Dieser Text ist eine provisorische Fassung. Massgebend ist die definitive Fassung, welche unter www.fedlex.admin.ch veröffentlicht werden wird.

23.xxx

Botschaft zum Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr

vom …

Sehr geehrter Herr Nationalratspräsident
Sehr geehrter Frau Ständeratspräsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit dieser Botschaft unterbreiten wir Ihnen, mit dem Antrag auf Zustimmung, den Entwurf eines Bundesbeschlusses für Verpflichtungskredite ab 2024 an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr.

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

…

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates

Der Bundespräsident: Alain Berset
Der Bundeskanzler: Walter Thurnherr

Übersicht

Der Bund unterstützt im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr aus dem Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr wirkungsvolle Massnahmen zur Verbesserung des Agglomerationsverkehrs. Mit der vorliegenden Botschaft beantragt der Bundesrat die Bewilligung der für die vierte Generation der Agglomerationsprogramme ab 2024 erforderlichen Finanzmittel in der Höhe von 1,58 Milliarden Franken.

Ausgangslage

Im Jahr 2020 waren in der Schweiz 78 Prozent der Bevölkerung und 84 Prozent der Arbeitsplätze in Städten und Agglomerationen angesiedelt. Gemäss den Zielen der schweizerischen Raumentwicklung soll das künftige Wachstum vorwiegend in diesen Räumen konzentriert werden. Laut Prognosen wächst der Verkehr auch in Zukunft weiter. So weisen die Verkehrsperspektiven 2050 des Bundes im Basisszenario eine Zunahme von Einwohnern und Einwohnerinnen sowie Arbeitsplätzen in den urbanen Regionen aus. Dies stellt die Verkehrsinfrastruktur vor grosse Herausforderungen. Die Kantone und Gemeinden können die für die Bewältigung des Verkehrs in den Agglomerationen nötigen Infrastrukturen oft nicht alleine finanzieren.

Für die Mitfinanzierung von Verkehrsinfrastrukturen in Städten und Agglomerationen wurde deswegen das Programm Agglomerationsverkehr geschaffen. Der Bund leistet im Rahmen dieses Programms seit 2008 Beiträge an Verkehrsinfrastrukturen, die zu einem effizienteren und nachhaltigeren Gesamtverkehrssystem in den betroffenen urbanen Räumen führen. Diese tragen dank einer kohärenten Planung von Verkehr, Siedlung und Landschaft zu einer nachhaltigen Raumentwicklung bei und stellen die Erreichbarkeit der Städte und Agglomerationen für das Umland sicher. Nach der einmaligen Finanzierung von dringlichen Projekten zu Beginn des Programms wurden bisher in drei Generationen von Agglomerationsprogrammen diverse Verkehrsinfrastrukturprojekte der Städte und Agglomerationen mitfinanziert. Mit der Zustimmung von Volk und Ständen zum Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr am 12. Februar 2017 ist die Beteiligung des Bundes an den Kosten von Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen seit 2018 unbefristet gesichert.

Die Mitfinanzierung von Massnahmen im Agglomerationsverkehr durch den Bund muss von den Trägerschaften der Agglomerationsprogramme beantragt werden. Die Agglomerationsprogramme müssen eine kohärente verkehrs- und siedlungsplanerische Abstimmung aller enthaltenen Massnahmen aufweisen. Die Mittel müssen so eingesetzt werden, dass sich die Qualität des Verkehrssystems verbessert, die Siedlungsentwicklung stärker nach innen ausgerichtet wird, sich die Verkehrssicherheit erhöht und sich Umweltbelastung sowie Ressourcenverbrauch verringern. Die Beiträge des Bundes richten sich nach der Gesamtwirkung des Programms und betragen zwischen 30 und 50 Prozent der anrechenbaren Investitionssumme.

Inhalt der Vorlage

2021 wurden dem Bundesamt für Raumentwicklung insgesamt 32 Agglomerationsprogramme der vierten Generation zur Prüfung eingereicht. Die Trägerschaften der

Agglomerationsprogramme beantragen mit ihren Eingaben die Mitfinanzierung von Verkehrsinfrastrukturmassnahmen mit einem Investitionsvolumen von rund sechs Milliarden Franken. Um die Bundesmittel effizient einzusetzen, wurden diejenigen Programme und Massnahmen priorisiert, die zur Lösung der grössten Verkehrsprobleme beitragen und das beste Kosten-Nutzen-Verhältnis ausweisen.

In der vorliegenden Botschaft ist das Ergebnis der Prüfung der Agglomerationsprogramme der vierten Generation festgehalten. Für die wirksamsten Massnahmen, die finanz- und baureif sind, beantragt der Bundesrat die Bewilligung eines Verpflichtungskredites in der Höhe von rund 1,58 Milliarden Franken.

Inhaltsverzeichnis

1 Ausgangslage 6
1.1 Problemlage und Anlass des Finanzbegehrens, Bedeutung des zu finanzierenden Vorhabens 6
1.1.1 Problemlage der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung in den Agglomerationen 6
1.1.2 Unterstützung des Bundes zur Lösung der Verkehrsprobleme in den Agglomerationen 7
1.1.3 Bedeutung der Mitfinanzierung des Bundes von Infrastrukturen des Agglomerationsverkehrs 8
1.2 Geprüfte Alternativen 9
1.3 Verhältnis zur Legislatur- und Finanzplanung sowie zu Strategien des Bundesrates 10
1.3.1 Verhältnis zur Legislatur- und Finanzplanung 10
1.3.2 Verhältnis zu Strategien des Bundesrats 11
2 Vorverfahren, insbesondere Vernehmlassungsverfahren 13
2.1 Grundsätze und Ablauf des Programms Agglomerationsverkehr 13
2.2 Übersicht über die bisherigen Generationen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr und den Stand der Umsetzung 13
2.3 Die vierte Generation im Rahmen des PAV 15
2.3.1 Erarbeitung durch die Trägerschaften und Einreichung 15
2.3.2 Prüfung durch den Bund 17
2.4 Vernehmlassungsverfahren 25
3 Inhalt des Bundesbeschlusses 27
3.1 Antrag des Bundesrates und Begründung 27
3.2 Inhalt der Vorlage, Erläuterungen zu einzelnen Bestimmungen 27
3.3 Teuerungsannahmen 29
4 Auswirkungen 30
4.1 Auswirkungen auf den Bund 30
4.1.1 Finanzielle Auswirkungen 30
4.1.2 Personelle Auswirkungen 31
4.2 Auswirkungen auf Kantone, Städte und Gemeinden sowie Agglomerationen und Berggebiete 31
4.3 Auswirkungen auf die Volkswirtschaft 32
4.3.1 Auswirkungen auf die Agglomerationen 32
4.3.2 Auswirkungen auf die Gesamtwirtschaft 32
4.4 Auswirkungen auf Raum und Umwelt 33
4.5 Auswirkungen auf die vernetzte Mobilität sowie nationale Verkehrsinfrastrukturen 33

5 Rechtliche Aspekte 34
5.1 Verfassungs- und Gesetzmässigkeit 34
5.2 Vereinbarkeit mit internationalen Verpflichtungen der Schweiz 34
5.3 Erlassform 34
5.4 Unterstellung unter die Ausgabenbremse 34
5.5 Einhaltung der Grundsätze des Subventionsgesetzes 35
Abkürzungsverzeichnis 36
Anhang 1 Liste der Massnahmen der vierten Generation des Programms Agglomerationsverkehr 37
Anhang 2 Umsetzungsstand früherer Generationen 71
Anhang 3 Vergleich der Mitfinanzierung in den verschiedenen Generationen 77
Anhang 4 Agglomerationsprogramme sowie beitragsberechtigte Städte und Agglomerationen 80
Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr *(Entwurf)* BBl **2023** ...

Botschaft

1 Ausgangslage

1.1 Problemlage und Anlass des Finanzbegehrens, Bedeutung des zu finanzierenden Vorhabens

1.1.1 Problemlage der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung in den Agglomerationen

Im Jahr 2020 waren in der Schweiz 78 Prozent der Bevölkerung und 84 Prozent der Arbeitsplätze[1] in Agglomerationen angesiedelt. Agglomerationen sind wichtige Wirtschaftsmotoren. Die urban geprägten Gebiete sind deshalb für die Wettbewerbsfähigkeit des ganzen Landes von entscheidender Bedeutung.

Während der Anteil der Bevölkerung in den Städten und Agglomerationen an der Gesamtbevölkerung seit 2000 leicht zunahm, konzentrierten sich die Beschäftigten stärker in den Agglomerationen. Aufgrund der räumlichen Konzentration der Bevölkerung und der Beschäftigten in den Städten und Agglomerationen ist das Verkehrsaufkommen innerhalb dieser Räume 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 2019 in der Schweiz generell um rund 35 Prozent; im öffentlichen Strassenverkehr sogar um 38 Prozent.[2] Im Güterverkehr betrug der Zuwachs der Transportleistung zwischen 2000 und 2020 14 Prozent.[3] In den Spitzenstunden erreichen das Strassen- und Schienennetz unterdessen vielerorts die Kapazitätsgrenzen, Staus auf den Strassen und überlastete Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs (ÖV) gehören zum Alltag.

Mit einer Medienkonferenz hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) am 16. November 2021 die Verkehrsperspektiven[4] mit dem Zeithorizont 2050 publiziert. Die Verkehrsperspektiven 2050 gehen im Basisszenario davon aus, dass Bevölkerung und Arbeitsplätze weiterwachsen werden. Es wird zudem davon ausgegangen, dass dieses Wachstum vor allem in den urbanen, gut mit ÖV erschlossenen Regionen stattfindet. Diese Entwicklung entspricht auch den Zielen der schweizerischen Raumentwicklung. Das Basisszenario geht für den Zeitraum von 2017 bis 2050 von einem Wachstum der generellen Verkehrsleistung von elf Prozent aus. Insbesondere in den Agglomerationen wird sich der Anteil des Verkehrsnetzes mit einer sehr hohen Auslastung sowohl in der Morgen- als auch in der Abendspitzenstunde weiter akzentuieren. Ebenfalls überdurchschnittlich ist das Verkehrswachstum zwischen den Agglomerationen.

[1] Beitragsberechtigte Städte und Agglomerationen nach Art. 19 Abs. 1 MinVV, BFS - STATPOP 2020 und STATENT 2019

[2] BFS – Leistungen des Personenverkehrs (PV-L), Statistik des öffentlichen Verkehrs (OeV)

[3] BFS – Gütertransportstatistik (GTS)

[4] ARE (2022), Schweizerische Verkehrsperspektiven 2050, abrufbar unter: www.are.admin.ch > Medien & Publikationen > Publikationen > Mobilität

Eine angemessene Konzentration des Wachstums auf die Städte und Agglomerationen trägt insgesamt zu einer Abschwächung der Verkehrszunahme bei. In den grössten Agglomerationen liegt die pro Person zurückgelegte Distanz rund neun Prozent unter dem schweizerischen Durchschnitt[5]. Je dichter die Besiedelung ist, desto höher ist in der Regel auch der Anteil der als flächeneffizienter bezeichneten Verkehrsarten ÖV, Fuss- und Veloverkehr. Umso wichtiger sind auch Verkehrsdrehscheiben, welche die verschiedenen Verkehrsträger miteinander verknüpfen. Verkehrserhebungen zeigen, dass Bewohner und Bewohnerinnen dicht bebauter Gebiete signifikant weniger Verkehr in der Schweiz verursachen und überdurchschnittlich häufig mit ÖV, zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs sind.[6] Darum wird auch für diese Verkehrsinfrastrukturen in besonderem Mass eine Unterstützung des Bundes nachgefragt. Verkehrsdrehscheiben leisten zudem einen wesentlichen Beitrag zur Vernetzung von städtischen und ländlichen Räumen und damit zur Sicherung der Erreichbarkeit urbaner Räume.

Insgesamt besteht in den Städten und Agglomerationen nach wie vor ein dringender Bedarf nach Optimierung und gezieltem Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen, um sowohl die Funktionalität des Gesamtverkehrssystems zu verbessern als auch eine Siedlungsentwicklung nach innen zu fördern. Zudem wird die Funktionsfähigkeit der Nationalstrassen in urbanen Räumen mit einem funktionierenden Gesamtverkehrssystem gestärkt. Ein hoher Anteil an flächeneffizienten Verkehrsarten erhöht die Verkehrssicherheit, trägt zu Reduktion der Umweltbelastung bei und schafft überdies Kapazitäten für den notwendigen Individual- und Güterverkehr auf der Strasse.

1.1.2 Unterstützung des Bundes zur Lösung der Verkehrsprobleme in den Agglomerationen

Volk und Stände haben am 12. Februar 2017 der Schaffung eines Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAF) zugestimmt.[7] Der unbefristete, in Artikel 86 Absatz 1 der Bundesverfassung[8] (BV) verankerte und mit verschiedenen Mitteln gemäss Artikel 86 Absatz 2 BV gespeiste Fonds schafft für den Bund unter anderem die Grundlage, um finanzielle Beiträge an Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen leisten zu können. Die Änderung trat am 1. Januar 2018 in Kraft, gleichzeitig wie das Bundesgesetz vom 30. September 2016[9] über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAFG).

Am 1. Februar 2020 traten mit der Verordnung vom 20. Dezember 2019[10] über das Programm Agglomerationsverkehr (PAVV) die Ausführungsbestimmungen in Kraft.

[5] BFS/ARE (2017), Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015, abrufbar unter: www.are.admin.ch > Mobilität > Grundlagen und Daten > Mikrozensus Mobilität und Verkehr

[6] ARE (2018), Dichte und Mobilitätsverhalten, abrufbar unter: www.are.admin.ch > Medien & Publikationen > Publikationen > Grundlagen

[7] AS 2017 6731

[8] SR 101

[9] SR 725.13

[10] SR 725.116.214

Diese wurden noch mit den Richtlinien vom 13. Februar 2020[11] zum Programm Agglomerationsverkehr (RPAV) präzisiert. Über die Bewilligung der Mittel aus dem NAF entscheiden die eidgenössischen Räte. Der Bundesrat legt der Bundesversammlung in der Regel alle vier Jahre entsprechende Bundesbeschlüsse vor (Art. 7 Bst. b in Verbindung mit Art. 5 Abs. 1 Bst. b NAFG). Gemäss der vorliegenden Botschaft sollen die Verpflichtungskredite für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr (PAV) ab 2024 beantragt werden.

Als Voraussetzung für die Mitfinanzierung von Massnahmen im Rahmen des PAV verlangt der Bund nach Artikel 17*c* Buchstaben a und b des Bundesgesetzes vom 22. März 1985[12] über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel (MinVG) sowie Artikel 2 Absatz 1 PAVV eine wirkungsvolle Abstimmung von Verkehr und Siedlung unter Berücksichtigung der Landschaft, in einer umfassenden Planung. Die Mittel des Bundes sollen dort eingesetzt werden, wo ein gutes oder sehr gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis erzielt werden kann und die Massnahmen bau- und finanzreif sind. 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 beizutragen, sondern auch die vorgesehenen Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen sowie die weiteren Verkehrsmassnahmen ohne finanzielle Beteiligung des Bundes zu realisieren.

1.1.3 Bedeutung der 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 ermöglicht, die Zersiedelung der Landschaft eingedämmt und die Erreichbarkeit der Städte aus dem Umland gewährleistet werden.

Ein wichtiger Erfolg der Agglomerationsprogramme ist auch der Aufbau und die Intensivierung der Zusammenarbeit zwischen Kantonen, Städten und Gemeinden, teilweise sogar unter Einbezug von Gebieten im grenznahen Ausland. Dies ist zur Erarbeitung und Umsetzung einer kohärenten Siedlungs-, Verkehrs- und Landschaftsentwicklung unabdingbar und trägt wesentlich dazu bei, dass Agglomerationen ihre Planung gemeinsam und bereichsübergreifend angehen sowie Verkehrsprobleme ganzheitlich, effizient und wirksam lösen.[13]

[11] abrufbar unter: www.are.admin.ch > Mobilität > Programme und Projekte > Programm Agglomerationsverkehr > Agglomerationsprogramme 4. Generation > Recht

[12] SR **725.116.2**

[13] ARE (2019), Berichterstattung an den Bundesrat zum Stand der Umsetzung der Agglomerationspolitik 2016+ und der Politik der ländlichen Räume und Berggebiete, abrufbar unter: www.are.admin.ch > Medien & Publikationen > Publikationen > Städte und Agglomerationen

Die Agglomerationsprogramme entsprechen einem grossen Bedürfnis von Kantonen, Städten und Gemeinden. Ein überwiegender Teil der gemäss Anhang 4 der Verordnung vom 7. November 2007[14] über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassenverkehr zweckgebundener Mittel (MinVV) beitragsberechtigten Städte und Agglomerationen haben mindestens ein Agglomerationsprogramm in einer der bislang vier Generationen erarbeitet und beim Bund zur Prüfung und Mitfinanzierung eingereicht. Die Bundesbeiträge helfen nicht nur den grossen, sondern auch den mittleren und kleineren beitragsberechtigten Städten und Agglomerationen in der ganzen Schweiz, ihre Projekte für ein attraktives, gut funktionierendes Gesamtverkehrssystem und eine abgestimmte Planung zwischen Siedlung und Verkehr voranzutreiben. Dank der Agglomerationsprogramme konnten Massnahmen realisiert werden, die sonst, ungeachtet des grossen Problemdrucks, nicht finanzier- oder umsetzbar gewesen wären.

Die direkten Auswirkungen der Agglomerationsprogramme sind nur schwer quantitativ zu erfassen. Einerseits lassen sich Veränderungen erst verzögert nach der Inbetriebnahme einer Massnahme messen. Andererseits können die Effekte der Agglomerationsprogramme nicht immer von anderen Einflussfaktoren isoliert werden. Entwicklungen im nationalen Verkehr betreffend Angebot und Infrastruktur, technische Entwicklungen, die Konjunktur aber auch politische Entscheide oder Entscheide privater Investoren überlagern die Effekte der Agglomerationsprogramme.[15] Dennoch lassen sich bei der Umsetzung der Verkehrs- und Siedlungsmassnahmen eine Reihe von Trends beobachten, die auf dem Gebiet der Agglomerationen sichtbar sind. Die Agglomerationsprogramme haben insbesondere dazu beigetragen, das Angebot des ÖV[16] sowie des Fuss- und Veloverkehrs[17] zu verbessern. Dies erfolgte auch durch eine Neugestaltung des bestehenden Strassenraums.[18] Verkehrs- und Siedlungsmassnahmen innerhalb der bebauten Gebiete haben ebenfalls dazu beigetragen, sowohl die Einwohner- und Arbeitsplatzdichte als auch die Nutzung des öffentlichen Verkehrs zu erhöhen.[19] Insbesondere durch die Umsetzung von Betriebs- und Gestaltungskonzepten, durch Verkehrsmanagementmassnahmen und durch Massnahmen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs[20] wurde die Verkehrssicherheit verbessert.

1.2 Geprüfte Alternativen

Durch die im Kampf gegen das Covid-19-Virus ergriffenen Massnahmen kam es insbesondere im öffentlichen Verkehr, aber auch im motorisierten Individualverkehr zu einem merkbaren Rückgang der Verkehrsleistungen. Hingegen erfuhren der Fuss- und

[14] SR **725.116.21**

[15] ARE (2015) Räumliche Auswirkungen von Verkehrsinfrastrukturen in der Schweiz, abrufbar unter: www.are.admin.ch > Medien & Publikationen > Publikationen > Mobilität

[16] Verlängerung Linie 1 (Luzern); Ausbau des Trams Cornavin - Onex - Bernex (Grand Genève)

[17] Velostation Bahnhof Bern (Bern); Velonetz «TransAgglo» Abschnitt Düdingen - Zelg (Fribourg)

[18] Ecublens-Chavannes, Av. du Tir-Fédéral, Abschnitt « RC1-Pont bleu » (Lausanne-Morges)

[19] ÖV-Eigentrassierung in der Stadt St. Gallen (St. Gallen – Bodensee)

[20] Fussgängerbrücke Maillefer (Lausanne-Morges); unterirdische Fuss- und Veloverbindung zwischen dem Kantonsspital und der S-Bahnhaltestelle Champel (Grand Genève); Fuss- und Velobrücke zwischen den Ortschaften Maggia und Moghegno (Locarnese)

der Veloverkehr einen markanten Zuwachs.[21] Mögliche längerfristige Effekte lassen sich aber nicht empirisch belegen. Angesichts des nach wie vor bestehenden grossen Handlungsbedarfs sieht der Bundesrat deshalb davon ab, die Mitfinanzierung des Bundes im Rahmen der vierten Generation der Agglomerationsprogramme auf einen späteren Zeitpunkt zu verschieben. Dies einerseits, weil eine zeitliche Erstreckung der Mitfinanzierung des Bundes gegen den Grundsatz von Treu und Glauben verstossen würde. Eine zeitliche Erstreckung der Mitfinanzierung durch den Bund könnte nämlich zu Verfahrensunterbrüchen oder Planungsabbrüchen führen und so die Realisierung der Massnahmen gefährden. Andererseits ist mit einer weiteren Verkehrszunahme zu rechnen. Die von den Trägerschaften der Agglomerationen erarbeiteten und vom Bund zur Mitfinanzierung vorgeschlagenen Massnahmen dürften so über kurz oder lang unabdingbar sein.

Für die Massnahmen zur Verbesserung des Agglomerationsverkehrs sind nach Artikel 17*f* MinVG neun bis zwölf Prozent der gesamten Ausgaben des NAF vorgesehen. Die Trägerschaften haben eine grosse Anzahl von vordringlich zu realisierenden Massnahmen eingereicht. Dies zeigt, dass die beitragsberechtigten Städte und Agglomerationen in den nächsten Jahren weiterhin vor bedeutenden Herausforderungen stehen. Bei einer durchschnittlichen Bundesbeteiligung von 37 Prozent übersteigt der von den Trägerschaften angemeldete Bedarf die maximal verfügbaren Bundesmittel um den Faktor 1,4. Der Bundesrat spricht sich darum für die Maximalvariante von zwölf Prozent der Fondsausgaben für die Verwendung im Rahmen des PAV aus. So ist sichergestellt, dass die Massnahmen mitfinanziert werden, welche nach der Prüfung des Bundes ein sehr gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen. Eine Reduktion auf eine Bundesbeteiligung von neun Prozent der Mittel des NAF würde bedeuten, dass der angemeldete Bedarf die maximal verfügbaren Bundesmittel um den Faktor 2,4 übersteigen würde. Zahlreiche, auch aus Sicht des Bundes wichtige Massnahmen müssten dann durch Kantone und Gemeinden alleine finanziert werden. Es besteht die Gefahr, dass dadurch vermehrt Massnahmen aufgrund mangelnder Finanzen von Kantonen, Städten und Gemeinden verspätet oder gar nicht realisiert werden können.

1.3 Verhältnis zur Legislatur- und Finanzplanung sowie zu Strategien des Bundesrates

1.3.1 Verhältnis zur Legislatur- und Finanzplanung

Die Vorlage ist in der Botschaft vom 29. Januar 2020[22] zur Legislaturplanung 2019–2023 angekündigt. Das Geschäft ist im Zahlenwerk des Voranschlags mit integriertem Aufgaben- und Finanzplan enthalten.

[21] BFS/ARE (2021), Auswirkungen der Covid-19-Pandemie auf das Mobilitätsverhalten, abrufbar unter: www.are.admin.ch > Mobilität > Grundlagen und Daten > Mikrozensus Mobilität und Verkehr

[22] BBl **2020** 1777 S. 1892

1.3.2 Verhältnis zu Strategien des Bundesrats

Raumkonzept Schweiz, Sachpläne des Bundes und STEP-Ausbauschritte

Das PAV berücksichtigt das Raumkonzept Schweiz[23] und baut auf den Zielen des Sachplans Verkehr – Teil Programm[24] auf. Letzterer bildet den vom Bundesrat beschlossenen strategischen Rahmen für die Entwicklung der Verkehrsinfrastrukturen und die Abstimmung mit der Raumentwicklung. Das PAV ist mit den strategischen Entwicklungsprogrammen (STEP) für die Nationalstrassen und die Eisenbahninfrastruktur[25] abgestimmt. Während die beiden STEP-Programme eine längerfristige Perspektive mit umfangreichen Projekten enthalten, fokussiert das PAV auf einen kurz- bis mittelfristigen Realisierungshorizont mit Baubeginn der Massnahmen ab 2024. Gemäss Artikel 18 Absatz 1 Buchstabe b PAVV muss mit der Realisierung der Massnahmen der vierten Generation spätestens fünf Jahre und drei Monate nach der Verabschiedung des entsprechenden Bundesbeschlusses durch das Parlament begonnen werden.

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. So berücksichtigt die im Sachplan Verkehr festgelegte Strategie des Bundesrates auch den Stand der Planung bei Wünschen Dritter an die Nationalstrassen und die Entwicklungen im Bereich der Haltestellen des Eisenbahnnetzes (Wünsche Dritter umfassen Begehren für neue Anschlüsse, Eindeckungen, zusätzlichen Lärmschutz usw.). Die Bundesplanung ist in die Betrachtung der Agglomerationsprogramme eingeflossen. Massnahmen aus den Agglomerationsprogrammen, welche nicht bereits beschlossene oder in den STEP-Planungen enthaltene Nationalstrassen- oder Eisenbahnprojekte voraussetzen, wurden durch den Bund entsprechend der aktuellen Bundesplanung priorisiert. Eine Koordination der verschiedenen Planungen und eine Abstimmung mit der gesamten räumlichen Entwicklung der Schweiz sind sichergestellt.

Langfristige Klimastrategie der Schweiz

Die Klimastrategie 2050[26] hat zum Ziel, dass die Treibhausgasemissionen bis 2050 bei Netto-Null liegen. Im Jahr 2019 verursachte der Strassenverkehr rund 37 Prozent der CO_2-Emissionen der Schweiz. Entsprechend hoch ist der Handlungsbedarf in diesem Sektor.

[23] Schweizerischer Bundesrat, KdK, BPUK, SSV, SGV (2012), Raumkonzept Schweiz, abrufbar unter: www.are.admin.ch > Raumentwicklung & Raumplanung > Strategie und Planung > Raumkonzept Schweiz

[24] Schweizerischer Bundesrat (2021), Mobilität und Raum 2050 Sachplan Verkehr – Teil Programm, abrufbar unter: www.are.admin.ch > Raumentwicklung & Raumplanung > Strategie und Planung > Konzepte und Sachpläne > Verkehr > Teil Programm

[25] BBl **2018** 6949 7321

[26] Schweizerischer Bundesrat (2021), Langfristige Klimastrategie der Schweiz, abrufbar unter: www.bafu.admin.ch > Themen > Thema Klima > Fachinformationen > Ziele der Klimapolitik > Verminderungsziele > Ziel 2050 > Klimastrategie 2050

Der Bundesrat setzt zur Erreichung der Klimaziele im Verkehrsbereich mit der Umsetzung der Energiestrategie 2050[27] primär auf die Dekarbonisierung der Fahrzeugflotten, die weitere Verschärfung der CO_2-Emissionsvorschriften für neue Personen- und Lieferwagen sowie die Verlagerung des Verkehrs auf den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr. Beim Eisenbahnverkehr steht die Reduktion des Energiemehrbedarfs durch Effizienzsteigerungen im Vordergrund.

Werden Infrastrukturmassnahmen für den Agglomerationsverkehr in Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung realisiert, so ist dies ein Beitrag dazu, dass der Gesamtverkehr in den Städten und Gemeinden und in den Agglomerationen zunehmend klimaschonender erbracht werden kann. Die Mitfinanzierung durch den Bund hilft mit, diese Massnahmen früher oder überhaupt erst zu realisieren.

Bodenstrategie Schweiz, Strategie Biodiversität Schweiz und Strategie Baukultur

Mit der Bodenstrategie[28] wird beabsichtigt, in der Schweiz bis 2050 netto keine Böden mehr zu verbrauchen. Zudem verlangt die Biodiversitätsstrategie[29] unter anderem, dass der Verkehr keine zusätzlichen Trennwirkungen verursacht.

Diese Vorgaben werden bei der Wirkungsprüfung der Agglomerationsprogramme als Ganzes wie auch der einzelnen Infrastrukturmassnahmen im PAV berücksichtigt. So bevorzugt der Bund bei seiner Mitfinanzierung Massnahmen, die den Ressourcenverbrauch minimieren und zur Aufwertung von Natur- und Freiräumen beitragen.

Die Strategie Baukultur[30] thematisiert die baukulturelle Qualität der gebauten Umwelt angesichts aktueller gesellschaftlicher und raumwirksamer Herausforderungen. Die Mobilität und Verkehrsinfrastrukturen sind dafür wesentliche Elemente. Der Bund setzt sich für eine hohe Baukultur ein. Diese Vorgabe und das Streben nach hoher baukultureller Qualität von Orten sind namentlich in den Agglomerationen von Bedeutung. Die Mitfinanzierung durch den Bund trägt dazu bei, dass Massnahmen im Bereich von Verkehr und Mobilität von hoher Qualität umgesetzt werden.

[27] BBl **2013** 7561

[28] Schweizerischer Bundesrat (2020), Bodenstrategie Schweiz, abrufbar unter: www.bafu.admin.ch > Themen > Thema Boden > Publikationen und Studien > Bodenstrategie Schweiz

[29] BAFU (2012), Strategie Biodiversität Schweiz, abrufbar unter: www.bafu.admin.ch > Themen > Thema Biodiversität > Publikationen und Studien > Strategie Biodiversität Schweiz

[30] Schweizerischer Bundesrat (2020), Strategie Baukultur, abrufbar unter: www.bak.admin.ch > Baukultur > Konzept Baukultur > Strategie Baukultur

2 Vorverfahren, insbesondere Vernehmlassungsverfahren

2.1 Grundsätze und Ablauf des Programms Agglomerationsverkehr

Die Unterstützung des Agglomerationsverkehrs richtet sich nach Artikel 86 BV, Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe b NAFG und die Artikel 17*a*–17*f* MinVG. Die Grundsätze und der Ablauf des Verfahrens im PAV hatten sich bei der Beurteilung der bisherigen Generationen bewährt. Für die vierte Generation bleiben sie unverändert. Der Bund leistet demnach Beiträge an Verkehrsinfrastrukturen, die zu einem effizienteren und nachhaltigeren Gesamtverkehrssystem in beitragsberechtigten Städten und Agglomerationen führen und zu einer nachhaltigen Raumentwicklung in der Schweiz beitragen.

Finanzielle Beiträge werden für Infrastrukturmassnahmen zugunsten des Strassen- und Schienenverkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs ausgerichtet, sofern sie nicht bereits durch andere Bundesmittel finanziert werden.[31] 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 Prozent der Investitionssumme (Art. 22 MinVV). Um die Mittel des Bundes effizient einzusetzen, werden die Programme und die darin enthaltenen Massnahmen gestützt auf die Kriterien gemäss Artikel 17*d* MinVG priorisiert. So werden Massnahmen mitfinanziert, die zur Lösung der grössten Verkehrsprobleme beitragen, ein gutes oder sehr gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen und innerhalb von vier Jahren finanz- und baureif sind. Für diese Massnahmen beantragt der Bundesrat die Bewilligung eines Verpflichtungskredits.

Die Verpflichtungskredite werden von der Bundesversammlung in Etappen von vier Jahren bewilligt (Art. 7 Bst. b NAFG). Dies entspricht einer Generation von Agglomerationsprogrammen. Diese Vorlage befasst sich mit der Bewilligung der Verpflichtungskredite für die vierte Generation und beabsichtigt die Bereitstellung der Mittel ab 2024.

2.2 Übersicht über die bisherigen Generationen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr und den Stand der Umsetzung

Zu Beginn des PAV wurde mit der Annahme des Infrastrukturfondsgesetzes vom 6. Oktober 2006[32] auch gleichzeitig ein Paket mit dringlichen und baureifen Projekten

[31] Massnahmen im Schienenverkehr werden in erster Linie durch den Bahninfrastrukturfonds finanziert; davon ausgenommen sind nach Art. 49 Abs. 3 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dez. 1957 (SR *742.101*) Strecken, die nur zur Feinerschliessung (z. B. Tram- und Metrobahnen) dienen.

[32] AS **2007** 6017

verabschiedet. Mit Ausnahme der Kerntangente in Frauenfeld, die wegen einer negativen Volksabstimmung nicht umgesetzt wurde, konnten alle Projekte realisiert werden.

Danach folgten die ersten beiden Generationen der eingereichten Agglomerationsprogramme. Für die erste Generation hat das Parlament Mittel in der Höhe von 1,51 Milliarden Franken für 26 Agglomerationsprogramme und für die zweite Generation Mittel in der Höhe von 1,70 Milliarden Franken für 37 Agglomerationsprogramme im PAV bewilligt. Von Anfang 2011 bis Ende 2021 konnten aus dem Verpflichtungskredit für das PAV der ersten Generation durch die Trägerschaften 992 Millionen Franken (Stand 31.12.2021 mit Teuerung und MWST) beim Bund abgerufen werden, was rund zwei Drittel des Kredits entspricht. Der Bund hat den Trägerschaften aus dem Verpflichtungskredit für das PAV der zweiten Generation bisher 412 Millionen Franken (Stand 31.12.2021 mit Teuerung und MWST) ausbezahlt, was knapp einem Viertel des Kredits entspricht.

Die dritte Generation wurde nach der Überführung des Infrastrukturfonds in den NAF beschlossen. Mit den Beschlüssen vom 25. September 2019[33] und vom 28. September 2021[34] hat das Parlament Mittel in der Höhe von 1,41 Milliarden Franken für 35 Agglomerationsprogramme im Rahmen des PAV der dritten Generation bewilligt. Neu umfasst der Verpflichtungskredit auch pauschal mitfinanzierte Massnahmen. Dadurch wird das Verfahren für die Umsetzung vereinfacht und die Realisierung beschleunigt. Aus dem Verpflichtungskredit für die dritte Generation im Rahmen des PAV wurden durch die Agglomerationen bisher 133 Millionen Franken (Stand 31.12.2021 mit Teuerung und MWST) beim Bund abgerufen, was knapp zehn Prozent des Kredits entspricht.

Tabelle 1: Beschlossene Bundesbeiträge, abgeschlossene Leistungsvereinbarungen und Rückgaben (Stand 31.12.2021)

	Verabschiedeter Bundesbeitrag[35]	Abgeschlossene Finanzierungsvereinbarungen[36]	Nicht realisierbar[37]
Dringliche Projekte[38]	2,56 Mrd. Fr.	2,53 Mrd Fr.	0,05 Mrd. Fr.
PAV erste Generation[39]	1,51 Mrd. Fr.	1,08 Mrd Fr.	0,05 Mrd. Fr.
PAV zweite Generation[40]	1,70 Mrd. Fr.	0,67 Mrd Fr.	0,01 Mrd. Fr.
PAV dritte Generation[41]	1,41 Mrd. Fr.	0,41 Mrd. Fr.	-
Total	**7,18 Mrd. Fr.**	**4,69 Mrd. Fr.**	**0,11 Mrd. Fr.**

33 BBl 2020 753

34 BBl 2021 2397

35 Preisstand gemäss Bundesbeschluss

36 Stand 31. Dez. 2021

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

38 BBl 2007 8553

39 BBl 2010 6901

40 BBl 2014 7853

41 BBl 2020 753 ergänzt mit einem Zusatzkredit für die Massnahme «Umfahrung Oberburg» (BBl 2021 2397)

Wie in Tabelle 1 dargestellt, hat der Bund in den vergangenen 15 Jahren rund 7,2 Milliarden Franken für Verkehrsinfrastrukturmassnahmen in den Agglomerationen beschlossen. Während die dringlichen Projekte realisiert sind, läuft die Umsetzung der Massnahmen aus den ersten drei Generationen im Rahmen des PAV noch. Bislang war der Mittelbedarf seitens der Agglomerationen für die Realisierung effektiv geringer als ursprünglich durch die Trägerschaften beantragt. Der Abschluss von Finanzierungsvereinbarungen im Umfang von rund 2,5 Milliarden Franken ist noch ausstehend. Es ist möglich, dass einzelne Projekte aufgrund negativer Volksentscheide oder anderer politischer und planerischer Entscheide nicht innerhalb der geltenden Fristen für die Umsetzung realisiert werden können.

Insgesamt kann festgestellt werden, dass gewisse Agglomerationen[42] mit der Umsetzung der Massnahmen im Verzug sind. Der Bundesrat hat darum mit der PAVV Fristen für den Baubeginn festgelegt. Gemäss den Leistungsvereinbarungen der ersten beiden Generationen erlischt bei diesen ohne Vorliegen einer unterzeichneten Finanzierungsvereinbarung bis 2027 der Anspruch auf die beschlossenen Bundesmittel. Gemäss Artikel 18 PAVV läuft bei der dritten Generation die Frist Ende 2025 ab. Um welche Summe es sich dabei handeln wird, ist derzeit nicht abschliessend abschätzbar. Dies hat dazu geführt, dass verschiedene Trägerschaften auf die Einreichung eines Programms in der vierten Generation verzichtet haben (vgl. Ziff. 2.3.1) und sie ihre Ressourcen auf die Umsetzung der bereits beschlossenen Massnahmen konzentrieren.

2.3 Die vierte Generation im Rahmen des PAV

2.3.1 Erarbeitung durch die Trägerschaften und Einreichung

Ergänzend zu den bestehenden gesetzlichen Grundlagen wurde vom UVEK die PAVV erlassen. Sie enthält Rechte und Pflichten von beitragsberechtigten Städten und Agglomerationen bei der Erarbeitung ihrer Agglomerationsprogramme sowie die wichtigsten Schritte der Prüfung dieser Programme durch den Bund. Die ebenfalls neu geschaffene RPAV vom 13. Februar 2020 präzisieren die Prüfungsmethode der Agglomerationsprogramme. Verordnung und Richtlinien sind eng miteinander verbunden und unterstützen die Trägerschaften bei der Erarbeitung der Agglomerationsprogramme.

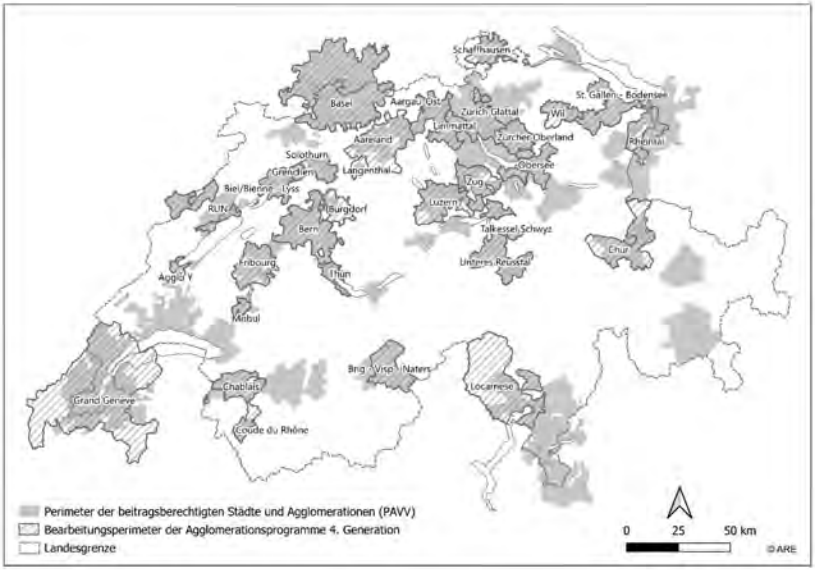
Wie bisher verlangt der Bund von den Trägerschaften eine Zusammenstellung aller relevanten und aufeinander abgestimmten Massnahmen in einem Agglomerationsprogramm, welche die Qualität des Verkehrssystems verbessern, die Siedlungsentwicklung nach innen ausrichten, die Verkehrssicherheit erhöhen und weniger Umweltbelastung sowie Ressourcenverbrauch entstehen lassen. Neu kann ab der vierten Generation auch die Mitfinanzierung des Bundes für Massnahmen im Bereich Tram- und Bushaltestellen pauschal ausgerichtet werden.

In ihren Agglomerationsprogrammen informieren die Trägerschaften über die Situations- und Trendanalyse sowie ihr Zukunftsbild von Verkehr und Siedlung. Überdies zeigen sie den Stand der Umsetzung beschlossener Massnahmen früherer Generatio-

[42] Vgl. Ziff. 2.3.2

nen auf. Darauf basierend stellen sie Teilstrategien für die Bereiche Verkehr und Siedlung unter Berücksichtigung der Landschaft, den Handlungsbedarf sowie Massnahmen dar. Im Sinne einer rollenden Planung können diese sechs Bausteine neu in einem eigenständigen Rhythmus aktualisiert werden, so dass das betreffende Agglomerationsprogramm kontinuierlich weiterentwickelt und optimiert wird. Es müssen somit nicht mehr wie in früheren Generationen gleichzeitig alle sechs Bausteine neu erarbeitet werden. Auch können bei entsprechendem Handlungsbedarf ab der vierten Generation inhaltliche Schwerpunkte gesetzt werden. Damit wird der administrative Aufwand für die Trägerschaften für die kontinuierliche Einreichung eines Agglomerationsprogrammes stark reduziert.

Abbildung 1: Eingereichte Agglomerationsprogramme



Insgesamt wurden dem ARE in der vierten Generation 32 Agglomerationsprogramme zur Prüfung eingereicht. Aufgrund der Einschränkungen im Kampf gegen das Covid-19-Virus wurde den Trägerschaften die Möglichkeit geboten, ihre Programme unter Gewährung einer Nachfrist von drei Monaten einzureichen. Davon haben 16 Agglomerationen Gebrauch gemacht. Bei den eingereichten Agglomerationsprogrammen handelt es sich um ein neues[43] und um 31 überarbeitete Programme aus den vorherigen Generationen. Darunter befinden sich mit Basel, Grand Genève, Rheintal und dem Réseau Urbain Neuchâtelois vier grenzüberschreitende beitragsberechtigte Städte und Agglomerationen. Von den mitfinanzierten Agglomerationsprogrammen der vorherigen Generationen haben insgesamt zwölf beitragsberechtigte Städte und

[43] Agglomerationsprogramm Grenchen

Agglomerationen[44] kein Programm eingereicht. Von den fünf grossen Agglomerationen der Schweiz (Basel, Bern, Genf, Lausanne und Zürich) verzichtet mit Lausanne-Morges erstmals die Trägerschaft eines grossen Agglomerationsprogramms auf die Einreichung. Dafür nehmen vier beitragsberechtigte Städte und Agglomerationen[45] nach einer Pause von einer oder zwei Generationen wieder am Programm teil. Von den beitragsberechtigten 59 Städten und Agglomerationen haben bisher nur fünf[46] nicht teilgenommen.

2.3.2 Prüfung durch den Bund

Organisation und Durchführung

Nach der termingerechten Einreichung wurden die Agglomerationsprogramme unter Federführung des ARE zusammen mit den weiteren beteiligten Bundesämtern ASTRA, BAV und Bundesamt für Umwelt (BAFU) geprüft. Ergänzend dazu wurde eine externe Arbeitsgemeinschaft aus Fachleuten von privaten Planungs- und Beratungsbüros mit einem Mandat beauftragt, das insbesondere die Begleitung des Prüfprozesses und die Formulierung einer Zweitmeinung umfasste. Die beteiligten Bundesämter und die externen Fachleute beurteilten die eingereichten Agglomerationsprogramme unabhängig voneinander in folgenden 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 Präsentations- und Fragerunde durchgeführt.
- Die Ergebnisse der einzelnen Beurteilungen wurden mit allen an der Prüfung Beteiligten in konferenziellen Bereinigungen zu einer gemeinsamen koordinierten Beurteilung zusammengeführt. Zusätzlich wurden Bilanzateliers durchgeführt, in denen die Beurteilungen gesamtschweizerisch verglichen wurden. Mit diesem Prozess wurde eine für alle beitragsberechtigten Städte und Agglomerationen vergleichbare und gleichwertige Beurteilung der Agglomerationsprogramme sowie eine abgestimmte Zusammenstellung der Massnahmenlisten sichergestellt.
- Parallel zur Vernehmlassung wurden die provisorischen Prüfergebnisse des Bundes mit den Trägerschaften auf fachlicher Ebene diskutiert. Mit diesen Fachgesprächen kann gewährleistet werden, dass sämtliche relevanten Argumente in die Prüfung einbezogen werden.

Aufgrund der Fachgespräche und der Ergebnisse der Vernehmlassung zum Entwurf des Bundesbeschlusses erfolgten im Herbst 2022 schliesslich in einer bundesinternen Schlusskonferenz letzte Anpassungen der Prüfergebnisse. Dieser Prozess erlaubt es, dass die definitiven Prüfergebnisse zusammen mit der Botschaft des Bundesrates vorliegen. Durch diesen parallelen Prozess kann die Bearbeitungszeit bis zum Parlamentsentscheid beschleunigt werden und die Trägerschaften verfügen frühzeitig über

[44] Agglomerationsprogramme Bellinzonese, Delémont, Frauenfeld, Interlaken, Kreuzlingen-Konstanz, Lausanne-Morges, Luganese, Mendrisiotto, Nidwalden, Valais central, Werdenberg-Liechtenstein und Winterthur

[45] Agglomerationsprogramme Agglo Y, Chur, Rheintal und Schaffhausen

[46] Agglomerationen Appenzell, Glarus, Sarnen, St. Moritz sowie die Stadt Einsiedeln

eine gesicherte Basis für die Erarbeitung der nächsten Generation des PAV. Zudem kann der Bundesrat so alle vier Jahre dem Parlament eine Botschaft zur Mitfinanzierung einer nächsten Generation im Rahmen des PAV unterbreiten. Während des Prüfprozesses und der Parlamentsdiskussion können die Trägerschaften zudem ihre Massnahmen weiterentwickeln und nach dem Entscheid des Parlaments die allfällig noch nötigen Finanzierungsbeschlüsse auf kantonaler und kommunaler Ebene erwirken. Auf diese Weise kann die Umsetzung der Massnahmen ohne Verzug erfolgen.

Eingangsprüfung und Prüfung der Grundanforderungen

Bei der Eingangsprüfung nach Artikel 11 PAVV prüft der Bund die Vollständigkeit der Unterlagen. Einzelne Trägerschaften mussten aufgefordert werden, fehlende Unterlagen zum Agglomerationsprogramm nachzureichen, so dass die Prüfung für alle eingereichten Agglomerationsprogramme aufgenommen werden konnte.

Im Weiteren prüft der Bund, ob die Grundanforderungen von den eingereichten Agglomerationsprogrammen erfüllt werden. Das Vorgehen ist in Artikel 12 PAVV definiert. Es kann festgestellt werden, dass alle 32 eingereichten Agglomerationsprogramme der vierten Generation die Grundanforderungen erfüllen.

Prüfung der Massnahmen

Die Mitfinanzierung durch den Bund ist konsequent auf diejenigen Massnahmen ausgerichtet, welche in Anwendung der in Artikel 17*d* MinVG formulierten Wirkungsziele ein gutes oder sehr gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen. Aufgrund der grossen Anzahl in der vierten Generation zur Mitfinanzierung eingereichten Massnahmen ist diese strenge Priorisierung nötig. Dabei wurde auf die von den beitragsberechtigten Städten und Agglomerationen erarbeiteten Zielbilder und Strategien geachtet und auf die gegenseitigen Abhängigkeiten der verschiedenen Massnahmen Rücksicht genommen.

- *Einzelmassnahmen*

Die Massnahmenbeurteilung der Einzelmassnahmen erfolgt nach Artikel 13 PAVV. Dabei prüft der Bund in einem ersten Schritt, ob die Massnahmen gemäss den gesetzlichen Vorgaben mitfinanzierbar sind. Anschliessend prüft er, ob sie einerseits innerhalb der vierten Generation andererseits mit früheren Generationen von Agglomerationsprogrammen kohärent sind. Im Folgenden wird geprüft, ob die Massnahmen mit den nationalen, kantonalen und weiteren relevanten Planungen der Schweiz und des grenznahen Auslands abgestimmt sind. Die Verkehrsinfrastrukturmassnahmen werden sodann auf ihr Kosten-Nutzen-Verhältnis hin beurteilt. Im Weiteren prüft der Bund die Bau- und Finanzreife. Denn angesichts der Vielzahl an eingereichten Massnahmen und der zur Verfügung stehenden Mittel des Bundes können nur bau- und finanzreife Massnahmen mit sehr gutem oder gutem Kosten-Nutzen-Verhältnis mitfinanziert werden.

Aufgrund dieser Bundesprüfung werden die Einzelmassnahmen durch den Bund der A-, B- oder C-Liste zugeteilt. Für die Massnahmen der A-Liste beantragt der Bundesrat, der Bundesversammlung die Bewilligung der Verpflichtungskredite zur Mitfinanzierung in der vierten Generation. Die in der B-Liste aufgenommenen Massnahmen werden bei der Programmbeurteilung mitberücksichtigt. Für diese Massnahmen kön-

nen die Trägerschaften im Programm der nächsten Generation zusammen mit weiteren Massnahmen eine Mitfinanzierung beantragen. Bei den Massnahmen, welche durch den Bund der C-Liste zugewiesen wurden, rechtfertigt der teilweise fehlende Handlungsbedarf, das Kosten-Nutzen-Verhältnis oder der Reifegrad keine Mitfinanzierung durch den Bund. Massnahmen der C-Liste werden bei der Programmbeurteilung nicht berücksichtigt. Bei ausgewiesenem Handlungsbedarf oder nach einer Optimierung können sie, wie die Massnahmen der B-Liste, für eine allfällige Bewilligung einer Mitfinanzierung durch den Bund in einer späteren Generation von den Trägerschaften nochmals eingereicht werden.

Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen werden im Rahmen des PAV nicht durch den Bund mitfinanziert. Der Bund beurteilt diese Massnahmen gleichwohl summarisch, um die Wirkung des jeweiligen Agglomerationsprogramms in seiner Gesamtheit zu ermitteln und um die Abstimmung von Verkehr und Siedlung unter Berücksichtigung der Landschaft zu beurteilen.

– *Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen*

Ab der dritten Generation können nach Artikel 21*a* MinVV in den Bereichen Fuss- und Veloverkehr, Verkehrsmanagement sowie Aufwertung und Sicherheit des Strassenraums Massnahmen mit einem Investitionsvolumen von jeweils bis zu fünf Millionen Franken in Paketen zusammengefasst und zur Mitfinanzierung mit pauschalen Bundesbeiträgen beantragt werden. Damit wird der Verwaltungsaufwand für die Abrechnung reduziert und die Trägerschaften erhalten eine grössere Flexibilität beim Ersatz von Massnahmen, die sich bei der weiteren Konkretisierung als nicht umsetzbar erweisen. Ab der vierten Generation können neu auch im Bereich Tram- und Bushaltestellen Massnahmen mit Kosten von jeweils bis zu fünf Millionen Franken zu solchen Paketen zusammengefasst werden (vgl. Art. 21*a* Abs. 1 Bst. d MinVV). Der Bund prüft bei den pauschalen Massnahmen die Einhaltung standardisierter Kostensätze sowie die Qualität der Konzeption dieser Massnahmen im jeweiligen Agglomerationsprogramm. Von den insgesamt 1210 eingereichten Verkehrsinfrastrukturmassnahmen der A-Liste wurden zwei Drittel durch die Trägerschaften in solchen Paketen zusammengefasst. Damit hat sich die Anzahl der pauschal mitfinanzierbaren Massnahmen gegenüber der dritten Generation nahezu verdoppelt.

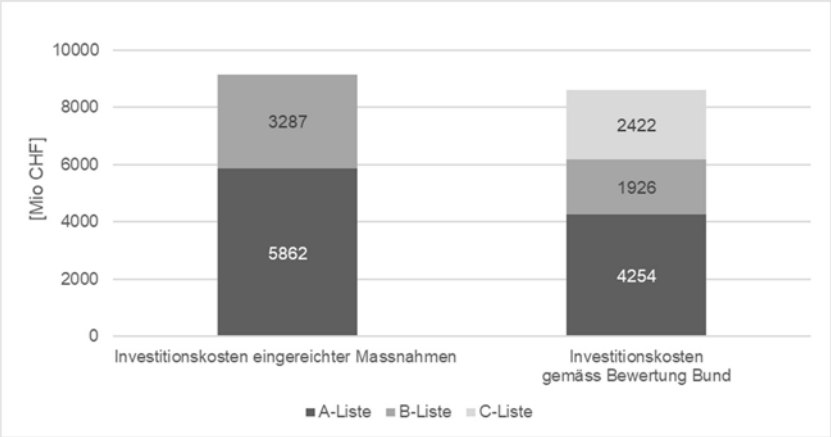
– *Übersicht der Massnahmenbeurteilung*

Die 32 geprüften Agglomerationsprogramme umfassen auf der A- und B-Liste 2668 Massnahmen. Davon sind rund ein Drittel Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen. Insgesamt sind die Investitionskosten der für die vierte Generation eingereichten Verkehrsinfrastrukturmassnahmen gegenüber der dritten Generation um mehr als 1 Milliarde Franken geringer und betragen noch 9,15 Milliarden Franken. Dies gibt einerseits wieder, dass in der vierten Generation im Vergleich zur dritten Generation sechs Agglomerationsprogramme weniger eingereicht wurden. Andererseits kann festgestellt werden, dass gegenüber früheren Generationen vor allem mittlere und kleinere beitragsberechtigte Städte und Agglomerationen weniger teure Massnahmen eingereicht haben.

Von den knapp 1800 eingereichten Verkehrsinfrastrukturmassnahmen werden rund zwei Drittel durch die Trägerschaften der beitragsberechtigten Städte und Agglome-

rationen zur Mitfinanzierung in der vierten Generation des Programms Agglomerationsverkehr beantragt. Die Gesamtinvestitionskosten dieser von den Trägerschaften auf der A-Liste ausgewiesenen Massnahmen beläuft sich auf rund 5,86 Milliarden Franken. Davon entfallen rund 77 Prozent auf Einzelmassnahmen nach Artikel 21 MinVV. Die Investitionskosten der vom Bund pauschal mitfinanzierbaren Massnahmen nach Artikel 21*a* MinVV betragen rund 23 Prozent.

Abbildung 2: Eingereichte Investitionskosten der bewerteten Agglomerationsprogramme und deren Einordnung durch den Bund nach Horizont



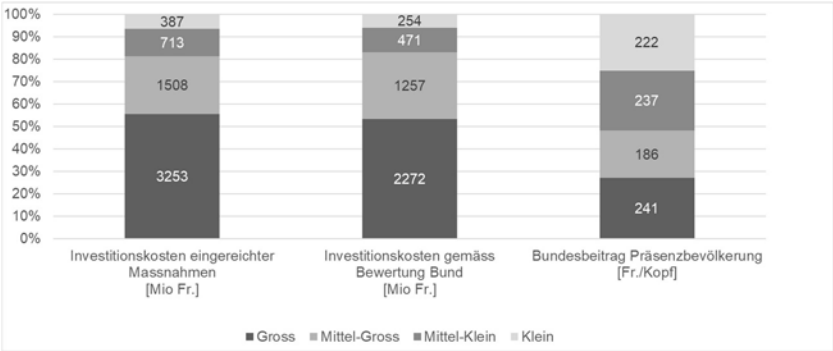
Die Unterstützung durch den Bund ist fokussiert auf diejenigen Massnahmen, welche in Anwendung der in Artikel 17*d* MinVG formulierten Wirkungsziele das beste Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen und die realisierungsreif sind. Wie Abbildung 2 aufzeigt, werden in der Prüfung durch den Bund insgesamt Massnahmen im Umfang von 4,25 Milliarden Franken der A-Liste zugeordnet und Massnahmen von 1,93 Milliarden Franken der B-Liste.[47] Nicht ganz 30 Prozent der eingereichten Massnahmen weisen gemäss der Prüfung durch den Bund kein gutes oder sehr gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis, eine ungenügende Bau- und Finanzreife oder einen ungenügenden Handlungsbedarf auf. Sie wurden der C-Liste zugeordnet. Zudem wurden unter den Eingaben der Trägerschaften auch nicht beitragsberechtigte Massnahmen ermittelt. Diese Massnahmen werden als Eigenleistungen der Trägerschaften bei der Programmbeurteilung berücksichtigt. Ebenso werden Eigenleistungen bei der Beurteilung der Programmwirkung mitberücksichtigt. Sie sind jedoch nicht in den Investitionskosten für eine allfällige Mitfinanzierung durch den Bund inbegriffen.

[47] Alle Beträge sind ohne Mehrwertsteuer und Teuerung, Preisstand Oktober 2020. Ausnahme: Die Beträge der Investitionskosten von pauschal mitfinanzierten Massnahmen der A- Liste gemäss Bewertung des Bundes enthalten auch die Mehrwertsteuer und einen Zuschlag entsprechend der aufgelaufenen Teuerung zwischen Einreichung und Beschluss des Parlaments. Die verwendete Methode ist im Erläuterungsbericht zur Prüfung der Agglomerationsprogramme der 4. Generation (abrufbar unter: www.are.admin.ch > Mobilität > Programme und Projekte > Programm Agglomerationsverkehr > Agglomerationsprogramme 4. Generation > Dokumente) detailliert beschrieben.

Abbildung 3 zeigt, dass sich durch die Prüfung des Bundes keine massgebenden Veränderungen am Verhältnis der Investitionskosten zwischen den grossen, mittleren und kleinen beitragsberechtigten Städten und Agglomerationen ergeben. Etwas mehr als die Hälfte der eingereichten Investitionskosten für Massnahmen entfällt auf die vier grossen Agglomerationen Basel, Bern, Genf und Zürich. Dies widerspiegelt die Probleme der Verkehrssysteme in diesen Regionen wie auch die Komplexität der zur Behebung nötigen Massnahmen.

Wird jedoch das Verhältnis der Investitionskosten zur Präsenzbevölkerung aus Einwohnern und Einwohnerinnen sowie Beschäftigten[48] betrachtet, zeigt sich, dass in den kleineren beitragsberechtigten Städten und Agglomerationen dieses Verhältnis dem gesamtschweizerischen Durchschnitt entspricht. Leicht unterdurchschnittlich ist dieses Verhältnis einzig bei den mittel-grossen Agglomerationen, welche mit der vierten Generation vergleichsweise wenig teure Massnahmen zur Mitfinanzierung eingereicht haben.

Abbildung 3: Anteile der Investitionskosten der A-Liste nach Agglomerationsgrössenklassen



Prüfung der Programmwirkung

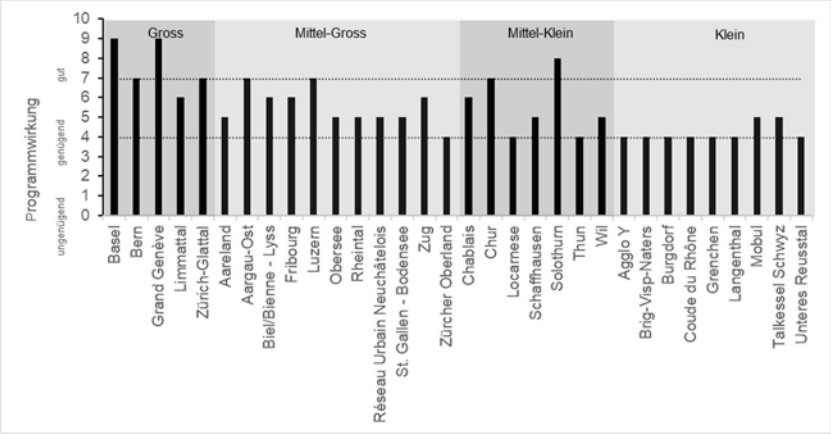
Die Gesamtwirkung eines Agglomerationsprogramms wird nach Artikel 14 PAVV auf Basis der durch den Bund in die A- und B-Liste (vgl. Ziff. 2.3.2) priorisierten Verkehrsinfrastrukturmassnahmen sowie den Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen ermittelt. Das Verfahren für die Ermittlung der Programmwirkung stellt den Nutzen des Agglomerationsprogramms in Punkten dessen Kosten gegenüber. Um der Verschiedenartigkeit der Agglomerationsprogramme Rechnung zu tragen, werden sowohl der Nutzen als auch die Kosten jeweils vor dem Hintergrund der spezifischen Herausforderungen und der Grösse einer beitragsberechtigten Stadt oder Agglomeration[49] beurteilt. Zudem wird auch der Stand der Umsetzung von bereits mitfinanzierten Massnahmen beurteilt.

[48] Die Präsenzbevölkerung entspricht der Anzahl Einwohner und Einwohnerinnen sowie 50 Prozent der Beschäftigten.

[49] Investitionskosten unter Berücksichtigung von Bevölkerung und Beschäftigten der beitragsberechtigten Stadt oder Agglomeration.

Damit ein Agglomerationsprogramm in den Genuss einer Bundesbeteiligung kommt, muss es eine genügende Wirkung hinsichtlich der Verbesserung des Gesamtverkehrssystems, der Unterstützung einer Siedlungsentwicklung nach innen, der Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Reduktion von Umweltauswirkungen sowie des Ressourcenverbrauchs erzielen. Abbildung 4 zeigt, dass in der vierten Generation des PAV 24 Agglomerationsprogramme eine genügende Wirkung (vier bis sechs Punkte) erzielen. Acht Programme erreichen eine gute Programmwirkung (sieben bis neun Punkte). Keines der eingereichten Agglomerationsprogramme erreicht eine sehr gute Programmwirkung (zehn Punkte und mehr) und keines muss wegen ungenügender Wirkung auf einen Bundesbeitrag verzichten.

Abbildung 4: Wirkungspunkte der Agglomerationsprogramme



Die Höhe der Mitfinanzierung durch den Bund wird festgelegt, indem neben der erzielten Wirkung auch die Höhe der Gesamtkosten des Agglomerationsprogramms berücksichtigt wird. Dabei werden die Gesamtkosten dieses Agglomerationsprogramms in Relation mit der Grösse der beitragsberechtigten Stadt oder Agglomeration gesetzt. Die meisten Agglomerationsprogramme weisen mittlere Kosten auf. Fünf Agglomerationsprogramme zeichnen sich durch tiefe Kosten aus, während bei sechs Agglomerationsprogrammen hohe Kosten festgestellt werden.

Gemäss Artikel 14 Absatz 2 PAVV wird bei der Festlegung des Bundesbeitrages auch der Stand der Umsetzung der vereinbarten Verkehrs- und Siedlungsmassnahmen der zweiten Generationen des PAV bewertet. Zudem fliesst auch die Qualität des Umsetzungsberichts in die Bewertung ein. Die Methode der Umsetzungsbewertung ist im Erläuterungsbericht detailliert beschrieben. Bei den sieben in Tabelle 2 genannte Agglomerationsprogramme sind mindestens zwei der drei Kriterien ungenügend. Der Bundesrat sieht in diesen Fällen einen Abzug des Beitragssatzes von 5 Prozentpunkten vor, solange damit der minimale Beitragssatz nach Artikel 22 MinVV nicht unterschritten wird.

Aufgrund der durchgeführten Programmbeurteilung profitiert erstmals eine Agglomeration von einem Bundesbeitrag von 45 Prozent. Neun Agglomerationen erhalten

Bundesbeiträge in der Höhe von 40 Prozent. An 13 Agglomerationen richtet der Bund Beiträge in der Höhe von 35 Prozent und an weitere neun Agglomerationen von 30 Prozent aus. Diese Beitragssätze gelten für die A-Massnahmen der vierten Generation, deren Realisierung ab 2024 ansteht.

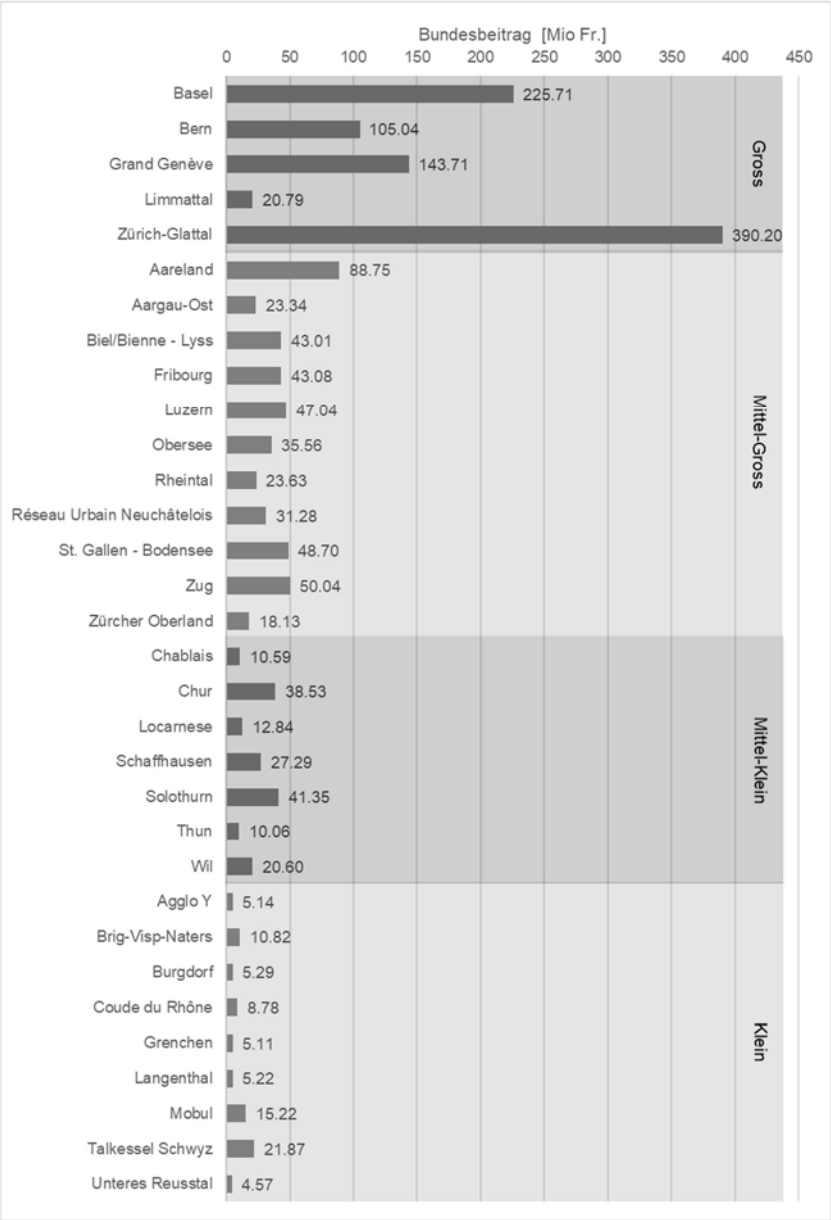
Tabelle 2: Agglomerationsprogramme mit ungenügender Umsetzung von Massnahmen der 2. Generation

Agglomeration	Umsetzungsabzug	Begründung
Agglo Y	35 % → 30 %	Umsetzung der Verkehrs- und Siedlungsmassnahmen sowie Umsetzungsbericht ungenügend.
Burgdorf	35 % → 30 %	Umsetzung der Siedlungsmassnahmen und Umsetzungsbericht ungenügend.
Chablais	35 % → 30 %	Umsetzung der Verkehrs- und Siedlungsmassnahmen sowie Umsetzungsbericht ungenügend.
Chur	35 % → 30 %	Umsetzung der Verkehrsmassnahmen und Umsetzungsbericht ungenügend.
Grand Genève	40 % → 35 %	Umsetzung der Verkehrs- und Siedlungsmassnahmen ungenügend.
Réseau Urbain Neuchâtelois	35 % → 30 %	Umsetzung der Verkehrsmassnahmen und Umsetzungsbericht ungenügend.
Wil	30 % → 30 %[50]	Umsetzung der Verkehrs- und Siedlungsmassnahmen ungenügend.

Werden die vom Bund auf der A-Liste priorisierten Massnahmen mit dem jeweiligen Prozentsatz der Mitfinanzierung hochgerechnet, beträgt der Bundesbeitrag insgesamt rund 1,58 Milliarden Franken. Die Verteilung der Bundesbeiträge auf die einzelnen beitragsberechtigten Städte und Agglomerationen ist in Abbildung 5 dargestellt. Die detaillierte Übersicht zu den einzelnen Massnahmen findet sich in Anhang 1.

[50] Nach Art. 22 MinVV beträgt der Beitragssatz mind. 30 %. Die ungenügende Umsetzung im Fall der Agglomeration Wil hat somit keine Reduktion des Beitragssatzes zur Folge.

Abbildung 5: Bundesbeiträge je Agglomerationsprogramm für Massnahmen der A-Liste



2.4 Vernehmlassungsverfahren

Der Bundesrat hat am 10. Juni 2022 gestützt auf Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe d des Vernehmlassungsgesetzes vom 18. März 2005[51] die Vernehmlassung zum Entwurf des Bundesbeschlusses über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr eröffnet. Die interessierten Kreise hatten Gelegenheit, sich bis zum 9. September 2022 zu äussern. Die Ergebnisse des vom UVEK durchgeführten Vernehmlassungsverfahren werden in einem Bericht[52] dargestellt. Nachfolgend werden die wichtigsten Ergebnisse erläutert und gewürdigt.

In der Vernehmlassung haben sich 25 Kantone, sechs politische Parteien, drei gesamtschweizerischen Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete, vier gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft sowie 45 weitere Interessierte geäussert. Zusammen mit den Eingaben von weiteren Interessierten sind insgesamt 83 Stellungnahmen eingegangen. Die überwiegende Mehrheit der Stellungnehmenden ist mit den Grundzügen der Vernehmlassungsvorlage einverstanden. Aufgrund der nachfolgend genannten Gründe steigt die Bundesbeteiligung gegenüber der Vernehmlassungsvorlage um rund 285 Millionen Franken wovon alle eingereichten Agglomerationsprogramme profitieren.

In verschiedenen Stellungnahmen wird bedauert oder überrascht festgestellt, dass für einzelne Massnahmen keine Bundesbeteiligung vorgesehen wird. Es wird sodann eine Neuüberprüfung der Mitfinanzierung durch den Bund beantragt. Aufgrund der während der Vernehmlassung durchgeführten Besprechungen auf Fachebene und der zusätzlich nachgereichten Unterlagen konnte der Bund die Bewertung überprüfen. Somit können zusätzlich knapp dreissig Projekten in die A-Liste aufgenommen werden. Die wesentlichen Änderungen betreffen folgende Massnahmen:

- Für die Stadtbahnverlängerung vom Flughafen bis in die Industrie Kloten besteht keine Möglichkeit für eine kostengünstigere Buslösung. Und die Velohauptverbindung Kloten – Bassersdorf hat betreffend den Teil Kloten direkte bauliche Abhängigkeiten zur Stadtbahnverlängerung Flughafen – Industrie Kloten.
- Die Ostumfahrung Suhr weist nach dem Verzicht der Trägerschaft auf eine Mitfinanzierung des südlichen Teils des Gesamtprojektes «VERAS» in der Bewertung des Bundes ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis auf.
- Die ÖV-Erschliessung des Hochschulgebietes in Zürich verfügt über einen genügenden Planungsstand, nachdem Missverständnisse betreffend die eingereichte Kostenschätzung geklärt werden konnten.
- Die Langsamverkehrsunterführung am Hauptbahnhof Solothurn RBS wurde wieder in das Gesamtprojekt der multimodalen Drehscheibe Solothurn Hauptbahnhof Süd / RBS aufgenommen, weil die Trägerschaft für diese Massnahme einen massgeblichen weiteren Nutzen aufzeigen konnte.

[51] SR **172.061**

[52] www.fedlex.admin.ch > Vernehmlassungen > Abgeschlossene Vernehmlassungen > 2022 > UVEK

- Die Quartierverbindung «Guthirt» beim Bahnhof Zug kann mitfinanziert werden, nachdem die Trägerschaft auf eine nicht realisierte Massnahme einer früheren Leistungsvereinbarung verzichtet hat und die neue Massnahme ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweist.

Einige Stellungnahmen fordern unter Verweis auf die aktuell hohe Teuerung, dass auch die nach Artikel 21*a* MinVV pauschal mitfinanzierten Massnahmen in den Genuss eines Teuerungsausgleichs kommen. Für diese Forderung hat der Bundesrat angesichts der aktuellen Wirtschaftslage grosses Verständnis. Nach einer langen Phase ohne nennenswerte oder gar rückläufige Teuerung ist der Baupreisindex von April 2021 bis April 2022 um 7,7 Prozent gestiegen. Der Bundesrat sieht daher in dieser Vorlage einen Zuschlag auf den Bundesbeitrag für pauschal mitfinanzierte Massnahmen vor. Dem Bundesrat ist es dabei wichtig, dass die allseits geschätzten Vereinfachungen bei der Umsetzung der pauschal mitfinanzierten Massnamen ungeschmälert erhalten werden können.

In mehreren Eingaben wird bemängelt, dass die Gründe für die Reduktion der Mitfinanzierung durch den Bund aufgrund einer ungenügenden Umsetzung der Massnahmen aus der zweiten Generation zu wenig transparent dargelegt sind. Der Bundesrat legt Wert darauf, die Ergebnisse der Prüfung stufengerecht und transparent zu begründen. In der Botschaft sind politisch relevante Informationen ausgeführt. Die Gründe für den Abzug von fünf Prozent werden summarisch wiedergegeben. Die angewandte Methode ist im Erläuterungsbericht detailliert dargelegt. Im Prüfbericht wird schliesslich bei jedem Agglomerationsprogramm einzeln dargelegt, wie der Bund die Umsetzung der Verkehrs- und Siedlungsmassnahmen der zweiten Generation quantitativ und qualitativ beurteilt. Aufgrund zusätzlich beigebrachter Unterlagen und die mit den Trägerschaften durchgeführten Besprechungen verzichtet der Bund bei zwei Agglomerationsprogrammen auf den Abzug von fünf Prozentpunkten.

3 Inhalt des Bundesbeschlusses

3.1 Antrag des Bundesrates und Begründung

Damit Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssysteme in den beitragsberechtigten Städten und Agglomerationen durch den Bund weiter unterstützt werden können, beabsichtigt der Bundesrat den eidgenössischen Räten, die Bewilligung von zwei Verpflichtungskrediten für die Mitfinanzierung von Massnahmen der Agglomerationsprogramme der vierten Generation ab 2024 in der Höhe von rund 1,58 Milliarden Franken zu beantragen.

Die Verpflichtungskredite erfüllen die Voraussetzungen des MinVG. Demnach leistet der Bund Beiträge an Verkehrsinfrastrukturen, die zu einem effizienteren und nachhaltigeren Gesamtverkehrssystem in beitragsberechtigten Städten und Agglomerationen führen und zu einer nachhaltigen Raumentwicklung in der Schweiz beitragen.

Finanzielle Beiträge werden für Infrastrukturmassnahmen zugunsten des Strassen- und Schienenverkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs ausgerichtet, sofern sie nicht bereits durch andere Bundesmittel finanziert werden[53]. Sie können unter gewissen Bedingungen auch für Massnahmen im grenznahen Ausland ausgerichtet werden. Werden mit speziellem, der Feinerschliessung dienendem Rollmateriel erhebliche Infrastrukturkosten eingespart, so können auch Beiträge an die entsprechenden Mehrkosten des Rollmaterials ausgerichtet werden (Art. 17*a* Abs. 2bis MinVG). Betriebs- und Unterhaltsbeiträge sind von einer Mitfinanzierung ausgeschlossen.

Die Beiträge des Bundes richten sich nach der Gesamtwirkung des jeweiligen Agglomerationsprogramms und betragen zwischen 30 und 50 Prozent der Investitionssumme (Art. 22 MinVV). Die Programme und die darin enthaltenen Massnahmen wurden gestützt auf die Kriterien gemäss Artikel 17*d* des MinVG priorisiert. Für Massnahmen, die zur Lösung der grössten Verkehrsprobleme beitragen, ein gutes oder sehr gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis ausweisen und finanz- und baureif sind, beantragt der Bundesrat die Bewilligung der Mittel bei den eidgenössischen Räten.

3.2 Inhalt der Vorlage, Erläuterungen zu einzelnen Bestimmungen

Mit dem Bundesbeschluss werden die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des PAV bewilligt und die für eine Mitfinanzierung berechtigten Städte und Agglomerationen mit dem jeweiligen Beitragssatz sowie dem Höchstbeitrag des Bundes für Investitionen in Verkehrsinfrastrukturen im Rahmen der vierten Generation des PAV festgelegt.

Art. 1

Mit dieser Bestimmung werden in Übereinstimmung mit Artikel 21 Absatz 2 des Finanzhaushaltgesetzes vom 7. Oktober 2005 (FHG)[54] die beiden Verpflichtungskredite

[53] Massnahmen im Schienenverkehr werden in erster Linie durch den Bahninfrastrukturfonds finanziert; davon ausgenommen sind nach Art. 49 Abs. 3 des Eisenbahngesetzes Strecken, die nur zur Feinerschliessung (z. B. Tram- und Metrobahnen) dienen.

[54] SR **611.0**

nach Artikel 7 Buchstabe b NAFG für Massnahmen der A-Liste der vierten Generation des PAV bewilligt. Die nach anrechenbaren Kosten mitfinanzierten Massnahmen gemäss Artikel 21 MinVV werden exklusive Teuerung und Mehrwertsteuer bewilligt (vgl. Bst. a). Für die in einzelnen Kategorien zu Paketen zusammengestellten pauschal finanzierten Massnahmen gemäss Artikel 21*a* MinVV wird ein Höchstbeitrag beschlossen (vgl. Bst. b). Die Gründe für diese Unterscheidung werden in den nachfolgenden Ausführungen zu Artikel 2 des Beschlussentwurfs ausgeführt.

Art. 2

Der Bundesrat kann in Übereinstimmung mit Artikel 27 Absatz 2 FHG 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 die eidgenössischen Räte 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 bei den Verpflichtungskrediten der früheren Programme bewährt.

Bei den nach Artikel 21*a* MinVV pauschal finanzierten Massnahmen bewilligt das Parlament hingegen einen pauschalen Höchstbeitrag als Verpflichtungskredit. Dieser Höchstbeitrag beinhaltet die Mehrwertsteuer und einen Zuschlag von 8 Prozent. Mit diesem Zuschlag wird die seit der Einreichung der Massnahmen aufgelaufene Teuerung berücksichtigt. Die künftige Teuerung wird jedoch nicht ausgeglichen. Denn einerseits kann der exakte Wert für die Teuerung zum Zeitpunkt des Bundesbeschlusses nicht abgeschätzt werden. Andererseits würde ein nachträglicher Ausgleich durch den Bundesrat analog zu den Einzelmassnahmen zu erheblichem administrativem Mehraufwand führen und die mit den pauschal mitfinanzierten Massnahmen angestrebte Erleichterung würde verloren gehen. Zudem können diese Massnahmen relativ kurzfristig realisiert werden, so dass bis zur Leistung des Bundesbeitrags im Grundsatz keine namhafte Teuerung anfällt.

Art. 3

Die vom Bund mitzufinanzierenden Agglomerationsprogramme, die jeweiligen Beitragssätze sowie der Höchstbeitrag für die Massnahmen nach Artikel 21 MinVV (Preisstand Oktober 2020, exkl. Teuerung und Mehrwertsteuer) und für die Massnahmen nach Artikel 21*a* MinVV (Höchstbeitrag) pro Agglomerationsprogramm werden im Anhang des Bundesbeschlusses festgelegt.

Der Höchstbeitrag für die Massnahmen nach Artikel 21 MinVV setzt sich aus den Höchstbeiträgen der einzelnen gemäss der A-Liste vom Bund zur Mitfinanzierung vorgesehenen Massnahmen zusammen. Der Beitragssatz kommt auch für die einzelnen Massnahmen und Massnahmenpakete zur Anwendung. Der pro Massnahme festgelegte Höchstbeitrag kann dabei nicht überschritten werden (siehe A-Listen in Anhang 1). Allfällige Mehrkosten gehen zulasten der Trägerschaften der Agglomerationsprogramme.

Der über Leistungseinheiten berechnete Höchstbeitrag für die Massnahmen nach

Artikel 21*a* MinVV setzt sich aus den vier Massnahmenkategorien für Pakete von Kleinmassnahmen zusammen. Der pro Paket festgelegte Höchstbeitrag kann dabei nicht überschritten werden (siehe A-Listen in Anhang 1). Allfällige Mehrkosten gehen zulasten der Trägerschaften der Agglomerationsprogramme.

Art. 4

Der Finanzierungsbeschluss untersteht als einfacher Bundesbeschluss nicht dem Referendum (Art. 163 Abs. 2 BV sowie Art. 141 Abs. 1 Bst. c e contrario und Art. 163 Abs. 2 BV und Art. 25 Abs. 2 Parlamentsgesetz vom 13. Dez. 2002[55]).

3.3 Teuerungsannahmen

Gestützt auf die von den eidgenössischen Räten angenommene Motion Dittli vom 27. September 2019 (16.3705 «Teuerung nur ausgleichen, wenn Teuerung anfällt») will der Bundesrat in den Beschlüssen zu Verpflichtungskrediten und Zahlungsrahmen jeweils die Annahmen zur Teuerung aufführen, damit eine eindeutige Grundlage für allfällige späteren Anpassungen an den realen Teuerungsverlauf vorhanden ist. Dies ist insbesondere bei Verpflichtungskrediten und Zahlungsrahmen für die Bundesrechnung bedeutsam, denn sie werden aus allgemeinen Bundesmitteln finanziert und stehen somit in Konkurrenz zu anderen Aufgaben.

Bei den Entnahmen aus dem NAF kann auf diese jährlichen Anpassungen an die Teuerungsentwicklung verzichtet werden, da diese Ausgaben vollumfänglich aus zweckgebundenen Einnahmen finanziert sind. Der ausgabenpolitische Spielraum wird also durch die Höhe der Einnahmen definiert. Vor diesem Hintergrund ist es auch nicht erforderlich, die Teuerungsannahmen zu den Verpflichtungskrediten, mit denen die Entnahmen aus dem NAF gesteuert werden, in den Bundesbeschlüssen auszuweisen.

[55] SR **171.10**

4 Auswirkungen

4.1 Auswirkungen auf den Bund

4.1.1 Finanzielle Auswirkungen

Der Bundesrat beantragt den eidgenössischen Räten die Bewilligung von zwei Verpflichtungskrediten in der Höhe von 1581,29 Millionen Franken für die Mitfinanzierung von Massnahmen im Rahmen des PAV ab 2024. Die Ausgaben für die Beteiligung des Bundes an den Verkehrsinvestitionen der Agglomerationsprogramme werden über den NAF finanziert. Der Fonds wird grossmehrheitlich durch zweckgebundene Finanzquellen gespeist. Mit dieser Finanzierungsform belasten die Ausgaben für das PAV den Bundeshaushalt nicht. Durch die Einführung der Fristen für den Beginn der Ausführung von Bauvorhaben wird mit einem erhöhten Mittelbedarf in den kommenden Jahren für die ersten drei Generationen des PAV gerechnet. Danach wird davon ausgegangen, dass der Mittelbedarf wieder abnimmt. Bis 2030 entwickeln sich die Entnahmen des NAF voraussichtlich wie in Tabelle 3 dargestellt[56]. Dabei basieren die Angaben für die Jahre 2021 bis 2025 auf den Angaben der Kantone zum geplanten Mittelbedarf. Die Angaben für die vierte Generation sowie ab 2027 sind Hochrechnungen des Bundes.

Tabelle 3: Entnahmen aus dem NAF für den Agglomerationsverkehr 2021–2030 (Angabe in Millionen Franken)

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Dringliche Projekte	3	0	0	0	0					
1. Generation	55	55	80	80	87	70	60	60	40	20
2. Generation	63	122	115	134	107	103	80	60	40	20
3. Generation	56	70	102	134	107	102	80	20		
4. Generation				40	50	70	100	140	190	210
5. Generation								40	50	70
Total PAV	**177**	**247**	**297**	**388**	**351**	**345**	**320**	**320**	**320**	**320**

Die Finanzierung der geplanten Entnahmen aus dem NAF für das PAV und die Nationalstrassen ist bis 2027 sichergestellt. Die Fondsreserve sinkt gemäss aktueller NAF-Simulation bis dahin jedoch stark. Nach aktuellem Planungsstand[57] könnten deshalb Steuerungsmassnahmen nötig werden. Diese Prognosen sind jedoch mit Unsicherheiten behaftet. Die Mittelverfügbarkeit für das PAV hängt im Wesentlichen davon ab, wie sich einerseits die Einnahmen des NAF und andererseits die Umsetzung der Nationalstrassenprojekte entwickeln. Auf der Einnahmenseite sind insbesondere die Erträge aus dem Mineralölsteuerzuschlag angesichts der fortschreitenden Dekarbonisierung des Strassenverkehrs schwierig vorhersehbar. Der Mittelbedarf für die

[56] Zahlen 2021 gemäss Rechnung, 2022 und 2023 gemäss Voranschlag, Zahlen 2024 bis 2026 gemäss Finanzplan, 2027 -2030 gemäss Annahmen ARE unter Berücksichtigung des Zahlungsrahmens 2024-2027 gemäss Botschaft STEP Nationalstrassen 2023.

[57] Botschaft vom XXXX . zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027, zum Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz, BBl XXXX …

Erweiterungsprojekte der Nationalstrasse sowie für Verkehrsinfrastrukturmassnahmen in den Agglomerationen könnte aufgrund von Verzögerungen bei der Umsetzung der Massnahmen tiefer ausfallen. Wenn die in Artikel 18 PAVV und den Leistungsvereinbarungen festgelegten Fristen für den Beginn der Ausführung des Bauvorhabens bzw. die Umsetzung der Massnahmen zu greifen beginnen, wird sich ab 2025 für die dritte Generation des PAV und ab 2027 für die ersten beiden Generationen zeigen, ob die verpflichteten Mittel im vorgesehenen Umfang benötigt werden.

4.1.2 Personelle Auswirkungen

Aus der Vorlage entsteht als Freigabe der wiederkehrenden Verpflichtungskredite kein personeller Mehrbedarf. Die Zuständigkeit für die Umsetzung der Massnahmen liegt bei den Trägerschaften. Die inhaltliche und finanzielle Begleitung dieser Arbeiten erfolgt mit den Ressourcen von ARE und ASTRA. Die Fondsadministration obliegt dem ASTRA im Rahmen des NAF.

4.2 Auswirkungen auf Kantone, Städte und Gemeinden sowie Agglomerationen und Berggebiete

Kantone, Städte und Gemeinden sowie Agglomerationen profitieren von Beiträgen des Bundes an die Investitionskosten der Verkehrsinfrastrukturen. Weil die grössten Verkehrsprobleme in den Agglomerationen bestehen, ist die Vorlage für diese Gebiete von grösster Wichtigkeit. Kantone, Städte und Gemeinden wären alleine 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 Entwurf des Bundesbeschlusses in der Höhe von rund 1,58 Milliarden Franken löst aufgrund des durchschnittlichen Beitragssatzes von 37 Prozent ein Gesamtinvestitionsvolumen von rund 4,25 Milliarden Franken aus. Dies bedeutet, dass die Kantone, Städte und Gemeinden entsprechende Mittel in der Höhe von rund 2,67 Milliarden Franken bereitstellen müssen. Die Kantone, Städte und Gemeinden tragen also weiterhin die Hauptlast der Investitionen, sodass sich die Geschwindigkeit der Umsetzung der Massnahmen vorab nach deren finanziellen Möglichkeiten richtet.

Die Einführung einer Frist von fünf Jahren bis zum Beginn der Ausführung eines Bauvorhabens ab der vierten Generation des PAV wird bewirken, dass die Massnahmen in den kommenden Jahren schneller als bisher umgesetzt werden. Die Pflicht zur schnelleren Umsetzung bedingt, dass die Trägerschaften sich auf die Eingabe von baureifen und politisch breit abgestützten Projekten fokussieren.

Durch die gesicherte langfristige Finanzierung, die wiederkehrenden, nun eingeführten Prozesse und bereits realisierte Vereinfachungen im Prozess des PAV sollte sich der Ressourcenaufwand der Trägerschaften in jeder Generation noch weiter reduzieren. Diese Vereinfachungen umfassen beispielsweise die Mitfinanzierung von Massnahmen gewisser Massnahmenkategorien über pauschale Bundesbeiträge oder die Möglichkeit, bei einzelnen Bausteinen des Agglomerationsprogrammes den vierjährigen Erarbeitungszyklus bis auf zwölf Jahre auszuweiten.

Mit dem NAF leistet der Bund keine Beiträge an Unterhalt oder Betrieb im Agglomerationsverkehr. Die Betriebs- und Unterhaltskosten für die neuen Infrastrukturen in diesem Bereich werden demzufolge bei Kantonen, Städten und Gemeinden anfallen.

4.3 Auswirkungen auf die Volkswirtschaft

4.3.1 Auswirkungen auf die Agglomerationen

Die Bevölkerung in den Städten und Agglomerationen der Schweiz leidet nachweislich unter Verkehrsproblemen. Vielerorts sind die Verhältnisse durch Lärm- und Luftschadstoffimmissionen, Unfälle und Staus gekennzeichnet. Die negativen Auswirkungen auf die Bevölkerung, die Wirtschaft und die Umwelt führten 2019 zu jährlichen Kosten von 14 Milliarden Franken externer Kosten in der Schweiz.[58] Dazu addieren sich Kosten des Zeitverlusts auf Grund von überlasteten Strassen und Komforteinbussen im ÖV von jährlich mehreren Milliarden Franken.[59]

Der NAF stellt die für die Verbesserung des Verkehrssystems in den beitragsberechtigten Städten und Agglomerationen benötigten Bundesmittel sicher. Für die Agglomerationen wird mit dem vorgelegten Bundesbeschluss eine substanzielle Mitfinanzierung von Massnahmen des Agglomerationsverkehrs mit einem guten bis sehr guten Kosten-Nutzen-Verhältnis gewährt. Damit kann die Abstimmung zwischen Siedlungs-, Verkehrs- und Landschaftsentwicklung weiter vorangetrieben werden.

4.3.2 Auswirkungen auf die Gesamtwirtschaft

Von den Verbesserungen des Verkehrssystems in den Städten und Agglomerationen und der damit einhergehenden Erhöhung der Erreichbarkeit profitieren nebst der Wohnbevölkerung und den Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern auch das Gewerbe, der Dienstleistungs- sowie der Freizeitsektor. Mit dem vorgelegten Bundesbeschluss werden direkte Investitionen in einem Gesamtvolumen von rund vier Milliarden Franken ausgelöst. Dies umfasst nicht nur die Bauwirtschaft, sondern auch Planungsleistungen und zum Beispiel mit Investitionen in die E-Mobilität auch Hersteller von Fahrzeugen.

Eine gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur bildet eine wichtige Basis für die wirtschaftliche Entwicklung eines Landes. Ziel des NAF im Allgemeinen und des PAV im Speziellen ist es, auch in Zukunft eine funktionsfähige Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung zu stellen und damit zur internationalen Wettbewerbsfähigkeit des Landes beizutragen. 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.

[58] ARE (2022), Externe Kosten und Nutzen des Verkehrs in der Schweiz - Strassen-, Schienen-, Luft- und Schiffsverkehr 2019, abrufbar unter: www.are.admin.ch > Medien & Publikationen > Publikationen > Mobilität > Externe Kosten und Nutzen des Verkehrs in der Schweiz

[59] ARE (2022), Kosten der Überlastung der Transportinfrastruktur 2019, abrufbar unter: www.are.admin.ch > Medien & Publikationen > Publikationen > Mobilität > Kosten der Überlastung der Transportinfrastruktur (KÜTI): Grundlagenstudie

4.4 Auswirkungen auf Raum und Umwelt

Das PAV hat über die mitfinanzierten Verkehrsinfrastrukturmassnahmen 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 über flächeneffiziente Verkehrsträger umweltverträglich gestaltet und die Qualität der Siedlungen erhalten oder verbessert wird. Das PAV leistet hier einen wichtigen Beitrag. Der gesamtheitliche Ansatz wird in den beitragsberechtigten Städten und Agglomerationen zu einem optimierten Einsatz der verschiedenen Verkehrsmittel führen. Damit ist mit einer Verschiebung des Modal-Splits zugunsten des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs zu rechnen, was eine verträglichere Bewältigung des Verkehrs in Bezug auf die Flächenbeanspruchung, den Energieverbrauch und die Lärm- und Luftbelastung ermöglicht.

Durch die Abstimmung mit der qualitätsvollen Entwicklung der Siedlungen nach innen wird der weiteren Zersiedlung und dem fortschreitenden Verlust von Kulturland und Naturräumen entgegengewirkt. Die Entwicklung von Zentren in allen Landesteilen wird gestärkt. Die Verlagerung des Agglomerationsverkehrs in Richtung des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs in dicht besiedelten Gebieten trägt auch dazu bei, die klimapolitischen Ziele gemäss dem CO_2-Gesetz vom 23. Dezember 2011[60] und dem Übereinkommen von Paris vom 12. Dezember 2015[61] zu erreichen. So dienen auch rund die Hälfte der Investitionen für Massnahmen des strassengebundenen ÖV der Umstellung auf E-Mobilität und tragen damit zur Dekarbonisierung bei. Im Weiteren tragen Massnahmen zur Aufwertung von Strassenräumen, Platzgestaltungen und weiteren Aufwertungen der Freiräume im Siedlungsgebiet zur Förderung von Lebens- und Landschaftsqualität bei.

4.5 Auswirkungen auf die vernetzte Mobilität sowie nationale Verkehrsinfrastrukturen

Mit den beantragten Mitteln werden Verkehrsinfrastrukturen in den beitragsberechtigten Städten und Agglomerationen mitfinanziert, die in Wechselwirkung mit den nationalen Verkehrsinfrastrukturen stehen. Die Verkehrsmengen sollen aber nicht einfach bewältigt, sondern im Rahmen eines Gesamtkonzepts aufgefangen werden. Dabei sind alle Verkehrsarten und die Siedlungsentwicklung berücksichtigt. Eine besondere Rolle spielen die Verkehrsdrehscheiben, mit denen eine Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger und der verschiedenen Regionen des Landes sichergestellt wird. Zudem werden die geplanten nationalen Ausbaupläne bei den Nationalstrassen und dem Schienenverkehr berücksichtigt.

Beim PAV spielt die Förderung kurzer Wege und die Nutzung flächeneffizienter Verkehrsmittel eine zentrale Rolle. Damit wird die multimodale Mobilität gefördert, die Effizienz des Gesamtverkehrssystems verbessert und die nationalen Verkehrsinfrastrukturen können von agglomerationsinternem Verkehr entlastet werden. Umgekehrt soll der Ausbau der nationalen Verkehrsinfrastrukturen dazu dienen, den verkehrli-

[60] SR **641.71**

[61] SR **0.814.012**

chen Druck in den Agglomerationen zu entschärfen. Auch mit den vorgesehenen Projekten werden ohne weitere begleitende Massnahmen (z. B. Verkehrslenkung, Parkraummanagement und weitere Massnahmen zum Glätten von Verkehrsspitzen) Verkehrsüberlastungen im regionalen Verkehrssystem der beitragsberechtigten Städte und Agglomerationen nicht vollständig vermieden werden können.

5 Rechtliche Aspekte

5.1 Verfassungs- und Gesetzmässigkeit

Gemäss Artikel 86 Absatz 1 BV werden die Beiträge an Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastrukturen in Städten und Agglomerationen im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr über einen Fonds finanziert. Dafür wurde der NAF geschaffen. Die Zuständigkeit der Bundesversammlung für den vorliegenden Bundesbeschluss ergibt sich aus Artikel 167 BV. Nach Artikel 7 Buchstabe b NAFG beantragt der Bundesrat in der Regel alle vier Jahre einen Verpflichtungskredit für Beiträge des Bundes an Massnahmen zur Verbesserung des Agglomerationsverkehrs. Mit dem vorliegenden Beschluss werden die Mittel ab 2024 beantragt.

5.2 Vereinbarkeit mit internationalen Verpflichtungen der Schweiz

Die Finanzierung von Massnahmen im grenznahen Ausland in den Agglomerationen Basel, Grand Genève, Rheintal und Réseau Urbain Neuchâtelois ist nach Artikel 17*a* Absatz 3 MinVG möglich. Verkehrsinfrastrukturmassnahmen im grenznahen Ausland können Bestandteil der Programmfinanzierung sein, sofern die Infrastrukturen in erster Linie zur Verbesserung der Verkehrssituation im Schweizer Teil der beitragsberechtigen Stadt oder Agglomeration dienen, sich das benachbarte Ausland ebenfalls finanziell engagiert und zweckmässig in die Trägerschaft integriert ist.[62] Der vorliegende Bundesbeschluss steht somit im Einklang mit dem europäischen Recht.

5.3 Erlassform

Nach Artikel 141 Absatz 1 Buchstabe c e contrario und Artikel 163 Absatz 2 BV und nach Artikel 25 Absatz 2 des Parlamentsgesetzes ist für den vorliegenden Fall ein Erlass in der Form des einfachen, also nicht dem Referendum unterstehenden Bundesbeschlusses vorgesehen.

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 zwei Millionen Franken nach sich ziehen. Die Bewilligung des vorliegenden Beschlusses über den Gesamtkredit führt zu jährlich wiederkehrenden Ausgaben, die zwei Millionen Franken bei weitem überschreiten, weshalb Artikel 1 Buchstaben a und b des Bundesbeschlusses der Ausgabenbremse zu unterstellen sind.

[62] BBl **2006** 763 791

5.5 Einhaltung der Grundsätze des Subventionsgesetzes

Die Bestimmungen des Subventionsgesetzes vom 5. Oktober 1990[63] sind für den NAF subsidiär gültig. Die Abgeltungen sind an Kantone oder ihre öffentlich-rechtlichen Gebietskörperschaften vorgesehen und werden im Rahmen von Leistungsvereinbarungen zwischen Bund und der Trägerschaft der Agglomerationsprogramme ausgerichtet.

[63] SR **616.1**

Abkürzungsverzeichnis

ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
ASTRA	Bundesamt für Strassen
BAFU	Bundesamt für Umwelt
BAV	Bundesamt für Verkehr
BFS	Bundesamt für Statistik
BV	Bundesverfassung (SR *101*)
MinVG	Bundesgesetz vom 22. März 1985 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel (SR *725.116.2*)
MinVV	Verordnung vom 7. November 2007 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassenverkehr zweckgebundener Mittel (SR *725.116.21*)
MWST	Mehrwertsteuer
NAF	Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr
NAFG	Bundesgesetz vom 30. September 2016 über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (SR *725.13*)
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PAV	Programm Agglomerationsverkehr
PAVV	Verordnung des UVEK vom 20. Dezember 2019 über das Programm Agglomerationsverkehr (SR *725.116.214*)
RPAV	Richtlinien vom 13. Februar 2020 zum Programm Agglomerationsverkehr
STEP	Strategisches Entwicklungsprogramm
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation

Anhang 1 Liste der Massnahmen der vierten Generation des Programms Agglomerationsverkehr

A1-1 Öffentlicher Verkehr

Tabelle A1-1

Liste der Massnahmen nach Artikel 21 MinVV - Priorität A

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Fr.]; Preisstand Oktober 2020 exkl. MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Fr.]; Preisstand Oktober 2020 exkl. MWST Höchstbeiträge
Aareland	Egerkingen, Optimierung der ÖV-Erschliessung Areal Gäupark	2,09	35	0,73
	Neuendorf, Neue Haltestelle Kreisschule Gäu	0,28	35	0,10
Agglo Y	Arrêts de bus	2,62	30	0,79
Basel	BS: Tram Petersgraben	19,62	40	7,85
	BL: Tram Letten	75,53	40	30,21
	BS: Aufwertung Ortsdurchfahrt Riehen Dorf	1,75	40	0,70
	Weil am Rhein: Verlängerung Tram 8 Weil am Rhein bis Läublinpark	20,67	40	8,27
	BL: Neue Tramhaltestelle Freilager	4,98	40	1,99
	BS: Bussystem 2027 (Buselektrifizierung inkl. Lade- und Depotinfrastruktur)	54,66	40	21,86
	BL: Elektrifizierung Buslinien	5,89	40	2,36
	Kaiseraugst: Neue Bushaltestelle «Aurica»	0,17	40	0,07
	BS: Haltestellen Schifflände/Marktplatz	16,42	40	6,57
Bern	Stadt Bern, neue Haltestelle Guisanplatz	8,00	40	3,20
	Stadt Bern, Zukunft Bahnhof Bern: Verkehrsmassnahmen im 1. Ausbauschritt, Teil 1: Baustein 4	6,70	40	2,68
	Stadt Bern, S-Bahnhof Europaplatz Nord, ehemals Stöckacker, Verschiebung inkl. neuer Zugänge	5,10	40	2,04
	Stadt Bern, Bus-/LV-Verbindung Neuenschwanderstrasse	4,00	40	1,60
	Stadt Bern, Elektrifizierung Buslinie 28	4,46	40	1,78
	Stadt Bern, Feinerschliessung unterhalb des Viadukts A12 Ausserholligen	15,00	40	6,00
	Bern, Elektrifizierung Buslinien 38, 41, 44, 46 und 47	7,22	40	2,89

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Fr.]; Preisstand Oktober 2020 exkl. MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Fr.]; Preisstand Oktober 2020 exkl. MWST Höchstbeiträge
	Münsingen, Ausgestaltung OV-Knotenpunkt Münsingen, Perron West	5,90	40	2,36
Biel/Bienne - Lyss	Evilard, Wendeschlaufe Ortsbus Magglingen-Leubringen	0,60	35	0,21
	Biel, Fahrbahnhaltestellen zur Buspriorisierung	3,70	35	1,30
	Biel, Umstellung Buslinie 2 und 5 auf batterie-elektrischen Betrieb	5,21	35	1,82
Chur	Busspur Chur West, Stadt Chur	3,70	30	1,11
	Pauschales Massnahmenpaket A, Aufwertung Bushaltestellen	0,90	30	0,27
Coude du Rhône	Electrification du réseau de bus urbain	1,58	30	0,47
Fribourg	Surcoûts pour la décarbonisation du matériel roulant A	22,40	35	7,84
	Modifications à apporter aux infrastructures pour la décarbonisation	8,13	35	2,85
	Aménagement du réseau routier pour de nouvelles lignes TP	0,84	35	0,29
Grand Genève	Adaptation de l'infrastructure tram Cornavin - Terreaux du Temple y compris requalification du boulevard James Fazy	35,00	35	12,25
	Prolongement transfrontalier du tram Nations-Grand- Saconnex entre l'interface multimodale P47-P49 et Ferney-Voltaire	84,00	35	29,40
	Prolongement du tram Annemasse - secteur Dusonchet Perrier, y compris requalification des espaces publics	35,20	35	12,32
	Aménagement d'un BHNS en rabattement du Léman Express: gare d'Annemasse – Cranves-Sales - Bonne-Hôpital CHAL	18,70	35	6,55
	Axe fort TC sud autoroute section Chemin du Pavillon - Pont Pavillon	6,30	35	2,21
Langenthal	Langenthal, Bushaltestelle Wiesenstrasse Verlegung	1,10	35	0,39
	Verkehrsmanagement Dreilinden	2,80	35	0,98
Locarnese	Nuova fermata bus Avegno, Centro Punto Valle	0,60	40	0,24
	Sicurezza, accessibilità e attrattività delle fermate del TP su gomma (fuori perimetro CDAC)	1,25	40	0,50

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Fr.]; Preisstand Oktober 2020 exkl. MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Fr.]; Preisstand Oktober 2020 exkl. MWST Höchstbeiträge
Luzern	K15a Rothenburg, Knoten Butzibach – Autobahnanschluss A2	6,35	40	2,54
	Busbevorzugung, Kriens, Nidfeldstrasse	2,75	40	1,10
	Batterie-Trolleybus: Leistungsstarke Batteriepakete, punktuelle Fahrleitungsergänzungen und Energieversorgung (A-Horizont)	3,74	40	1,50
	Ladeinfrastruktur in Depots für Depotlader-Batteriebusse	2,36	40	0,94
	Verlängerung Linie 4 bis Mattenhof	7,40	40	2,96
	K15 Emmen, Anschluss Emmen Nord	5,99	40	2,40
Mobul	Liaison multimodale sur l'axe Planchy - Pâla entre la ZI Planchy et le giratoire Sous-Crêt	5,36	35	1,88
	Electrification du réseau TP urbain	11,17	35	3,91
	Aménagement définitif des nouveaux arrêts du réseau TP urbain	3,57	35	1,25
Schaffhausen	E-Busse im Stadt- und Regionalverkehr	18,83	35	6,59
Solothurn	Bus-/ÖV-Infrastruktur: Luterbach, Riedholz: Neue Businfrastruktur Entwicklungsgebiete Attisholz	8,58	40	3,43
	Bus-/ÖV-Infrastruktur: Elektrifizierung Buslinien BSU	6,41	40	2,56
	Bus-/ÖV-Infrastruktur: Bushaltestellen: Luterbach, Derendingen, Biberist: Bushaltestellen innere Tangentiallinie	0,30	40	0,12
	Bus-/ ÖV-Infrastrutkur: Kriegstetten: Neue Buswendeschlaufe	0,78	40	0,31
St. Gallen - Bodensee	St. Gallen, Elektrifizierung Buslinien 7 und 8	5,00	40	2,00
Talkessel Schwyz	Bahnhof Seewen neuer Perronzugang Südende	2,72	30	0,82
Zug	Kreisel Forren, Bypass Blegistrasse, Rotkreuz (TB3020.0433)	0,99	35	0,35
	Buserschliessung Steinhausen Nord und Ost	1,18	35	0,41
	Kreisel Blegi-/Birkenstrasse, Rotkreuz	2,27	35	0,79
	Ladeinfrastruktur für E-Busse ZVB	2,67	35	0,93
Zürich-Glattal	Zürich - Erschliessung Lengg (Gesundheitsstandort), Teil ÖV	4,01	40	1,60

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Fr.]; Preisstand Oktober 2020 exkl. MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Fr.]; Preisstand Oktober 2020 exkl. MWST Höchstbeiträge
	Zürich - Tram Affoltern	264,69	40	105,88
	Kloten – Verlängerung Stadtbahn (Flughafen – Kloten Industrie)	262,88	40	105,15
	Zürich - Erschliessung Lengg (Gesundheits-standort), Teil ÖV	6,06	40	2,42
	Zürich - Erschliessung Hochschulgebiet: Er-schliessung öffentlicher Verkehr	40,09	40	16,04
	Zürich - Elektrifizierung Buslinie 89	12,84	40	5,14
	Bassersdorf - Busspur neue Baltenswiler-/Bas-sersdorferstrasse	1,38	40	0,55
Total		**1183,44**		**458,62**

Tabelle A1-2

Liste der pauschal mitfinanzierten Massnahmen nach Artikel 21*a* MinVV - Priorität A
Bereich Tram- und Bushaltestellen

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Fr.]; inkl. MWST und Zuschlag	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Fr.]; Höchstbeiträge
Aareland	Paket Aufw. Bushalt. A-Liste	0,54	35	0,19
Basel	Paket Aufw. Bushalt. A-Liste	0,30	40	0,12
Chablais	Paquet Bus Liste A	0,40	30	0,12
Coude du Rhône	Paquet Bus Liste A	2,20	30	0,66
Fribourg	Paquet Bus Liste A	10,97	35	3,84
Limmattal	Paket Aufw. Bushalt. A-Liste	0,54	35	0,19
Locarnese	Pacchetto Bus lista A	1,10	40	0,44
Mobul	Paquet Bus Liste A	1,51	35	0,53
Obersee	Paket Aufw. Bushalt. A-Liste	1,28	40	0,51
Rheintal	Paket Aufw. Bushalt. A-Liste	1,13	30	0,34
Réseau Urbain Neuchâtelois	Paquet Bus Liste A	0,73	30	0,22
Talkessel Schwyz	Paket Aufw. Bushalt. A-Liste	3,40	30	1,02
Zug	Paket Aufw. Bushalt. A-Liste	5,11	35	1,79
Zürcher Oberland	Paket Aufw. Bushalt. A-Liste	0,46	35	0,16
Zürich-Glattal	Paket Aufw. Bushalt. A-Liste	0,65	40	0,26
Total		**30,32**		**10,39**

Tabelle A1-3

Liste der Massnahmen - Priorität B[64]

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Fr.]; Preisstand Oktober 2020 exkl. MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Fr.]; Preisstand Oktober 2020 exkl. MWST, Höchstbeiträge
Basel	BS: Tram Klybeck	60,15	40	24,06
Bern	Belp, Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt Belp	6,63	40	2,65
	Paket Aufw. Bushalt. B-Liste	2,00	40	0,80
Biel/Bienne - Lyss	Biel, Umstellung Buslinien 6 und 8 auf batterie-elektrischen Betrieb	8,20	35	2,87
Chablais	Reconstruction de la passerelle entre Massongex et Bex pour les TP et MD	2,66	30	0,80
Chur	Neue Busführung Saltinisstrasse, Trimmis	1,56	30	0,47
	E-Mobilität Busse	3,05	30	0,92
	Buserschliessung ESP Neugut, Malans	0,56	30	0,17
Fribourg	Surcoûts pour le passage aux bus électriques à hydrogène B	9,80	35	3,43
	Aménagement d'une voie bus d'accès, secteur Gérine	2,63	35	0,92
Grand Genève	Réaménagement de l'avenue A,F, Dubois en faveur des MD et des TP	6,30	35	2,21
	Aménagement d'un axe TP en site propre et d'une voie MD avec traitement paysager du tronçon Cherpines-Bernex	12,80	35	4,48
Luzern	Batterie-Trolleybus: Leistungsstarke Batteriepakete, punktuelle Fahrleitungsergänzungen und Energieversorgung (B-Horizont)	0,64	40	0,26
	Busbevorzugung, Kriens, Arsenalstrasse	2,75	40	1,10
Réseau Urbain Neuchâtelois	Réalisation d'un axe TP - MD structurant entre la halte de Marin-Epagnier et le PDE Littoral Est, 2e étape, y,c, route de desserte TIM depuis la route des Perveuils et aménagement du carrefour d'accès	5,81	30	1,74
	Paquet Bus Liste B	4,05	30	1,22

64 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 vierten Generation basiert. Weder der Beitragssatz noch der Bundesbeitrag sind zugesichert. Vorbehältlich einer zukünftigen Mitfinanzierung des Agglomerationsverkehrs durch den Bund können die Massnahmen im Rahmen der Agglomerationsprogramme der fünften oder künftigen Generationen erneut zur Prüfung eingereicht werden.

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Fr.]; Preisstand Oktober 2020 exkl. MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Fr.]; Preisstand Oktober 2020 exkl. MWST, Höchstbeiträge
Schaffhausen	Stadtbuserweiterung: Verlängerung Linie 1	0,85	35	0,30
	Verbesserung der ÖV-Anbindung von Feuerthalen und Flurlingen an Schaffhausen	4,10	35	1,44
Solothurn	Bus-/ÖV-Infrastruktur: Elektrifizierung Buslinien BSU	2,54	40	1,02
Zug	Kreisel Neuhof, Baar	4,33	35	1,52
	Busspur Neuhofstrasse, Baar	1,18	35	0,41
	Busspur Langgasse, Baar (TB3020,0280)	2,17	35	0,76
Zürcher Oberland	Uster - Busbeschleunigung	7,08	35	2,48
Total		**151,84**		**56,03**

A1-2 Motorisierter Individualverkehr

Tabelle A1-4

Liste der Massnahmen nach Artikel 21 MinVV - Priorität A

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio, Fr.]; Preisstand Oktober 2020 exkl, MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio, Fr.]; Preisstand Oktober 2020 exkl, MWST, Höchstbeiträge
Aareland	Zofingen/Oftringen, Aufhebung Niveauübergang Aarburger-strasse K104	14,75	35	5,16
	Suhr, VERAS Abschnitt Ostumfahrung	181,17	35	63,41
Aargau-Ost	Umgestaltung Mellingerstrasse, Baden, 1. Etappe	7,00	45	3,15
	Verkehrstechnische Sanierung Knoten Bibenlos, Bremgarten	9,50	45	4,28
	Realisierung Parkleitsystem, Lenzburg	1,30	45	0,59
Basel	BL: Laufen, neue Birsbrücke Süd inkl, kommunaler FlaMa	15,45	40	6,18
	BL: Laufen, Brücke Norimatt und Verlegung Nau	14,49	40	5,80
	CEA: Réaménagement RD105 Saint-Louis/Hésingue - 5A3F	40,72	40	16,29
	BL: Arlesheim - Münchenstein, Verlegung Kantonsstrasse ins Tal (inkl, FlaMa)	19,32	40	7,73
	SLA: Améliorer le fonctionnement et les performances du réseau de bus (feux)	0,86	40	0,34
	BL: Fahrplanstabilität in Pratteln	1,38	40	0,55
	BL: Fahrplanstabilität in Oberwil	0,61	40	0,24
	BL: Fahrplanstabilität (Punktuelle Verbesserungen)	1,01	40	0,40
	BL: Birsfelden, Umgestaltung Ortsdurchfahrt	15,50	40	6,20
	BL: Aesch, Erneuerung und Umgestaltung Hauptstrasse, Abschnitt Nord	6,02	40	2,41
Bern	Stadt Bern, Inselplatz	6,00	40	2,40
	Stadt Bern, Verkehrsmanagement Stadt Bern	11,00	40	4,40
	Kehrsatz, Verlegung Zimmerwaldstrasse, Anbindung an Umfahrungsstrasse	7,00	40	2,80
	Stadt Bern/Köniz; Sanierung Seftigenstrasse, Knoten Seftigen-/ Morillonstrasse bis Sandrain	13,92	40	5,57
Biel/Bienne - Lyss	Biel, Erweiterung Parkleitsystem	5,03	35	1,76
	Biel, Neugestaltung Bözingenstrasse, Abschnitt Falkenstrasse bis Gutenbergstrasse	6,04	35	2,11

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio, Fr,]; Preisstand Oktober 2020 exkl, MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio, Fr,]; Preisstand Oktober 2020 exkl, MWST, Höchstbeiträge
	Biel, Ergänzung und Erweiterung Verkehrsberuhigung Mett	5,27	35	1,84
	Biel, Neugestaltung Mettstrasse, Abschnitt Bushaltestelle Piasio bis Mühlestrasse	8,56	35	3,00
Brig-Visp-Naters	Aufwertung Gliser Allee (Brig-Glis)	5,42	35	1,90
Chur	H3a Julierstrasse: Anschluss Rosenhügel, Stadt Chur	11,00	30	3,30
	Betriebs- und Gestaltungskonzept Kantonsstrasse, Zizers	8,19	30	2,46
Coude du Rhône	Requalification de l'axe du Gd-St-Bernard (partie A)	2,27	30	0,68
Grand Genève	Requalification de l'avenue de la Paix et reconstruction du pont supérieur en faveur des TP et des MD de la place des Nations à la place Albert-Thomas	6,80	35	2,38
	Réaménagement de la Place de Sardaigne et de la Place Vibert en faveur des transports publics et des modes doux	5,20	35	1,82
	Requalification de la route de Suisse (3ème étape) : tronçons sur Prangins et Gland	28,34	35	9,92
	Réaménagement de la Rue du Collège, Rue des Moraines et Rue de la Fontenette en faveur des MD et des TP	4,39	35	1,54
Limmattal	Dietikon – Knotenertüchtigung Anschluss Silbern zur Busbeschleunigung	4,47	35	1,56
Luzern	Kriens, Umgestaltung SüdAllee, Arsenal-/ Nidfeldstrasse	7,52	40	3,01
	Emmen, Sonnenplatz (inkl.) – Sprengiplatz (exkl.), Optimierung Gesamtverkehrssystem, Radverkehrsanlagen und Massnahmen für ÖV	2,46	40	0,98
Mobul	Liaison multimodale entre le passage inférieur de Planchy et Combes nord	4,75	35	1,66
	Requalification multimodale des rues de la Léchère et de la Sionge	6,25	35	2,19
Obersee	Kreisel/Umbau Feldlistich/Porthofstrasse Rapperswil-Jona	1,90	40	0,76
	Kantonsstrassen Kanton SG: ÖV-Bevorzugung mittels Linienerkennung	0,51	40	0,20

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio, Fr,]; Preisstand Oktober 2020 exkl, MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio, Fr,]; Preisstand Oktober 2020 exkl, MWST, Höchstbeiträge
	Kreisel St.Galler-/Feldmoosstrasse Lachen	1,87	40	0,75
	BGK Ortskernaufwertung Siebnen-Ost	4,08	40	1,63
	BGK/Ortskernaufwertung Zentrum Tuggen	6,39	40	2,56
	BGK/Ortskernaufwertung Schmerikon	9,95	40	3,98
Rheintal	Widnau, BGK Poststrasse- / Diepoldsauerstrasse	9,69	30	2,91
Réseau Urbain Neuchâtelois	Requalification de la RC5 : priorisation TP, aménagement de bandes cyclables et connexion MD entre de l'axe structurant TP et la halte ferroviaire, abaissement de la vitesse à 30 km/h, étape 2	5,54	30	1,66
Solothurn	Verkehrsmanagement Westtangente Solothurn: Stauraummanagement Aarebrücke Westtangente	3,15	40	1,26
	Verkehrsmanagement Westtangente Solothurn: Optimierung Knoten Obach	2,40	40	0,96
St. Gallen - Bodensee	Herisau, Sanierung Schwänlikreisel	5,00	40	2,00
Talkessel Schwyz	Groberschliessungsstrasse Schuttweg Goldau	10,68	30	3,20
	Verlegung Franzosenstrasse	1,43	30	0,43
	BGK Bahnhofstrasse Seewen	3,34	30	1,00
	BGK Schwyz Ortskern (1, Etappe)	4,02	30	1,21
Thun	Uetendorf, BGK Ortsdurchfahrt	5,04	40	2,02
Wil	BGK Ortsdurchfahrt Eschlikon	4,92	30	1,48
	Glärnischstrasse, Umgestaltung inkl Bushaltestellen	6,17	30	1,85
Zug	Verbindung Zugerstrasse - Kirchmattstrasse, Steinhausen	1,63	35	0,57
	Strassenverbindung Altgasse - Weststrasse, Baar	3,15	35	1,10
	Verkehr Zug Nord, Stadt Zug	5,91	35	2,07
	Aufwertung Dorf-/Rathausstrasse, Baar	4,54	35	1,59
	Aufwertung Strassenräume Dorfzentrum, Oberägeri	9,85	35	3,45
Zürcher Oberland	Fehraltorf - Erschliessungsstrasse und Nordanschluss Allmendstrasse	1,62	35	0,57
Zürich-Glattal	Regensdorf - Spange Althard	4,85	40	1,94
	Regensdorf - Spange Trockenloo	11,22	40	4,49

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio, Fr.]; Preisstand Oktober 2020 exkl, MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio, Fr.]; Preisstand Oktober 2020 exkl, MWST, Höchstbeiträge
	Dübendorf/Wangen-Brüttisellen – Groberschliessung Innovationspark, Parkway	15,16	40	6,06
	Regensdorf - Anpassungen Wehntalerstrasse	13,75	40	5,50
Total		**646,72**		**237,21**

Tabelle A1-5

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

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio, Fr.]; inkl, MWST und Zuschlag	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio, Fr.]; Höchstbeiträge
Agglo Y	Paquet GT Liste A	4,43	30	1,33
Bern	Paket VM A-Liste	11,65	40	4,66
Biel/Bienne - Lyss	Paket VM A-Liste	11,66	35	4,08
Brig-Visp-Naters	Paket VM A-Liste	0,54	35	0,19
Chablais	Paquet GT Liste A	6,17	30	1,85
Grand Genève	Paquet GT Liste A	11,17	35	3,91
Grenchen	Paket VM A-Liste	0,86	35	0,30
Langenthal	Paket VM A-Liste	1,37	35	0,48
Obersee	Paket VM A-Liste	2,85	40	1,14
Rheintal	Paket VM A-Liste	0,40	30	0,12
Réseau Urbain Neuchâtelois	Paquet GT Liste A	1,63	30	0,49
Zürcher Oberland	Paket VM A-Liste	1,97	35	0,69
Total		**54,70**		**19,24**

Tabelle A1-6

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

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio, Fr.]; inkl, MWST und Zuschlag	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio, Fr.]; Höchstbeiträge
Aareland	Paket Aufw. Str. A-Liste	25,37	35	8,88
Aargau-Ost	Paket Aufw. Str. A-Liste	12,07	45	5,43
Agglo Y	Paquet VSR Liste A	3,70	30	1,11
Basel	Paket Aufw. Str. A-Liste	33,83	40	13,53
Bern	Paket Aufw. Str. A-Liste	10,45	40	4,18
Biel/Bienne - Lyss	Paket Aufw. Str. A-Liste	55,60	35	19,46
Brig-Visp-Naters	Paket Aufw. Str. A-Liste	7,94	35	2,78
Burgdorf	Paket Aufw. Str. A-Liste	4,73	30	1,42
Chablais	Paquet VSR Liste A	16,20	30	4,86
Chur	Paket Aufw. Str. A-Liste	21,43	30	6,43
Coude du Rhône	Paquet VSR Liste A	3,43	30	1,03
Fribourg	Paquet VSR Liste A	25,14	35	8,80
Grand Genève	Paquet VSR Liste A	15,77	35	5,52
Langenthal	Paket Aufw. Str. A-Liste	3,77	35	1,32
Limmattal	Paket Aufw. Str. A-Liste	9,94	35	3,48
Locarnese	Pacchetto RSS lista A	13,78	40	5,51
Luzern	Paket Aufw. Str. A-Liste	3,40	40	1,36
Mobul	Paquet VSR Liste A	2,03	35	0,71
Obersee	Paket Aufw. Str. A-Liste	16,23	40	6,49
Rheintal	Paket Aufw. Str. A-Liste	18,10	30	5,43
Réseau Urbain Neuchâtelois	Paquet VSR Liste A	53,03	30	15,91
Schaffhausen	Paket Aufw. Str. A-Liste	41,80	35	14,63
Solothurn	Paket Aufw. Str. A-Liste	9,78	40	3,91

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio, Fr,]; inkl, MWST und Zuschlag	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio, Fr,]; Höchstbeiträge
St. Gallen - Bodensee	Paket Aufw. Str. A-Liste	8,45	40	3,38
Talkessel Schwyz	Paket Aufw. Str. A-Liste	3,27	30	0,98
Thun	Paket Aufw. Str. A-Liste	4,98	40	1,99
Unteres Reusstal	Paket Aufw. Str. A-Liste	1,80	35	0,63
Wil	Paket Aufw. Str. A-Liste	7,87	30	2,36
Zug	Paket Aufw. Str. A-Liste	32,63	35	11,42
Zürcher Oberland	Paket Aufw. Str. A-Liste	14,00	35	4,90
Zürich-Glattal	Paket Aufw. Str. A-Liste	24,73	40	9,89
Total		**505,25**		**177,73**

Tabelle A1-7

Liste der Massnahmen - Priorität B[65]

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Fr.]; Preisstand Oktober 2020 exkl. MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Fr.]; Preisstand Oktober 2020 exkl. MWST, Höchstbeiträge
Aareland	Oensingen, Entlastung Oensingen inkl. flankierende Massnahmen mit Aufwertung der Ortsdurchfahrt	73,31	35	25,66
	Paket Aufw. Str. B-Liste	0,20	35	0,07
Aargau-Ost	Paket Aufw. Str. B-Liste	8,00	45	3,60
	Umgestaltung Mellingerstrasse, Baden, 2. Etappe	8,93	45	4,02
Agglo Y	APA Ouest	13,37	30	4,01
	Carrefours Ancienne-Douane - Remparts - Rue du Casino	2,43	30	0,73
	Rue des Prés-du-Lac	0,79	30	0,24
Basel	BS: Aeschenplatz	14,54	40	5,82
	BL: Aesch, Erneuerung und Umgestaltung Hauptstrasse, Bereich Zentrum	5,00	40	2,00
Bern	Kehrsatz, Neukonzeption Umfahrung	4,00	40	1,60
	Muri, Ausbau Knoten Melchenbühlplatz	12,00	40	4,80
	Kehrsatz, Umgestaltung innerörtliches Verkehrsnetz	8,00	40	3,20
	Paket VM B-Liste	2,50	40	1,00
	Stadt Bern, BGK Murtenstrasse	5,10	40	2,04
	Paket Aufw. Str. B-Liste	23,90	40	9,56
Biel/Bienne - Lyss	Paket VM B-Liste	5,90	35	2,07
	Paket Aufw. Str. B-Liste	3,02	35	1,06
Brig-Visp-Naters	Paket Aufw. Str. B-Liste	16,79	35	5,88
Burgdorf	Paket Aufw. Str. B-Liste	9,65	30	2,90
Chablais	Paquet VSR Liste B	10,44	30	3,13

65 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 vierten Generation basiert. Weder der Beitragssatz noch der Bundesbeitrag sind zugesichert. Vorbehältlich einer zukünftigen Mitfinanzierung des Agglomerationsverkehrs durch den Bund können die Massnahmen im Rahmen der Agglomerationsprogramme der fünften oder künftigen Generationen erneut zur Prüfung eingereicht werden.

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio, Fr.]; Preisstand Oktober 2020 exkl, MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio, Fr.]; Preisstand Oktober 2020 exkl, MWST, Höchstbeiträge
	Réaménagement de la RC302 de Monthey à Collombey	16,74	30	5,02
Chur	Industriestrasse inkl. Knoten Freihofstrasse/Kantonsstrasse, Landquart	6,81	30	2,04
	Busoptimierungen (Verkehrsmanagement), Stadt Chur	5,00	30	1,50
	Einbahnregime/Pförtneranlage Welschdörfli, Stadt Chur	2,50	30	0,75
	Parkierungsmanagement, Stadt Chur	1,00	30	0,30
	Paket Aufw. Str. B-Liste	8,07	30	2,42
	Betriebs- und Gestaltungskonzept Ring- und Kasernenstrasse, Stadt Chur	8,51	30	2,55
Coude du Rhône	Paquet GT Liste B	0,78	30	0,23
	Requalification de l'axe du Gd-St-Bernard	6,10	30	1,83
Fribourg	Paquet GT Liste B	3,16	35	1,11
	Paquet VSR Liste B	8,78	35	3,07
Grand Genève	Réaménagement de la route de Peney entre la route de Canada et la route de Vernier communale	13,26	35	4,64
	Réaménagement multimodal du réseau routier cantonal dans la ZIMEYSAVER : Route du Nant d'avril Ouest	20,40	35	7,14
	Requalification de l'avenue de la Praille (PAV) : croix MD est-ouest du quartier de Pont-Rouge à la rue du Léopard	6,40	35	2,24
	Réaménagement multimodal et des espaces publics de la rue J.-Grosselin et du boulevard des Promenades (PAV)	19,13	35	6,70
	Requalification de la rue de Genève entre la rue Fontaine et la rue Adrien-Jeandin	10,00	35	3,50
	Aménagement MD et espaces publics dans le « Cœur de ville » de Nyon	5,39	35	1,89
	Requalification multimodale de la ceinture urbaine (tronçon Banc Bénit / Pont de Lancy / 1er août) : réaménagement en surface	12,24	35	4,28
Grenchen	Paket Aufw. Str. B-Liste	19,80	35	6,93
Limmattal	Paket Aufw. Str. B-Liste	1,62	35	0,57
	Oberengstringen - Zürcherstrasse Aufwertung Zentrum, BGK	1,85	35	0,65

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio, Fr,]; Preisstand Oktober 2020 exkl, MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio, Fr,]; Preisstand Oktober 2020 exkl, MWST, Höchstbeiträge
Locarnese	Pacchetto RSS Lista B	4,41	40	1,76
Luzern	K17: Ebikon/Dierikon, Einmündung Weichlerenstrasse (exkl.) – Einmündung Industriestrasse	5,62	40	2,25
	Paket VM B-Liste	14,13	40	5,65
	Emmen, Sprengiplatz mit Zufahrten K 13 bis Einmündung Weiherstrasse und Zufahrt K 15 bis Autobahnanschluss Emmen Nord (exkl.), Optimierung Gesamtverkehrssystem, Radverkehrsanlagen und Massnahmen für ÖV	5,63	40	2,25
	Kriens, Ringstrasse, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Massnahmen ÖV und LV	9,51	40	3,80
	Kriens, Umgestaltung SüdAllee, Arsenalstrasse	7,52	40	3,01
	Paket Aufw. Str. B-Liste	4,96	40	1,98
	Emmen, Seetalstrasse: Abschnitt Emmenbrücke Bahnhof Süd – Reusseggstrasse	18,87	40	7,55
	Luzern, Zürichstrasse, Löwenplatz – Einmündung Wesemlinstrasse (exkl.), Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Anpassung und Erneuerung Strassenraum	3,06	40	1,22
	K17 Ebikon, Grenze Stadt Luzern – Schachenweid	5,51	40	2,20
Mobul	Paquet VSR Liste B	2,44	35	0,85
Obersee	Umbau Wollerau- und Wilenstrasse, Freienbach	6,12	40	2,45
	Paket Aufw. Str. B-Liste	6,99	40	2,80
Rheintal	Umfahrung Altstätten: Netzergänzung	31,43	30	9,43
	Paket Aufw. Str. B-Liste	14,43	30	4,33
Réseau Urbain Neuchâtelois	Paquet GT Liste B	5,99	30	1,80
	Paquet VSR Liste B	20,95	30	6,29
Schaffhausen	Paket Aufw. Str. B-Liste	27,49	35	9,62
Solothurn	Aufwertung / Sicherheit Strassenraum: Solothurn: Knoten Dornacherstrasse / Berthastrasse	1,15	40	0,46
	Aufwertung / Sicherheit Strassenraum: Solothurn: Querungen Werkhofstrasse	3,83	40	1,53

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio, Fr,]; Preisstand Oktober 2020 exkl, MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio, Fr,]; Preisstand Oktober 2020 exkl, MWST, Höchstbeiträge
Talkessel Schwyz	BGK Mythenblick Seewen	1,26	30	0,38
	BGK Schwyz Ortskern (2. Etappe)	4,50	30	1,35
	Paket Aufw. Str. B-Liste	2,00	30	0,60
Thun	Thun, BGK Dürrenastquartier	7,71	40	3,08
Unteres Reusstal	Schattdorf: Erschliessung ESP und Aufwertung Knoten Rossgiessen	5,80	35	2,03
	Zweiter Erschliessungsetappe Werkmatt Uri, Altdorf	8,50	35	2,98
	Altdorf innerorts: Umgestaltung Ortsdurchfahrt	1,17	35	0,41
Wil	Netzergänzung Nord	49,05	30	14,72
	Haupt- Bronschhoferstrasse, Umgestaltung	15,60	30	4,68
	Hubstrasse, Umgestaltung mit Fahrbahnhaltestellen	5,30	30	1,59
	BGK Gupfenstrasse	9,90	30	2,97
	Paket Aufw. Str. B-Liste	11,87	30	3,56
Zug	Paket Aufw. Str. B-Liste	6,50	35	2,28
Zürcher Oberland	Paket Aufw. Str. B-Liste	9,40	35	3,29
Zürich-Glattal	Zürich - Hardturmstrasse - Umgestaltung Strassenraum	15,30	40	6,12
	Dietlikon - Aufwertung Strassenraum Dietlikon, Bahnhofstrasse und Velo Bassersdorf - Dietlikon, Teil Süd	5,45	40	2,18
	Kloten - Aufwertung Strassenraum Kloten, Dorf-/Bassersdorferstrasse	7,08	40	2,83
	Paket Aufw. Str. B-Liste	14,65	40	5,86
	Regensdorf BGK Watt mit Dorf-, Rümlanger-, Niederhasli- und Unterdorfstrasse	8,09	40	3,24
Total		**794,58**		**278,13**

A1-3 Fuss- und Veloverkehr

Tabelle A1-8

Liste der Massnahmen nach Artikel 21 MinVV - Priorität A

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio, Fr.]; Preisstand Oktober 2020 exkl, MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio, Fr.]; Preisstand Oktober 2020 exkl, MWST, Höchstbeiträge
Aareland	Wangen b. O., Verkehrsraumgestaltung Entwicklungsgebiet Danzmatt / Bahnhof	7,30	35	2,56
	Velovorzugsroute Zofingen – Olten, Abschnitt Zofingen – Aarburg (östlich Bahnlinie, Korridor A)	18,91	35	6,62
Agglo Y	Franchissement axe routier/canal à créer – Accès en entrée au Y-Parc	0,40	30	0,12
	Tronçon Ouest de la voie verte de la Plaine de l'Orbe	2,56	30	0,77
Basel	Lk Lörrach: Radschnellverbindung RS 7 (K) Wiesental Schopfheim - Lörrach	13,52	40	5,41
	BL: Birsstadt - Velovorzugsroute West, 1. Etappe (Schlüsselmassnahmen)	14,49	40	5,80
	BL: Birsstadt - Velovorzugsroute Ost, 1. Etappe	19,32	40	7,73
	CEA: Passerelle piétons/cycles entre Quartier du Lys et le Technoparc	4,39	40	1,76
	Duggingen: Neuer Treppenturm mit Lift als Dorfzugang	1,21	40	0,48
	BL: Neue Fuss- und Veloverkehrsunterführung am Bahnhof Laufen	7,73	40	3,09
	Weil am Rhein: Lückenschluss Pendlerroute Heldelinger Strasse	5,41	40	2,16
	BL: VVR Allschwil Bachgraben - Basel SBB, 1. Etappe	11,59	40	4,64
	Dornach: Langsamverkehrsunterführung Apfelsee	4,83	40	1,93
	SO: Birsstadt - Velovorzugsroute Ost, Abschnitt Solothurn	15,45	40	6,18
Bern	Stadt Bern, Velostation 2, S-Bahnhaltestelle Wankdorf	7,00	40	2,80
	Stadt Bern, Fuss- und Velounterführung Ausserholligen	25,41	40	10,16
	Gemeinde Köniz, Fuss-/Veloverbindung Juch/Hallmatt-Rehag (UF/ÜF)	12,00	40	4,80
	Stadt Bern, S-Bahnstation Bümpliz Nord, Verbreiterung und Aufwertung Bahnunterführung	11,50	40	4,60

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio, Fr,]; Preisstand Oktober 2020 exkl, MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio, Fr,]; Preisstand Oktober 2020 exkl, MWST, Höchstbeiträge
	Stadt Bern, Ausbau Angebot Velostationen Bahnhof Bern, A-Horizont / Zugang Länggasse, Aufwertung PostParc	10,10	40	4,04
Biel/Bienne - Lyss	Brügg, Netzlücke Querung A6	6,50	35	2,28
Brig-Visp-Naters	LV Passerelle Dorf - Bahnhofplatz mit vertikaler Verbindung (Bitsch)	3,45	35	1,21
Chablais	Aménagement de zones de stationnement pour vélos	0,10	30	0,03
	Aménagement cheminement de mobilité douce entre Massongex et le Rhône	0,25	30	0,08
	Aménagement d'un itinéraire cyclable entre Ollon et Bex le long de la route cantonale	1,97	30	0,59
Fribourg	Aménagement de la TransAgglo Avry - Düdingen (CO Avry - Rosé)	7,00	35	2,45
	Aménagement de la TransAgglo Avry-Düdingen (Tunnelstrasse - Zelg - Garmiswil)	9,63	35	3,37
	Aménagement de la TransAgglo Marly - Belfaux / Corminboeuf (Marly)	5,34	35	1,87
Grand Genève	Construction d'une passerelle MD entre Champs-Prévost et les Batailles en lien avec la Voie Verte d'agglomération	9,00	35	3,15
	Elargissement de la Voie verte Versoix / Pregny-Chambésy et extensions en direction de Collex-Bossy et de Genève	10,30	35	3,61
	Requalification en faveur des TC et des MD du passage inférieur Route de l'Etraz	13,93	35	4,88
	Aménagement d'une voie verte entre Bernex et le Bois de la Bâtie – tronçon du parc agro-urbain au Bois de la Bâtie	22,40	35	7,84
Limmattal	Spreitenbach - Veloschnellroute, Abschnitt Spreitenbach	8,43	35	2,95
	Dietikon - Veloschnellroute, Abschnitt Dietikon – Kantonsgrenze	6,06	35	2,12
	Schlieren/Dietikon - Veloschnellroute, Abschnitt Schlieren - Dietikon	15,16	35	5,31
	Spreitenbach – Fuss- und Veloverkehr-Steg Boostock: Ersatzneubau mit Aufwertung als Velo-Verbindung	0,25	35	0,09
	Dietikon - Velorouten Niderfeld	0,71	35	0,25

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio, Fr,]; Preisstand Oktober 2020 exkl, MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio, Fr,]; Preisstand Oktober 2020 exkl, MWST, Höchstbeiträge
	Weiningen – Südliche Fuss-/Veloverbindung Unterengstringen - Weiningen	5,05	35	1,77
Luzern	K15: Rothenburg, Wegscheiden – Rain, Erstellen Radverkehrsanlage	9,03	40	3,61
	K17b: Dierikon/Udligenswil, Einmündung Rigistrasse (exkl.) – Einmündung K 30, Götzentalstrasse, Erstellen Radverkehrsanlage	11,02	40	4,41
Obersee	Langsamverkehrsführung Zürcherstrasse, Tuggen	5,99	40	2,40
	Langsamverkehrsführung Hüttnerstrasse, Wollerau	7,41	40	2,96
Rheintal	Rheinbrücke Au - Lustenau für den Fuss- und Veloverkehr	7,87	30	2,36
	Langsamverkehrsbrücke Widnau - Diepoldsau	6,79	30	2,04
Solothurn	Velokorridor Solothurn – Grenchen: Velovorrangroute Solothurn – Grenchen, Abschnitt Solothurn - Bellach	2,50	40	1,00
	Langendorf: LV-Verbindung Delta-Areal – Bahnhof BLS – Migros	2,04	40	0,82
St. Gallen - Bodensee	St. Gallen, Veloschnellroute Haggenstrassr bis Turnerstrasse	38,00	40	15,20
	Teufen, Veloschnellroute Lustmühle - Kantonsgrenze SG	10,00	40	4,00
Talkessel Schwyz	Aufwertung Veloverbindung Turm-Nasegg – Arth	1,40	30	0,42
Wil	Unterführung Hubstrasse, Kunstbau	5,78	30	1,73
Zug	Verbindung Seeweg Unterägeri – Oberägeri	12,31	35	4,31
	Quartierverbindung Guthirt Bahnhof Zug	19,41	35	6,79
Zürcher Oberland	Seegräben, Fuss- und Radwegbrücke Aathal	6,06	35	2,12
Zürich-Glattal	Embrach - Übergeordnetes Velonetz	5,05	40	2,02
	Regensdorf - Neue Personenunterführung Bahnhof	11,72	40	4,69
	Zürich - Einfallsachsen Velo /Weiterführung Veloschnellrouten, A-Horizont	10,11	40	4,04
	Zürich - Passerelle Juchstrasse	6,06	40	2,42
	Zürich - Veloabstellanlage Bahnhof Altstetten	6,06	40	2,42

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio, Fr,]; Preisstand Oktober 2020 exkl, MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio, Fr,]; Preisstand Oktober 2020 exkl, MWST, Höchstbeiträge
	Fällanden - Velohauptverbindung Pfaffhausen - Fällanden, Teil Nord	7,58	40	3,03
	Wallisellen - Veloschnellroute Bahnhof Wallisellen - Stadt Zürich	20,52	40	8,21
	Kloten/Bassersdorf - Velohauptverbindung Kloten - Bassersdorf, Teil Kloten	68,65	40	27,46
	Regensdorf - Velostation Althardstrasse	7,58	40	3,03
	Dietlikon – West-Ost-Verbindung beim Bhf. Dietlikon (Teil Fuss- und Veloverkehr)	5,45	40	2,18
	Glattal - «Fil Bleu Glatt» – Langsamverkehrserschliessung entlang der Glatt, 2. Etappe	13,55	40	5,42
	Bassersdorf/Dietlikon - Velohauptverbindung Baltenswil - Dietlikon, Teil West	49,04	40	19,62
	Regensdorf - Velounterführung Watterstrasse	15,16	40	6,06
Total		**690,79**		**264,27**

Tabelle A1-9

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

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio, Fr,]; inkl, MWST und Zuschlag	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio, Fr,]; Höchstbeiträge
Aareland	Paket LV A-Liste	3,14	35	1,10
Aargau-Ost	Paket LV A-Liste	17,13	45	7,71
Agglo Y	Paquet MD Liste A	2,43	30	0,73
Basel	Paket LV A-Liste	71,05	40	28,42
Bern	Paket LV A-Liste	60,78	40	24,31
Biel/Bienne - Lyss	Paket LV A-Liste	12,20	35	4,27
Brig-Visp-Naters	Paket LV A-Liste	10,09	35	3,53
Burgdorf	Paket LV A-Liste	12,90	30	3,87
Chablais	Paquet MD Liste A	4,87	30	1,46
Chur	Paket LV A-Liste	45,27	30	13,58
Coude du Rhône	Paquet MD Liste A	9,20	30	2,76
Fribourg	Paquet MD Liste A	24,63	35	8,62
Grand Genève	Paquet MD Liste A	52,40	35	18,34
Grenchen	Paket LV A-Liste	8,09	35	2,83
Langenthal	Paket LV A-Liste	5,86	35	2,05
Locarnese	Pacchetto TL lista A	12,75	40	5,10
Luzern	Paket LV A-Liste	52,58	40	21,03
Mobul	Paquet MD Liste A	8,83	35	3,09
Obersee	Paket LV A-Liste	17,15	40	6,86
Rheintal	Paket LV A-Liste	34,77	30	10,43
Réseau Urbain Neuchâtelois	Paquet MD Liste A	31,47	30	9,44
Schaffhausen	Paket LV A-Liste	12,54	35	4,39

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio, Fr,]; inkl, MWST und Zuschlag	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio, Fr,]; Höchstbeiträge
Solothurn	Paket LV A-Liste	7,05	40	2,82
St. Gallen - Bodensee	Paket LV A-Liste	23,70	40	9,48
Talkessel Schwyz	Paket LV A-Liste	10,03	30	3,01
Thun	Paket LV A-Liste	15,13	40	6,05
Unteres Reusstal	Paket LV A-Liste	11,26	35	3,94
Wil	Paket LV A-Liste	21,43	30	6,43
Zug	Paket LV A-Liste	41,34	35	14,47
Zürcher Oberland	Paket LV A-Liste	19,49	35	6,82
Zürich-Glattal	Paket LV A-Liste	56,00	40	22,40
Total		**715,56**		**259,34**

Tabelle A1-10

Liste der Massnahmen - Priorität B[66]

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Fr.]; Preisstand Oktober 2020 exkl. MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Fr.]; Preisstand Oktober 2020 exkl. MWST, Höchstbeiträge
Aareland	Paket LV B-Liste	6,60	35	2,31
Aargau-Ost	Paket LV B-Liste	28,40	45	12,78
Agglo Y	Paquet MD Liste B	1,39	30	0,42
Basel	Pratteln: Velounterführung Bahnhof	16,42	40	6,57
	Kaiseraugst: Überführung Landstrasse	2,61	40	1,04
	Rheinfelden (DE): Radweg Kraftwerk Rhyburg - Beuggen	8,69	40	3,48
	Lörrach: Grün- und Querverbindung	3,13	40	1,25
Bern	Stadt Bern, Fuss- und Radweg Bottigenstrasse	13,00	40	5,20
	Stadt Bern, Fuss-/Veloverbindung Breitenrain - Länggasse	18,00	40	7,20
	Paket LV B-Liste	59,76	40	23,90
Biel/Bienne - Lyss	Paket LV B-Liste	10,03	35	3,51
Brig-Visp-Naters	Paket LV B-Liste	1,51	35	0,53
Burgdorf	Paket LV B-Liste	14,55	30	4,37
	Burgdorf, Fuss- und Radwegverbindung Bahnhof-unterführung Ost - Anschluss Quartier Ämme-brügg (Gyrischachen)	8,10	30	2,43
Chablais	Aménagement cheminement de mobilité douce entre Bex et le Rhône	0,64	30	0,19
	Liaison de mobilité douce entre Ollon et le Rhône	1,97	30	0,59
	Passerelle au-dessus du Rhône, secteur Charbon-nière	2,36	30	0,71
	Paquet MD Liste B	3,94	30	1,18
Chur	Veloachse Nord-Süd (Obere Au - Rheinprome-nade), Stadt Chur	5,00	30	1,50

66 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 vierten Generation basiert. Weder der Beitragssatz noch der Bundesbeitrag sind zugesichert. Vorbehältlich einer zukünftigen Mitfinanzierung des Agglomerationsverkehrs durch den Bund können die Massnahmen im Rahmen der Agglomerationsprogramme der fünften oder künftigen Generationen erneut zur Prüfung eingereicht werden.

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio, Fr,]; Preisstand Oktober 2020 exkl, MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio, Fr,]; Preisstand Oktober 2020 exkl, MWST, Höchstbeiträge
	Veloachse Ost-West, Zentrum Bahnhof bis Bahnhof Chur West, Stadt Chur	6,01	30	1,80
	Paket LV B-Liste	13,83	30	4,15
Coude du Rhône	Paquet MD Liste B	8,88	30	2,66
Fribourg	Paquet MD Liste B	9,32	35	3,26
Grand Genève	Amélioration de l'itinéraire MD le long de la route de St-Julien entre la gare de Lancy-Bachet et le chemin de Grange-Collomb	5,80	35	2,03
	Requalification de la rue Boissonnas (PAV) : croix MD nord-sud aménagements MD et paysagers	14,40	35	5,04
	Construction d'une passerelle MD sur l'Arve au chemin de la Gravière (PAV)	7,30	35	2,56
	Extension de la voie verte d'agglomération depuis la Zimeysaver en direction de la gare de Satigny	6,60	35	2,31
	Franchissement dénivelé de la route de Saint-Julien au niveau du carrefour Grange-Collomb en lien avec la croix MD nord-sud (PAV)	15,00	35	5,25
Grand Genève	Paquet MD Liste B	9,30	35	3,26
Grenchen	Paket LV B-Liste	2,00	35	0,70
Langenthal	Paket LV B-Liste	2,20	35	0,77
Limmattal	Killwangen - Veloschnellroute, Abschnitt Killwangen	1,01	35	0,35
	Dietikon - Velo- und Fussgänger-Unterführung Poststrasse	13,34	35	4,67
	Dietikon/Urdorf - Veloverbindung Bhf. Glanzenberg - Urdorf Herweg	2,02	35	0,71
	Schlieren/Oberengstringen - Veloverbindung Bhf/Zentrum Schlieren - Zentrum Oberengstringen	5,51	35	1,93
Locarnese	Asse di collegamento e di transizione a lago: nuova passerella sul fiume Maggia tra Locarno e Ascona e raccordi	5,41	40	2,16
	Completamento e messa in sicurezza rete ciclo-pedonale: adattamento sottopasso ferroviario Rabissale a Muralto	0,26	40	0,10
	Pacchetto TL Lista B	4,08	40	1,63

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio, Fr,]; Preisstand Oktober 2020 exkl, MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio, Fr,]; Preisstand Oktober 2020 exkl, MWST, Höchstbeiträge
Luzern	K19a Horw/Grenze Kriens, Kreisel Bahnhof - Kreisel Steinibach, Verbesserung Veloführung Ringstrasse Unterführung	9,13	40	3,65
	K19a: Horw, Kreisel Bahnhof - Kreisel Merkur, Verbesserung Veloführung Ringstrasse	7,02	40	2,81
	Inwil, Inwil Dorf (exkl.) – Autobahnanschluss A 14 Gisikon (exkl.), Ausbau Rad- und Gehweg	9,03	40	3,61
	Paket LV B-Liste	35,78	40	14,31
Mobul	Paquet MD Liste B	3,35	35	1,17
Obersee	Paket LV B-Liste	11,72	40	4,69
Rheintal	Paket LV B-Liste	12,76	30	3,83
Réseau Urbain Neuchâtelois	Paquet MD Liste B	10,07	30	3,02
Schaffhausen	Paket LV B-Liste	6,52	35	2,28
Solothurn	Velokorridor Solothurn – Grenchen: Velovorrangroute Solothurn – 'Grenchen, Abschnitt Selzach	2,80	40	1,12
	Paket LV B-Liste	3,00	40	1,20
St. Gallen - Bodensee	Paket LV B-Liste	59,70	40	23,88
Talkessel Schwyz	Knotensicherheit Nasegg – Fischchratten – Arth	5,40	30	1,62
	Paket LV B-Liste	1,75	30	0,53
Thun	Paket LV B-Liste	19,89	40	7,96
Unteres Reusstal	Paket LV B-Liste	2,50	35	0,88
Wil	Paket LV B-Liste	8,16	30	2,45
	PU Nord Uzwil	11,40	30	3,42
Zug	Paket LV B-Liste	13,57	35	4,75
Zürcher Oberland	Abschnitt Greifensee – Uster Zentrum	5,56	35	1,95
	Abschnitt Uster Zentrum – Aathal	2,02	35	0,71
	Abschnitt Aathal – Wetzikon Bahnhof	9,60	35	3,36
	Paket LV B-Liste	7,90	35	2,77

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio, Fr,]; Preisstand Oktober 2020 exkl, MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio, Fr,]; Preisstand Oktober 2020 exkl, MWST, Höchstbeiträge
Zürich-Glattal	Bachenbülach/Winkel - Velohauptverbindung Bachenbülach - Kloten (Teilabschnitt)	12,13	40	4,85
	Dübendorf - Personenunterführung Bahnhof Dübendorf	39,13	40	15,65
	Kloten/Bassersdorf - Velohauptverbindung Kloten - Bassersdorf, Teil Bassersdorf	9,60	40	3,84
	Dübendorf - Veloschnellroute Dübendorf - Greifensee, Teil Dübendorf bis Grenze Schwerzenbach	9,10	40	3,64
	Wallisellen/Dübendorf – Veloschnellroute Wallisellen bis Dübendorf	32,34	40	12,94
	Kloten / Zürich - Schliessung Netzlücke, Veloschnellroute Flughafen - Glattpark	9,10	40	3,64
	Glattal - «Fil Bleu Glatt» – Langsamverkehrserschliessung entlang der Glatt, 3. Etappe	11,63	40	4,65
	Paket LV B-Liste	17,88	40	7,15
	Nürensdorf - Velonebenverbindung Nürensdorf, Alte Winterthurerstrasse	6,06	40	2,42
	Dübendorf - Gleisquerung Säntisstrasse	6,47	40	2,59
Total		**750,44**		**281,84**

A1-4 Verkehrsdrehscheiben

Tabelle A1-11

Liste der Massnahmen nach Artikel 21 MinVV - Priorität A

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio, Fr.]; Preisstand Oktober 2020 exkl, MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio, Fr.]; Preisstand Oktober 2020 exkl, MWST, Höchstbeiträge
Aargau-Ost	Multimodale Drehscheibe, Mägenwil	3,70	45	1,67
	P+R Rudolfstetten-Friedlisberg	1,13	45	0,51
Basel	Pratteln: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Pratteln	13,52	40	5,41
	Rheinfelden (DE): B&R und P&R an der S-Bahn Haltestelle Warmbach	0,82	40	0,33
	BL: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Zwingen	3,19	40	1,28
	Riehen: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Riehen	2,67	40	1,07
	BL: ÖV-Drehscheibe Bottmingen	19,80	40	7,92
	Schliengen: B&R und P&R am Bahnhof Schliengen	0,22	40	0,09
Bern	Thurnen, Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt Thurnen	4,00	40	1,60
	Münsingen, Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt Münsingen, Ausbau Bushof	1,30	40	0,52
	Grosshöchstetten, Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt Grosshöchstetten	4,00	40	1,60
	Stadt Bern, Fern- und Reisebusterminal Neufeld	4,62	40	1,85
	Agglomeration Bern, Regionales Veloverleihsystem	2,00	40	0,80
	Köniz, ÖV-Knotenpunkt Kleinwabern (Teil Ausgestaltung ÖV-Knoten)	3,50	40	1,40
Biel/Bienne - Lyss	Lyss, Neugestaltung Bahnhofplatz	2,50	35	0,88
Brig-Visp-Naters	Intermodalität Bahnhof Brig Nord (Brig-Glis)	3,45	35	1,21
Chablais	Interface à la halte AOMC d'Ollon	0,30	30	0,09
	Interface à la halte CFF de Bex	4,92	30	1,48
Chur	Multimodale Drehscheibe Landquart	5,81	30	1,74
	Multimodale Drehscheibe Untervaz-Trimmis	2,96	30	0,89
	Multimodale Drehscheibe Domat/Ems Süd	2,50	30	0,75
	Bahnhofsentwicklung Bonaduz	1,64	30	0,49
	Multimodale Drehscheibe Chur West	25,02	30	7,51

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio, Fr.]; Preisstand Oktober 2020 exkl, MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio, Fr.]; Preisstand Oktober 2020 exkl, MWST, Höchstbeiträge
Coude du Rhône	Interface ferroviaire de la gare des Fumeaux	0,25	30	0,08
	Interface du hub de Martigny-Croix	1,10	30	0,33
	Interface de la gare de Martigny	8,82	30	2,65
Fribourg	Aménagement de la plateforme multimodale - nouvelle halte RER du plateau d'Agy	9,00	35	3,15
Grand Genève	Aménagement de l'interface multimodale en gare de Marignier	6,10	35	2,14
	Réaménagement des espaces publics de l'interface multimodale de Genève Cornavin (phase 1)	45,50	35	15,93
Grenchen	Stadt Grenchen, Multimodale Drehscheibe Bahnhof Grenchen Süd – Aufwertung Bahnhof, Etappe 1: Nordseite, Bahnhofplatz"	5,65	35	1,98
Limmattal	Würenlos - Vernetzung Bahnhof -Grosszelg / Im Grund	5,22	35	1,83
	Urdorf - Bahnhof Weihermatt: Optimierung Erschliessung und Zugänglichkeit	3,54	35	1,24
Locarnese	Nodo intermodale alla fermata ferroviaria di San Nazzaro	2,63	40	1,05
Luzern	Luzern, Bahnhofplatz, Bushaltestellen Durchmesserperronanlage	3,00	40	1,20
Obersee	Bahnhofsentwicklung Altendorf	0,88	40	0,35
	Multimodale Drehscheibe Uznach inkl. P+R	8,51	40	3,40
	Bahnhofsentwicklung Reichenburg	0,90	40	0,36
	Busdrehscheibe Eschenbach	3,02	40	1,21
Réseau Urbain Neuchâtelois	Amélioration interface bus-train Gare de Neuchâtel : rue des Fahys et giratoire du Rocher	5,44	30	1,63
	Création d'une interface bus-train à la halte de Marin, en lien avec la prolongation de l'axe structurant TP vers le pôle Littoral Est	0,99	30	0,30
	Restructuration et valorisation de l'interface terminus du Littorail	1,48	30	0,44
	Amélioration et sécurisation de l'interface TP bus - Littorail de Colombier, y.c. réaménagement de la RC, des arrêts de bus et des traversées de mobilités douces entre le centre et la halte	3,96	30	1,19

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio, Fr.]; Preisstand Oktober 2020 exkl, MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio, Fr.]; Preisstand Oktober 2020 exkl, MWST, Höchstbeiträge
Schaffhausen	Optimierung Bahnzugang und Aufwertung Bahnhofplatz Bhf. Neunkirch (inkl. Gleisquerung)	4,80	35	1,68
Solothurn	Multimodale Drehscheibe Bahnhof Luterbach-Attisholz	4,10	40	1,64
	Solothurn: Westbahnhof	1,15	40	0,46
	Multimodale Drehscheibe Solothurn Hauptbahnhof Süd / RBS	55,15	40	22,06
St. Gallen - Bodensee	Gossau, Neugestaltung Bushof	5,40	40	2,16
	Wittenbach, Neugestaltung Bushof	3,20	40	1,28
	St. Gallen, Verschiebung Bahnhof Bruggen und Zugang neuer Bahnhof	23,00	40	9,20
Talkessel Schwyz	Bushof Bahnhof Schwyz Seewen	6,90	30	2,07
	Bahnhofareal Brunnen – Drehscheibe öV	17,94	30	5,38
Wil	MD Stadtquerung Mitte: Veloquerung Posttunnel	12,53	30	3,76
	MD Bahnhof Wil: FWB-Haltestelle, Verschiebung (Modul 3)	9,95	30	2,99
Zürcher Oberland	Pfäffikon (ZH) - Ausbau Bushof	8,19	35	2,87
Zürich-Glattal	Regensdorf - Bushof Süd / Überdeckung Ostring	8,49	40	3,40
	Regensdorf - Bushof Nord (Ostring)	8,59	40	3,44
	Regensdorf - Bushaltestellen Althardstrasse	4,35	40	1,74
	Dietlikon – Bushof beim Bhf. Dietlikon	2,86	40	1,14
	Bassersdorf - Erschliessung Businfrastruktur Bahnhof Süd	0,51	40	0,20
	Embrach - Platzgestaltung beim Bahnhof und Fussverkehr	2,88	40	1,15
	Kloten - Unterführung Bhf. West	3,03	40	1,21
Total		**412,58**		**149,38**

Tabelle A1-12

Liste der Massnahmen - Priorität B[67]

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio, Fr,]; Preisstand Oktober 2020 exkl, MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio, Fr,]; Preisstand Oktober 2020 exkl, MWST, Höchstbeiträge
Aargau-Ost	Multimodale Drehscheibe, Döttingen	2,40	45	1,08
	Multimodale Drehscheibe, Turgi	1,90	45	0,86
Basel	Rheinfelden (CH): Mobilitätsdrehscheibe Schiff-acker	4,83	40	1,93
	AG: ÖV-Drehscheibe Bahnhof Frick	20,28	40	8,11
	Saint-Louis: Réaménagement du parvis Est de la Gare de Saint-Louis	1,81	40	0,72
Bern	Köniz, Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt Nieder-wangen	4,00	40	1,60
	Köniz, ÖV-Knotenpunkt Liebefeld (Teil Ausge-staltung ÖV-Knoten	2,00	40	0,80
Brig-Visp-Naters	Bahnhof Visp Unterführung Ost (Visp)	4,43	35	1,55
Chablais	Interface à la halte CFF de Massongex	1,58	30	0,47
	Interface à la halte CFF Le Grand	0,59	30	0,18
Coude du Rhône	Interface ferroviaire de la gare de Charrat-Fully	1,82	30	0,55
Grand Genève	Réaménagement des espaces publics de l'interface multimodale de Genève Cornavin (phase 2)	92,00	35	32,20
	Construction de la nouvelle interface multimodale de l'aéroport international de Genève	33,40	35	11,69
Luzern	Ausbau Multimodale Drehscheibe Waldibrücke	5,01	40	2,00
Réseau Ur-bain Neuchâte-lois	P+R Morteau (gare)	2,77	30	0,83
	Amélioration de l'interface de la place de la gare Neuchâtel, secteur ouest	4,94	30	1,48

67 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 vierten Generation basiert. Weder der Beitragssatz noch der Bundesbeitrag sind zugesichert. Vorbehältlich einer zukünftigen Mitfinanzierung des Agglomerationsverkehrs durch den Bund können die Massnahmen im Rahmen der Agglomerationsprogramme der fünften oder künftigen Generationen erneut zur Prüfung eingereicht werden.

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio, Fr,]; Preisstand Oktober 2020 exkl, MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio, Fr,]; Preisstand Oktober 2020 exkl, MWST, Höchstbeiträge
	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)	0,65	30	0,20
	Création d'une interface bus-train à la halte de Boudry	2,47	30	0,74
	Création d'une interface bus-train à la halte de Corcelles-Peseux pour la nouvelle ligne principale "Neuchâtel Ouest" restructurée	3,36	30	1,01
	Création d'une interface bus-train à la halte des Deurres pour la nouvelle ligne principale "Neuchâtel Ouest" restructurée	2,47	30	0,74
Unteres Reusstal	Multimodale Drehscheibe Bahnhof Erstfeld: Umsetzung Umgestaltung	6,50	35	2,28
Zug	Multimodale Drehscheibe Bahnhof Baar	7,88	35	2,76
Zürcher Oberland	Bushof	9,10	35	3,19
	Bahnhofplatz Süd/Bankstr.	1,72	35	0,60
Zürich-Glattal	Bassersdorf - Massnahmen Personenverkehr im Vorbereich des Bahnhofs (Park+Ride / Bike + Ride / Haltestellen)	1,72	40	0,69
	Dübendorf - Bushof Bahnhof Dübendorf	9,50	40	3,80
Total		**229,13**		**82,06**

A1-5 Weitere Massnahmen (Güterverkehr, E-Mobilität)

Tabelle A1-13

Liste der Massnahmen nach Artikel 21 MinVV - Priorität A

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio, Fr.]; Preisstand Oktober 2020 exkl, MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio, Fr.]; Preisstand Oktober 2020 exkl, MWST, Höchstbeiträge
Agglo Y	Mise à disposition de bornes de recharge électrique sur le domaine public	0,98	30	0,29
Basel	BS: Neue E-Ladestationen im öffentlichen Raum	4,64	40	1,86
	Kaiseraugst: Neue E-Tankstellen auf Gemeindeparkplätzen	0,23	40	0,09
	BS: Öffentliche Paketstationen und Mikro-Depots	0,97	40	0,39
Chablais	Stations de recharge pour vélos électriques dans vélostations	0,10	30	0,03
Coude du Rhône	Stratégie de développement des bornes de recharges sur domaine public	0,40	30	0,12
Talkessel Schwyz	Verlegung Freiverlad	7,75	30	2,33
Total		**15,07**		**5,11**

Anhang 2 Umsetzungsstand früherer Generationen

Tabelle A2-1

Dringende und baureife Eisenbahninfrastruktur-Projekte des Agglomerationsverkehrs

	Projekt	Stand per 31.12.2021
a.	Durchmesserlinie Zürich (DML), 1, Teil S-Bahn	In Betrieb und abgerechnet
b.	Schienenverbindung zwischen Mendrisio–Varese (FMV)	In Betrieb
c.	Schienenverbindung zwischen Cornavin–Eaux-Vives– Annemasse (CEVA)	In Betrieb

Tabelle A2-2

Dringende und baureife Projekte des Agglomerationsverkehrs

	Projekt	Stand per 31.12.2021
a.	ZH Glattalbahn, Etappen 2 und 3	In Betrieb
b.	ZH Tram Zürich West	In Betrieb
c.	BE Tram Bern West	In Betrieb und abgerechnet
d.	BE Wankdorfplatz, Tramverlängerung	In Betrieb und abgerechnet
e.	LU Doppelspur, Tieflegung Zentralbahn	In Betrieb
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 und abgerechnet
i.	SO Entlastung Region Olten	In Betrieb
j.	BS Tramverlegung St, Johann/Pro Volta	In Betrieb
k.	BS Tramverlängerungen Saint Louis u, Weil a, Rh	Basel Saint Louis sistiert; Weil a, Rh, in Betrieb
l.	BL Bahnhof Dornach Arlesheim/Doppelspurausbau Stollenrain	In Betrieb und abgerechnet
m.	BL H2 Pratteln–Liestal	In Betrieb und abgerechnet
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, RéseauExpress-Vaudois (REV)	In Betrieb
r.	VD Durch TL-Netz 2008 bedingte Ausbauten	In Betrieb und abgerechnet
s.	GE Tram Cornavin–Meyrin–CERN (TCMC)	In Betrieb und abgerechnet
t.	GE Tram Onex–Bernex	In Betrieb und abgerechnet

Tabelle A2-3

Projekte des Programms Agglomerationsverkehr, erste Generation

Agglomerationsprogramm	Beitragssatz Bund [%]	A-Liste Bundesbeitrag[68] [Mio, Fr,]	Ausbezahlter Bundesbeitrag[69] [Mio, Fr,]
Zürich			
Dringliche Projekte	50	282,33	
Programm	35	121,42	381,89
Aareland	40	32,24	11,95
Aargau-Ost	40	55,66	40,36
Agglo Y	35	17,25	1,85
Basel	40	85,70	41,26
Bern	35	148,93	57,07
Biel/Bienne	40	20,88	7,09
Brig–Visp–Naters	40	4,85	2,45
Burgdorf	40	3,74	3,07
Chur	40	11,07	6,07
Delémont	40	5,93	2,28
Frauenfeld	35	7,51	1,53
Grand Genève	40	186,05	149,23
Interlaken	40	5,14	3,31
Lausanne–Morges	40	164,96	50,84
Lugano	30	27,45	9,06
Luzern	35	45,90	40,72
Mendrisiotto	35	19,40	10,33
Mobul	35	9,27	3,31
Obersee	30	11,00	2,10
Réseau Urbain Neuchâtelois	35	16,97	6,54
Schaffhausen	40	33,78	23,76
Solothurn	40	10,40	7,68
St. Gallen/Arbon–Rorschach	40	74,37	68,88
Thun	40	45,22	39,58
Zug	40	63,20	19,92
Total		**1510,62**	**992,14**

[68] Preisstand Oktober 2005, exklusive Teuerung und Mehrwertsteuer

[69] Stand 31.12.2021, inklusive Teuerung und Mehrwertsteuer

Tabelle A2-4

Projekte des Programms Agglomerationsverkehr, zweite Generation

Agglomerationsprogramm	Beitragssatz Bund [%]	A-Liste Bundesbeitrag[70] [Mio, Fr,]	Ausbezahlter Bundesbeitrag[71] [Mio, Fr,]
Aareland	40	58,52	10,10
Aargau-Ost	35	49,11	17,77
Agglo Y	35	10,94	1,77
Basel	35	92,78	44,66
Bellinzona	40	18,60	12,17
Bern	35	304,62	88,50
Biel/Bienne	30	5,76	0,61
Brig-Visp-Naters	35	20,42	1,42
Burgdorf	40	5,74	0,31
Chablais	30	2,90	0,23
Chur	40	10,93	4,73
Delémont	35	4,80	1,25
Frauenfeld	35	9,52	0,14
Fribourg	40	23,24	0,99
Grand Genève (Projet franco-valdo-genevois)	40	204,07	17,53
Interlaken	35	7,28	4,28
Kreuzlingen-Konstanz	35	5,27	0,72
Langenthal	35	11,89	0,00
Lausanne-Morges	35	185,48	5,56
Limmattal	35	82,91	53,27
Locarno	40	11,66	5,16
Lugano	35	31,23	0,88
Luzern	35	32,26	7,12
Mendrisiotto	35	9,85	1,66
Nidwalden	40	3,53	0,34
Obersee	40	29,07	15,64
Réseau Urbain Neuchâtelois	30	16,63	0,85
Schaffhausen	40	24,94	3,35
Sion	40	29,25	0,91
Solothurn	35	18,84	2,82
St. Gallen-Arbon-Rorschach	40	78,85	15,67
Thun	35	10,42	0,79
Werdenberg-Liechtenstein	35	7,80	2,85
Wil	40	23,98	3,93

[70] Preisstand Oktober 2005, exklusive Teuerung und Mehrwertsteuer

[71] Stand 31.12.2021, inklusive Teuerung und Mehrwertsteuer

Agglomerationsprogramm	Beitragssatz [%]	BundA-Liste Bundesbeitrag[70] [Mio, Fr,]	Ausbezahlter Bundesbeitrag[71] [Mio, Fr,]
Winterthur	40	109,81	46,29
Zug	35	20,50	0,94
Zürcher Oberland	40	33,02	0,88
Zürich-Glattal	35	92,92	35,92
Total		**1699,34**	**412,01**

Tabelle A2-5

Projekte des Programms Agglomerationsverkehr, dritte Generation

Agglomerationsprogramm	Beitragssatz Bund [%]	Höchstbeiträge für Massnahmen nach Artikel 21 MinVV [Mio, Fr,]	Höchstbeiträge für Massnahmen nach Artikel 21*a* MinVV [Mio, Fr,]	Total A-Liste Bundesbeitrag[72] [Mio, Fr,]	Ausbezahlter Bundesbeitrag[73] [Mio, Fr,]
Aareland	35	23,05	5,25	28,30	1,77
Aargau-Ost	35	27,20	11,32	38,52	4,47
Basel	40	80,17	30,1	110,27	9,81
Bellinzonese	40	4,61	4,93	9,54	0,07
Bern	35	69,85	21,09	90,94	1,81
Biel-Bienne/Lyss	40	2,20	5,04	7,24	0,00
Brig-Visp-Naters	30	7,30	4,06	11,36	1,31
Burgdorf[74]	35	92,29	3,60	95,89	0,00
Chablais	35	13,65	3,39	17,04	0,39
Delémont	35	6,14	3,03	9,17	0,03
Fribourg	35	34,11	3,48	37,59	0,53
Grand Genève	40	101,21	17,89	119,10	3,01
Kreuzlingen-Konstanz	35	3,52	5,15	8,67	0,00
Langenthal	35	2,24	8,83	11,07	0,00
Lausanne-Morges	35	120,86	14,40	135,26	0,00
Limmattal	35	225,67	3,58	229,25	87,02
Locarnese	40	8,24	8,78	17,02	0,01
Luganese	40	0,48	2,97	3,45	0,04
Luzern	35	41,31	16,68	57,99	8,51
Mendrisiotto	35	1,71	9,82	11,53	0,10
Mobul	40	5,30	8,37	13,67	2,01
Obersee	35	21,12	8,36	29,48	0,18
Réseau Urbain Neuchâtelois	40	8,10	19,24	27,34	1,15
Solothurn	35	2,39	4,32	6,71	1,11
St. Gallen-Bodensee	35	74,19	55,67	129,86	1,65
Talkessel Schwyz	35	4,81	7,82	12,63	0,36
Thun	35	2,35	0,34	2,69	0,90
Unteres Reusstal	35	14,07	3,16	17,23	3,40
Valais central	35	14,03	18,30	32,33	0,24
Werdenberg-Liechtenstein	30	0,92	9,43	10,35	0,07

72 Preisstand April 2016, exklusive Teuerung und Mehrwertsteuer

73 Stand 31.12.2021, inklusive Teuerung und Mehrwertsteuer

74 Inklusive Zusatzkredit vom 28. September 2021 (BBl **2021** 2397)

Agglomerationsprogramm	Beitrags-satz Bund [%]	Höchstbei-träge für Massnahmen nach Artikel 21 MinVV [Mio, Fr,]	Höchstbei-träge für Massnahmen nach Artikel 21*a* MinVV [Mio, Fr,]	Total A-Liste Bundesbei-trag[72] [Mio, Fr,]	Ausbezahlter Bundesbei-trag[73] [Mio, Fr,]
Wil	35	18,83	17,95	36,78	0,39
Winterthur und Umgebung	35	17,52	3,25	20,77	0,02
Zug	40	5,27	18,3	23,57	1,11
Zürcher Oberland	40	1,77	6,17	7,94	0,49
Zürich-Glattal	40	46,5	22,76	69,26	1,18
Total		**1102,98**	**386,83**	**1489,81**	**133,13**

Anhang 3 Vergleich der Mitfinanzierung in den verschiedenen Generationen

In der ersten Generation mussten nahezu 15 Prozent der eingereichten Programme zurückgewiesen werden. Über die vier Generationen der Agglomerationsprogramme hinweg gelangten insgesamt immer mehr Agglomerationen in den Genuss einer Mitfinanzierung. Erhielten in der ersten Generation noch vier der insgesamt 30 eingereichten Programme keine Mitfinanzierung des Bundes, erhalten in der vierten Generation alle 32 eingereichten Programme eine Mitfinanzierung. Es kann somit festgestellt werden, dass die formalen Anforderungen an ein Agglomerationsprogramm je länger je weniger ein Hindernis für die Erlangung einer Mitfinanzierung des Bundes bedeuten.

In den ersten beiden Generationen blieb die Verteilung zwischen den Sprachregionen betreffend die eingereichten und mitfinanzierten Programme gleich. In der dritten Generation ist eine leichte Verschiebung zu Gunsten der West- und Südschweiz festzustellen. In der vierten Generation haben dann viele Agglomerationen aus West- und Südschweiz auf eine Eingabe verzichtet, so dass drei Viertel aller mitfinanzierten Programme aus der Deutschschweiz stammen.

Tabelle A3-1: Verteilung der Anzahl eingereichter und mitfinanzierter Agglomerationsprogramme nach Landesteilen

	Erste Generation		Zweite Generation		Dritte Generation		Vierte Generation	
Region	Eingereicht	mitfinanziert	Eingereicht	mitfinanziert	Eingereicht	mitfinanziert	Eingereicht	mitfinanziert
Deutschschweiz	21	18	28	26	24	23	24	24
Westschweiz	7	6	9	8	9	8	7	7
Tessin	2	2	4	4	4	4	1	1
Total	**30**	**26**	**41**	**38**	**37**	**35**	**32**	**32**

Die Anzahl eingereichter und mitfinanzierter Agglomerationsprogramme war in der zweiten und dritten Generation deutlich höher als in der ersten und vierten Generation. Dies weil sich in der ersten Generation einige Agglomerationen noch nicht soweit organisiert hatten, um eine Eingabe machen zu können. In der dritten Generation wurde zudem der Kreis der berechtigten Agglomerationen ausgeweitet. Der Rückgang eingereichter Programme in der vierten Generation dürfte darauf zurückzuführen sein, dass viele Massnahmen aus früheren Programmen noch nicht umgesetzt sind. So haben einige Agglomerationen in der dritten und vierten Generation weniger Mittel beantragt oder es wurde gar eine Generation übersprungen, um die Umsetzung der bereits bewilligten Projekte voranzutreiben.

Über alle Generationen des Programms Agglomerationsverkehr betrachtet flossen am meisten Gelder in die fünf grossen Agglomerationen Basel, Bern, Genf, Lausanne und Zürich. In diesen Agglomerationen befindet sich auch der Grossteil der Bevölkerung und Beschäftigten. Diese Agglomerationen haben darum auch besondere verkehrliche Herausforderungen zu bewältigen.

Dennoch zeigt sich über die vier Generationen hinweg, dass vermehrt höhere Prozentanteile der Mitfinanzierungen des Bundes an die mittleren und kleinen Agglomerationen flossen. So vereinigen die grossen Agglomerationen nur noch 56 Prozent der Bundesinvestitionen der vierten Generation auf sich.

Tabelle A3-2: Zusammenstellung der Bundesbeiträge über alle Generationen

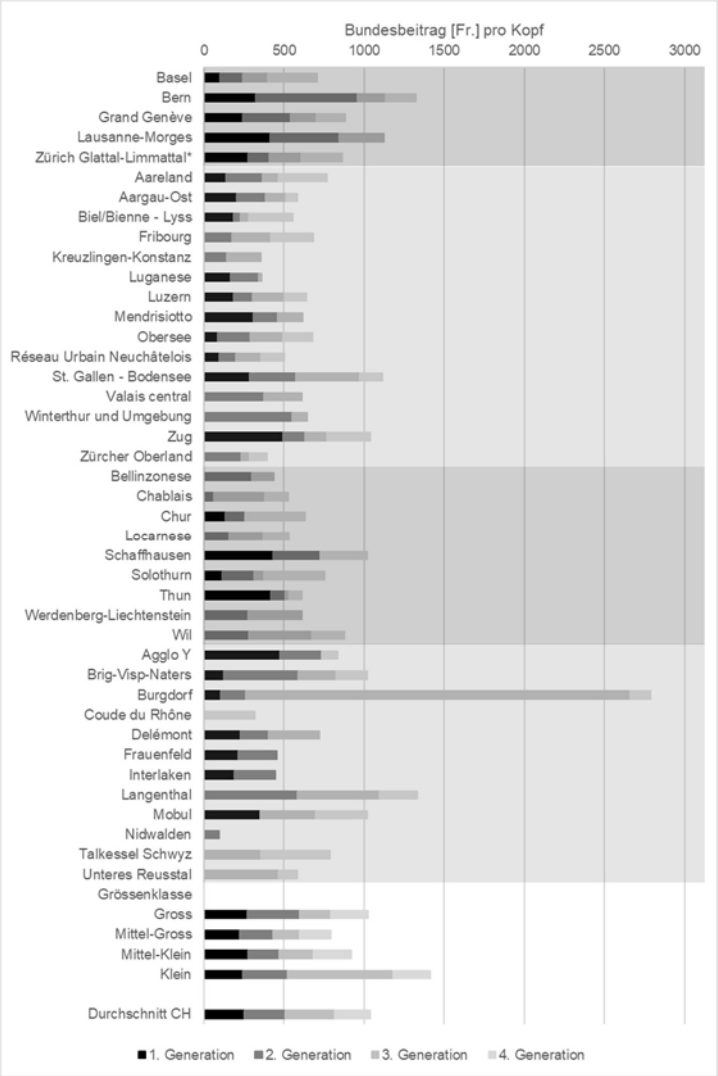
	Max. Bundebeitrag [Mio. CHF]									
	Erste Generation		Zweite Generation		Dritte Generation		Vierte Generation		Total	
Grosse Agglomerationen	65 %	989	57 %	963	51 %	754	56 %	885	57 %	3592
Mittelgrosse Agglomerationen	17 %	264	30 %	503	31 %	465	29 %	453	27 %	1684
Mittelkleine Agglomerationen	12 %	185	9 %	156	6 %	83	10 %	161	9 %	585
Kleine Agglomerationen	5 %	73	5 %	77	13 %	188	5 %	82	7 %	420
Total		**1511**		**1699**		**1490**		**1581**		**6281**

Stellt man die absoluten Bundesbeiträge aller Generationen der Anzahl Einwohner und Einwohnerinnen sowie Beschäftigten[75] gegenüber, wird ersichtlich, dass insbesondere kleine beitragsberechtigte Städte und Agglomerationen hohe Pro-Kopf-Beiträge erhalten haben.

Die Unterschiede zwischen den Pro-Kopf-Beiträgen haben verschiedene Gründe. In dicht besiedelten Räumen sind die Massnahmen oftmals komplex und entsprechend teuer. Durch die hohe Anzahl der Bevölkerung und Beschäftigte relativiert sich jedoch der Pro-Kopf-Beitrag. Wie das Agglomerationsprogramm Burgdorf mit der Umfahrung Oberburg zeigt, führen in kleinen Agglomerationen oder weniger dicht besiedelten Räumen Massnahmen mit hohen Kosten angesichts der kleineren Anzahl Bevölkerung und Beschäftigten zu einem sehr hohen Pro-Kopf-Beitrag.

[75] Die Kosten werden in Relation zur Anzahl an Einwohnern und Einwohnerinnen sowie 50 Prozent der Beschäftigten dargestellt.

Abbildung A3-1: Bundesbeiträge über alle Generationen relativ zu Einwohnern und Einwohnerinnen sowie Beschäftigten



* Die Bundesbeiträge für das Agglomerationsprogramm Zürich Glattal-Limmattal umfassten in der ersten Generation die Perimeter der Agglomerationsprogramme Glattal, Limmattal sowie Winterthur und beinhalteten die Ausfinanzierung der Durchmesserlinie Zürich, welche vom Bund zu 50 Prozent mitfinanziert wurde. In der zweiten und dritten Generation wurden für die Agglomeration Zürich die Agglomerationsprogramme Zürich Glattal-Limmattal und Winterthur jeweils separat bewertet.

Anhang 4 Agglomerationsprogramme sowie beitragsberechtigte Städte und Agglomerationen

Agglomerationsprogramm nach PAVV	Beitragsberechtigte Städte und Agglomerationen nach Art. 19 Abs. 1 MinVV
Aareland	Aarau, Olten-Zofingen
Aargau-Ost	Baden-Brugg, Lenzburg, Wohlen, Teile der Agglomeration Zürich
Agglo Y	Teile der Agglomeration Yverdon
Basel	Basel, Stein
Bellinzonese	Bellinzona
Bern	Teile der Agglomeration Bern
Biel-Bienne/Lyss	Biel-Bienne, Lyss
Brig-Visp-Naters	Teile der Agglomeration Brig – Visp
Burgdorf	Burgdorf
Chablais	Teile der Agglomeration Monthey
Chur	Chur
Coude de Rhône	Martigny
Davos	Davos
Delémont	Delémont
Frauenfeld	Frauenfeld
Fribourg	Fribourg
Grand Genève	Genève
Interlaken	Interlaken
Kreuzlingen-Konstanz	Kreuzlingen
Langenthal	Langenthal
Lausanne-Morges	Teile der Agglomeration Lausanne
Limmattal	Teile der Agglomeration Zürich
Locarnese	Locarno
Luganese	Lugano
Luzern	Luzern
Mendrisiotto	Mendrisio
Mobul	Teile der Agglomeration Bulle
Nidwalden	Stans
Obersee	Lachen, Rapperswil-Jona – Rüti, Teile der Agglomeration Zürich
Réseau Urbain Neuchâtelois	Teile der Agglomeration Neuchâtel, La Chaux-de-Fonds – Le Locle
Rheintal	Teile der Agglomeration Rheintal
Rivelac	Vevey – Montreux
Schaffhausen	Schaffhausen
Solothurn	Solothurn
St. Gallen-Bodensee	St. Gallen, Arbon – Rorschach, Amriswil - Romanshorn
Talkessel Schwyz	Schwyz, Teile der Agglomeration Zug
Thun	Thun

Agglomerationsprogramm nach PAVV	Beitragsberechtigte Städte und Agglomerationen nach Art. 19 Abs. 1 MinVV
Unteres Reusstal	Altdorf
Valais central	Sion, Sierre
Werdenberg-Liechtenstein	Buchs
Wil	Wil
Winterthur und Umgebung°	Winterthur
Zug	Teile der Agglomeration Zug
Zürcher Oberland	Teile der Agglomeration Zürich
Zürich-Glattal	Teile der Agglomeration Zürich