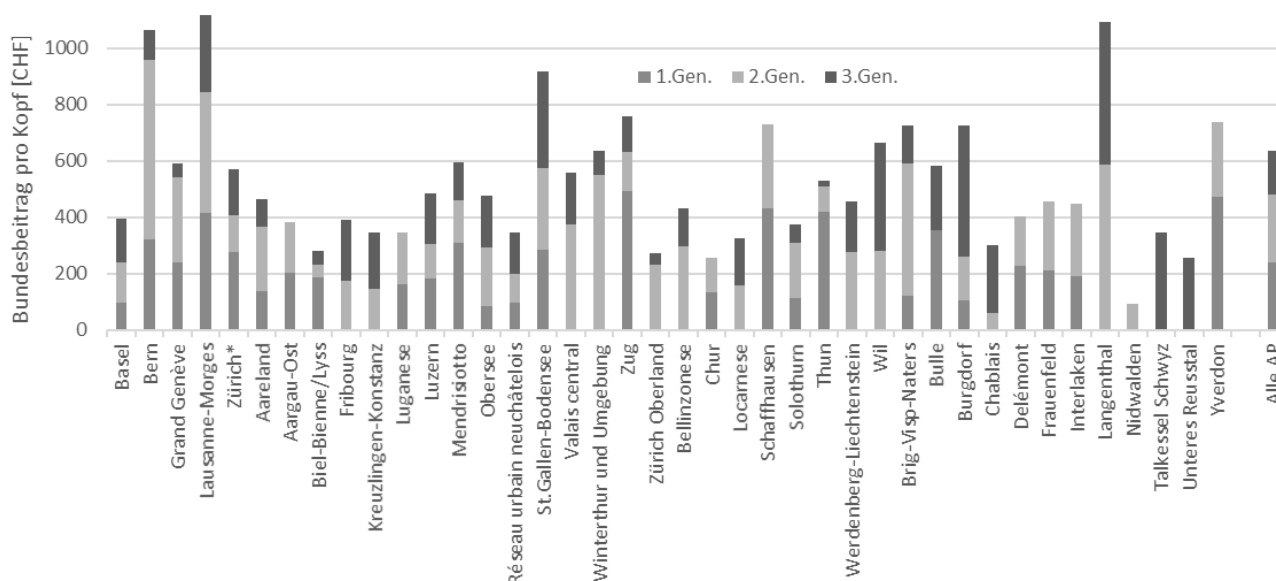
^B Totalsummen erste und zweite Generation: jeweils Preistand Oktober 2005 ohne MWST und Teuerung

^C Totalsummen alle Generationen: rein informative Summe, da unterschiedliche Preisstände und teilweise mit/ohne MWST und Teuerung

Stellt man die absoluten Bundesbeiträge aller Generationen der Anzahl Einwohnerinnen und Einwohner sowie Beschäftigten gegenüber, wird ersichtlich, dass auch mittlere und kleine Agglomerationen hohe Pro-Kopf-Beiträge erhalten haben.

Abbildung 13

Bundesbeiträge über alle Generationen relativ zu Einwohnern und Beschäftigten⁴³



* Die Bundesbeiträge für das AP Zürich umfassten in der ersten Generation die Perimeter der AP Glattal, Limmattal sowie Winterthur und beinhalteten die Ausfinanzierung der Durchmesserlinie Zürich, welche mit 50 % mitfinanziert wurde. In der zweiten und dritten Generation wurden für die Agglomeration Zürich die AP Zürich-Glattal, Limmattal und Winterthur jeweils separat eingereicht.

Die Unterschiede zwischen den Pro-Kopfbeiträgen haben verschiedene Gründe. Durch die wirksamkeitsorientierte Prüfung und Priorisierung der Massnahmen profitieren Agglomerationsprogramme mit gut abgestimmten Massnahmen(-paketen) von höheren Bundesbeiträgen. Zudem sind in einigen Agglomerationsprogrammen in unterschiedlichen Generationen auch Grossprojekte (z. B. Ausbau Bahnhof Bern) enthalten.

Ebenfalls kann festgestellt werden, dass bei einigen Agglomerationsprogrammen (insbesondere AP Thun, AP Zug) in einer der früheren Generationen relativ viele oder teure Massnahmen mitfinanziert und in den folgenden Generationen dagegen weniger Mittel beantragt wurden oder erst wieder im B-Horizont ausgewiesen werden.

⁴³ Relativ zu Anzahl Einwohnern und 50% der Beschäftigten

2.7 Umsetzung des Programms Agglomerationsverkehr

2.7.1 Leistungsvereinbarung

Das UVEK schliesst, gestützt auf die Agglomerationsprogramme und den Beschluss der Bundesversammlung, nach Anhörung der Eidgenössischen Finanzverwaltung mit der Trägerschaft eine Leistungsvereinbarung ab⁴⁴. Die Leistungsvereinbarung umfasst vom Bund mitfinanzierte Massnahmen sowie nicht mitfinanzierbare Massnahmen, insbesondere im Bereich Siedlung. In der Leistungsvereinbarung sind zu regeln: Umzusetzende Massnahmen und Massnahmenpakete, Zeitplan, Bundesbeitrag, Anforderungen an die Berichterstattung, Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten, Anpassungsmodalitäten, Regelungen bei Nichterfüllung der Vereinbarung sowie Geltungsdauer und Fristen.⁴⁵

Neu beginnt drei Monate nach Inkrafttreten des entsprechenden Bundesbeschlusses über die Bewilligung der Mittel für das Programm Agglomerationsverkehr der dritten Generation für alle Massnahmen eine sechsjährige Frist (für alle weiteren Generationen jeweils vier Jahre), innerhalb derer mit dem Bau begonnen werden muss (vorbehältlich allfälliger Rechtsmittelverfahren und Referenden; Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen sind von diesen Vorbehalten ausgenommen).⁴⁶ Wird mit dem Bau einer Massnahme nicht fristgerecht begonnen, verfällt der Anspruch auf den Bundesbeitrag in der betreffenden Generation. Die Massnahmen können jedoch in einer späteren Generation von der Agglomeration erneut zur Prüfung eingereicht werden.

In den Leistungsvereinbarungen werden zudem die Grundlagen für das Wirkungs- und Finanzcontrolling behandelt. Das ARE überprüft die Einhaltung der unterzeichneten Leistungsvereinbarungen periodisch (Art. 24 Abs. 4 MinVV) im Rahmen des Umsetzungsreportings, welches in der Regel alle vier Jahre eingefordert wird.

2.7.2 Finanzierungsvereinbarung

Gestützt auf die Leistungsvereinbarung sowie das Ergebnis der Prüfung der Massnahmen durch die zuständigen Behörden⁴⁷ vereinbart das ASTRA mit der Trägerschaft für alle bau- und finanzreifen A-Massnahmen die Auszahlungsmodalitäten⁴⁸ in einer Finanzierungsvereinbarung.

Neu werden die Massnahmen der Massnahmenkategorien Langsamverkehr, Aufwertung und Sicherheit des Strassenraums (Betriebs- und Gestaltungskonzepte) und Verkehrssystemmanagement, welche fünf Millionen Schweizer Franken nicht überschreiten, in Massnahmenpaketen mit pauschalen Bundesbeiträgen zusammengefasst und nur eine Finanzierungsvereinbarung pro Massnahmenkategorie abgeschlossen, die bereits MWST und Teuerung beinhalten⁴⁹. Dies erleichtert die Administration bei den Trägerschaften und beim Bund deutlich. Die Massnahmen mit pauschalem Bundesbeitrag müssen zum Zeitpunkt des Abschlusses der Finanzierungsvereinbarung noch nicht baureif sein. Durch die Einführung dieser auf der Grundlage von standardisierten Kosten nach Leistungseinheiten pauschal mitfinanzierten Pakete verfügt die Trägerschaft zudem über eine grössere Flexibilität bei der Realisierung und Anpassung dieser Massnahmen.

2.8 Weiteres Vorgehen und weitere Entwicklung Programm Agglomerationsverkehr

Im Bewertungsprozess wurden die Unsicherheiten - insbesondere die nicht gesicherte Finanzierung - bei den Agglomerationen während der Ausarbeitung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation deutlich. Da das Programm Agglomerationsverkehr mit der Schaffung des NAF ein ständiges Planungsinstrument ist, wird in den nächsten Generationen ein weiterer Qualitätssprung erwartet. Insbesondere betrifft dies die Kohärenz der Generationen von Agglomerationsprogrammen, so dass bei der Überarbeitung des Programms auf die Ermittlung des verbleibenden Handlungsbedarfs, auf die etappierten Lösungsvorschläge zur Eliminierung der verbleibenden und zwischenzeitlich neu entstandenen Verkehrsprobleme von den Agglomerationen fokussiert werden kann.

Dem Bund ist dementsprechend wichtig, dass auf der A-Liste künftiger Generationen diejenigen Projekte eingereicht werden, die in eine sinnvolle Gesamtkonzeption eingebettet sind, die nötige Bau- und Planungsreife haben und somit in den folgenden Jahren auch umgesetzt werden können.

Mit der Anpassung der MinVV⁵⁰ wurde bereits ein wichtiger Schritt für die Eingabe der vierten Generation des Programms Agglomerationsverkehr eingeleitet. Der Kreis der beitragsberechtigten Städte und Agglomerationen wurde den Entwicklungen der letzten Jahre angepasst und die Kantonshauptorte Sarnen, Glarus und Appenzell sind neu zugelassen. Die Methodik zur Bestimmung der standardisierten Kosten als Basis für die pauschal mitfinanzierten Massnahmen wird weiterentwickelt. So sollen ab der vierten Generation auch im Bereich Tram- und Bushaltestellen pauschale Mitfinanzierungen durch den Bund möglich sein.

Ab der nächsten Generation wird im Rahmen einer systematischen Wirkungskontrolle die Wirkung des Programms Agglomerationsverkehr vertieft geprüft. Grundlage dafür sind Indikatoren des „Monitorings und der Wirkungskontrolle Agglomerationsprogramme“ (MOCA-Indikatoren)⁵¹, die unter Federführung des Bundes periodisch aktualisiert werden.

Im Rahmen dieser Prozesse werden auch konzeptionelle Grundsatzfragen zur künftigen Ausgestaltung des Programms Agglomerationsverkehr geprüft.

⁴⁴ MinVV Art. 24 Abs. 1

⁴⁵ MinVV Art. 24 Abs. 2

⁴⁶ MinVG Art. 17e Abs. 2; MinVV Art. 23a

⁴⁷ 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.

⁴⁸ MinVV Art. 24 Abs. 4

⁴⁹ MinVV Art. 21a

⁵⁰ AS 2017 6801

⁵¹ ARE (2009), Monitoring Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung

2.9 Überblick über frühere Generationen des Programms Agglomerationsverkehr

Zu Beginn des Programms wurde mit der Annahme des IFG auch gleichzeitig ein Paket mit dringlichen und baureifen Projekten verabschiedet, danach folgten die ersten beiden Generationen der eingereichten Agglomerationsprogramme:

- Dringende Projekte, verabschiedet am 4. Oktober 2006
- Programm Agglomerationsverkehr erste Generation, verabschiedet am 21. September 2010
- Programm Agglomerationsverkehr zweite Generation, verabschiedet am 16. September 2014

Die bisher gesprochenen Mittel stammen aus dem Infrastrukturfonds, in dem für den Agglomerationsverkehr insgesamt 6 Milliarden Franken⁵² vorgesehen waren. Der Infrastrukturfonds hatte eine befristete Laufzeit bis 2027. Er wurde durch den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds abgelöst.

	Verabschiedeter Bundesbeitrag	Abgeschlossene Finanzierungsvereinbarungen (31.12.2016)	Nicht realisierbar ⁵³ (31.12.2016)
Dringliche Projekte	2,56 Milliarden Franken	2,53 Milliarden Franken ⁵⁴	0,03 Milliarden Franken
PAV erste Generation	1,51 Milliarden Franken	0,80 Milliarden Franken	
PAV zweite Generation	1,70 Milliarden Franken	0,18 Milliarden Franken	
Total	Restkredit 0,23 Milliarden Franken	Noch offene Finanzierungsvereinbarungen 2,23 Milliarden Franken	

In den ersten vier Jahren (2008 – 2011) wurden die budgetierten Bundesmittel vollständig beansprucht, da für die dringenden Projekte die Frist des Baubeginns mit spätestens 2008 festgesetzt war und ein Teil der Bundesleistungen auch an bereits in Realisierung befindliche Massnahmen ausgerichtet wurde.

Der Abschluss von Finanzierungsvereinbarungen im Umfang von rund 2,23 Milliarden Franken ist noch ausstehend. Es ist möglich, dass einzelne Projekte aufgrund negativer Volksentscheide oder anderer politischer Entscheide bis 2027 nicht umgesetzt werden können. Gemäss den Leistungsvereinbarungen der ersten beiden Generationen erlischt ohne Vorliegen einer unterzeichneten Finanzierungsvereinbarung bis 2027 der Anspruch auf die Bundesmittel. Um welche Summe es sich dabei am Ende handeln wird, ist derzeit nicht abschätzbar.

Die Mitfinanzierung der Massnahmen aus den ersten beiden Generationen ist angelaufen. Allerdings war der Mittelbedarf seitens der Agglomerationen für die Umsetzung seit 2011 effektiv geringer als von ihnen ursprünglich beantragt. Tendenziell wurden in den ersten beiden Generationen noch viele nicht baureife Massnahmen eingegeben oder bei einzelnen Projekten wurde der politische und planerische Prozess unterschätzt. Die erste Generation der Agglomerationsprogramme wies zudem stark den Charakter einer Pionierphase auf und die Prozesse bei den Kantonen und beim Bund mussten sich erst einspielen. Ebenfalls dauerten die Bewilligungs- und Finanzbeschlussverfahren auf kantonaler und kommunaler Ebene teilweise länger als ursprünglich geplant. Die zweite Generation ist aus finanztechnischer Hinsicht erst angelaufen und die Mittelverwendung deswegen noch nicht sehr aussagekräftig.

Bei den künftigen Generationen wird erwartet, dass die effektive Baureife der eingereichten Massnahmen erhöht und damit eine fristgerechte Realisierung erreicht wird. Dazu tragen die vorgenommenen rechtlichen Änderungen wie die nun langfristig gesicherte Finanzierung des Programms Agglomerationsverkehr und die Einführung von Fristen für den Baubeginn sowie von pauschalen Bundesbeiträgen für kleinere Projekte gewisser Massnahmenkategorien (s. Ziff. 2.2.2) bei.

⁵² Alle Verpflichtungskredite des IF beziehen sich auf den Preisstand Oktober 2005.

⁵³ Verzicht auf Projekte wegen Volksabstimmungen oder Rückgabe der Mittel durch die Trägerschaften.

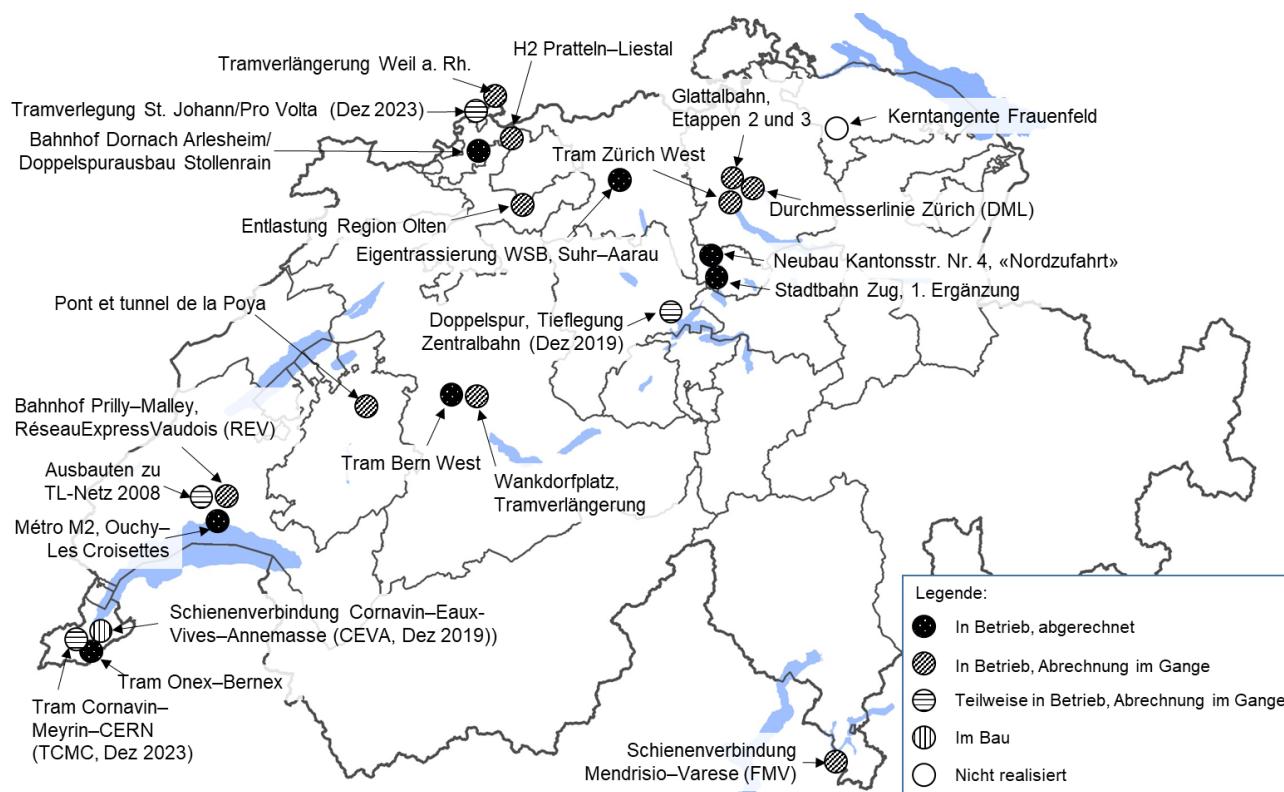
⁵⁴ Anstelle von Finanzierungsvereinbarungen wurden bei den dringlichen Projekten Verfügungen ausgestellt.

2.9.1 Dringende und baureife Projekte des Agglomerationsverkehrs, Stand der Umsetzung

Mit Annahme des Infrastrukturfondsgesetzes gab die Bundesversammlung gleichzeitig 2,56 Milliarden Franken für den Bau von 23 dringenden und baureifen Projekten des Agglomerationsverkehrs frei,⁵⁵ um möglichst rasch eine erste wesentliche Verbesserung im Agglomerationsverkehr zu erreichen. Ein grosser Teil der Projekte ist inzwischen realisiert und in Betrieb (siehe Anhang 1). Als einziges Projekt konnte die Kerntangente in Frauenfeld wegen einer negativen Volksabstimmung nicht realisiert werden.

Abbildung 14

Stand der Umsetzung der dringenden Projekte



Die detaillierte Auflistung der einzelnen „Dringenden und baureifen Projekte“ ist in Anhang 1 aufgeführt.

⁵⁵ Bundesbeschluss vom 4. Oktober 2006 über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds; BBI 2007 8553

2.9.2 Programm Agglomerationsverkehr erste Generation, Stand der Umsetzung

Das Parlament hat am 21. September 2010 Mittel in der Höhe von 1510,62 Millionen Franken für 26 Agglomerationsprogramme im Programm Agglomerationsverkehr der ersten Generation freigegeben.⁵⁶

Mit dem Bundesbeschluss über die Mittelfreigabe ab 2011 für das Programm Agglomerationsverkehr wurde zudem beschlossen, dass die Ausfinanzierung der Durchmesserlinie in Zürich im Rahmen des Agglomerationsprogramms der ersten Generation mit 50 % und einem Maximalbeitrag von 282,33 Millionen Franken mitfinanziert werden soll. Dies stellt eine Ausnahme dar und erschwert Vergleiche betreffend Zürich hinsichtlich der Kosten, aber auch betreffend der Aufteilung in ein Agglomerationsprogramm Zürich Glattal, Zürich Limmattal und Winterthur mit nachfolgenden Generationen.

Auf Basis des Parlamentsbeschlusses zur Mittelfreigabe konnte das UVEK mit allen Trägerschaften der mitfinanzierten Agglomerationsprogramme eine Leistungsvereinbarung gemäss Artikel 24 MinVV abschliessen. Für die einzelnen Massnahmen und Massnahmenpakete konnten anschliessend für bau- und finanzreife Massnahmen die Finanzierungsvereinbarungen zwischen den verantwortlichen Bauherren und den zuständigen Fachämtern ASTRA und BAV unterzeichnet werden. Mit den per 31. Dezember 2016 abgeschlossenen 282 Finanzierungsvereinbarungen (ASTRA: 264 Vereinbarungen mit insgesamt 315 Millionen Franken; BAV: 18 Vereinbarungen mit insgesamt 484 Millionen Franken) ist ein Bundesbeitrag in der Höhe von 799 Millionen Franken (Preisstand Oktober 2005 exkl. Teuerung und MWST) verpflichtet worden. Dieser Gesamtbetrag entspricht knapp 53 % des gesamten Kredits für die erste Generation der Agglomerationsprogramme. Rückblickend lässt sich aufgrund des Überschreitens des Horizonts der A-Liste der ersten Generation im Jahre 2014 sagen, dass viele Massnahmen beim Einreichen nicht baureif waren.

Von Anfang 2011 bis Ende 2016 konnten aus dem Kredit für das Programm Agglomerationsverkehr der ersten Generation durch die Agglomerationen bisher 667 Millionen Franken (aktueller Preisstand inkl. Teuerung und MWST) beim Bund abgerufen werden, was leicht über einem Drittel des Kredits entspricht. Der Stand der abgerufenen Bundesmittel pro Agglomeration ist in Anhang 1.3 aufgeführt.

2.9.3 Programm Agglomerationsverkehr zweite Generation, Stand der Umsetzung

Das Parlament hat am 16. September 2014 Mittel in der Höhe von 1699,34 Millionen Franken für 37 Agglomerationsprogramme im Programm Agglomerationsverkehr der zweiten Generation freigegeben.⁵⁷

Auf Basis des Parlamentsbeschlusses zur Mittelfreigabe konnte das UVEK mit allen Trägerschaften eine Leistungsvereinbarung gemäss Artikel 24 MinVV abschliessen. Für die einzelnen Massnahmen und Massnahmenpakete gemäss Leistungsvereinbarung konnten anschliessend für bau- und finanzreife Massnahmen die Finanzierungsvereinbarungen zwischen den verantwortlichen Bauherren und den Fachämtern ASTRA und BAV unterzeichnet werden. Mit den per 31. Dezember 2016 abgeschlossenen 107 Finanzierungsvereinbarungen (ASTRA: 101 Vereinbarungen mit insgesamt 81 Millionen Franken; BAV: 6 Vereinbarungen mit insgesamt 101 Millionen Franken) ist ein Bundesbeitrag in der Höhe von 182 Millionen Franken (Preisstand Oktober 2005 exkl. Teuerung und MWST) verpflichtet. Dieser Gesamtbetrag entspricht knapp 11 % des gesamten Kredits für die zweite Generation der Agglomerationsprogramme.

Von Anfang 2015 bis Ende 2016 konnten aus dem Kredit für das Programm Agglomerationsverkehr der zweiten Generation durch die Agglomerationen bisher 65 Millionen Franken (aktueller Preisstand inkl. Teuerung und MWST) beim Bund abgerufen werden, was erst weniger als 5% des Kredits entspricht. Die Umsetzung der Massnahmen der zweiten Generation hat aus finanztechnischer Sicht erst begonnen. Der A-Horizont der zweiten Generation endet zudem erst Ende 2018; verglichen mit der ersten Generation ist jedoch eine weiter fortgeschrittene Umsetzung festzustellen.

Der Stand der abgerufenen Bundesmittel pro Agglomeration ist in Anhang 1.3 aufgeführt.

⁵⁶ Bundesbeschluss vom 21. September 2010 über die Freigabe der Mittel ab 2011 für das Programm Agglomerationsverkehr; BBl 2010 6901

⁵⁷ Bundesbeschluss vom 16. September 2014 über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr; BBl 2014 7853

3 Erläuterungen zu einzelnen Bestimmungen der Vorlage Programm Agglomerationsverkehr (dritte Generation)

Art. 1

Mit dieser Bestimmung werden die Verpflichtungskredite nach Artikel 7 Buchstabe b des Bundesgesetzes vom 30. September 2016 über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr für Massnahmen der A-Liste der dritten Generation bewilligt.

Die Massnahmen nach Artikel 21 MinVV (nach anrechenbaren Kosten mitfinanziert) werden exklusive Teuerung und MWST bewilligt.

Die zu Paketen in einzelnen Kategorien zusammengestellten kleineren Massnahmen nach Artikel 21a MinVV (pauschal finanziert) werden demgegenüber inklusive Teuerung und MWST ausgewiesen. Dies ermöglicht in der Administration dieser Kleinmassnahmen deutliche Vereinfachungen gegenüber dem bisherigen Verfahren (siehe dazu auch Kapitel 2.2.2).

Art. 2

Der Bundesrat kann den Verpflichtungskredit nach Artikel 1 Buchstabe a um die ausgewiesene Teuerung und Mehrwertsteuer erhöhen.

Angesichts der zum Teil langen Realisierungsdauer der grösseren Massnahmen wäre es schwierig, schon im Zeitpunkt des Bundesbeschlusses exakte Werte für Teuerung und – davon abhängig – Mehrwertsteuer in den Verpflichtungskredit einzurechnen. Um das Parlament später nicht mit Aufstockungen des Verpflichtungskredits zu belasten, bei denen faktisch kein Entscheidungsspielraum besteht, wird die entsprechende Kompetenz an den Bundesrat übertragen. Diese Lösung hat sich bereits bei den entsprechenden Verpflichtungskrediten des Infrastrukturfonds bewährt.

Bei den nach Artikel 21a MinVV pauschal finanzierten, kleineren Massnahmen sind hingegen Teuerung und Mehrwertsteuer bereits in den vom Parlament bewilligten Verpflichtungskredit eingerechnet. Bei diesen Massnahmen wird davon ausgegangen, dass sie relativ kurzfristig realisiert werden können, so dass bis zur Leistung des Bundesbeitrags gar keine namhafte Teuerung aufläuft.

Art. 3

Diese Bestimmung und der darin zitierte Anhang legen pro Agglomerationsprogramm den Beitragssatz, den Höchstbeitrag des Bundes für die Massnahmen nach Artikel 21 MinVV (Preisstand Oktober 2016, exkl. Teuerung und MWST) und den Höchstbetrag für die Massnahmen nach Artikel 21a MinVV Massnahmen (Preisstand Oktober 2016, inkl. Teuerung und MWST) fest.

Der Höchstbeitrag für die Massnahmen nach Artikel 21 MinVV setzt sich zusammen aus den Höchstbeiträgen der einzelnen gemäss der A-Liste vom Bund zur Unterstützung vorgesehenen Massnahmen. Der Beitragssatz kommt auch für die einzelnen Massnahmen und Massnahmenpakete zur Anwendung. Der pro Massnahme festgelegte Höchstbeitrag kann dabei nicht überschritten werden (siehe Listen in Anhang).

Der Höchstbeitrag für die die Massnahmen nach Artikel 21a MinVV setzt sich zusammen aus den bis zu drei über Leistungseinheiten berechneten Höchstbeiträgen für Pakete von Kleinmassnahmen. Der pro Paket festgelegte Höchstbeitrag kann dabei nicht überschritten werden (siehe Listen in Anhang).

Allfällige Mehrkosten gehen zu Lasten der Trägerschaften der Agglomerationsprogramme.

Art. 4

Der Finanzierungsbeschluss untersteht als einfacher Bundesbeschluss nicht dem Referendum.

3.1 Erledigung parlamentarischer Vorstösse

Im Zusammenhang mit dem Programm Agglomerationsverkehr sind derzeit keine parlamentarischen Vorstösse hängig.

4 Auswirkungen

4.1 Auswirkungen auf den Bund

4.1.1 Finanzielle Auswirkungen

Die beantragten Beiträge an Infrastrukturen des Agglomerationsverkehrs werden aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) finanziert. Er löst per 1.1.2018 den Infrastrukturfonds ab. Der Fonds wird durch zweckgebundene Finanzquellen gespeist.

Im NAF sind in der Regel zwischen 9 - 12 % der Ausgaben für eine gezielte Förderung von Verkehrsinfrastrukturen, die einem effizienteren und nachhaltigeren Gesamtverkehrssystem in Städten und Agglomerationen dienen, vorzusehen.

Bis 2021 steigen die geplanten Ausgaben für den Agglomerationsverkehr von 291 auf 413 Millionen pro Jahr. Diese Entwicklung ist u.a. darauf zurückzuführen, dass verzögerte Vorhaben der früheren Generationen, die in den Vorjahren zu entsprechend geringeren Entnahmen aus dem Infrastrukturfonds führten, nun in Realisierung gehen dürften (u. a. Limmattalbahn Etappe 1/3, Publikumsanlagen SBB und Bahnhof RBS in Bern). Zudem startet ab 2019 die Umsetzung der Massnahmen der dritten Generation.

Bis 2023 entwickeln sich die Reserven des NAF voraussichtlich wie folgt:⁵⁸

Mio. Fr.	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Fondseinlagen	3156	2956	3081	2867	2887	2871
- Entnahmen Aggloverkehr	291	397	440	413	381	466
- Entnahmen Nationalstrassen	2301	2479	2717	2966	3059	3110
Total Entnahmen	2592	2876	3157	3379	3440	3576
Fondsreserven	2309	2389	2313	1801	1247	542

Innerhalb des Planungszeitraums ist die Finanzierung der geplanten Entnahmen aus dem NAF für den Agglomerationsverkehr und die Nationalstrassen somit sichergestellt. Da die Fondsreserven innerhalb dieses Zeitraums in den Bereich der Schwelle von 500 Millionen Franken fallen dürften, wird rechtzeitig eine Erhöhung des Mineralölsteuereinzugs zu prüfen sein.⁵⁹

4.1.2 Personelle Auswirkungen

Mit dem NAF ist das Programm Agglomerationsverkehr zur Daueraufgabe geworden. Bisher konnten die personellen Engpässe insbesondere durch verschiedene befristete Aufstockungen (2 FTE während des Prüfprozesses) bzw. finanzielle Umlagerungen aufgefangen werden. Insbesondere während der Prüfung der Agglomerationsprogramme waren die involvierten Mitarbeitenden aufgrund der umfangreichen Agglomerationsprogramme und der kurzen Prüfphase trotzdem stark überlastet. Um eine kohärente Prüfung der Agglomerationsprogramme und eine rasche Umsetzung der Massnahmen sicherzustellen, ein Fristencontrolling und die gesetzlich vorgeschriebene Wirkungskontrolle aufzubauen und durchzuführen und das Programm Agglomerationsverkehr im sich stark verändernden Umfeld weiterzuentwickeln, sind dauerhaft genügend personelle Ressourcen von zentraler Bedeutung. Deshalb und um die notwendige personelle und inhaltliche Kohärenz sicherzustellen sind anstelle der bisherigen befristeten Lösung während der Prüfphase zwei unbefristete zusätzliche Stellen (FTE) ab 2019 beim ARE bereitzustellen. Sollte dies nicht möglich sein, würde es einerseits zu Verzögerungen bei der Abwicklung von Prozessen in Zusammenarbeit mit den Agglomerationen und andererseits zu nicht tragbaren Überlastungen des Personals in der Vorbereitungs- und Prüfphase kommen. Zudem könnten die Weiterentwicklung und die Planungen zur Vereinfachung des Prüfprozesses nur in ungenügendem Mass vorangetrieben werden. Das ARE kann mit der aktuell verfügbaren Personaldotation den Bedarf nicht abdecken.

4.2 Auswirkungen auf Kantone und Gemeinden sowie auf urbane Zentren, Agglomerationen und Berggebiete

Der Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) stellt unter anderem Mittel zur Verbesserung des Verkehrssystems in Städten und Agglomerationen zur Verfügung. Der vorliegende Bundesbeschluss legt lediglich die Höchstbeiträge für die A-Massnahmen der dritten Generation der Programmförderung im Agglomerationsverkehr fest. Weil die grössten Verkehrsprobleme in den Agglomerationen bestehen, ist die Vorlage für diese Gebiete von grösster Wichtigkeit. Die Kantone und Agglomerationen wären allein oft nicht in der Lage, die erforderlichen Investitionen zu finanzieren. Dies insbesondere auch deshalb, weil Verkehrsinfrastrukturen in dichten Siedlungsräumen besonders hohe Investitionen erfordern und meist nur im Verbund mit anderen Massnahmen ihre Wirkung erzielen.

Die Mitfinanzierung des Bundes gemäss Bundesbeschluss in der Höhe von rund 1,12 Milliarden Franken löst ein Gesamtinvestitionsvolumen von rund 3,13 Milliarden Franken aus (der durchschnittliche Beitragssatz beträgt knapp 36 %). Dies bedeutet, dass die Kantone, Städte und Gemeinden entsprechende Mittel in der Höhe von rund 2,01 Milliarden Franken bereitstellen müssen. Die Kantone, Städte und Gemeinden tragen also weiterhin die Hauptlast der Investitionen, sodass sich die Geschwindigkeit der Umsetzung vorab nach deren finanziellen Möglichkeiten richtet.

Durch die Einführung von pauschalen Bundesbeiträgen für Pakete von Kleinmassnahmen gewisser Massnahmenkategorien (siehe 2.2.2), werden sich Vereinfachungen in der Administration ergeben. Durch die Einführung dieser Pauschalen steigt für die Trägerschaften zudem die Flexibilität des Einsatzes der Mittel in diesen Kategorien.

⁵⁸ Zahlen 2018 und 2019 gemäss Botschaft des Bundesrates zum Voranschlag 2018 mit integriertem Aufgaben- und Finanzplan 2019 - 2021 vom 23. August 2017, Band 1, Seite 152. Zahlen 2020-2023 gemäss Simulation NAF vom 5.12.2017 unter Berücksichtigung des Zahlungsrahmens 2020-2023 gemäss Botschaft STEP-NS.

⁵⁹ Vgl. dazu Artikel 13 Absatz 4 NAFG.

Durch die teilweise verzögerten Projekte der ersten und zweiten Generation werden in der nächsten Periode mehr Projekte umgesetzt werden als in den letzten Jahren. Die Einführung von Fristen wird zudem bewirken, dass die Projekte der dritten Generation schneller umgesetzt werden. Dies bedeutet einen erhöhten Aufwand für die Trägerschaften in der nächsten Periode.

Durch die gesicherte langfristige Finanzierung, die wiederkehrenden, nun installierten Prozesse, und durch die Einführung der pauschalen Bundesbeiträge bei gewissen Massnahmenkategorien sollte sich der Ressourcenaufwand pro Generation allerdings in Zukunft reduzieren.

Mit dem NAF 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.

4.3 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, Lärm- und Luftschadstoffimmissionen und Staus gekennzeichnet. Dies hat negative Auswirkungen auf die Bevölkerung, die Wirtschaft und die Umwelt zur Folge. Staus und der damit verbundene Zeitverlust führen schon heute zu jährlichen Kosten von deutlich über 1 Milliarde Franken. Der NAF sichert die für die Verbesserung des Verkehrssystems in den Agglomerationen benötigten Bundesmittel. Der Bundesbeschluss regelt die Bewilligung der Verpflichtungskredite für die dritte Generation des Programms Agglomerationsverkehr. Diese dritte Generation des Programms Agglomerationsverkehr bezweckt die Mitfinanzierung der Massnahmen des Agglomerationsverkehrs mit einem guten bis sehr guten Kosten-Nutzen-Verhältnis, die voraussichtlich innerhalb von vier Jahren bau- und finanzreif sind. Die Programmfinanzierung im Agglomerationsverkehr liefert damit einen wichtigen Beitrag zur Aufrechterhaltung der Funktionalität der Verkehrsnetze.

Auswirkungen auf einzelne gesellschaftliche Gruppen

Von den Verbesserungen des Verkehrssystems in den Städten und Agglomerationen und der damit einhergehenden Erhöhung der Erreichbarkeit profitieren neben der Wohnbevölkerung und den Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern auch das Gewerbe sowie der Dienstleistungssektor. Mit dem Bundesbeschluss wird zudem als direkter Effekt zugunsten der Bauwirtschaft ein Gesamtinvestitionsvolumen von rund 3,13 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 NAF 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 – zwar 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 diese Verkehrsinfrastruktur. Langfristig dienen die mit dieser Vorlage ausgelösten Investitionen dem Wirtschaftsstandort Schweiz sowie der Sicherung von Arbeitsplätzen und dem Wohlstand des ganzen Landes.

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 auf die Siedlungsentwicklung der Agglomerationen gelöst werden. Die Verkehrsträger werden entsprechend ihren komparativen Vorteilen weiterentwickelt. Dadurch wird der effiziente Einsatz der knappen Mittel gewährleistet.

4.4 Auswirkungen auf die Gesellschaft

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 oder Sicherheitsgewinnen profitieren. Rund ein Drittel der Bevölkerung kann oder darf aus verschiedenen Gründen kein Motorfahrzeug führen und ist deshalb auf den Langsamverkehr sowie den öffentlichen Verkehr angewiesen; beide sind in den Agglomerationen von grosser Bedeutung. Der Langsamverkehr trägt zu einem gesundheitsfördernden Mass an Bewegung bei. Belebte Wohnumfelder und Siedlungsstrukturen mit kurzen Wegen tragen dank geringen Immissionen und der Möglichkeit spontaner sozialer Kontakte zu einer hohen Lebensqualität bei. Mit Blick auf die demografische Entwicklung akzentuiert sich das Bedürfnis nach sicheren und attraktiven Netzen des Langsamverkehrs.

Die Vorlage stärkt mit der Aufrechterhaltung und Verbesserung der Funktionalität der Verkehrssysteme, der Abstimmung von Siedlung und Verkehr sowie der Siedlungsentwicklung nach innen und der Verminderung der Zersiedelung auch die Lebensqualität für die Einwohner der gesamten Schweiz.

Die gerechte, wirkungsorientierte Mittelverteilung an die verschiedenen Agglomerationen mit Fokus auf die Lösung der dringendsten Verkehrsprobleme stärkt auch die Solidarität unter den Kantonen in der Schweiz.

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.

4.5 Auswirkungen auf Raum und Umwelt

Das Programm Agglomerationsverkehr mit den Massnahmen 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. Das Programm Agglomerationsverkehr leistet hier einen wichtigen Beitrag. Der gesamtheitliche Ansatz wird in den Agglomerationen zu einem optimierten Einsatz der verschiedenen Verkehrsmittel führen. Damit ist mit einer Verschiebung des Modal-Splits zugunsten des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs zu rechnen, was eine verträglichere Bewältigung des Verkehrs in Bezug auf die Flächenbeanspruchung, den Energieverbrauch und die Lärm- und Luftbelastung ermöglicht. Mit der Förderung der qualitativ vollen inneren Entwicklung der Siedlungen wird der weiteren Zersiedlung und dem fortschreitenden Verlust von Kulturland und Naturräumen entgegengewirkt; die Entwicklung von Zentren wird gestärkt. Die Verlagerung des Agglomerationsverkehrs in Richtung des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs in dicht besiedelten Gebieten trägt auch dazu bei, die klimapolitischen Ziele gemäss CO₂-Gesetz⁶⁰ vom 23. Dezember 2011 und dem Pariser Abkommen zu erreichen. Im Weiteren tragen Landschaftskonzepte mit entsprechenden Massnahmen zur Aufwertung von Lebensräumen und der Landschaftsqualität bei und fördern die Lebensqualität.

Alle Massnahmen, die mit Mitteln aus dem NAF finanziert werden, durchlaufen zudem die ordentlichen umwelt- und raumplanungsrechtlichen Verfahren und müssen die Anforderungen der Umweltgesetzgebung (z.B. in den Bereichen Luft, Lärm, Natur und Landschaft) einhalten.

4.6 Auswirkungen auf nationale Verkehrsinfrastrukturen

Mit den beantragten Mitteln werden Verkehrsinfrastrukturen in den Agglomerationen mitfinanziert, die in Wechselwirkung mit den nationalen Verkehrsinfrastrukturen stehen. Die geplanten nationalen Ausbaupläne bei den Nationalstrassen und dem Schienenverkehr werden dabei berücksichtigt. Die Verkehrsmengen sollen aber nicht einfach bewältigt werden, sondern im Rahmen eines Gesamtkonzepts, das alle Verkehrsarten und die Siedlungsentwicklung berücksichtigt, aufgefangen werden. Dabei spielt die Förderung kurzer Wege und die Nutzung flächeneffizienter Verkehrsmittel eine zentrale Rolle. Damit wird die Effizienz des Gesamtverkehrssystems verbessert und die nationalen Verkehrsinfrastrukturen können von agglomerationsinternem Verkehr entlastet werden.

Umgekehrt wird der Ausbau der nationalen Verkehrsinfrastrukturen den verkehrlichen Druck in den Agglomerationen erhöhen. Neben den vorgesehenen Massnahmen werden ohne weitere begleitende Massnahmen (z. B. Verkehrslenkung, Mobility Pricing zum Glätten von Verkehrsspitzen) nicht sämtliche Verkehrsüberlastungen im regionalen Verkehrssystem der Agglomerationen vermieden werden können.

4.7 Verhältnis zur Legislaturplanung

Die Vorlage ist in der Botschaft vom 27. Januar 2016⁶¹ zur Legislaturplanung 2015–2019 angekündigt.

4.8 Verhältnis zu nationalen Strategien des Bundesrates

Das Programm Agglomerationsverkehr berücksichtigt das Raumkonzept⁶² Schweiz und ist mit den STEP Nationalstrassen und Eisenbahninfrastruktur abgestimmt.

⁶⁰ SR 641.71

⁶¹ BBl 2016 1221.

⁶² Schweizerischer Bundesrat, KdK, BPUK, SSV, SGV (2012): Raumkonzept Schweiz. Überarbeitete Fassung, Bern

5 Rechtliche Aspekte

5.1 Verfassungs- und Gesetzmässigkeit

Die Zuständigkeit der Bundesversammlung für den vorliegenden Kreditbeschluss ergibt sich aus Artikel 167 BV.

Der Bundesbeschluss über die Bewilligung der Mittel ab 2019 für das Programm Agglomerationsverkehr (dritte Generation) stützt sich auf Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe b und Artikel 7 Buchstabe b NAFG. Dieser bestimmt, dass der Bundesrat der Bundesversammlung in der Regel alle vier Jahre einen Verpflichtungskredit für die Beiträge an Massnahmen zur Verbesserung des Agglomerationsverkehrs für die nächste Periode beantragt. Zudem erstattet der Bundesrat bei dieser Gelegenheit auch Bericht über den Stand der Umsetzung des Programms Agglomerationsverkehr (Art. 8 Bst. c NAFG).

5.2 Vereinbarkeit mit internationalen Verpflichtungen der Schweiz

Durch die Errichtung des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) wurden die Verpflichtungen der Schweiz gegenüber Drittstaaten nicht tangiert.

Die Finanzierung von Massnahmen im grenznahen Ausland ist durch Artikel 17a Absatz 3 MinVG abgedeckt. Infrastrukturprojekte im grenznahen Ausland können Bestandteil der Programmförderung 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.⁶³

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

5.3 Erlassform

Nach Artikel 163 Absatz 2 der Bundesverfassung werden nicht rechtsetzende Erlasse in der Form des einfachen, also nicht dem Referendum unterstehenden Bundesbeschlusses, gekleidet.

5.4 Unterstellung unter die Ausgabenbremse

Gemäss Artikel 159 Absatz 3 Buchstabe b BV ist die Zustimmung der Mehrheit der Mitglieder jedes der beiden Räte erforderlich für Verpflichtungskredite und Zahlungsrahmen, die neue, einmalige Ausgaben von mehr als 20 Millionen Franken oder neue, wiederkehrenden Ausgaben von mehr als 2 Millionen Franken nach sich ziehen. Die Bewilligung des vorliegenden Beschlusses über den Gesamtkredit führt zu jährlich wiederkehrenden Ausgaben, die 2 Millionen Franken bei weitem überschreiten, weshalb Artikel 1 Buchstabe a und b des Bundesbeschlusses der Ausgabenbremse zu unterstellen sind.

5.5 Einhaltung der Grundsätze der Subventionsgesetzgebung

Die Bestimmungen des Subventionsgesetzes vom 5. Oktober 1990⁶⁴ sind für den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) subsidiär gültig.

Bedeutung der Mitfinanzierung des Programms Agglomerationsverkehr für die vom Bund angestrebten Ziele

Die Bedeutung der Mitfinanzierung des Agglomerationsverkehrs durch den Bund wird in Kapitel 1.5 «Mitfinanzierung des Bundes von Infrastrukturen des Agglomerationsverkehrs» dargelegt.

Materielle und finanzielle Steuerung der Mitfinanzierung

Der Bund steuert die Mittelverwendung durch die klare Definition der Ziele und des Vorgehens, der Prüfung der eingereichten Programme betreffend ihrer Wirkungen und Kosten sowie der anschliessenden Priorisierung der eingereichten Programme und Massnahmen (beschrieben in Kapitel 2. 2.1 «Ziel, Zweck und Ablauf des Verfahrens»).

Verfahren der Beitragsgewährung

Über den Abschluss von Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen mit den Trägerschaften wird die ordentliche Verwendung der Mittel sichergestellt (beschrieben in Kapitel 2.7). Nach Umsetzung der Massnahmen kontrolliert das ASTRA die eingereichten Schlussrechnungen, während das ARE überprüft, ob die abgerechneten Massnahmen und deren Wirkung mit den Vereinbarungen konform sind. Die Trägerschaften sind jeweils an die kantonalen Bestimmungen des öffentlichen Beschaffungsrechts gebunden und unterliegen auch der jeweilig zuständigen kantonalen Finanzkontrolle.

⁶³ BBl 2006 763 791

⁶⁴ SR 616.1

Abkürzungsverzeichnis

AP	Agglomerationsprogramm
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
ASTRA	Bundesamt für Strassen
BAFU	Bundesamt für Umwelt
BAV	Bundesamt für Verkehr
BBl	Bundesblatt
BFS	Bundesamt für Statistik
BIF	Bahninfrastrukturfonds
BV	Bundesverfassung
EFV	Eidgenössische Finanzverwaltung
FABI	Vorlage zur Finanzierung und zum Ausbau der Bahninfrastruktur
IFG	Bundesgesetz vom 6. Oktober 2006 über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen (Infrastrukturfonds-gesetz); SR 725.13
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
LV	Fuss- und Veloverkehr (Langsamverkehr)
MinVG	Bundesgesetz vom 22. März 1985 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer; SR 725.116.2
MinVV	Verordnung vom 7. November 2007 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer; SR 725.116.21
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MWST	Mehrwertsteuer
NAF	Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds
NAFG	Bundesgesetz vom 6. Oktober 2006 Bundesgesetz über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr; SR 725.13, BBl 2017 3373
NFA	Bundesbeschluss vom 3. Oktober 2003 zur Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen
öV	Öffentlicher Verkehr
PAV	Programm Agglomerationsverkehr
RPG	Raumplanungsgesetz
SFSV	Spezialfinanzierung Strassenverkehr
STEP-NS	Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen
STEP-S	Strategisches Entwicklungsprogramm der Eisenbahninfrastruktur (Schiene)
UK	Umsetzungskriterien
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
WK	Wirkungskriterien

Anhänge

Anhang 1 Details zu früheren Programmen

Tabelle A1-1

Dringende und baureife Eisenbahninfrastruktur-Projekte des Agglomerationsverkehrs

Projekt	Stand (per 31.12.2016)
a. Durchmesserlinie Zürich (DML), 1. Teil S-Bahn	In Betrieb, Abrechnung 2018
b. Schienenverbindung zwischen Mendrisio–Varese (FMV)	In Betrieb, Abrechnung 2018
c. Schienenverbindung zwischen Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse (CEVA)	Im Bau, Inbetriebnahme Dezember 2019, Abrechnung 2021

Tabelle A1-2

Dringende und baureife Projekte des Agglomerationsverkehrs

Projekt	Stand (per 31.12.2016)
a. ZH Glattalbahn, Etappen 2 und 3	Etappe 2 in Betrieb und abgerechnet; Etappe 3 in Betrieb, Abrechnung 2017
b. ZH Tram Zürich West	In Betrieb, Abrechnung 2019
c. BE Tram Bern West	In Betrieb und abgerechnet
d. BE Wankdorfplatz, Tramverlängerung	In Betrieb, Abrechnung 2017-18
e. LU Doppelspur, Tieflegung Zentralbahn	Teilweise in Betrieb, in Betrieb Dezember 2019, Abrechnung 2020
f. ZG Stadtbahn Zug, 1. Ergänzung	In Betrieb und abgerechnet
g. ZG Neubau Kantonsstr. Nr. 4 «Nordzufahrt»	In Betrieb und abgerechnet
h. FR Pont et tunnel de la Poya	In Betrieb, Abrechnung 2017-18
i. SO Entlastung Region Olten	In Betrieb, Projektende 2020
j. BS Tramverlegung St. Johann/Pro Volta	Teilweise in Betrieb, in Betrieb Dezember 2023, Abrechnung 2024
k. BS Tramverlängerungen Saint Louis u. Weil a. Rh., Basel	Saint Louis sistiert; Weil a. Rh. in Betrieb, Abrechnung 2018
l. BL Bahnhof Dornach Arlesheim/Doppelspurausbau Stollenrain	In Betrieb und abgerechnet
m. BL H2 Pratteln–Liestal	In Betrieb, Abrechnung 2017
n. AG Eigentrassierung WSB, Suhr–Aarau	In Betrieb und abgerechnet
o. TG Kerntangente Frauenfeld	Projekt abgebrochen (Volksabstimmung)
p. VD Ouchy–Les Croisettes, Métro M2	In Betrieb und abgerechnet
q. VD Bahnhof Prilly–Malley, RéseauExpressVaudois (REV)	In Betrieb, Abrechnung 2017
r. VD Durch TL-Netz 2008 bedingte Ausbauten	Teilweise in Betrieb, Abrechnung 2018
s. GE Tram Cornavin–Meyrin–CERN (TCMC)	Teilweise in Betrieb und abgerechnet, in Betrieb Dezember 2023, Abrechnung 2024
t. GE Tram Onex–Bernex	In Betrieb und abgerechnet

Tabelle A1-3

Projekte des Programms Agglomerationsverkehr, erste Generation

(Preisstand Oktober 2005, exklusive Teuerung und Mehrwertsteuer)

Agglomerationsprogramm	Beitragssatz Bund [%]	A-Liste Bundesbeitrag [Angaben in Mio. Fr.]	Ausbezahlter Bundesbeitrag [Angaben in Mio. Fr.]
Zürich			
– dringliche Projekte	50	282,33	
– Programm	35	121,42	369,08
Bern	35	148,93	21,24
Biel/Bienne	40	20,88	3,10
Burgdorf	40	3,74	2,51
Interlaken	40	5,14	2,98
Thun	40	45,22	17,74
Luzern	35	45,90	27,21
Zug	40	63,20	13,50
Bulle	35	9,27	1,20
Aareland	40	32,24	6,42
Solothurn	40	10,40	6,30
Basel	40	85,70	18,65
Schaffhausen	40	33,78	16,61
St.Gallen/Arbon–Rorschach	40	74,37	43,93
Obersee	30	11,00	1,44
Chur	40	11,07	3,61
Aargau-Ost	40	55,66	20,24
Frauenfeld	35	7,51	1,09
Lugano	30	27,45	3,59
Mendrisiotto	35	19,40	4,42
Lausanne–Morges	40	164,96	9,72
Yverdon	35	17,25	0,73
Brig–Visp–Naters	40	4,85	1,82
Réseau urbain neuchâtelois	35	16,97	3,85
Grand Genève	40	186,05	64,62
Delémont	40	5,93	1,54
Total		1510,62	667,13

Tabelle A1-4

Projekte des Programms Agglomerationsverkehr, zweite Generation

(Preisstand Oktober 2005, exklusive Teuerung und Mehrwertsteuer)

Agglomerationsprogramm	Beitragssatz Bund [%]	A-Liste Bundesbeitrag [Angaben in Mio. Fr.]	Ausbezahlter Bundesbeitrag [Angaben in Mio. Fr.]
Zürcher Oberland	40	33,02	0,21
Winterthur	40	109,81	13,00
Zürich Glatttal	35	92,92	15,64
Limmattal	35	82,91	0,00
Langenthal	35	11,89	0,00
Bern	35	304,62	1,47
Biel/Bienne	30	5,76	0,00
Burgdorf	40	5,74	0,00
Thun	35	10,42	0,18
Interlaken	35	7,28	0,00
Luzern	35	32,26	0,59
Nidwalden	40	3,53	0,03
Zug	35	20,50	0,07
Fribourg	40	23,24	0,00
Aareland	40	58,52	3,79
Solothurn	35	18,84	0,35
Basel	35	92,78	11,65
Schaffhausen	40	24,94	0,00
St. Gallen-Arbon-Rorschach	40	78,85	1,76
Werdenberg-Liechtenstein	35	7,80	0,30
Obersee	40	29,07	4,19
Wil	40	23,98	0,81
Chur	40	10,93	1,61
Aargau-Ost	35	49,11	5,39
Frauenfeld	35	9,52	0,00
Kreuzlingen-Konstanz	35	5,27	0,00
Bellinzona	40	18,60	0,35
Locarno	40	11,66	0,00
Lugano	35	31,23	0,00
Mendrisiotto	35	9,85	0,18
Lausanne-Morges	35	185,48	0,62
Yverdon	35	10,94	1,10
Chablais	30	2,90	0,00
Brig-Visp-Naters	35	20,42	0,00
Sion	40	29,25	0,27
RUN (Réseau urbain neuchâtelois)	30	16,63	0,00
Grand Genève (Projet franco- valdo-genevois)	40	204,07	1,43
Delémont	35	4,80	0,00
Total		1699,34	64,99

Anhang 2 Liste der Massnahmen

Hinweis: Bei den Beitragssätzen und Bundesbeiträgen (Höchstbeitrag) aller Listen der Prioritäten B handelt es sich um eine Annahme, die auf der Prüfung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation basiert. Weder der Beitragssatz noch der Bundesbeitrag sind zugesichert. Vorbehaltlich einer zukünftigen Mitfinanzierung des Agglomerationsverkehrs durch den Bund können die Massnahmen im Rahmen der Agglomerationsprogramme der vierten oder künftigen Generationen erneut zur Prüfung eingereicht werden.

Anhang 2.1 Öffentlicher Verkehr

Tabelle A2-1

Liste der Massnahmen nach Artikel 21 MinVV - Priorität A

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Fr.]; Preisstand April 2016 exkl. MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Fr.]; Preisstand April 2016 exkl. MWST; Höchstbeiträge
Winterthur und Umgebung	Winterthur - Neues Bustrasse (Fortsetzung Querung Grütze)	3.94	35	1.38
	Winterthur - Elektrifizierung städtisches Busnetz	7.88	35	2.76
Limmattal	Kantone Zürich und Aargau - Limmattalbahn 2. Etappe (Schlieren - Killwangen)	539.37	35	188.78
Bern	Köniz, Verlängerung Tramlinie 9 nach Kleinwaben	65.33	35	22.87
Luzern	Kapazitätssteigerung und elektrische Traktion Linie 12	6.95	35	2.43
	Verlängerung Linie 1 Bahnhof Ebikon bis Mall of Switzerland	3.97	35	1.39
	Passender Energiespeicher für RBus-/Trolleybus-Flotte	3.97	35	1.39
	Kriens/Ebikon, Optimierung Gesamtverkehrssystem für RBus	0.93	35	0.33
	K13: Luzern, Umsteigepunkt Bus Kreuzstutz	2.50	35	0.88
	K10: Luzern, Seetalplatz (exkl.) – Kreisel Hornbach	5.71	35	2.00
	K13: Luzern, Grenzweg - Fluhmühle	6.95	35	2.43
	K15: Emmen, Autobahnanschluss Emmen Nord - Kreisel Bösfeld	5.94	35	2.08
	K15a: Emmen/Rothenburg, Abschnitt Lohren (exkl.) – Einmündung Hasenmoosstrasse	4.41	35	1.54
	K65, Buchrain, Schachen-Autobahnanschluss (exkl.)	2.71	35	0.95
	K65c, Buchrain, Knoten Einmündung Gde.strasse bei Kanalbrücke	4.01	35	1.40
	Luzern, öV-Bevorzugung Spitalstrasse Ost	2.98	35	1.04
	ESP Rothenburg Station (öV-Bevorzugung Hasenmoosstrasse)	1.49	35	0.52
	Kriens, öV-Bevorzugung Horwerstrasse (Luzern Süd)	1.49	35	0.52
	Kriens, öV-Busbevorzugung Vorderschlundstrasse	0.99	35	0.35
Zug	Ausbau/Erweiterung Bushaltestelleninfrastrukturen im erweiterten Agglomerationsperimeter	4.96	40	1.98
	Massnahmenpaket Buspriorisierung - TM4	1.98	40	0.79
Fribourg	Réaménagement de la route de Cormanon pour la ligne TP n°5	3.75	35	1.31
	Réaménagement du réseau routier entre Corminboeuf et Belfaux pour les lignes TP régionales	0.7	35	0.25
	Création des infrastructures pour un nouveau terminus à Windig pour la ligne TP n° 6	0.46	35	0.16
Bulle	Prolongement de la ligne de bus 1 au nord (arrêt CO - route du Temple Romain)	2.14	35	0.75
	Aménagement d'arrêts de bus et d'un contrôle d'accès dans le carrefour Vevey/Pâla	1.39	35	0.49
Basel	Busspur Bruderholzstrasse	5.12	40	2.05
	Rheinfelden: Eigentrasse öV (Bus) Kaiseraugst-Rheinfelden (Augarten-Hirsrüti)	4.32	40	1.73
	Tram Claragrabben	25.11	40	10.04
St.Gallen-Bodensee	St.Gallen, Kapazitätsausbau Mühlegg-Bahn	2.78	35	0.97
	Ausstattung von öV-Haltestellen	7.22	35	2.53

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Fr.]; Preisstand April 2016 exkl. MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Fr.]; Preisstand April 2016 exkl. MWST; Höchstbeiträge
	St.Gallen, Elektrifizierung Buslinie Wittenbach - Abtwil	9.26	35	3.24
	St.Gallen, Eigentrassierung (3. Teil)	15.28	35	5.35
Werdenberg-Liechtenstein	Umsteigeknoten 1. Priorität - Sevelen Bahnhof	0.35	35	0.12
Obersee	Busanbindung Zentrumsentwicklung Wolfhausen (Bubikon)	0.60	35	0.21
Wil	Busbevorzugung im Bereich Knoten Wilenstrasse/Glärnischstrasse bis Wilenstrasse/Mattstrasse inkl. Bahnunterführung	0.75	35	0.26
Kreuzlingen-Konstanz	Hauptstrasse Bottighofen östlich Bärenkreisel	1.75	35	0.61
	Emmishoferzoll	0.24	35	0.08
	Bauliche Massnahmen Bahnhof Kreuzlingen Hafen (neu)	0.49	35	0.17
Bellinzonese	Riorganizzazione fermate Linea urbana 5: "Bellinzona, Ospedale", capolinea	0.74	40	0.30
	Riorganizzazione fermate Linea urbana 1: "Camorino, nucleo", capolinea	0.70	40	0.28
	Riorganizzazione fermate collegamento interregionale Linea 311: "Gudo, Chiesa"	0.26	40	0.10
Locarnese	Misure infrastrutturali per potenziamento rete urbana su gomma: nuovo capolinea Linea 1 a Losone Via Mezzana/Via Trisnera	0.65	40	0.26
	Misure infrastrutturali per potenziamento rete urbana su gomma: nuove fermate	2.32	40	0.93
Mendrisiotto	Velocizzazione del TP su gomma sui principali assi transfrontalieri in uscita verso l'Italia	4.88	35	1.71
Lausanne-	Le Mont, Lausanne / Prolongement de la ligne tl 22	0.80	35	0.28
Morges	SDOL / Aménagements routiers pour les TP	2.90	35	1.02
	Morges / Av. Monod, ch. de Prellionnaz, adaptation du carrefour et progression des bus	2.97	35	1.04
	m3 / Réalisation étape 2 (Flon - Blécherette)	278.00	35	97.30
	m2 / Réaménagement terminus Croisettes ("tiroir m2")	35.00	35	12.25
Brig-Visp-Naters	Bushaltestelle Schwendibiel, Naters	0.70	35	0.25
Chablais	Développement du réseau de bus d'agglomération: tout sauf les communes de Ollon et Bex	1.62	35	0.57
Valais central	Adaptation du pont routier sur le Rhône et de la rue de Pont-Chalais	1.93	35	0.68
	Infrastructure nécessaire à la mise en œuvre du réseau de transports publics d'agglomération - étape 1	10.34	35	3.62
	Interfaces arrêts de bus et mobilité douce	0.34	35	0.12
RUN	Aménagements liés à la constitution d'un réseau de lignes radiales au Locle : rebroussement pour les bus et arrêts de bus	1.00	40	0.40
	Elargissement de la chaussée à l'avenue des Pâquiers pour permettre le croisement des bus et la sécurisation des cheminements piétons	0.50	40	0.20
	Aménagements de voiries et modification du schéma de circulation dans le centre du bourg de Colombier, en lien avec la restructuration du réseau TP (y compris réalisation de nouveaux arrêts de bus)	1.83	40	0.73
	Priorisation TP à la rue de l'Ecluse : Champ-Coco (jonction H10) et au carrefour de Prébarreau	0.21	40	0.08
Grand Genève	Axe fort TC tangentiel moyenne ceinture : secteur Etang (y compris espace-rue)	14.29	35	5.00
Talkessel Schwyz	Aufwertung und Ausbau Bushaltestellen (1. Etappe)	1.19	35	0.42
Summe		1123.34		395.67

Tabelle A2-2

Liste der Massnahmen - Priorität B

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Fr.]; Preisstand April 2016 exkl. MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Fr.]; Preisstand April 2016 exkl. MWST; Höchstbeiträge
Zürich-Glattal	Zürich - Erschliessung Hochschulgebiet: Erschliessung öffentlicher Verkehr, 1. Etappe	22.66	35	7.93
	Zürich - Erschliessung Hochschulgebiet: Erschliessung öffentlicher Verkehr, 2. Etappe	4.93	35	1.73
	Zürich - Tramnetzergänzung Affoltern	295.57	35	103.45
	Zürich - Elektrifizierung Buslinien 69 und 80	46.31	35	16.21
Langenthal	öV-Erschliessung Oberhard	1.11	35	0.39
	Bushaltestelle Bahnhofstrasse: Verlegung	1.11	35	0.39
Bern	Bern, Netzentwicklung Zentrum (2. Tramachse)	108.41	35	37.94
	Bern, Zukunft Bahnhof Bern: Verkehrsmassnahmen im 1. Ausbauschritt, Baustein 3b	14.7	35	5.15
Thun	Agglomeration, zusätzliche Linienführung, -optimierung öV und Siedlungsentwicklung Thun Süd	0.52	35	0.18
Luzern	Kapazitätssteigerung und elektrische Traktion RBus-Linie 2 via Spitalstrasse	3.97	35	1.39
	K13/16: Sprengiplatz (inkl. Zufahrten) – Sonnenplatz	21.8	35	7.63
	K17: Ebikon, Grenze Stadt Luzern - Schachenweid	2.88	35	1.01
	K33a: Luzern, Kreuzstutz - Grenzhof	4.64	35	1.62
	K15a: Rothenburg, Knoten Buzibach – Autobahnanschluss A2	6.31	35	2.21
	Kriens, Arsenalstrasse/Nidfeldstrasse	5.46	35	1.91
Zug	öV-Feinverteiler auf Eigentrasse, mittelfristig	2.98	40	1.19
	Neubau Bushof Bahnhof Süd, Rotkreuz	2.98	40	1.19
	Massnahmenpaket Buspriorisierung - TM1 und TM2	5.56	40	2.22
Fribourg	Réaménagement du réseau routier pour une nouvelle ligne TP n°3 à Marly - secteur ouest	3.00	35	1.05
	Création des infrastructures "Hôpital-Jura" pour la future ligne TP n°6	4.60	35	1.61
Basel	Tram Klybeck - Kleinhüningen	60.28	40	24.11
	Tram Grenzacherstrasse - Schwarzwaldstrasse	81.87	40	32.75
	öV-Korridor Bachgraben	7.03	40	2.81
	Tram Salina Raurica	175.00	40	70.00
Kreuzlingen-	Unterseestrasse, Bereich Mowag	0.88	35	0.31
Konstanz	Bernrainstrasse südlich Bernrain-Kapelle oder Bergstrasse	0.78	35	0.27
Lausanne-Morges	t2 / Lausanne, Avenue d'Echallens, Montétan - Chauderon	12.00	35	4.20
Chablais	Reconstruction de la passerelle entre Massongex et Bex pour les TP et MD	2.03	35	0.71
RUN	Infrastructures bus pour la desserte du pôle de développement économique cantonal	4.48	40	1.79
	Réalisation d'un axe structurant TP ainsi que MD, comme colonne vertébrale entre les deux pôles aux extrémités ouest et est de la ville et le centre-ville	5.55	40	2.22
Grand Genève	Aménagements de priorisation TC ligne Maconnex - Divonne - Nyon (partie France)	3.04	35	1.06
	Aménagement en site propre pour TCSP entre Rive et Cornavin sur le pont du Mont-Blanc	24.53	35	8.59
	Construction d'un axe tram entre la place des Nations et l'interface multimodale P47, y compris aménagement des espaces publics	123.68	35	43.29

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Fr.]; Preisstand April 2016 exkl. MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Fr.]; Preisstand April 2016 exkl. MWST; Höchstbeiträge
	Aménagement d'un axe fort TC Grand-Saconnex - aéroport : section route de Ferney - route François-Peyrot - aéroport	42.58	35	14.9
	Aménagement d'un axe fort TC entre Genève et Vernier	59.51	35	20.83
	Aménagement d'un axe TC en site propre et d'une voie MD avec traitement paysager du tronçon Cherpines- Bernex	12.94	35	4.53
	Mise en site propre et développement de l'axe TC tronçon Cres- sy - Bernex avec requalification de l'espace-rue	29.93	35	10.48
	Aménagement d'un axe BHNS gare d'Annemasse – Cranves- Sales - Bonne (phase 2)	11.15	35	3.90
	Réaménagement de la rue de la Terrassière avec fusion des arrêts TC	10.54	35	3.69
	Aménagements pour la création et le prolongement d'une ligne TC entre le quartier des Communaux d'Ambilly et la gare d'Annemasse (partie France)	2.23	35	0.78
Talkessel	Neue Regionalbuslinie Brunnen - Schwyz	0.66	35	0.23
Schwyz	Aufwertung und Ausbau Bushaltestellen (2. Etappe)	0.79	35	0.28
Summe		1230.98		448.13

Anhang 2.2 Motorisierter Individualverkehr

Tabelle A2-3

Liste der Massnahmen nach Artikel 21 MinVV - Priorität A

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Fr.]; Preisstand April 2016 exkl. MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Fr.]; Preisstand April 2016 exkl. MWST; Höchstbeiträge
Zürich Oberland	Uster - Betriebs- und Gestaltungskonzept Berchtoldstrasse	2.45	40	0.98
Zürich-Glattal	Zürich - Neue Verkehrsorganisation Uraniastrasse	10.20	35	3.57
	Glattal - Betriebs- und Gestaltungskonzepte Priorität A - Teil Dübendorf - Überlandstrasse	7.65	35	2.68
	Bülach - Optimierung Verkehrssystem Bülach Nord - Teil Ausbau Knoten	6.31	35	2.21
Limmattal	Dietikon – Optimierung Leistungsfähigkeit und Verkehrsmanagement	21.77	35	7.62
Langenthal	Sanierung Knoten: Bützbeg-/ Eisenbahnstrasse, Bützbeg-/ Ringsrasse	6.39	35	2.24
Bern	Münsingen, Entlastungsstrasse Nord	18.70	35	6.55
	Vechigen/Boll, Anpassung Ortsdurchfahrt	3.88	35	1.36
	Bern, Zukunft Bahnhof Bern: Verkehrsmassnahmen im 1. Ausbauschnitt, Baustein 3a	8.30	35	2.91
Burgdorf	Verkehrssanierung Burgdorf - Verkehrsmanagement	13.35	35	4.67
	Verkehrssanierung Burgdorf - Sanierung Strasse	29.69	35	10.39
Thun	Thun, Sanierung Einmündung Frutigenstrasse / Seefeldstrasse / Klostestrasse	1.03	35	0.36
	Thun, Umbau Knoten Berntorplatz	2.37	35	0.83
	Spiez, Sanierung Kreisel Spiezmoos - Autobahnanschluss	2.49	35	0.87
Luzern	Entschärfung Unfallschwerpunkte	10.00	35	3.50
Zug	Massnahmenpaket Buspriorisierung - TM3	3.28	40	1.31
Fribourg	Aménagement d'un contrôle d'accès au carrefour de Belle-Croix	26.68	35	9.34
	Requalification de l'axe de Marly - secteur Marly	7.50	35	2.63
	Requalification de l'axe de la Glâne / Carrefours Planafaye-Daillettes - secteur Villars-sur-Glâne	4.93	35	1.73
	Requalification de l'axe de la Glâne / Carrefours Beaumont-Bluefactory - secteur Fribourg	4.23	35	1.48
	Requalification et compartimentage du carrefour de Richemond (y.c. connexion MD vers la gare)	4.15	35	1.45
	Agrandissement en ouvrage du P+R de Marly-Gérine	4.50	35	1.58
	Aménagement du centre de Düdingen - secteur Hauptstrasse-Duenstrasse	6.15	35	2.15
Aareland	Rothrist, Wiggertalstrasse 3. Etappe und Aufwertung Ortsdurchfahrt	25.73	35	9.01
	Aarburg, Aufwertung Oltnerstrasse K103	21.33	35	7.47
	Aarau, BGK Entfelderstrasse	7.40	35	2.59
Solothurn	Solothurn: Umgestaltung Postplatz	1.20	35	0.42
	Zuchwil: Anbindung Knoten Aarmatt	2.30	35	0.81
Basel	Augst: Giebenacherstrasse	3.01	40	1.20
	Zubringer Dornach / Aesch an die A18 inkl. Beruhigung Ortszentrum Dornach	28.38	40	11.35
	Therwil, Umgestaltung Ortsdurchfahrt	2.30	40	0.92
	Laufen, Verlegung Naustrasse	18.59	40	7.44
	Basel: Heuwaage-Binnerstrasse	6.63	40	2.65
	Basel: Freiburgerstrasse	7.17	40	2.87
	Rheinfelden: Entflechtung öV, MIV und LV im Bereich Bahnhof SBB	2.26	40	0.9
	Fahrplanstabilität Bus BL (Linie 80/81)	3.39	40	1.36

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Fr.]; Preisstand April 2016 exkl. MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Fr.]; Preisstand April 2016 exkl. MWST; Höchstbeiträge
	Basel: Verkehrs- und Gestaltungsprojekt Burgfelderstrasse-Missionsstrasse-Spalenvorstadt	16.83	40	6.73
St.Gallen-Bodensee	Rorschach, A1-Anschluss Witen (Kantonsstrasse) inkl. Unterführung Industriestrasse	69.44	35	24.30
	Sanierung Unfallhäufungsstellen	8.06	35	2.82
	Herisau, Sanierung Schwänli-Kreisel	4.63	35	1.62
	St.Gallen, Stadtraum Platztor	3.06	35	1.07
	Rorschach, VSM Stufe 2 (FlaMa Witen)	9.26	35	3.24
Werdenberg-Liechtenstein	Sanierung Unfallhäufungsstellen Region Werdenberg - Burstiriet, Knoten Gemeindestrassen	0.57	35	0.20
Obersee	Strassenraumgestaltung Ferrachstrasse Rüti	5.08	35	1.78
	Strassenraumgestaltung Zentrum Lachen	6.38	35	2.23
	Pfäffikon Ost - Löwenkreuzung	15.00	35	5.25
	Pfäffikon Ost - Schweizerhof	19.60	35	6.86
	Verkehrssicherheit kurzfristige Massnahmen SG (Massnahmenpaket)	1.84	35	0.64
Wil	Sanierung Unfallhäufungsstellen 2. Etappe	3.95	35	1.38
	Dreibrunnenallee Wil West inkl. Buserschliessung	14.70	35	5.15
	Knoten Gloten / Buswil, Sirmach	1.30	35	0.46
	BGK Zürcherstrasse West und Wilerstrasse (Abschnitt Kreisel Dreibrunnenallee bis Unterführung Weinfelderlinie)	7.60	35	2.66
	BGK Zürcherstrasse Ost (Abschnitt Unterführung Weinfelderlinie bis Schwanenkreisel)	6.30	35	2.21
	Busbevorzugung Uzwil - Knoten Sonnentäl	1.80	35	0.63
	Flankierende Massnahmen und Ergänzung Verkehrsmanagement Wil Schwerpunkt ESP Wil West – Stadtzentrum West - Bronschhofen - Teil A	2.85	35	1.00
Kreuzlingen-Konstanz	Verkehrssicherheit Sanierung Unfallschwerpunkte (neu)	5.06	35	1.77
Bellinzonese	Riqualifica multimodale dell'asse urbano principale (Monte Carasso - Sementina)	3.72	40	1.49
Lausanne-Morges	Morges / Av. Monod, Av. Warnery, création d'un giratoire	1.47	35	0.51
Brig-Visp-Naters	Umgestaltung Knoten West "Dennerkreisel", Brig-Glis	0.80	35	0.28
	Erschliessung Spital-Neubau / Quartier Saltina, Brig-Glis	3.45	35	1.21
	Aufwertung und Verkehrssicherheit Ortskerne - Bitsch Ortsdurchfahrt	2.04	35	0.71
Chablais	Réaménagement du centre-ville de Monthey	4.95	35	1.73
	Réaménagement du centre-ville d'Aigle	9.03	35	3.16
Valais central	Requalification de la Place Beaulieu et de l'Avenue du Marché (connexion ouest)	3.88	35	1.36
	Création d'un passage sous-voies CFF de la Scie	4.87	35	1.70
RUN	Requalification de la RC5 : priorisation TP et aménagement de bandes cyclables, 1ère étape	6.77	40	2.71
Grand Genève	Axe fort TC tangentiel moyenne ceinture : secteur av. de l'Ain (y compris espace-rue)	1.53	35	0.54
	Aménagements routiers pour l'amélioration de la desserte TC et des MD sur la façade sud de l'aéroport : section route de Ferney - Voie-des-Traz – aéroport	5.87	35	2.05
Talkessel Schwyz	BGK Schwyzerstrasse	3.11	35	1.09
Summe		590.49		211.94

Tabelle A2-4

Liste der pauschal mitfinanzierten Massnahmen nach Artikel 21a MinVV - Priorität A
Bereich Verkehrsmanagement

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Fr.]; Preisstand April 2016 inkl. MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Fr.]; Preisstand April 2016 inkl. MWST; Höchstbeiträge
Zürich Oberland	Paket VM A-Liste	0.90	40	0.36
Zürich-Glattal	Paket VM A-Liste	1.91	35	0.67
Luzern	Paket VM A-Liste	8.71	35	3.05
Bulle	Paket VM A-Liste	1.83	35	0.64
Fribourg	Paket VM A-Liste	1.34	35	0.47
Aareland	Paket VM A-Liste	1.26	35	0.44
St.Gallen- Bodensee	Paket VM A-Liste	4.77	35	1.67
Obersee	Paket VM A-Liste	2.20	35	0.77
Locarnese	Paket VM A-Liste	4.25	40	1.70
Lausanne- Morges	Paket VM A-Liste	0.97	35	0.34
Valais central	Paket VM A-Liste	5.69	35	1.99
Summe		33.83		12.10

Tabelle A2-5

Liste der pauschal mitfinanzierten Massnahmen nach Artikel 21a MinVV - Priorität A
Bereich Strassengestaltungskonzepte

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Fr.]; Preisstand April 2016 inkl. MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Fr.]; Preisstand April 2016 inkl. MWST; Höchstbeiträge
Zürich Oberland	Paket Aufw. Str. A-Liste	2.98	40	1.19
Zürich-Glattal	Paket Aufw. Str. A-Liste	15.57	35	5.45
Limmattal	Paket Aufw. Str. A-Liste	5.94	35	2.08
Langenthal	Paket Aufw. Str. A-Liste	13.51	35	4.73
Bern	Paket Aufw. Str. A-Liste	9.60	35	3.36
Biel- Bienne/Lyss	Paket Aufw. Str. A-Liste	5.40	40	2.16
Thun	Paket Aufw. Str. A-Liste	0.97	35	0.34
Luzern	Paket Aufw. Str. A-Liste	1.09	35	0.38
Zug	Paket Aufw. Str. A-Liste	21.70	40	8.68
Bulle	Paket Aufw. Str. A-Liste	13.34	35	4.67
Fribourg	Paket Aufw. Str. A-Liste	3.77	35	1.32
Aareland	Paket Aufw. Str. A-Liste	2.09	35	0.73
Solothurn	Paket Aufw. Str. A-Liste	3.49	35	1.22
Basel	Paket Aufw. Str. A-Liste	16.33	40	6.53
St.Gallen- Bodensee	Paket Aufw. Str. A-Liste	16.80	35	5.88
Obersee	Paket Aufw. Str. A-Liste	4.03	35	1.41
Wil	Paket Aufw. Str. A-Liste	10.17	35	3.56
Kreuzlingen- Konstanz	Paket Aufw. Str. A-Liste	4.83	35	1.69
Bellinzonese	Paket Aufw. Str. A-Liste	2.73	40	1.09

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Fr.]; Preisstand April 2016 inkl. MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Fr.]; Preisstand April 2016 inkl. MWST; Höchstbeiträge
Locarnese	Paket Aufw. Str. A-Liste	7.73	40	3.09
Mendrisiotto	Paket Aufw. Str. A-Liste	3.23	35	1.13
Lausanne-Morges	Paket Aufw. Str. A-Liste	1.29	35	0.45
Brig-Visp-Naters	Paket Aufw. Str. A-Liste	11.46	35	4.01
Chablais	Paket Aufw. Str. A-Liste	5.97	35	2.09
Valais central	Paket Aufw. Str. A-Liste	17.80	35	6.23
RUN	Paket Aufw. Str. A-Liste	32.73	40	13.09
Talkessel Schwyz	Paket Aufw. Str. A-Liste	2.51	35	0.88
Summe		237.06		87.44

Tabelle A2-6

Liste der Massnahmen - Priorität B

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Fr.]; Preisstand April 2016 exkl. MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Fr.]; Preisstand April 2016 exkl. MWST; Höchstbeiträge
Zürich Oberland	Oberland - Umgestaltung Ortsdurchfahrt (BGK) Wetzikon - Zürcherstrasse	3.32	40	1.33
	Paket VM B-Liste	6.90	40	2.76
	Paket Aufw. Str. B-Liste	12.81	40	5.12
Winterthur und Umgebung	Winterthur - Knotenumbau Ohrbühl	9.85	35	3.45
	Paket VM B-Liste	4.93	35	1.73
	Paket Aufw. Str. B-Liste	4.93	35	1.73
Zürich-Glattal	Dübendorf - Bahnhofstrasse	5.91	35	2.07
Zürich-Glattal	Paket Aufw. Str. B-Liste	12.81	35	4.48
Limmattal	Spreitenbach - Interventionsgebiet Stadtzentrum, Neubau Zentrumsplatz	1.84	35	0.64
	Schlieren – Ausbau Engstringerkerkreuzung	44.34	35	15.52
Langenthal	Verkehrsmanagement Dreilinden	2.59	35	0.91
	Paket VM B-Liste	3.70	35	1.30
Bern	Bern/Köniz, Verkehrsoptimierung Turnierstrasse	2.21	35	0.77
	Bern, Weissensteinstrasse TP2 Fischermätteli bis Pestalozzistrasse	5.66	35	1.98
	Bern, Weissensteinstrasse Knoten Schwarzenburgstrasse	1.50	35	0.53
	Verkehrsmanagement Stadt Bern	10.88	35	3.81
	Verkehrsmanagement Köniz - Bern Südwest	4.0	35	1.40
	Paket Aufw. Str. B-Liste	14.15	35	4.95
	Paket VM B-Liste	10.00	35	3.50
Biel-Bienne/Lyss	Strassengebundener öffentlicher Verkehr / Busbevorzugung	4.66	40	1.86
	Verkehrsmanagement Agglomeration Biel	9.14	40	3.66
	Paket VM B-Liste	9.14	40	3.66
	Paket Aufw. Str. B-Liste	2.36	40	0.94
Burgdorf	Paket Aufw. Str. B-Liste	6.41	35	2.24
Thun	Spiez, Sanierung Knoten Gwattstutz	0.83	35	0.29
	Verkehrsmanagement Gwattstrasse, Frutigenstrasse und Seestrasse	3.61	35	1.26
	Paket VM B-Liste	1.03	35	0.36

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Fr.]; Preisstand April 2016 exkl. MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Fr.]; Preisstand April 2016 exkl. MWST; Höchstbeiträge
	Paket Aufw. Str. B-Liste	1.29	35	0.45
Luzern	Stadt Luzern, Umsetzung Konzept Carparkierung (2. Etappe)	5.05	35	1.77
Unteres Reusstal	Paket VM B-Liste	0.60	40	0.24
	Paket Aufw. Str. B-Liste	1.50	40	0.60
Zug	Paket Aufw. Str. B-Liste	8.53	40	3.41
Bulle	Aménagement multimodal de la partie communale de la route de la Pâla	3.52	35	1.23
Bulle	Paket Aufw. Str. B-Liste	0.30	35	0.11
Fribourg	Requalification de l'axe de la Glâne / Carrefours Beaumont-Daillettes - secteur Fribourg	3.70	35	1.30
	Requalification du quartier du Bourg - secteur Ormeaux	6.48	35	2.27
	Requalification du quartier du Bourg - secteur Grand-Rue	11.00	35	3.85
	Paket VM B-Liste	1.66	35	0.58
	Paket Aufw. Str. B-Liste	6.01	35	2.10
Aareland	Zofingen, Aufhebung Niveauübergang Aarburgerstrasse K104	11.87	35	4.15
Solothurn	Lohn-Ammansegg: Neubau Kreisel Bern-/Schulhaus-/Bhfstrasse	0.69	35	0.24
	Lohn-Ammansegg: Kreisel Nord	0.84	35	0.29
	Paket VM B-Liste	0.15	35	0.05
	Paket Aufw. Str. B-Liste	0.71	35	0.25
Basel	Laufen, neue Birsbrücke inkl. kommunaler FlaMa	16.88	40	6.75
Basel	Basel: Aeschenplatz	15.30	40	6.12
St.Gallen-	St.Gallen, Stadtraum St.Fiden	6.02	35	2.11
Bodensee	St.Gallen, Stadtraum Lerchenfeld	12.04	35	4.21
	St.Gallen, Stadtraum Bruggen	6.94	35	2.43
	St.Gallen, Stadtraum Krontal	5.56	35	1.95
	Herisau, BGK Bahnhofstrasse	1.85	35	0.65
	Paket Aufw. Str. B-Liste	13.06	35	4.57
Werdenberg- Liechtenstein	Optimierung Rheinquerung Sevelen/Vaduz	16.94	35	5.93
Obersee	Flankierende Massnahmen Zubringer Halten (Freienbach)	4.67	35	1.63
	Paket Aufw. Str. B-Liste	2.96	35	1.04
Wil	BGK Bahnhofstrasse Eschlikon	7.50	35	2.63
	Netzergänzung Nord	28.00	35	9.80
	BGK Hauptstrasse Bronschhofen	8.57	35	3.00
	Netzergänzung Grünastrasse	12.00	35	4.20
	Flankierende Massnahmen und Ergänzung Verkehrsmanagement Wil Schwerpunkt Stadtzentrum Süd	12.4	35	4.34
	Flankierende Massnahmen und Ergänzung Verkehrsmanagement Wil Schwerpunkt ESP Wil West – Stadtzentrum West - Bronschhofen - Teil B	0.50	35	0.18
	Paket Aufw. Str. B-Liste	4.90	35	1.72
Kreuzlingen-	Paket VM B-Liste	0.57	35	0.20
Konstanz	Paket Aufw. Str. B-Liste	4.86	35	1.70
Bellinzonese	Paket Aufw. Str. B-Liste	3.06	40	1.22
Locarnese	Riorganizzazione della viabilità e del nodo importante del TP di Ponte Brolla	2.04	40	0.82
	Messa in sicurezza della viabilità: tratta Solduno - Ponte Brolla	1.91	40	0.76
	Paket Aufw. Str. B-Liste	9.46	40	3.78
Mendrisiotto	Paket Aufw. Str. B-Liste	1.00	35	0.35

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Fr.]; Preisstand April 2016 exkl. MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Fr.]; Preisstand April 2016 exkl. MWST; Höchstbeiträge
Lausanne-	Lausanne / Rte des Plaines-du-Loup (RC448b)	9.30	35	3.26
Morges	Lausanne / Barreau de l'Essert	5.60	35	1.96
	Paket VM B-Liste	0.50	35	0.18
	Paket Aufw. Str. B-Liste	8.80	35	3.08
Brig-Visp-Naters	Umgestaltung Knoten Bahnhof-Nord, Visp	24.50	35	8.58
Brig-Visp-Naters	Paket Aufw. Str. B-Liste	1.75	35	0.61
Chablais	Paket Aufw. Str. B-Liste	7.95	35	2.78
Valais central	Requalification de la route de Sion (entrée Ouest) et priorisation des bus	6.95	35	2.43
	Nouveau franchissement routier du Rhône – route de la Drague	15.21	35	5.32
	Valorisation de la traversée du village et sécurisation	2.45	35	0.86
	Accessibilité sud	7.60	35	2.66
	Paket Aufw. Str. B-Liste	7.37	35	2.58
RUN	Requalification de la RC5 : priorisation TP, aménagement de bandes cyclables et connexion MD entre de l'axe structurant TP et la halte ferroviaire, 2ème étape	5.58	40	2.23
	Généralisation des zones 30 dans les communes de Peseux, Corcelles-Cormondrèche et à l'ouest de Neuchâtel	0.08	40	0.03
	Poursuite de la réalisation des zones 30 et des zones de rencontre, étape 1	0.75	40	0.30
	Mesures d'accompagnement liées à la mise en service de la H20, axes routiers avec potentiel d'influence modéré : notamment requalification de la rue des Envers, de la rue des Jeanneret et de l'axe Bournot - Andrié	5.68	40	2.27
	P+R Morteau (gare)	2.79	40	1.12
	Requalification de la rue de l'Hôtel-de-Ville (entre rond-point du Raymond et début de la liaison) et de la rue de la Pâquerette (entre Fritz-Courvoisier et Collège) en lien avec la nouvelle liaison H18	5.14	40	2.06
	Paket Aufw. Str. B-Liste	23.32	40	9.33
Grand Genève	Requalification du réseau routier de Nyon en faveur des TC et des MD : av. Alfred Cortot et route de St-Cergue	8.72	35	3.05
	Réaménagement de la place de Carantec (phase 2)	5.27	35	1.84
	Aménagements TC et MD sur la façade sud de l'aéroport : ch. du Ruisseau – ch. des Ailes	13.69	35	4.79
	Paket Aufw. Str. B-Liste	4.56	35	1.60
Talkessel Schwyz	Seewen-Schwyz: Voll-Anschluss Steinerstrasse inkl. flankierende Massnahmen	14.29	35	5.00
	BGK Ortskern Schwyz	6.25	35	2.19
	BGK Bahnhofstrasse Schwyz-Seewen	2.52	35	0.88
Summe		659.02		238.22

Anhang 2.3 Fuss- und Veloverkehr

Tabelle A2-7

Liste der Massnahmen nach Artikel 21 MinVV - Priorität A

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Fr.]; Preisstand April 2016 exkl. MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Fr.]; Preisstand April 2016 exkl. MWST; Höchstbeiträge
Winterthur und Umgebung	Winterthur - Velo- und Fussgängerunterführung im Link	8.18	35	2.86
	Veloquerung Grüze (Teil der Veloschnellroute Stadtmitt – Neuhegi/Grüze)	23.65	35	8.28
Zürich-Glattal	Zürich - Ausbau Unterführung Langstrasse	9.85	35	3.45
	Zürich - Fuss- und Veloverbindung Grubenackerweg	9.85	35	3.45
	Zürich - Kapazitätssteigerung Personenunterführung Bahnhof Altstetten West	9.85	35	3.45
Limmattal	Kanton Zürich - Veloschnellroute, Abschnitt Altstetten - Schlieren	10.44	35	3.65
	Schlieren - Schliessung Velonetzlücke, Gleisfeldquerung Höhe Wagistrasse	14.78	35	5.17
Biel-Bienne/Lyss	Oberer Quai	5.49	40	2.20
Luzern	Luzern, Begegnungszone Bahnhofstrasse Luzern	6.01	35	2.1
	Horw, Unterführung Zentralbahn Trasse	6.45	35	2.26
Fribourg	Aménagement d'une liaison de MD sur le tracé de la ligne ferroviaire industrielle - secteur Pérolles-gare de Fribourg	5.52	35	1.93
	Aménagement de la TransAgglo - secteur Avry-Gare de Villars-sur-Glâne	9.00	35	3.15
Basel	Muttenz: LV-Erschliessung Areal Hagnau	9.82	40	3.93
	BL: Langsamverkehrsachse Salina Raurica	6.53	40	2.61
	Basel: St. Jakobs-Strasse - Velomassnahmen	6.03	40	2.41
	Basel: Fuss-/Velobrücke Dreiländereck "Hafenbrücke"	7.03	40	2.81
St.Gallen-Bodensee	Velobahn - A	7.87	35	2.75
	Bodenseeradweg	7.5	35	2.63
Obersee	Fuss- und Velowegunterführung Eichwies-/Oberseestrasse Rapperswil-Jona	5.08	35	1.78
Wil	LV-Anbindung ESP Wil-West	14.50	35	5.08
Chablais	Amélioration des traversées des voies CFF dans les secteurs "Hôpital" et route d'Evian à Aigle	5.78	35	2.02
Grand Genève	Aménagement d'une liaison MD route de Bois-Chatton – route de Collex - route des Fayards	6.89	35	2.41
Summe		196.10		70.38

Tabelle A2-8

Liste der pauschal mitfinanzierten Massnahmen nach Artikel 21a MinVV - Priorität A
Bereich Fuss- und Veloverkehr

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Fr.]; Preisstand April 2016 inkl. MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Fr.]; Preisstand April 2016 inkl. MWST; Höchstbeiträge
Zürich Oberland	Paket LV A-Liste	9.73	40	3.89
Winterthur und Umgebung	Paket LV A-Liste	9.29	35	3.25
Zürich-Glattal	Paket LV A-Liste	38.40	35	13.44
Limmattal	Paket LV A-Liste	0.37	35	0.13

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Fr.]; Preisstand April 2016 inkl. MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Fr.]; Preisstand April 2016 inkl. MWST; Höchstbeiträge
Langenthal	Paket LV A-Liste	11.71	35	4.10
Bern	Paket LV A-Liste	46.91	35	16.42
Biel- Bienne/Lyss	Paket LV A-Liste	7.20	40	2.88
Burgdorf	Paket LV A-Liste	10.29	35	3.60
Luzern	Paket LV A-Liste	42.77	35	14.97
Unteres Reusstal	Paket LV A-Liste	8.43	40	3.37
Zug	Paket LV A-Liste	24.05	40	9.62
Bulle	Paket LV A-Liste	4.94	35	1.73
Fribourg	Paket LV A-Liste	4.83	35	1.69
Aareland	Paket LV A-Liste	11.03	35	3.86
Solothurn	Paket LV A-Liste	8.86	35	3.10
Basel	Paket LV A-Liste	56.75	40	22.70
St.Gallen- Bodensee	Paket LV A-Liste	128.69	35	45.04
Werdenberg- Liechtenstein	Paket LV A-Liste	15.86	35	5.55
Obersee	Paket LV A-Liste	17.66	35	6.18
Wil	Paket LV A-Liste	41.11	35	14.39
Kreuzlingen- Konstanz	Paket LV A-Liste	9.89	35	3.46
Bellinzonese	Paket LV A-Liste	9.60	40	3.84
Locarnese	Paket LV A-Liste	4.55	40	1.82
Mendrisiotto	Paket LV A-Liste	22.23	35	7.78
Lausanne- Morges	Paket LV A-Liste	38.89	35	13.61
Brig-Visp-Naters	Paket LV A-Liste	1.46	35	0.51
Chablais	Paket LV A-Liste	3.71	35	1.30
Valais central	Paket LV A-Liste	28.80	35	10.08
RUN	Paket LV A-Liste	14.50	40	5.80
Grand Genève	Paket LV A-Liste	43.77	35	15.32
Talkessel Schwyz	Paket LV A-Liste	19.83	35	6.94
Summe		696.11		250.37

Tabelle A2-9

Liste der Massnahmen - Priorität B

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Fr.]; Preisstand April 2016 exkl. MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Fr.]; Preisstand April 2016 exkl. MWST; Höchstbeiträge
Zürich Oberland	Paket LV B-Liste	12.31	40	4.92
Winterthur und Umgebung	Paket LV B-Liste	21.68	35	7.59
Zürich-Glattal	Dübendorf - Ausbau Bahnhofsunterführung Fuss- und Veloverkehr	9.85	35	3.45
	Dübendorf - Fussverbindung Verlängerung Casinostrasse	6.50	35	2.28
	Zürich - Ausbau Veloabstellanlagen	19.70	35	6.90
	Zürich - Erschliessung Hochschulgebiet: Erschliessung Fuss- &	14.78	35	5.17

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Fr.]; Preisstand April 2016 exkl. MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Fr.]; Preisstand April 2016 exkl. MWST; Höchstbeiträge
	Veloverkehr, 2. Etappe - Teil Central			
	Paket LV B-Liste	41.38	35	14.48
Limmattal	Würenlos/Neuenhof - Limmattsteg	5.91	35	2.07
	Kanton Zürich - Veloschnellroute, Abschnitt Schlieren - Dietikon	15.37	35	5.38
	Schlieren - Gleisquerung Reitmenweg für Langsamverkehr	14.78	35	5.17
	Dietikon - Ausbau Fuss- und Velounterführung unter Bahngleisen zwischen Post- und Bahnstrasse	14.78	35	5.17
	Geroldswil/Dietikon - Velozubringer Moosmatt	5.42	35	1.90
	Oberengstringen/Schlieren, Schliessung Velonetzlücke Oberengstringen - Schlieren	7.88	35	2.76
	Würenlos/Neuenhof - Talquerender Erholungsweg Sulperg-Rüsler	3.94	35	1.38
	Paket LV B-Liste	0.39	35	0.14
Langenthal	Paket LV B-Liste	0.46	35	0.16
Bern	Bern, LV-Verbindung Breitenrain – Länggasse	17.81	35	6.23
	Paket LV B-Liste	46.2	35	16.17
Biel-Bienne/Lyss	Bahnhofstrasse Biel	5.49	40	2.20
	Bahnunterführung Bahnhof Lyss Nord	7.32	40	2.93
	Paket LV B-Liste	3.65	40	1.46
Burgdorf	Paket LV B-Liste	5.36	35	1.88
Thun	Hilterfingen, Uferweg Hünibach	0.93	35	0.33
	Thun, Regionale Verbindung Kleine Allmend – Schwäbis	2.58	35	0.90
	Thun, LV-Übergang Weststrasse (Siegenthalergut-MMM)	0.21	35	0.07
Luzern	Dierikon – Udligenswil, Götzenthalstrasse	10.2	35	3.57
	Paket LV B-Liste	27.03	35	9.46
Unteres Reusstal	Paket LV B-Liste	8.63	40	3.45
Zug	Paket LV B-Liste	16.85	40	6.74
Bulle	Création de la Voie Verte (3 branches)	5.57	35	1.95
	Création d'une liaison de mobilité douce entre la route de la Pâla et la ZI Planchy	2.14	35	0.75
Fribourg	Paket LV B-Liste	11.70	35	4.10
Aareland	Aarau Aarebrücke, flankierende Massnahmen Fuss- und Veloverkehr	9.3	35	3.26
	Paket LV B-Liste	5	35	1.75
Solothurn	Paket LV B-Liste	2.23	35	0.78
Basel	Basel: Sevogelbrücke	7.82	40	3.13
	Paket LV B-Liste	46.82	40	18.73
St.Gallen-	Rorschach, Gleisquerung Stadtbahnhof	4.17	35	1.46
Bodensee	St.Gallen, Querung A1 OLMA	4.63	35	1.62
	Paket LV B-Liste	79.72	35	27.9
	Paket LV B-Liste	17.56	35	6.15
Obersee	Fuss- und Veloweg Bypass A3 Richterswil	2.54	35	0.89
	Paket LV B-Liste	2.34	35	0.82
Wil	Paket LV B-Liste	20.85	35	7.3
Kreuzlingen-	Rad- und Fussgängerbrücke Wessenbergsschule – Bodenseeforum (neu)	16.06	35	5.62
Konstanz	Paket LV B-Liste	13.04	35	4.56
Bellinzonese	Paket LV B-Liste	4.84	40	1.94
Locarnese	Completamento della rete del traffico lento: percorso ciclabile Vallemaggia, tratta Someo - Riveo	5.93	40	2.37
	Asse di collegamento e di transizione a lago: nuova passerella sul	5.56	40	2.22

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Fr.]; Preisstand April 2016 exkl. MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Fr.]; Preisstand April 2016 exkl. MWST; Höchstbeiträge
	fiume Maggia tra Locarno e Ascona e raccordi			
	Paket LV B-Liste	1.12	40	0.45
Mendrisiotto	Paket LV B-Liste	0.35	35	0.12
Lausanne-Morges	Préverenges, Morges, Tolochenaz, Lully, St-Prex / Voie verte, tronçon Préverenges - St-Prex	9.10	35	3.19
	Paket LV B-Liste	23.19	35	8.12
Chablais	Paket LV B-Liste	4.26	35	1.49
Valais central	Paket LV B-Liste	7.42	35	2.6
RUN	Paket LV B-Liste	20.01	40	8.00
Grand Genève	Construction d'une passerelle MD sur l'Arve rue des Bains - PAV	8.62	35	3.02
	Requalification PAV : promenade des Crêtes, av. Eugène Lance	6.89	35	2.41
	Aménagement MD et espaces public dans le "Cœur de ville" de Nyon	8.01	35	2.80
	Construction d'une passerelle MD entre Champs-Prévost et les Batailles	10.14	35	3.55
	Développement d'un réseau urbain de rabattement MD vers le pôle d'échange multimodal de St-Julien-en-Genevois	10.95	35	3.83
	Paket LV B-Liste	5.73	35	2.01
Talkessel Schwyz	Paket LV B-Liste	6.18	35	2.16
Summe		737.18		265.36

Anhang 2.4 Multimodale Umsteigepunkte

Tabelle A2-10

Liste der Massnahmen nach Artikel 21 MinVV - Priorität A

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Fr.]; Preisstand April 2016 exkl. MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Fr.]; Preisstand April 2016 exkl. MWST; Höchstbeiträge
Winterthur und Umgebung	Ausbau Bahnhofsplatz Nord beim Bahnhof Hegi (urbanes Zentrum Neuhegi-Grüze)	0.49	35	0.17
Zürich-Glattal	Bülach - Aufwertung öV-Drehscheibe	4.43	35	1.55
	Kloten - Unterführung Bhf. West	2.96	35	1.04
Bern	Köniz, öV-Knotenpunkt Wabern	1.95	35	0.68
	Ostermundigen, Velostation Bahnhof	1.09	35	0.38
	Münsingen, Velostation Bahnhof	3.20	35	1.12
Burgdorf	Velostation / Veloparking / B+R Plätze	0.27	35	0.09
Luzern	Velostation Bereich Bahnhof	4.96	35	1.74
	Infrastruktur Bahnhof Emmenbrücke Gersag	2.98	35	1.04
	Infrastruktur Bushub Kriens Mattenhof	15.00	35	5.25
Unteres Reusstal	Multimodale Drehscheibe Bahnhof Altdorf West	8.90	40	3.56
	Multimodale Drehscheibe Bahnhof Altdorf Ost	6.90	40	2.76
Bulle	Aménagement de l'interface de la nouvelle gare de Bulle	2.23	35	0.78
	Construction de deux vélostations et de stationnements vélos à la gare de Bulle	1.89	35	0.66
Fribourg	Requalification des secteurs Ancienne gare et Avenue du Tivoli	8.85	35	3.10
Aareland	Zofingen Veloabstellplätze Bahnhof	1.5	35	0.53
	Zofingen, Fussgängerbeziehung SBB-Durchgang Mitte	3	35	1.05
	Intermodale öV-Drehscheibe Bahnhof Rothrist	4.25	35	1.49
	Intermodale öV-Drehscheibe Schöftland	0.68	35	0.24
Solothurn	Lohn-Lüterkofen: Aufwertung Bahnhof mit Bushaltestellen und Bike and Ride Anlagen	3.30	35	1.16
Basel	Rheinfelden (CH): Behindertengerechte Erschliessung Bahnhof SBB - Kapuzinerberg	1.51	40	0.60
	Liestal: Abstellanlagen Velo	4.02	40	1.61
	Rheinfelden: Umgestaltung und Aufwertung Bahnhofplatz mit Busbahnhof	2.01	40	0.80
	Mobilitätsdrehscheibe am Zoll Lörrach/Riehen	30.14	40	12.06
	Bushof Grellingen	1.36	40	0.54
	Bushof Frenkendorf	2.01	40	0.8
St. Gallen-Bodensee	Romanshorn, Gleisquerung Süd	15.93	35	5.58
	Amriswil, Bushof	2.78	35	0.97
	Flawil, Bahnhofplatz	1.85	35	0.65
	Romanshorn, Bahnhofplatz - Innenstadt	1.39	35	0.49
Obersee	Umsteigeknotenpunkt Blumenau (Rapperswil-Jona)	4.07	35	1.42
Kreuzlingen-Konstanz	Velostation Bahnhof Konstanz (neu)	2.53	35	0.89
Bellinzonese	Riorganizzazione del nodo intermodale alla fermata ferroviaria di Giubiasco	3.7	40	1.48
	Nuovo nodo intermodale alla fermata ferroviaria di S. Antonino	1.85	40	0.74
Locarnese	Realizzazione nodo intermodale alla fermata ferroviaria di S. Nazzaro (Lista A)	1.85	40	0.74
	Riorganizzazione del nodo intermodale alla stazione FFS di Locarno-Muralto	12.50	40	5.00
Lausanne-	Morges / Gare CFF, aménagement de l'interface - Phase 2	5.75	35	2.01

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Fr.]; Preisstand April 2016 exkl. MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Fr.]; Preisstand April 2016 exkl. MWST; Höchstbeiträge
Morges	Lausanne / Aménagement interface Blécherette	2.80	35	0.98
	Lausanne / Vélostation Lausanne CFF Nord	6.50	35	2.28
Chablais	Interface à la gare CFF/AOMC de Monthey	4.06	35	1.42
	Interface à la halte CFF/AOMC de Clos-Donroux	1.52	35	0.53
	Interface à la halte CFF/AOMC de Collombey-Corbier	1.01	35	0.35
Valais central	Interface de la gare routière et CBV	1.01	35	0.35
RUN	Création d'une interface bus-train à la halte St-Blaise BLS, et réaménagement du chemin de la Plage	3.27	40	1.31
	Amélioration interface bus-train, Gare de Neuchâtel : place Blaise Cendrars	7.67	40	3.07
Grand Genève	Réalisation de l'interface et du pôle d'échange multimodal de la gare de La Roche-sur-Foron -	3.15	35	1.10
	Réaménagement de l'interface multimodale de la gare à Nyon	7.40	35	2.59
	Construction d'une interface multimodale (tram/bus/MD/TIM) situé au niveau du P+R P47-P49, en coordination avec la réalisation de l'axe tram	10.14	35	3.55
	Construction d'un pôle d'échange multimodal à la gare de Thonon-les-Bains	17.84	35	6.24
Talkessel Schwyz	Bushof Schwyz Post	9.43	35	3.30
Summe		249.88		91.84

Tabelle A2-11

Liste der Massnahmen - Priorität B

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Fr.]; Preisstand April 2016 exkl. MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Fr.]; Preisstand April 2016 exkl. MWST; Höchstbeiträge
Zürich Oberland	Ausbau Bushof Pfäffikon ZH	4.43	40	1.77
	Pfäffikon- Verlängerung Personenunterführung Bahnhof West	4.93	40	1.97
	Wetzikon - Fuss- und Radwegverbindung Bahnhof Kempten	4.43	40	1.77
Winterthur und Umgebung	Winterthur - Verbesserung Zugang und Aufwertung beim urbanen Zentrum Neuhegi-Grüze - Bahnhöfe Oberwinterthur, Hegi und Grüze	12.32	35	4.31
Zürich-Glattal	Dübendorf - Aufwertung öV-Drehscheibe	7.09	35	2.48
	Bülach - Optimierung Verkehrssystem Bülach Nord - Teil Gleisquerung	9.85	35	3.45
Limmattal	Würenlos - Vernetzung Bahnhof - Grosszelg / Im Grund	3.3	35	1.16
	Killwangen - Neue Erschliessung Bahnhof	3.94	35	1.38
Bern	Ittigen, Umgestaltung Knoten Station Ittigen	6.91	35	2.42
	Bern, Zukunft Bahnhof Bern: Verkehrsmassnahmen im 1. Ausbauschnitt, Teil 2: Baustein 2	33.00	35	11.55
	Köniz, öV-Knotenpunkt Kleinwaben (Teil Ausgestaltung öV-Knoten)	2.96	35	1.04
	Köniz, öV-Knotenpunkt Liebefeld (Teil Ausgestaltung öV Knoten)	1.98	35	0.69
	Bern, Zukunft Bahnhof Bern: Verkehrsmassnahmen im 1. Ausbauschnitt, Baustein 1	33.50	35	11.73
	Bern, Zukunft Bahnhof Bern: Verkehrsmassnahmen im 1. Ausbauschnitt, Baustein 4	3.50	35	1.23

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Fr.]; Preisstand April 2016 exkl. MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Fr.]; Preisstand April 2016 exkl. MWST; Höchstbeiträge
Luzern	S-Bahnhof Emmenbrücke, Unterführung/Perronzugänge	1.98	35	0.69
	Infrastruktur Rothenburg Station (2. Etappe)	16.15	35	5.65
Unteres Reusstal	Multimodale Drehscheibe Bahnhof Erstfeld	6.50	40	2.60
Fribourg	Aménagement de l'interface TP - gare RER de Düdingen	3.90	35	1.37
	Aménagement de l'interface TP - nouvelle halte RER d'Avry Centre	10.00	35	3.50
Solothurn	Luterbach-Attisholz: Aufwertung Bahnhof mit Gleisüberführung Langsamverkehr, Bushaltestelle und Bike + Ride Anlagen	6.80	35	2.38
	HB Solothurn RBS: Verbesserung städtebauliche Situation und An- bindung Langsamverkehr	6.00	35	2.10
	Langendorf BLS: Aufwertung Bahnhof mit Bike + Ride Anlagen und Fuss und Velounterführung	1.50	35	0.53
	Gerlafingen, Bushaltestelle und Buszufahrt Bahnhof	1.90	35	0.67
Basel	Möhlly: Ausbau Unterführung Bahnhof	3.01	40	1.20
	Möhlly: Aufwertung Zugänglichkeit Bahnhof	1.51	40	0.60
	Bushof Zwingen	2.01	40	0.80
	Basel: Linien-Fernbus-Terminal	1.00	40	0.40
	Bushof Bottmingen	7.03	40	2.81
St.Gallen- Bodensee	Herisau, Bahnhofplatz und Bushof	45.00	35	15.75
	Unterführung Bahnhof Winkeln	4.63	35	1.62
	Zugang Haggen - Lerchenfeld	1.39	35	0.49
Kreuzlingen- Konstanz	Velostation Stadtbahnhof (neu)	0.97	35	0.34
Locarnese	Realizzazione nodo intermodale alla fermata ferroviaria di S. Nazzaro (Lista B)	1.12	40	0.45
Chablais	Interface à la halte CFF des Perraires	0.61	35	0.21
Valais central	Interface de la gare de Sion - étape 2	8.31	35	2.91
RUN	Amélioration de l'interface de la place de la gare Neuchâtel, secteur ouest	4.98	40	1.99
	Création d'une interface bus-train à la halte du Crêt-du-Loche, en lien avec la prolongation de la desserte TP du pôle de développement économique cantonal	0.30	40	0.12
	Création d'une interface bus-train à la gare de Morteau, en lien avec la restructuration du réseau TP (rabattement des lignes jusqu'à la gare)	0.50	40	0.20
	Amélioration interface bus-train Gare de Neuchâtel : rue des Fahys et giratoire du Rocher	5.48	40	2.19
	Porte sud de la gare CFF : plateforme intermodale à la station infé- rieure du funiculaire (Fun'ambule)	2.36	40	0.94
Grand Genève	Construction d'un pôle d'échange multimodal et d'une place à Châte- laine	32.95	35	11.53
	Optimisation des espaces publics pour l'accessibilité à la gare de Cornavin	30.41	35	10.64
Talkessel	Bushof Schwyz Seewen	7.94	35	2.78
Schwyz	Bushof Bahnhof Brunnen	4.96	35	1.74
	Bahnhof Seewen, Neuer Perronzugang Südende	3.57	35	1.25
	Bahnhof Brunnen, Neuer Perronzugang Nordende	3.57	35	1.25
Summe		360.48		128.65