



18.065

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

vom 14. September 2018

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

Mit dieser Botschaft unterbreiten wir Ihnen, mit Antrag auf Zustimmung, den Entwurf des Bundesbeschlusses über die Verpflichtungskredite für die Beiträge ab 2019 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.

14. September 2018

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates
Der Bundespräsident: Alain Berset
Der Bundeskanzler: Walter Thurnherr

Übersicht

Der Bund unterstützt im Rahmen des sogenannten Programms Agglomerationsverkehr aus dem Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAF) Massnahmen zur Verbesserung des Agglomerationsverkehrs. Mit der vorliegenden Botschaft beantragt der Bundesrat die Freigabe der für die 3. Generation der Agglomerationsprogramme im Rahmen dieses Programms ab 2019 erforderlichen Finanzmittel in der Höhe von 1,3 Milliarden Franken.

Ausgangslage

Rund drei Viertel der Bevölkerung der Schweiz wohnen in einer Stadt oder einer Agglomeration, hier gehen vier von fünf aller in der Schweiz Beschäftigten einer Arbeit nach und werden rund 84 Prozent der Wirtschaftsleistung erbracht. Die Konzentration der Arbeitsplätze in den Agglomerationen wird gemäss den Verkehrsperspektiven 2040 des Bundes weiter zunehmen. Diese Entwicklung entspricht den Zielen der schweizerischen Raumentwicklung, doch sie stellt die Verkehrsinfrastruktur vor grosse Herausforderungen. Das Verkehrsaufkommen innerhalb der Städte und Agglomerationen ist bereits heute sowohl auf dem Strassen- als auch auf dem Schienennetz deutlich höher als ausserhalb und der Anteil der Strecken mit einer sehr hohen Auslastung in der Morgen- und in der Abendspitze wird sich bis 2040 gegenüber 2010 markant erhöhen. In den Städten und Agglomerationen besteht deshalb nach wie vor ein dringender Bedarf nach Optimierung und Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen. Nur so kann die Funktionalität des Gesamtverkehrssystems verbessert und die Siedlungsentwicklung nach innen unterstützt werden. Damit auch die raumplanerischen Ziele erreicht werden, ist eine enge Koordination von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung von zentraler Bedeutung.

Die Kantone und Gemeinden können die Infrastrukturen, die für die Bewältigung der Aufgaben der Agglomerationen nötig sind, 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 und die dank einer kohärenten Planung von Verkehr, Siedlung und Landschaft zu einer nachhaltigen Raumentwicklung beitragen. Nach der einmaligen Finanzierung von dringlichen Projekten zu Beginn des Programms wurden seither im Rahmen von sogenannten Agglomerationsprogrammen diverse Projekte der Agglomerationen erfolgreich mitfinanziert (bisher zwei Generationen). Mit der Zustimmung von Volk und Ständen zum NAF ist die Finanzierung von Massnahmen im Agglomerationsverkehr ab 2018 unbefristet gesichert.

Die Mitfinanzierung von Massnahmen im Agglomerationsverkehr durch den Bund muss von den Trägerschaften der Agglomerationsprogramme beantragt werden. Die Agglomerationsprogramme beinhalten eine Zusammenfassung aller mitzufinanzierenden Massnahmen und müssen eine kohärente verkehrs- und siedlungsplanerische Abstimmung dieser Massnahmen nachweisen. Die Mittel müssen so eingesetzt wer-

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

Inhalt der Vorlage

Mit dem vorliegenden Bundesbeschluss werden die Verpflichtungskredite für die dritte Generation der Agglomerationsprogramme beantragt.

Bis Ende 2016 wurden dem Bundesamt für Raumentwicklung insgesamt 37 Agglomerationsprogramme der dritten Generation zur Prüfung eingereicht. Es handelt sich um drei neue Agglomerationsprogramme und 34 überarbeitete Programme aus den beiden vorherigen Generationen. Beantragt wurde die Mitfinanzierung durch den Bund für Verkehrsmassnahmen mit einem Investitionsvolumen von rund sechs Milliarden Franken. Um die begrenzten Bundesmittel effizient einzusetzen, wurden diejenigen Programme und Massnahmen priorisiert, die zur Lösung der grössten Verkehrsprobleme beitragen und das beste Kosten-Nutzen-Verhältnis ausweisen. Zwei Kriterien für die Wirkungsbeurteilung waren in der Prüfung der dritten Generation die Kohärenz mit den Vorgängergenerationen und der Stand der Umsetzung der entsprechenden Massnahmen.

In der vorliegenden Botschaft ist einerseits das Ergebnis der Prüfung der Agglomerationsprogramme festgehalten. Andererseits wird für die wirksamsten Massnahmen, die innerhalb von vier Jahren finanz- und baureif sind, die Bewilligung der Verpflichtungskredite in der Höhe von 1,34 Milliarden Franken beantragt.

Inhaltsverzeichnis

Übersicht	6810
1 Ausgangslage und Rahmenbedingungen	6815
1.1 Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF)	6815
1.2 Bedeutung von Städten und Agglomerationen für die Schweiz	6816
1.3 Bedeutung der nationalen Verkehrsinfrastrukturen für die Städte und Agglomerationen	6816
1.4 Verkehrs- und Raumentwicklung in Städten und Agglomerationen	6817
1.5 Mitfinanzierung des Bundes von Infrastrukturen des Agglomerationsverkehrs	6818
1.6 Bisherige Erfahrungen und Wirkungen des Programms Agglomerationsverkehr	6820
1.7 Agglomerationsprogramme als Instrument einer kohärenten Raumentwicklung	6822
1.8 Abstimmung der Programme «STEP Schiene», «STEP Nationalstrassen» und «Programm Agglomerationsverkehr»	6823
2 Die Vorlage in ihrem grösseren Kontext	6824
2.1 Antrag des Bundesrates	6824
2.2 Grundsätze des Programms Agglomerationsverkehr	6825
2.3 Vorgehen und Verfahren bei der dritten Generation des Programms Agglomerationsverkehr	6826
2.3.1 Ziel, Zweck und Ablauf des Verfahrens	6826
2.3.2 Änderungen gegenüber früheren Generationen	6827
2.3.3 Methode der Prüfung	6829
2.4 Eingereichte Agglomerationsprogramme (Finanzierungsgesuche)	6832
2.5 Vernehmlassungsverfahren	6834
2.5.1 Vernehmlassungsvorlage	6834
2.5.2 Zusammenfassung der Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens	6834
2.5.3 Würdigung der Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens	6835
2.6 Resultate der Prüfung der Agglomerationsprogramme	6837
2.6.1 Erfüllung der Grundanforderungen	6837
2.6.2 Übersicht über die Ergebnisse der Wirkungsbeurteilung der Programme der dritten Generation	6837
2.6.3 Ergebnisse der Beurteilung der Programmwirkung	6843
2.6.4 Ergebnisse der Massnahmenpriorisierung	6847
2.7 Die beantragten Bundesbeiträge für das Programm Agglomerationsverkehr der dritten Generation	6850
2.8 Übersicht über alle Generationen	6853

2.9	Umsetzung des Programms Agglomerationsverkehr	6858
2.9.1	Leistungsvereinbarung	6858
2.9.2	Finanzierungsvereinbarung	6859
2.10	Weiteres Vorgehen und weitere Entwicklung des Programms Agglomerationsverkehr	6859
2.11	Überblick über frühere Generationen des Programms Agglomerationsverkehr	6861
2.11.1	Dringende und baureife Projekte des Agglomerationsverkehrs, Stand der Umsetzung	6862
2.11.2	Programm Agglomerationsverkehr erste Generation, Stand der Umsetzung	6864
2.11.3	Programm Agglomerationsverkehr zweite Generation, Stand der Umsetzung	6864
3	Erläuterungen zum Bundesbeschluss	6865
4	Auswirkungen	6867
4.1	Auswirkungen auf den Bund	6867
4.1.1	Finanzielle Auswirkungen	6867
4.1.2	Personelle Auswirkungen	6870
4.2	Auswirkungen auf Kantone und Gemeinden sowie auf urbane Zentren, Agglomerationen und Berggebiete	6870
4.3	Auswirkungen auf die Volkswirtschaft	6871
4.4	Auswirkungen auf die Gesellschaft	6872
4.5	Auswirkungen auf Raum und Umwelt	6873
4.6	Auswirkungen auf nationale Verkehrsinfrastrukturen	6873
5	Verhältnis zur Legislaturplanung und zu Strategien des Bundesrates	6874
5.1	Verhältnis zur Legislaturplanung	6874
5.2	Verhältnis zu nationalen Strategien des Bundesrates	6874
6	Rechtliche Aspekte	6874
6.1	Verfassungs- und Gesetzmässigkeit	6874
6.2	Vereinbarkeit mit internationalen Verpflichtungen der Schweiz	6875
6.3	Erlassform	6875
6.4	Unterstellung unter die Ausgabenbremse	6875
6.5	Einhaltung der Grundsätze der Subventionsgesetzgebung	6875
	Abkürzungsverzeichnis	6877

Anhänge:

1	Details zu früheren Programmen	6878
2	Liste der Massnahmen	6883
2.1	Öffentlicher Verkehr	6884
2.2	Motorisierter Individualverkehr	6891
2.3	Fuss- und Veloverkehr	6901
2.4	Multimodale Umsteigepunkte	6908

Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2019 für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr (Entwurf)	6913
--	-------------

Botschaft

1 Ausgangslage und Rahmenbedingungen

1.1 Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF)

Volk und Stände haben am 12. Februar 2017 der Schaffung eines Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAF) zugestimmt.¹ Der unbefristete und in Artikel 86 der Bundesverfassung² (BV) verankerte Fonds schafft für den Bund unter anderem die Grundlage, um finanzielle Beiträge an Massnahmen zur Verbesserung des Agglomerationsverkehrs leisten zu können. Auf den gleichen Zeitpunkt hin wie Artikel 86 BV ist das Bundesgesetz vom 30. September 2016³ über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAFG) in Kraft getreten (1. Januar 2018).

Über den NAF werden die folgenden Bereiche finanziert (Art. 86 Abs. 1 BV und Art. 5 NAFG):

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

Die Mittel des NAF dienen der effizienten und umweltverträglichen Bewältigung der Mobilität, die für eine leistungsfähige Gesellschaft und Wirtschaft in allen Landesgegenden erforderlich ist (Art. 2 Abs. 1 NAFG). Der Einsatz der Mittel basiert auf einer Gesamtschau des Verkehrs, welche alle Verkehrsträger und -mittel mit ihren Vor- und Nachteilen einbezieht, wirksame Alternativen gegenüber neuen Infrastrukturen vorzieht, die langfristige Finanzierbarkeit und die Finanzlage der öffentlichen Hand berücksichtigt sowie die Koordination mit der Siedlungsentwicklung und den Schutz der Umwelt beachtet (Art. 2 Abs. 3 NAFG).

Über die Bewilligung der Mittel aus dem NAF entscheiden die eidgenössischen Räte. Mit der vorliegenden Botschaft werden die Verpflichtungskredite für die Beiträge ab 2019 an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr beantragt. Der Bundesrat legt der Bundesversammlung in der Regel alle vier Jahre entsprechende Bundesbeschlüsse vor. Die Mittel für Massnahmen der Nationalstrassen, die über den NAF finanziert werden, beantragt der Bundesrat im Rahmen einer separaten Botschaft.

Neben dem NAF stellt der Bund mit dem Bahninfrastrukturfonds (BIF) die Finanzierung der Schieneninfrastruktur in Abstimmung mit den Agglomerationspro-

1 AS 2017 6731

2 SR 101

3 SR 725.13

grammen sicher. Auch diese Massnahmen werden vom Bundesrat im Rahmen einer separaten Botschaft beantragt.

1.2 Bedeutung von Städten und Agglomerationen für die Schweiz

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

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

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

1.3 Bedeutung der nationalen Verkehrsinfrastrukturen für die Städte und Agglomerationen

Die Nationalstrassen- und Bahninfrastrukturen sind neben ihrer Funktion für den nationalen und überregionalen Verkehr für die Verkehrssysteme der Städte und Agglomerationen von grosser Bedeutung. In den Städten und Agglomerationen überlagern sich lokale, regionale und nationale Netze aller Verkehrsträger auf engem Raum. Die Nationalstrassen sind in den Städten und Agglomerationen Teil des übergeordneten Strassennetzes und übernehmen dort neben dem Transitverkehr einen beträchtlichen Teil des Ziel-, Quell- und Binnenverkehrs. Das Eisenbahnnetz ist unter anderem wichtig für die Anbindung der Zentren an das Umland sowie der

⁴ Ecoplan (im Auftrag des ARE; 2016), Räumliche Entwicklung der Arbeitsplätze in der Schweiz – Entwicklung und Szenarien bis 2040.

Städte und Agglomerationen untereinander. In grösseren Agglomerationen übernimmt der Regionalverkehr (S-Bahn) zudem sehr grosse Verkehrsströme innerhalb der Agglomerationen.

Engpässe oder Blockaden auf den nationalen Infrastrukturen haben meist massive Auswirkungen auf die regionalen Verkehrssysteme in den Städten und Agglomerationen und umgekehrt. Bei Behinderungen auf den Nationalstrassen weitet sich die Überlastung in kürzester Zeit auf das untergeordnete Netz aus, was auch beim öffentlichen Verkehr (ÖV) sowie beim Fuss- und Veloverkehr zu massiven Störungen führen kann. Ein funktionierendes Nationalstrassennetz nimmt Verkehr vom lokalen Netz ab und schafft Kapazitätsreserven für alle Verkehrsmittel und insbesondere zur Förderung von flächeneffizienten Verkehrsarten wie öffentlicher Verkehr, Velo- und Fussverkehr.

1.4 Verkehrs- und Raumentwicklung in Städten und Agglomerationen

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

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

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

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

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

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

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

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

1.5 Mitfinanzierung des Bundes von Infrastrukturen des Agglomerationsverkehrs

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

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

⁸ ARE/BFS (2015), Werte aus Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV).

Agglomerationsverkehr, aber auch im Rahmen des Strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur (STEP Schiene) und des Strategischen Entwicklungsprogramms Nationalstrassen (STEP Nationalstrassen).

Für die Mitfinanzierung von Infrastrukturen des Agglomerationsverkehrs durch den Bund sind somit drei Programme relevant, welche untereinander koordiniert werden.

Programm Agglomerationsverkehr

Für die Mitfinanzierung von Verkehrsinfrastrukturen in Städten und Agglomerationen ist das Programm Agglomerationsverkehr (PAV) vorgesehen. Mit Inkrafttreten des NAFG wurde das Infrastrukturfondsgesetz vom 6. Oktober 2006⁹ (IFG) als gesetzliche Grundlage dafür abgelöst. Im Rahmen des IFG wurden seit 2008 dringende und baureife Projekte sowie die ersten beiden Generationen des PAV mitfinanziert. In den letzten zehn Jahren profitierten Agglomerationen in allen Landesteilen von einer Unterstützung durch den Bund. Mitfinanziert werden Massnahmen, die im Rahmen von Agglomerationsprogrammen von Kantonen, Städten und Gemeinden gemeinsam erarbeitet werden. Sie sorgen dafür, dass Verkehrs- und Siedlungsentwicklung gut aufeinander abgestimmt werden.

Für die Massnahmen zur Verbesserung des Agglomerationsverkehrs sind 9 bis 12 Prozent der Mittel des NAF vorgesehen, deren Verwendung im PAV geregelt wird. Im PAV enthalten ist auch die Finanzierung der schienengebundenen Feinerschliessung¹⁰.

In der Folge der Ablösung des IFG durch das NAFG wurden auch die damit verbundenen rechtlichen Grundlagen für das Programm Agglomerationsverkehr angepasst bzw. geschaffen, insbesondere das Bundesgesetz vom 22. März 1985¹¹ über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel (MinVG), die Verordnung vom 7. November 2007¹² über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassenverkehr zweckgebundener Mittel (MinVV) sowie die Verordnung des UVEK vom 20. Dezember 2017¹³ über Fristen und die Beitragsberechnung von Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr (PAV). Diese werden in Ziffer 2.3.2 erläutert¹⁴. Wie bisher soll die Mittelzuteilung weiterhin nach Massgabe der Wirksamkeit der geplanten Agglomerationsprogramme erfolgen (vgl.

⁹ AS 2007 6017, 2010 5003 Anhang Ziff. 4, 2011 1753, 2012 6989 Art. 47, 2015 4009 Anhang Ziff. 3.

¹⁰ Vor der Schaffung des NAF und des BIF wurden im Rahmen des PAV auch regionale Bahnprojekte finanziert.

¹¹ SR 725.116.2

¹² SR 725.116.21

¹³ SR 725.116.214

¹⁴ Weiterführende Informationen finden sich in der Botschaft vom 14. November 2001 zur Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgaben zwischen Bund und Kantonen (NFA, BBI 2002 2291), der Botschaft vom 7. September 2005 zur Ausführungsgesetzgebung der NFA (BBI 2005 6029), der Botschaft vom 2. Dezember 2005 zum Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr und das Nationalstrassennetz (BBI 2006 763) sowie in den Erläuterungen zur Teilrevision der MinVV vom 22. November 2017 (abrufbar unter www.are.admin.ch/are/de/home/verkehr-und-infrastruktur/programme-und-projekte/agglomerationsprogramme-verkehr-und-siedlung.html).

Art. 17d MinVG) und bei der Investitionsplanung sollen die Kantone ausgewogen berücksichtigt werden (vgl. Art. 2 Abs. 2 NAFG).

STEP Schiene

Auf den 1. Januar 2016 sind die Verfassungs- und Gesetzesgrundlagen¹⁵ zur Finanzierung und zum Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) in Kraft getreten. Darin verankert ist auch der zeitlich unbefristete BIF, welcher die Finanzierung der gesamten Bahninfrastruktur regelt. Davon ausgenommen sind die Feinerschliessung mit Tram-, Metro-, Seil- und Zahnradbahnen nach Artikel 49 Absatz 3 Buchstabe a des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957¹⁶ (EBG). Die Eisenbahninfrastrukturausbauten in den Städten und Agglomerationen, die nicht der Feinerschliessung dienen, sind ausschliesslich Bestandteil des «STEP Schiene».

STEP Nationalstrassen

Das NAFG löste mit seinem Inkrafttreten am 1. Januar 2018 das Infrastrukturfondsgesetz vom 6. Oktober 2006¹⁷ (IFG) ab. Projekte zu Kapazitätsausbauten der Nationalstrasse sind Bestandteil des «STEP Nationalstrassen», welches ebenfalls aus dem NAF finanziert wird. Diese Projekte beinhalten teilweise auch die Optimierung der Anschlüsse ans untergeordnete Netz.

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

1.6 Bisherige Erfahrungen und Wirkungen des Programms Agglomerationsverkehr

Ein wichtiger Erfolg der Agglomerationsprogramme ist 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 Landschaftsplanung unabdingbar.

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

¹⁵ AS 2015 651; BBl 2014 4113, 2012 1577

¹⁶ SR 742.101

¹⁷ AS 2007 6017

werden. Damit wird das Handeln in diesen eng verzahnten funktionalen Räumen unterstützt.

Die Agglomerationsprogramme entsprechen einem grossen Bedürfnis der Kantone, Städte und Gemeinden: Ein überwiegender Teil der gemäss Anhang 4 der MinVV beitragsberechtigten Städte und Agglomerationen haben mindestens ein Agglomerationsprogramm in einer der drei ersten Generationen erarbeitet und beim Bund zur Prüfung und Mitfinanzierung eingereicht. Die Bundesbeiträge helfen nicht nur den grossen, sondern auch den mittleren und kleineren beitragsberechtigten Städten und Agglomerationen ihre Projekte für ein attraktives, gut funktionierendes Gesamtverkehrssystem und eine abgestimmte Planung zwischen Siedlung und Verkehr voranzutreiben.

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

Auch die Tripartite Konferenz untersuchte die Zusammenarbeit in den Agglomerationen und hielt in einer Würdigung¹⁸ fest, dass vielerorts regionale Strukturen in den Agglomerationen und darüber hinaus entstanden sind und sich weiterentwickelt haben. Viele dieser Strukturen können verbindliche Entscheide treffen. Die Organisationsformen sind unterschiedlich und den jeweiligen Möglichkeiten und Bedürfnissen angepasst. Das «föderalistische Labor Schweiz» hat somit in vielen Fällen tragfähige und effiziente Lösungen hervorgebracht. Mit dem Programm Agglomerationsverkehr hat der Bund dabei wichtige Akzente gesetzt.

Die konzentrierte Siedlungsentwicklung nach innen und die grundsätzliche Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr, auf welchen die Agglomerationsprogramme beruhen, haben sich auch dank den Agglomerationsprogrammen als planerischer Grundsatz gefestigt. Bereits mit den dringenden Projekten, aber auch mit den Massnahmen der ersten und zweiten Generation konnten wesentliche Verbesserungen bei den Verkehrssystemen, welche mit einer Siedlungsentwicklung nach innen abgestimmt ist, erzielt werden. Der Fuss- und Veloverkehr sowie der öffentliche Verkehr als wichtige Pfeiler einer verträglichen Ausgestaltung des urbanen Verkehrs haben auch dank der Agglomerationsprogramme an Bedeutung gewonnen. Durch Betriebs-

¹⁸ Siehe unter www.tripartitekonferenz.ch/files/docs/20160701_wuerdigung_und_empfehlungen_der_tak.pdf.

und Gestaltungskonzepte konnten diverse Strassenabschnitte aufgewertet und der Verkehr mit Hilfe von Verkehrsmanagementsystemen verflüssigt werden. Mit wichtigen Ergänzungen des Strassennetzes konnten die Kapazitäten für den Strassenverkehr gezielt erweitert werden und so negative Auswirkungen auf das Nationalstrassennetz vermieden werden. Dank der Agglomerationsprogramme konnten Vorhaben realisiert werden, die sonst, trotz grossem Problemdruck, nicht finanzier- oder umsetzbar gewesen wären.

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

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

1.7 Agglomerationsprogramme als Instrument einer kohärenten Raumentwicklung

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

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

Entsprechend ist eine kohärente Raumentwicklungs- und Verkehrspolitik, wie sie im Raumkonzept Schweiz¹⁹ mit fünf Zielen definiert wurde, von zentraler Bedeutung: Siedlungsqualität und regionale Vielfalt fördern, natürliche Ressourcen sichern, Mobilität steuern, Wettbewerbsfähigkeit stärken und Solidarität zwischen Bund,

¹⁹ Schweizerischer Bundesrat / Konferenz der Kantonsregierungen / Schweizerische Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz / Schweizerischer Städteverband / Schweizerischer Gemeindeverband (2012), Raumkonzept Schweiz.

Kantonen und Gemeinden leben. In der Agglomerationspolitik 2016+²⁰ bestätigt der Bundesrat diese Ziele und strebt eine hohe Lebensqualität, eine hohe Standortattraktivität und eine qualitätsvolle Siedlungsentwicklung in den Agglomerationen sowie eine wirksame Zusammenarbeit der Agglomerationen mit ihren Städten und Gemeinden an. Dort sind insbesondere eine Konzentration der Siedlungsentwicklung auf bereits bebaute und mit dem öffentlichen Verkehr gut erschlossene Räume sowie die Ausrichtung von Verkehrsangebot, -infrastruktur und -finanzierung auf eine optimierte Siedlungsentwicklung wichtig.

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

Als Voraussetzung für die Mitfinanzierung von Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr verlangt der Bund eine Behandlung der Themen Siedlung, Verkehr und Landschaft in einer umfassenden Planung. Die begrenzten Mittel sollen dort eingesetzt werden, wo ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis erzielt werden kann. Um in den Genuss von Bundesgeldern zu kommen, verpflichten sich die beteiligten Kantone, Städte und Gemeinden zudem nicht nur, ihren Teil an die vom Bund mitfinanzierten Massnahmen umzusetzen, sondern die vorgesehenen Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen und die weiteren verkehrlichen Massnahmen ohne finanzielle Beteiligung des Bundes zu realisieren.

Zur Mitfinanzierung von Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen beantragt der Bundesrat dem Parlament im Folgenden die Bewilligung der Verpflichtungskredite für die dritte Generation der Agglomerationsprogramme. Dank dem NAF sind diese nun ein zeitlich unbefristetes Planungsinstrument, das im Sinne einer rollenden Planung eingesetzt werden kann.

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

Die Programme «STEP Schiene», «STEP Nationalstrassen» und «Programm Agglomerationsverkehr» beinhalten Verkehrsinfrastrukturen in den Agglomerationsgebieten. Diese Infrastrukturen beeinflussen sich gegenseitig und sind deshalb eng aufeinander abgestimmt worden. Während die beiden STEP eine längerfristige Per-

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

spektive mit vielen Grossprojekten haben, fokussiert das Programm Agglomerationsverkehr auf einen mittelfristigen Horizont. Aufgabe ist es, diese Massnahmen in einem umfassenden Zukunftsbild einzubetten.

Bei der Erarbeitung der Bundesprogramme wurden die gegenseitigen Abhängigkeiten berücksichtigt. Die vom Parlament beschlossenen Massnahmen der ersten und zweiten Generation der Agglomerationsprogramme sind Teil des Referenzzustandes für die Planungen der STEP-Ausbaubauschritte. Bei der dritten Generation der Agglomerationsprogramme fand die Prüfung durch den Bund gleichzeitig wie die Erarbeitung der STEP-Ausbaubauschritte statt. Dies erlaubte eine direkte Abstimmung der miteinander verbundenen Ausbauten aller Programme.

Die für die drei Programme zuständigen Bundesämter für Raumentwicklung (ARE), Strassen (ASTRA) und Verkehr (BAV) tauschten sich regelmässig über die Planung von bereits beschlossenen Massnahmen sowie die geplanten Weiterentwicklungen aus. Insbesondere floss auch der Stand der Planungen bei den (Halb-) Anschlüssen der Nationalstrassen sowie die Entwicklungen im Bereich der Haltestellen des Eisenbahnnetzes in die Betrachtung der Agglomerationsprogramme ein. Vorhaben aus den Agglomerationsprogrammen, welche Nationalstrassen- oder Eisenbahnprojekte voraussetzen, die nicht bereits beschlossen oder Teil der STEP-Vorlagen sind, wurden durch den Bund neu priorisiert. Eine Koordination der verschiedenen Planungen und eine Abstimmung mit der gesamten räumlichen Entwicklung der Schweiz ist so sichergestellt worden. Der festgestellte Handlungsbedarf im Übergangsbereich zwischen den regionalen und nationalen Netzen bei der Planung wird unter anderem gegenwärtig im Rahmen der laufenden Revision des Programmteils des Sachplans Verkehr behandelt.

2 Die Vorlage in ihrem grösseren Kontext

2.1 Antrag des Bundesrates

Damit Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssysteme in den beitragsberechtigten Städten und Agglomerationen durch den Bund weiter unterstützt werden können, beantragt der Bundesrat den eidgenössischen Räten, für die Mitfinanzierung von Massnahmen der Agglomerationsprogramme der dritten Generation zwei Verpflichtungskredite ab 2019 in der Höhe von insgesamt 1,345 Milliarden Franken zu bewilligen.

Der eine Verpflichtungskredit von rund 979 Millionen ist für Massnahmen nach Artikel 21 MinVV vorgesehen, die der Bund gestützt auf die anrechenbaren Kosten mitfinanziert. Der zweite Verpflichtungskredit in der Höhe von rund 366 Millionen soll die pauschalen Bundesbeiträge nach Artikel 21a MinVV für die in Paketen zusammengefassten kleineren Massnahmen in den Bereichen Velo- und Fussverkehr, Verkehrsmanagement und Strassenaufwertung abdecken.

Im Anhang des Bundesbeschlusses werden die zu unterstützenden Agglomerationsprogramme, die jeweiligen Beitragssätze sowie der Höchstbeitrag für die Massnahmen pro Agglomerationsprogramm festgelegt. Die mitzufinanzierenden Massnahmen sind in den A-Listen von Anhang 2 der vorliegenden Botschaft aufgeführt.

2.2 Grundsätze des Programms Agglomerationsverkehr

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

Die Unterstützung des Agglomerationsverkehrs richtet sich nach den Artikeln 17a–17f MinVG.

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.

Der Bund verlangt von den Trägerschaften eine Zusammenstellung aller relevanten und aufeinander abgestimmten Massnahmen in einem Agglomerationsprogramm, welches die Qualität des Verkehrssystems verbessert, die Siedlungsentwicklung nach innen ausrichtet, weniger Umweltbelastung und weniger Ressourcenverbrauch entstehen lässt und die Verkehrssicherheit erhöht.

Finanzielle Beiträge werden für Infrastrukturmassnahmen zugunsten des Strassen- und Schienenverkehrs sowie des Langsamverkehrs (Fuss- und Veloverkehr) ausgerichtet, sofern sie nicht bereits durch andere Bundesmittel finanziert werden²¹. 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 begrenzten Mittel effizient einzusetzen, werden die Programme und die darin enthaltenen Massnahmen gestützt auf die Kriterien gemäss Artikel 17d des MinVG priorisiert, die zur Lösung der grössten Verkehrsprobleme beitragen, ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis ausweisen und innerhalb von vier Jahren finanz- und baureif sind. Für diese Massnahmen beantragt der Bundesrat die Bewilligung der Mittel.

Die Mittel werden von der Bundesversammlung in Etappen von vier Jahren bewilligt (sogenannte Generationen von Agglomerationsprogrammen; Art. 7 Bst. b NAFG). Diese Vorlage befasst sich mit der Bewilligung der Verpflichtungskredite für die dritte Generation ab 2019. Die Mittel für die erste Generation wurden 2011 und diejenigen für die zweite Generation 2015 freigegeben (siehe Ziff. 2.11).

²¹ Massnahmen im Schienenverkehr werden in erster Linie durch den BIF finanziert, davon ausgenommen sind nach Artikel 49 Absatz 3 EBG Strecken, die nur zur Feinerschliessung (z. B. Tram- und Metrobahnen) dienen.

2.3 Vorgehen und Verfahren bei der dritten Generation des Programms Agglomerationsverkehr

2.3.1 Ziel, Zweck und Ablauf des Verfahrens

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

Abbildung 1

Ablauf des Verfahrens



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

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

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

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

In dieser Botschaft ist das Ergebnis dieser umfassenden Prüfung festgehalten. Parallel zur Vernehmlassung wurden die provisorischen Prüfergebnisse des Bundes allen Trägerschaften zugestellt und auf fachlicher Ebene diskutiert. Mit diesen Fachgesprächen konnte gewährleistet werden, dass sämtliche relevanten Argumente in die Prüfung einbezogen werden und die Kohärenz eines Agglomerationsprogramms gewahrt bleibt. Aufgrund der Gespräche und der Ergebnisse der erfolgten Vernehmlassung des Entwurfs des Bundesbeschlusses wurden Mitte 2018 in einer bundesinternen Genehmigungskonferenz allfällige Wiedererwägungen vorgenommen und die Prüfergebnisse angepasst.

Mit diesem Ablauf wird sichergestellt, dass die gemäss Bundesbeschluss beim Parlament beantragten Mittel und Beitragssätze auf nach klaren Prioritäten zusammengestellten Massnahmenlisten (Massnahmen und Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen) beruhen.

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

2.3.2 Änderungen gegenüber früheren Generationen

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

Mit der zunehmenden Anzahl von Generationen eines Agglomerationsprogramms gewinnen die Prüfung der inhaltlichen Konsistenz und Kohärenz über die verschiedenen Generationen sowie der Umsetzungsstand der vereinbarten Massnahmen an Bedeutung. Deshalb mussten die Agglomerationen den Bericht über die Umsetzung der Massnahmen aus den vorherigen Generationen nicht mehr separat erstellen, sondern in das Agglomerationsprogramm integrieren. Da die in den Leistungsvereinbarungen der vorherigen Generationen vereinbarten Massnahmen in die Beurteilung der Programmwirkung der dritten Generation eingeflossen sind, wurde ein ungenügender Stand der Umsetzung dieser Massnahmen, wie in der Weisung vorgesehen²², direkt in der Beurteilung der Gesamtwirkung berücksichtigt. Dies führte bei einigen Agglomerationsprogrammen zu einer Reduktion der beitragsatzrelevanten Wirkungsbeurteilung.

Im Rahmen des Inkrafttretens des NAFG wurden auch einige rechtliche Grundlagen für die Bewilligung der Bundesbeiträge und die Umsetzung der Agglomerationsprogramme angepasst. Insbesondere werden bei der Umsetzung der Agglomerationsprogramme Vereinfachungen für die Trägerschaften und den Bund angestrebt. Bisher waren alle Massnahmen unabhängig von ihrer Grösse denselben administrativen

²² UVEK-Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 3. Generation, Ziff. 4.5.1.

Prozessen unterworfen. In der dritten Generation können kleinere Massnahmen eines Agglomerationsprogramms²³ in den Bereichen Fuss- und Veloverkehr, Aufwertung und Sicherheit des Strassenraums sowie Verkehrsmanagement neu zu Paketen zusammengefasst, die aufgrund von standardisierten Leistungseinheiten pauschal finanziert werden (Art. 21a MinVV). Neben diesen für Bund und Trägerschaften deutlich vereinfachten Abläufen beim Abschluss von Finanzierungsvereinbarungen und deren Abrechnung ermöglichen diese nach Leistungseinheiten abgerechneten Vorhaben auch eine grössere Flexibilität seitens der Trägerschaften bei deren Umsetzung.

Damit sichergestellt ist, dass die mitfinanzierten Massnahmen rasch umgesetzt, sie die Wirkungen wie angestrebt erzielen und die Mittel zeitgerecht eingesetzt werden können, wurden Fristen für den Beginn der Ausführung von Bauvorhaben festgelegt (Art. 1 PAvV).

Massgeblich geändert hat sich seit der zweiten Generation der rechtliche Rahmen für die Raumplanung in der Schweiz. Am 1. Mai 2014 sind das revidierte Raumplanungsgesetz zusammen mit der angepassten Raumplanungsverordnung, den dazugehörigen technischen Richtlinien zu den Bauzonen sowie einer Ergänzung des Leitfadens für die kantonale Richtplanung in Kraft getreten. Bei der Revision des Raumplanungsgesetzes vom 22. Juni 1979²⁴ sind die Abstimmung von Siedlung und Verkehr und die Siedlungsentwicklung nach innen wichtige Anliegen. Ebenfalls sollen die Richtpläne viel weitergehende Festlegungen zur Siedlungsentwicklung und -begrenzung sowie zu Neueinzonungen enthalten als bisher. Für die Anpassung ihrer Richtpläne und die entsprechende Genehmigung durch den Bundesrat haben die Kantone eine Frist bis spätestens Ende April 2019. Bis zur Genehmigung des überarbeiteten Richtplans durch den Bundesrat sind die Kantone verpflichtet, die Schaffung neuer Bauzonen zeit- und flächengleich zu kompensieren, wobei in der Verordnung wenige restriktive Ausnahmen vorgesehen sind. In einigen Kantonen lagen bei der Prüfung der Agglomerationsprogramme noch keine genehmigten kantonalen Richtpläne vor. Bei den betroffenen Agglomerationsprogrammen wurde der Planungsstand soweit möglich berücksichtigt.

Eine weitere massgebliche Änderung betrifft das Inkrafttreten der rechtlichen Anpassungen im Zusammenhang mit FABI. Da der Bund seither die Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur nach Artikel 49 EBG über den Bahninfrastrukturfonds vollständig sicherstellt, sind im Programm Agglomerationsverkehr nur mehr Schieneninfrastrukturen des Ortsverkehrs nach Artikel 3 der Verordnung vom 11. November 2009²⁵ über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (Tramlinien, Metro) beitragsberechtigt, für die keine andere Bundesfinanzierung vorgesehen ist.

Einige Änderungen in den gesetzlichen Grundlagen werden erst ab der vierten Generation wirksam, da diese bei der Einreichung der Programme noch nicht abschliessend festgelegt oder rechtlich gültig waren (siehe dazu Ziff. 2.10). Insbesondere wurde aufgrund von aktualisierten Daten die statistische Zugehörigkeit von Gemeinden zu Agglomerationen neu definiert und in der Folge die Liste der bei-

²³ Massnahmen ≤ 5 Millionen Franken.

²⁴ SR 700

²⁵ SR 745.16

tragsberechtigten Städte und Agglomerationen in Anhang 4 der MinVV angepasst. Diese neuen Perimeterdefinitionen sind jedoch für die dritte Generation noch nicht massgebend. Eine Ausnahme bildet dabei die Agglomeration Unteres Reusstal um den Urner Kantonshauptort Altdorf, welche in der neuen Definition des Bundesamtes für Statistik von 2012²⁶ erstmals aufgeführt wurde und auch in die MinVV übernommen wurde. Auf die spezifische Anfrage des Kantons wurde diese neue Agglomeration bereits zur dritten Generation zugelassen.

2.3.3 Methode der Prüfung

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

Erster Schritt:

Überprüfung der Grundanforderungen

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

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

In der dritten Generation wird in den Prüfberichten des Bundes die Erfüllung der Grundanforderungen dargelegt, womit ein wichtiger Beitrag zur kontinuierlichen Verbesserung der Programme und zielgerichteten Weiterentwicklung geleistet wird.

Zweiter Schritt:

Überprüfung der Priorisierung von Massnahmen und Bildung von Paketen von Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen

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

²⁶ BFS (2014), Raum mit städtischem Charakter 2012.

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

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

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

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

Dritter Schritt: Prüfung der Programmwirkung

In einem dritten Schritt wurde die beitragsrelevante Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramms unter Berücksichtigung der Umsetzung der vorgängigen Generationen beurteilt. Die Gesamtwirkung eines Programms wird auf Basis der in der Prüfung priorisierten Verkehrs- und Siedlungsmassnahmen, deren gegenseitige Ab-

stimmung sowie der Einbindung und Umsetzung der Massnahmen aus vorherigen Generationen ermittelt.

Das Verfahren für die Ermittlung der Programmwirkung stellt einerseits den Nutzen des Agglomerationsprogramms dessen Kosten gegenüber. Um der Verschiedenartigkeit der Agglomerationsprogramme Rechnung zu tragen, wurden sowohl der Nutzen als auch die Kosten jeweils vor dem Hintergrund der spezifischen Herausforderungen und der Grösse einer beitragsberechtigten Stadt oder Agglomeration²⁷ beurteilt. Für die Kosten-Nutzen-Bewertung wurden ausschliesslich die vom Bund priorisierten A- und B-Massnahmen berücksichtigt. Andererseits wurde die Kohärenz und Qualität der Planung über die Generationen sowie der Stand der Umsetzung der Massnahmen gemäss den Vereinbarungen der Vorgängergenerationen bewertet. Je besser die Gesamtwirkung des Programms ausfällt, desto höher ist der Beitragsatz des Bundes (zwischen 30 und 50 %).

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

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

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

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

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

²⁷ Investitionskosten unter Berücksichtigung der Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzahl der Stadt oder Agglomeration.

2.4 **Eingereichte Agglomerationsprogramme (Finanzierungsgesuche)**

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

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

Bei den 37 Agglomerationsprogrammen der dritten Generation handelt es sich um drei neue²⁸ und 34 überarbeitete Programme aus den vorherigen Generationen. Aus den vorherigen Generationen haben insgesamt sieben Trägerschaften²⁹ kein Programm eingereicht, dafür nimmt die Agglomeration Bulle nach einer Pause wieder am Programm teil. Alle fünf grossen Agglomerationen der Schweiz (Basel, Bern, Genf, Lausanne und Zürich) haben zum dritten Mal ein Agglomerationsprogramm abgegeben. Von den bisher beitragsberechtigten fünfzig Agglomerationen und fünf Städten haben bisher nur drei nicht teilgenommen³⁰.

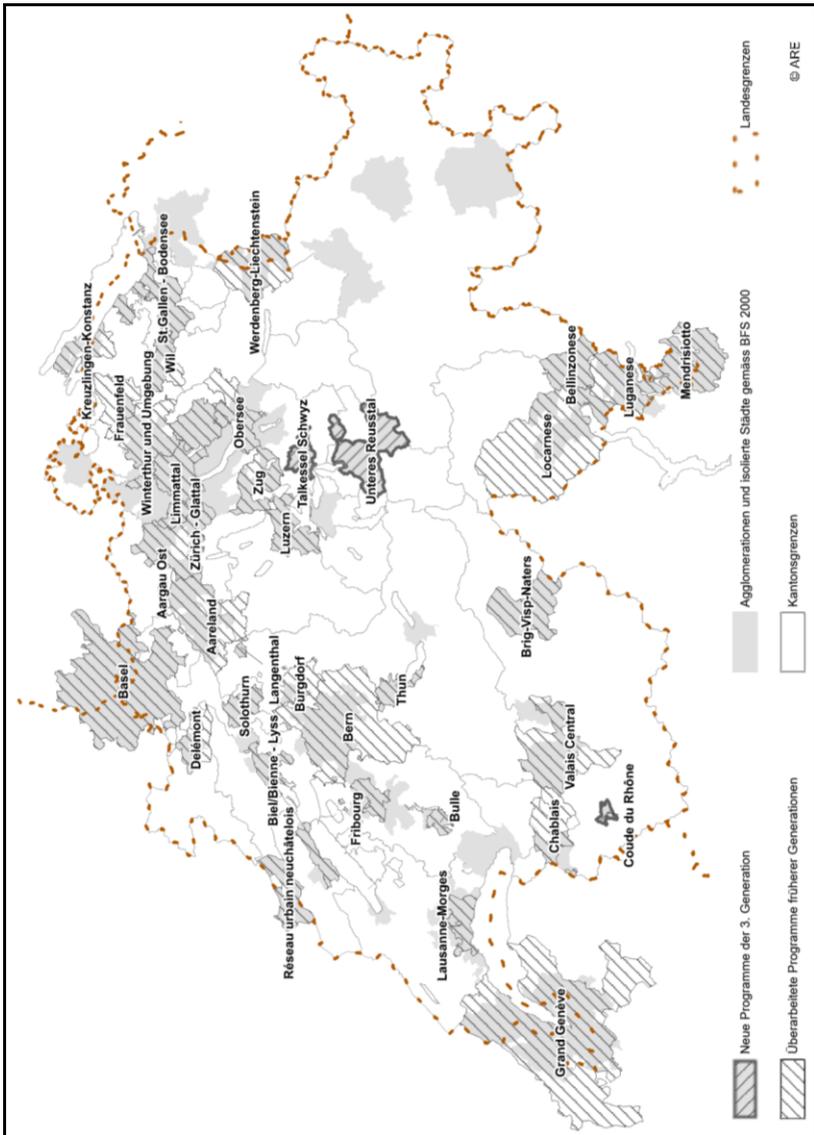
²⁸ AP Coude de Martigny, AP Talkessel Schwyz, AP Unteres Reusstal.

²⁹ AP Chur, AP Davos, AP Nidwalden, AP Rivelac, AP Rheintal, AP Schaffhausen, AP Yverdon.

³⁰ Agglomerationen: Grenchen, St. Moritz; Stadt: Einsiedeln.

Abbildung 2

Eingereichte Agglomerationsprogramme



2.5 Vernehmlassungsverfahren

2.5.1 Vernehmlassungsvorlage

Mit Beschluss vom 17. Januar 2018 hat der Bundesrat die Vernehmlassung zum Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2019 für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr eröffnet. Die interessierten Kreise hatten Gelegenheit, sich bis zum 30. April 2018 zum Vernehmlassungsentwurf zu äussern. Die Ergebnisse des vom Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) durchgeführten Vernehmlassungsverfahrens wurden in einem Bericht³¹ dargestellt. Nachfolgend werden die wichtigsten Ergebnisse erläutert und gewürdigt.

2.5.2 Zusammenfassung der Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens

Insgesamt wurden 94 Einladungen zur Teilnahme an der Vernehmlassung verschickt. Eingegangen sind hundert Stellungnahmen. Geäussert haben sich 25 Kantone, fünf kantonale Konferenzen, sechs politische Parteien, die gesamtschweizerischen Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete, vier gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft sowie 16 weitere Organisationen.

Die überwiegende Mehrheit der Vernehmlassungsteilnehmenden ist mit den Grundzügen des Vernehmlassungsentwurfs einverstanden. Einige Vernehmlassungsteilnehmende begrüssen ausdrücklich das Engagement des Bundes zugunsten des Agglomerationsverkehrs und drücken ihre positive Haltung zum Programm Agglomerationsverkehr aus, insbesondere als wichtiges Instrument für die Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung und die Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturen.

Eine Reihe von Vernehmlassungsteilnehmenden verlangt, dass der Bund die verfügbaren Mittel besser ausschöpfen solle. Sie fordern weiter, dass der Bund die zu tätigen Ausgaben realistischer prognostiziere und mutiger budgetiere. Selbst bei sehr guter Bewertung eines Programms nutze der Bund die Möglichkeit einer hälftigen Mitfinanzierung nicht aus. Aufgrund der neu unbefristeten Finanzierung der Agglomerationsprogramme sei dies zu überdenken.

Aus Sicht mehrerer Vernehmlassungsteilnehmenden müssten die Programme «STEP Schiene», «STEP Nationalstrasse» und «Programm Agglomerationsverkehr» besser aufeinander abgestimmt sein. Es wird weiter vorgebracht, dass die im Prüfprozess gutgeheissenen Zielbilder und Strategien der Agglomerationsprogramme in die Weiterentwicklung von STEP Strasse und STEP Schiene einfließen müssten.

In verschiedenen Stellungnahmen wird vorgebracht, dass in der Vorlage der Verkehrsträger Strasse zu wenig Beachtung finde bzw. mit dem MIV verbundene Massnahmen erneut überprüft werden müssten. Auch wird eine höhere Priorisierung von einzelnen Strassenprojekten gefordert. Andere Vernehmlassungsteilnehmende kriti-

³¹ www.admin.ch/ch/d/gg/pc/ind2018.html

sieren die Mitfinanzierung kapazitätssteigernder Massnahmen für den MIV durch den Bund bzw. den Ausbau des Strassennetzes.

Viele Vernehmlassungsteilnehmende regen an, dem Güterverkehr und der Digitalisierung in den nächsten Generationen von Agglomerationsprogrammen deutlich mehr Beachtung zu schenken.

Mit dem Prüfverfahren sind die Vernehmlassungsteilnehmenden mehrheitlich einverstanden. Eine grosse Zahl von Vernehmlassungsteilnehmenden erachtet den Prüfprozess jedoch als zeitlich zu gedrängt, und insbesondere die Gleichzeitigkeit der fachtechnischen Prüfung der Agglomerationsprogramme und der Vernehmlassung wird bemängelt. Es wird zudem von mehreren Vernehmlassungsteilnehmenden gefordert, die Vorgaben für die Erarbeitung der Agglomerationsprogramme frühzeitiger bereitzustellen – im Idealfall unmittelbar nach Abgabe der letzten Programmgeneration. In einigen Stellungnahmen werden die Einführung von pauschalen Bundesbeiträgen bzw. die administrativen Erleichterungen für gewisse Massnahmen begrüsst. Die Einführung von Fristen für die Ausführung der Bauvorhaben wird in ein paar Stellungnahmen ausdrücklich begrüsst. Dazu gibt es aber auch kritische Stimmen und es seien weitere Anstrengungen nötig, um den administrativen Aufwand für die Umsetzung kleinerer Massnahmen zu reduzieren. Es wird auch für eine grundsätzliche Vereinfachung des Verfahrens plädiert.

Zahlreiche Vernehmlassungsteilnehmende äussern sich positiv zu der vom Bund verwendeten Prüfmethode oder zu den Prüfkriterien. Der Einbezug früherer Agglomerationsprogramme und deren Umsetzungsstand in die Prüfung und Bewertung wurde verschiedentlich kritisiert. Es wird zudem vorgebracht, der Bund solle mit Blick auf die nächste Generation die Methodik für die Beurteilung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses dahingehend überprüfen, als dass auch teure bis sehr teure Massnahmen bei ausgewiesenem Nutzen eine zumindest genügende Bewertung erhalten könnten.

Ein Teil der Vernehmlassungsteilnehmenden ist mit den Ergebnissen der Bundesprüfung und/oder mit der Mitfinanzierung bestimmter Massnahmen grundsätzlich einverstanden und findet diese nachvollziehbar. In verschiedenen Stellungnahmen wird bedauert oder überrascht festgestellt, dass für einzelne Agglomerationsprogramme oder Massnahmen keine Bundesbeteiligung vorgesehen wird; es wird sodann eine Neuüberprüfung der Mitfinanzierung durch den Bund beantragt.

2.5.3 Würdigung der Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens

Die dritte Generation der Agglomerationsprogramme wurde grösstenteils positiv aufgenommen und das Programm Agglomerationsverkehr als wichtiges Instrument zur Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsplanung anerkannt. Dies ist ebenso erfreulich wie die positive Würdigung des Prüfverfahrens, der Zusammenarbeit der relevanten Bundesbehörden und der realisierten Vereinfachungen. Weitere Vereinfachungen sind auch für den Bundesrat erstrebenswert. Generell ist bei angestrebten Vereinfachungen zu beachten, dass dadurch die Gleichbehandlung aller eingereichten Programme und das breit abgestützte Prüfverfahren nicht leiden.

Die in vielen Stellungnahmen von Kantonen und Trägerschaften geäusserte Kritik an der Gleichzeitigkeit der fachtechnischen Prüfung und der Vernehmlassung ist für den Bund zwar nachvollziehbar, aber durch den engen Zeitplan aufgrund des 4-Jahres-Zyklus bedingt. Der Bund prüft aber mögliche Anpassungen im Rahmen der Erstellung der Richtlinien zum Programm Agglomerationsverkehr (RPAV), die für die nächste Generation der Agglomerationsprogramme gelten werden, und bei der generellen Weiterentwicklung des Programms Agglomerationsverkehr.

Mehrere Stellungnahmen weisen auf eine ungenügende Abstimmung der Programme «STEP Schiene», «STEP Nationalstrasse» und «Programm Agglomerationsverkehr» hin. Der Bundesrat weist auf die enge Abstimmung zwischen den drei Programmen hin. Die gleichzeitige Prüfung und Erarbeitung aller Programme erlaubte eine direkte Abstimmung der miteinander verbundenen Ausbauten. Der Bundesrat unterstützt die weitere Optimierung der Koordination der drei Infrastrukturprogramme des Bundes in den bereits laufenden Vorbereitungen der nächsten Generationen und thematisiert notwendige Abstimmungen an konkreten Beispielen in verschiedenen Handlungsräumen im Rahmen der Aktualisierung des Programmteils des Sachplans Verkehr. Zudem sind die Kantone und Trägerschaften aufgefordert, für ihre Massnahmen den Nachweis der Abstimmung mit den nationalen Infrastrukturprogrammen zu erbringen.

Dem Bundesrat ist es im Hinblick auf die Kontinuität des Programms wichtig, die Grundsätze der Mitfinanzierung möglichst konstant zu halten. Die Fondsentnahmen von 9 bis 12 Prozent für den Agglomerationsverkehr sind eine anzustrebende Richtgrösse. Jedoch soll primär die Gleichbehandlung der eingereichten Programme untereinander und auch über die Generationen hinweg gewährleistet sein. Gegenüber dem Vernehmlassungsentwurf steigt die Bundesbeteiligung um rund 225 Millionen Franken, dies aufgrund von Vernehmlassungseingaben und der Klärung von Detailfragen im Rahmen der Fachgespräche. Generell ist zudem festzuhalten, dass Grossprojekte mit knappem Kosten-Nutzen-Verhältnis bisher jeweils mitfinanziert werden konnten, sofern sie gut mit der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung abgestimmt waren sowie von der Agglomeration und dem Bund als sinnvoll betrachtet wurden.

Die Vernehmlassung zeigte beim Thema der Mittelverteilung zwischen den Verkehrsträgern eine gewisse Polarisierung. Dem Bundesrat ist es wichtig darauf hinzuweisen, dass die Mitfinanzierung von Massnahmen aufgrund einer gesamtverkehrlichen Betrachtung, anhand der Wirksamkeit und der Baureife der Vorhaben erfolgt (siehe Ziff. 2.3.3). Fehlt eine Einbettung in eine Gesamtverkehrskonzeption mit entsprechenden flankierenden Massnahmen oder ist die Baureife ungenügend, wird die Massnahme für die Mitfinanzierung in späteren Generationen vorgemerkt. Bei der Prüfung der Anträge aus der Vernehmlassung wurde zudem besonderer Wert auf die Aufnahme zusätzlicher Strassenprojekte gelegt.

Dem Bundesrat ist es zentral, dass die Städte und Agglomerationen in den nächsten Generationen von Agglomerationsprogrammen genügend baureife Massnahmen einreichen, die einerseits gut mit den Ausbauprogrammen des Bundes von Bahn und Strasse sowie der angestrebten Siedlungsentwicklung abgestimmt sind und andererseits verkehrsträgerübergreifend die notwendigen Kapazitäten sicherstellen, um dem prognostizierten Verkehrswachstum gerecht zu werden. Der Bundesrat bekräftigt,

dass die beitragsberechtigten Städte und Agglomerationen die Umsetzung der mitfinanzierten Massnahmen vorantreiben sollten, da sie ansonsten die versprochene Wirkung nicht erzielen und zudem Mittel für andere Massnahmen blockieren. Die neu eingeführten Fristen für den Beginn der Ausführung der Bauvorhaben und die Berücksichtigung der nicht erzielten Wirkung bei der Bewertung der Programme sollen sicherstellen, dass die Trägerschaften diejenigen Massnahmen einreichen, mit deren Bau innerhalb der vorgegebenen Frist begonnen werden kann.

Eine stärkere Berücksichtigung des Güterverkehrs und von City-Logistik-Konzepten in den Agglomerationsprogrammen wird auch durch den Bundesrat begrüsst. Viele der angesprochenen Massnahmen sind bereits heute mitfinanzierbar. In Zukunft sollen Städte und Agglomerationen mit hohem Güterverkehrsaufkommen dieses in ihren Planungen verstärkt berücksichtigen. Bei der Weiterentwicklung der Agglomerationsprogramme wird der Bundesrat der technologischen und gesellschaftlichen Entwicklung auf dem Weg zu Smart Cities grosse Bedeutung beimessen.

Die weiteren Vorschläge zur Verbesserung und Optimierung des Programms Agglomerationsverkehr werden bei der Erstellung der RPAV, die für die vierte Generation von Agglomerationsprogrammen gelten werden, sowie bei der Weiterentwicklung des Programms durch die beteiligten Bundesämter geprüft.

Alle vorgebrachten Argumente zu einzelnen Massnahmen wurden bei der abschliessenden Bewertung der Programme geprüft.

2.6 Resultate der Prüfung der Agglomerationsprogramme

2.6.1 Erfüllung der Grundanforderungen

Von den 37 Agglomerationsprogrammen wurde dasjenige von Martigny (Agglomerationsprogramm Coude du Rhone) von der weiteren Bundesprüfung ausgeschlossen, da dieses die Grundanforderungen nicht erfüllt³².

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

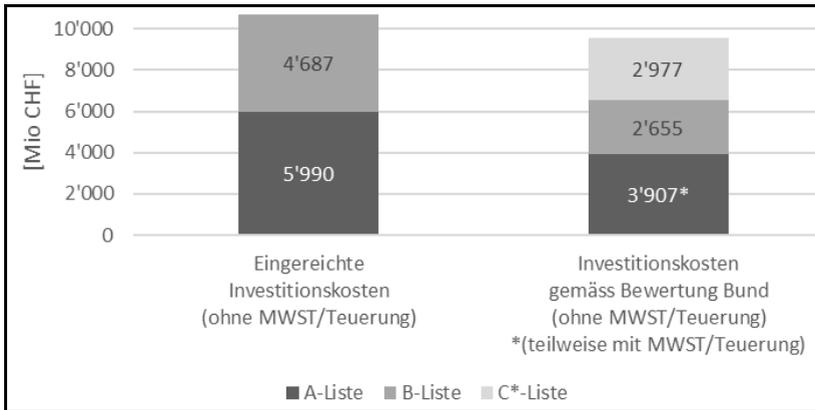
Die 36 geprüften Agglomerationsprogramme umfassten knapp 2000 Massnahmen, wovon rund ein Drittel Massnahmen im Siedlungsbereich waren. Insgesamt betragen die eingereichten Investitionskosten über 10,68 Milliarden Franken. Von den über 1200 eingereichten Verkehrsmassnahmen wurden rund zwei Drittel durch die Trägerschaften der beitragsberechtigten Städte und Agglomerationen zur Finanzierung in der dritten Generation des Programms Agglomerationsverkehr mit Gesamtinvestitionskosten von rund 5,99 Milliarden Franken beantragt.

³² Mitwirkung der umliegenden Gemeinden und der Bevölkerung mangelhaft (Grundanforderung 1) und unklare Ausrichtung des Programms (Grundanforderung 4).

In der Prüfung wurden insgesamt Massnahmen im Umfang von 3,91 Milliarden Franken der A-Liste, von 2,66 Milliarden Franken der B-Liste und von 2,98 Milliarden Franken der C*-Liste zugeordnet³³. Etwas mehr als 10 Prozent der eingereichten Massnahmen wurden durch den Bund mit einem ungenügenden oder nicht bewertbaren Kosten-Nutzen-Verhältnis bewertet.

Abbildung 3

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

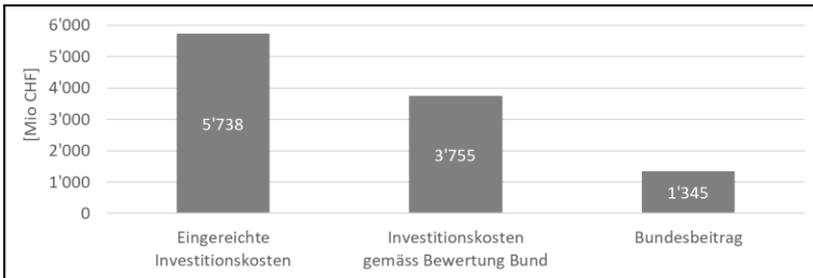


In der Beurteilung der Programmwirkung wurde für insgesamt 32 Agglomerationsprogramme eine Mitfinanzierung durch den Bund vorgesehen. Vier Agglomerationsprogramme weisen eine zu geringe Gesamtwirkung auf und erhalten keine Bundesbeiträge (Details siehe Ergebnisse Programmbewertung, Ziff. 2.6.3). Durch die Priorisierung im Rahmen der Bewertung wurden rund 65 Prozent der eingereichten Investitionskosten zur Mitfinanzierung anerkannt (A-Liste). Insgesamt lösen die in den mitfinanzierten Programmen der dritten Generation enthaltenen Massnahmen Bundesbeiträge von 1,34 Milliarden Franken aus (vgl. Ziff. 2.7).

³³ Alle Beträge sind ohne Mehrwertsteuer und Teuerung, Preisstand April 2016. Ausnahme: Sofern nicht detailliert dargestellt enthalten die Beträge der Investitionskosten der A-Liste gemäss Bewertung Bund und die Bundesbeiträge für die pauschal mitfinanzierten Massnahmen auch die MWST und die Teuerung.

Abbildung 4

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



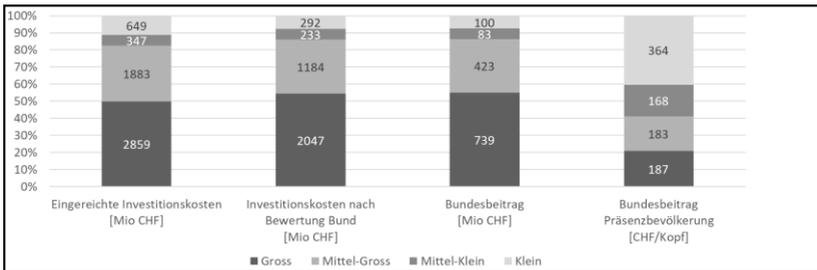
Die Massnahmen mit gutem oder sehr gutem Kosten-Nutzen-Verhältnis, die aber die Bau- und Finanzreife erst ab 2023 erreichen, und die Massnahmen mit noch zu optimierendem Kosten-Nutzen-Verhältnis (B-Liste; vgl. Ziff. 2.7) würden in einem nächsten Programm Agglomerationsverkehr bei unveränderten Bundesbeitragsätzen einen Bundesbeitrag von 963 Millionen Franken beanspruchen.

Werden die Grössenklassen der beitragsberechtigten Städte und Agglomerationen berücksichtigt, ist knapp die Hälfte der eingereichten Investitionskosten für Massnahmen in den fünf grossen Agglomerationen (Basel, Bern, Grand Genève, Lausanne-Morges und Zürich) vorgesehen. Dies widerspiegelt die Probleme der Verkehrssysteme in diesen Grossregionen. Wird jedoch das Verhältnis der Investitionskosten zur Bevölkerungs- und Beschäftigtenzahl³⁴ berücksichtigt, zeigt sich, dass die kleineren beitragsberechtigten Städte und Agglomerationen sogar höhere Bundesbeiträge erhalten. Diese höheren Pro-Kopf-Beiträge sind jedoch zu relativieren, da sie einerseits stark von einzelnen Projekten abhängen und andererseits bei einer Umverteilung der entsprechenden Mittel die Pro-Kopf-Beiträge der grösseren Agglomerationen nur unwesentlich erhöhen würden.

³⁴ Präsenzbevölkerung ist die Anzahl Einwohner und 50 % der Beschäftigten.

Abbildung 5

Anteile nach Agglomerationsgrösse



Alle mitzufinanzierenden Massnahmen werden in folgende vier Kategorien unterteilt:

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

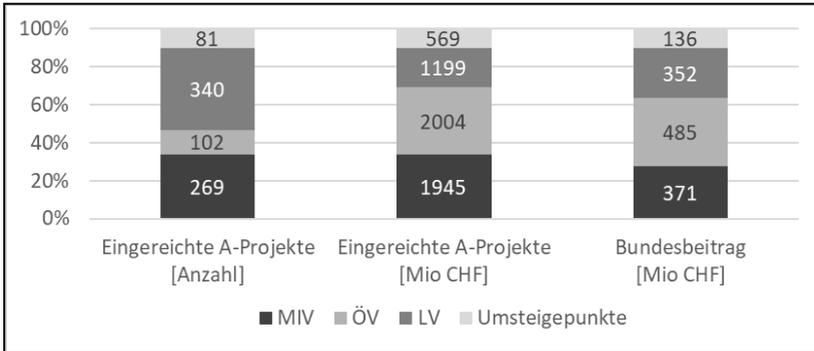
Eine scharfe Abgrenzung zwischen den einzelnen Kategorien ist jedoch meist nicht möglich. In der Regel beinhalten insbesondere die grösseren Massnahmen auch Anteile von Massnahmen in anderen Bereichen (z. B. Aufrechterhaltung oder Ausweitung der Strassenkapazität bei Tramprojekten, Schaffung von Velostreifen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

werden konnte, wurden die gesamten Investitionskosten jeweils der Kategorie der jeweiligen Hauptmassnahme zugeordnet.

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

Abbildung 6

Anteile Massnahmenkategorien A-Liste



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

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

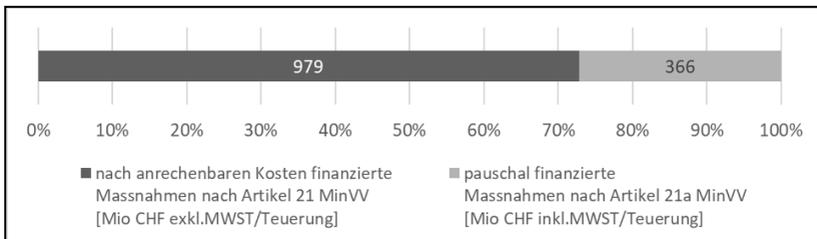
88 Prozent der Mittel für den öffentlichen Verkehr sollen in den grossen Agglomerationen investiert werden, insbesondere in den fünf grossen Agglomerationen, wo der Anteil des ÖV rund 55 Prozent beträgt. Dies ist nicht zuletzt aufgrund der beiden kostenintensiven Projekte Limmattalbahn im Raum Zürich und der m3 in Lausanne

der Fall. Ohne diese beiden Grossprojekte würde der Anteil des ÖV am gesamten Bundesbeitrag rund 19 Prozent und der Anteil des MIV 35 Prozent betragen. In den mittelgrossen Agglomerationen bildet die Mitfinanzierung von Massnahmen für den motorisierten Individualverkehr und den Velo- und Fussverkehr einen Schwerpunkt. Je rund 12 Prozent der gesamten Bundesmittel fliessen in den mittelgrossen Agglomerationen in diese beiden Kategorien. In den kleinen und mittel-kleinen beitragsberechtigten Städten und Agglomerationen sind die Beiträge zur Verbesserung von Umsteigemöglichkeiten deutlich höher als in den anderen Agglomerationen.

In der dritten Generation werden in den Bereichen Fuss- und Veloverkehr, Verkehrsmanagement 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 vorgeschlagen. Von den insgesamt 695 Massnahmen der A-Liste wurden rund zwei Drittel in solchen Paketen zusammengefasst. Die mitzufinanzierenden Investitionskosten werden in diesen Paketen über Leistungseinheiten berechnet, welche bereits die Mehrwertsteuer und die Teuerung beinhalten. Der Anteil der Beiträge für die Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen am gesamten Bundesbeitrag beläuft sich auf insgesamt rund 27 Prozent.

Abbildung 7

Aufteilung des Bundesbeitrags in Massnahmen, die nach anrechenbaren Kosten oder mit pauschalen Bundesbeiträgen finanziert werden



Im Bereich des Fuss- und Veloverkehrs wurden für die A-Liste 378 Massnahmen eingereicht. Über 280 Massnahmen wurden in 31 Pakete zusammengefasst, die mit pauschalen Bundesbeiträgen mitfinanziert werden, und nur 28 Massnahmen werden nach anrechenbaren Kosten unterstützt. Rund 20 Prozent der Massnahmen wurden entweder der B-Liste zugeordnet oder nicht mitfinanziert. Insgesamt werden so rund 75 Prozent des Bundesbeitrags (265 Millionen Franken) für Velo- und Fussverkehrsmassnahmen über pauschale Bundesbeiträge mitfinanziert. Rund 87 Millionen Franken werden für die Mitfinanzierung der 28 grösseren Massnahmen benötigt.

39 Massnahmen wurden im Bereich Verkehrsmanagement eingereicht. Die Hälfte davon wurde zu den Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen eingeordnet. Deren Kosten waren in der Regel deutlich tiefer als die der sieben nach anrechenbaren Kosten finanzierten Massnahmen, weshalb von den rund 28 Millionen Franken nur 48 Prozent für pauschal finanzierte Massnahmen vorgesehen sind. Rund

15 Millionen Franken sind für die Mitfinanzierung der sieben anderen Massnahmen vorgesehen.

Bei den Strassenaufwertungen wurden 173 Massnahmen eingereicht, wobei rund 70 Prozent den Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen zugewiesen wurden. Auch hier waren die Investitionskosten der grösseren Massnahmen jeweils deutlich umfangreicher als bei den dafür zahlreichen kleineren Massnahmen. Die Kosten für die 25 nach anrechenbaren Kosten finanzierten Massnahmen wurden durch Benchmark-Vergleiche (siehe Ziff. 2.3.3) angepasst. Entsprechend betragen die Bundesbeiträge rund 62 Millionen Franken. Für die 27 Pakete von Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen sind rund 87 Millionen Franken vorgesehen.

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

2.6.3 Ergebnisse der Beurteilung der Programmwirkung

Die Programmwirkung wurde entsprechend der «Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 3. Generation» anhand der Wirksamkeitskriterien beurteilt (vgl. Ziff. 2.3.3). Die Gesamtwirkung des Programms stellt nicht einfach die Summe der Wirkungen aller durch den Bund als A und B priorisierten Massnahmen dar, sondern ergibt sich aus der Kombination von aufeinander abgestimmten Massnahmen.

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

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

- Beim Wirkungskriterium «bessere Qualität des Verkehrssystems» konnte der Bund feststellen, dass an den Gesamtverkehrskonzeptionen in den beitragsberechtigten Städten und Agglomerationen intensiv gearbeitet wurde und in einigen Programmen wesentliche Fortschritte erzielt wurden. Allerdings wurde vereinzelt für Teilbereiche (z. B. ÖV oder MIV) noch nicht der nötige Planungsstand erreicht, sodass die darin vorgeschlagenen Massnahmen noch nicht wie beantragt in die A-Liste oder in die Programmwirkung aufgenommen werden konnten. Teilweise wurden zu wenig etapierte bzw. aufwärtskompatible Lösungsvorschläge ausgearbeitet oder diese auch zu wenig priorisiert.

- Substanzuelle Wirkungen bei «mehr Siedlungsentwicklung nach innen» konnten primär durch die Erarbeitung von und Abstimmung mit dem Raumplanungsgesetz konformen kantonalen Richtplänen erzielt werden. Darüberhinausgehende spezifische etapierte Konzeptionen und Planungen zur konzentrierten Siedlungsentwicklung und -lenkung waren in Agglomerationsprogrammen nur in Einzelfällen enthalten. Auch bei den Entwicklungsschwerpunkten und verkehrsintensiven Einrichtungen wurde die Thematik nur knapp behandelt und es fehlte teilweise die Priorisierung der Massnahmen. Mitunter wurden im und auf das Agglomerationsgebiet bezogene wenige konkrete Vorgaben zur fokussierten Lenkung erarbeitet, sodass zusätzliche Wirkungen für eine Innenentwicklung nur vereinzelt honoriert werden konnten.
- Im Wirkungskriterium «mehr Verkehrssicherheit» konnte der Bund bei den Bearbeitungen die Konzentration auf objektive (Eliminierung von Unfallschwerpunkten und Gefahrenstellen) oder subjektive (Massnahmen zur Verbesserung des Sicherheitsgefühls) Wirkungen im Agglomerationsraum feststellen. Gesamtheitliche Bearbeitungen oder Schwerpunktsetzungen im Sicherheitsbereich waren nur vereinzelt ersichtlich.
- Beim Wirkungskriterium «weniger Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch» konnten die ausgearbeiteten Massnahmen in vielen Programmen gewisse positive Modal-Split-Entwicklungen hin zum und das Umsteigen auf den ÖV und LV unterstützen. Die agglomerationspezifischen Ambitionen zur Verminderung des Schadstoffausstosses wurden im Einzelfall durch Kapazitätsausbauten und vermehrten Flächenverbrauch aufgehoben. Einzelne beitragsberechtigte Städte bzw. Agglomerationen haben allerdings in dieser Generation flächig wirkende Lenkungsmassnahmen im Bereich Landschaft entwickelt und somit deutliche Wirkungen erzielen können. Bei anderen beitragsberechtigten Städten bzw. Agglomerationen sind die Massnahmen im Bereich Landschaft jedoch ungenügend und es fehlen klare Prioritäten oder Umsetzungsfristen.
- Die Umsetzung der Massnahmen der vorherigen Generationen ist grossmehrheitlich nicht auf Kurs. So sind nach acht Jahren Umsetzungsbeginn der ersten Generation weniger als 60 Prozent der freigegebenen Gelder mittels Finanzierungsvereinbarung verpflichtet. Ausbezahlt und abgerechnet wurden noch deutlich weniger Gelder. Viele beitragsberechtigten Städte und Agglomerationen sind mit den in den Leistungsvereinbarungen vereinbarten Massnahmen im Verzug. Die meisten beitragsberechtigten Städte und Agglomerationen konnten zwar im Umsetzungsreporting Gründe für Massnahmenverzögerungen darlegen. Teilweise müssen Gesamtverkehrslösungen oder Massnahmen konzeptionell deutlich überarbeitet werden oder die finanziellen Rahmenbedingungen haben sich so verändert, dass eine Umsetzung zurzeit nicht möglich ist. Vereinzelt fehlten aber nachvollziehbare Begründungen für die Verzögerungen. Statt in den Agglomerationsprogrammen auf die verzögerte Umsetzung einzugehen oder etapierte Alternativen aufzuzeigen, wurden zusätzliche Massnahmen zur Mitfinanzierung beantragt. Bei der Beurteilung des Umsetzungsreportings zeigte sich in einigen beitragsbe-

rechtigten Städten und Agglomerationen, dass die Berichterstattung über die Umsetzung der vereinbarten Massnahmen und die neuen Massnahmen der dritten Generation nicht gemeinsam erarbeitet und im Agglomerationsprogramm abgebildet wurden. Insgesamt musste aufgrund des ungenügenden Umsetzungsstands bei zwölf von 36 Agglomerationsprogrammen ein Wirkungspunkt abgezogen werden.

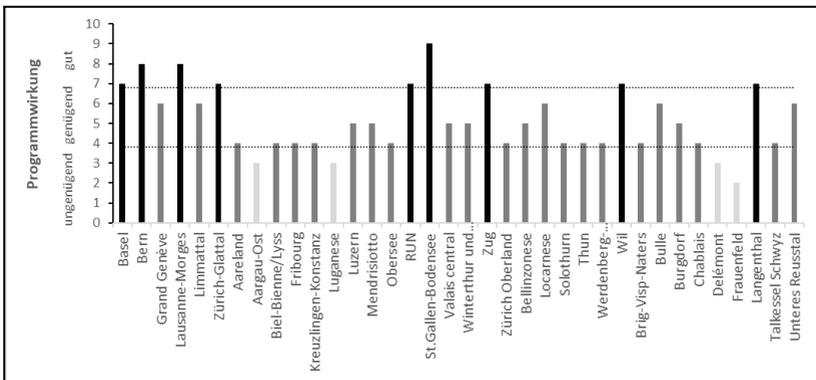
Aufgrund der Beurteilung der Programmwirkung (Nutzen/Umsetzung) und der Ergebnisse der Massnahmenpriorisierung ergeben sich das Kosten-Nutzen-Verhältnis und damit die Höhe des Bundesbeitrags (Beitragssatz) für die einzelnen Agglomerationsprogramme.

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

Bei 23 Agglomerationsprogrammen wurde eine ausreichende Wirkung (zwischen vier und sechs Punkten) attestiert und eine Mitfinanzierung durch den Bund ist vorgesehen. Insgesamt schlossen neun Programme mit einer guten Programmwirkung (sieben Punkte und mehr) ab.

Abbildung 8

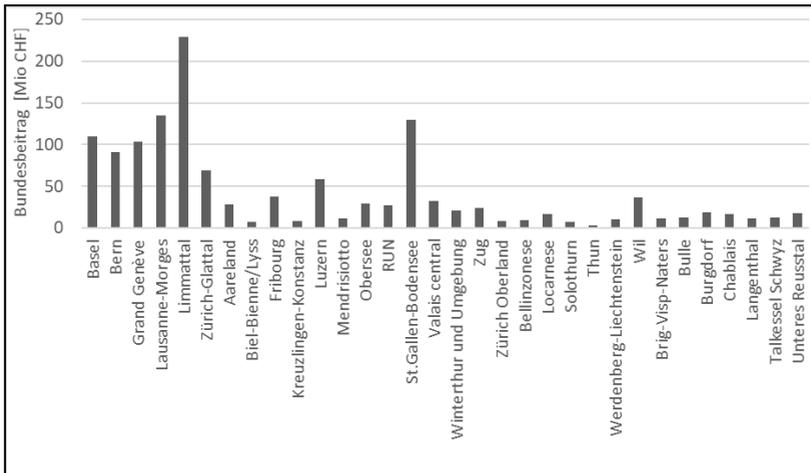
Wirkungspunkte der Agglomerationsprogramme



Um die Höhe der Mitfinanzierung festzulegen, wird neben der erzielten Wirkung auch berücksichtigt, in welcher Kategorie – unter Berücksichtigung der Grösse der beitragsberechtigten Stadt oder Agglomeration – die Kosten des Programms liegen. Die meisten Agglomerationsprogramme wiesen mittlere Kosten auf. Fünf Programme zeichneten sich durch tiefe Kosten aus, während bei sieben Agglomerationsprogrammen hohe Kosten festgestellt wurden. Somit profitieren acht Agglomerationen von Bundesbeiträgen in der Höhe von 40 Prozent, 22 Agglomerationen von Beiträgen in der Höhe von 35 Prozent und 2 Agglomerationen von Beiträgen in der Höhe von 30 Prozent.

Abbildung 10

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



2.6.4 Ergebnisse der Massnahmenpriorisierung

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

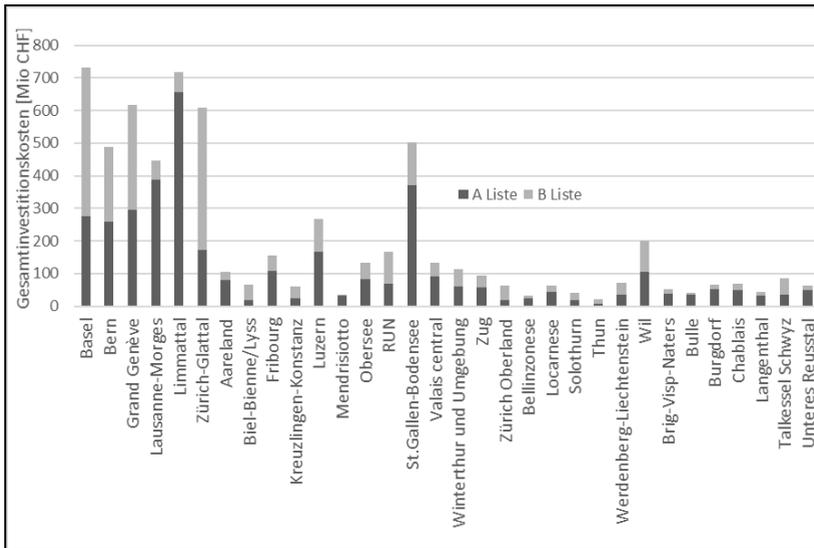
Mit der Einführung der pauschalen Bundesbeiträge im Beurteilungsprozess der dritten Generation der Agglomerationsprogramme verzichtet der Bund auf die in früheren Generationen vereinbarten Eigenleistungen. Mit diesen Eigenleistungen konnte der Bund wichtige Wirkungen für die Gesamtbeurteilung erhalten; sie führten aber in der Vergangenheit bei den Trägerschaften zu Schwierigkeiten bei der Umsetzung.

Die Priorisierung der Massnahmen durch den Bund führte über alle Programme betrachtet zu relativ ausgeglichen Listen für die beiden Horizonte. In den einzelnen Agglomerationsprogrammen ist dies nicht überall der Fall, da oft massgebende Grossprojekte in den einen oder anderen Horizont fallen (z. B. die Limmattalbahn im AP Limmattal oder die m3 im AP Lausanne-Morges).

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

Abbildung 11

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

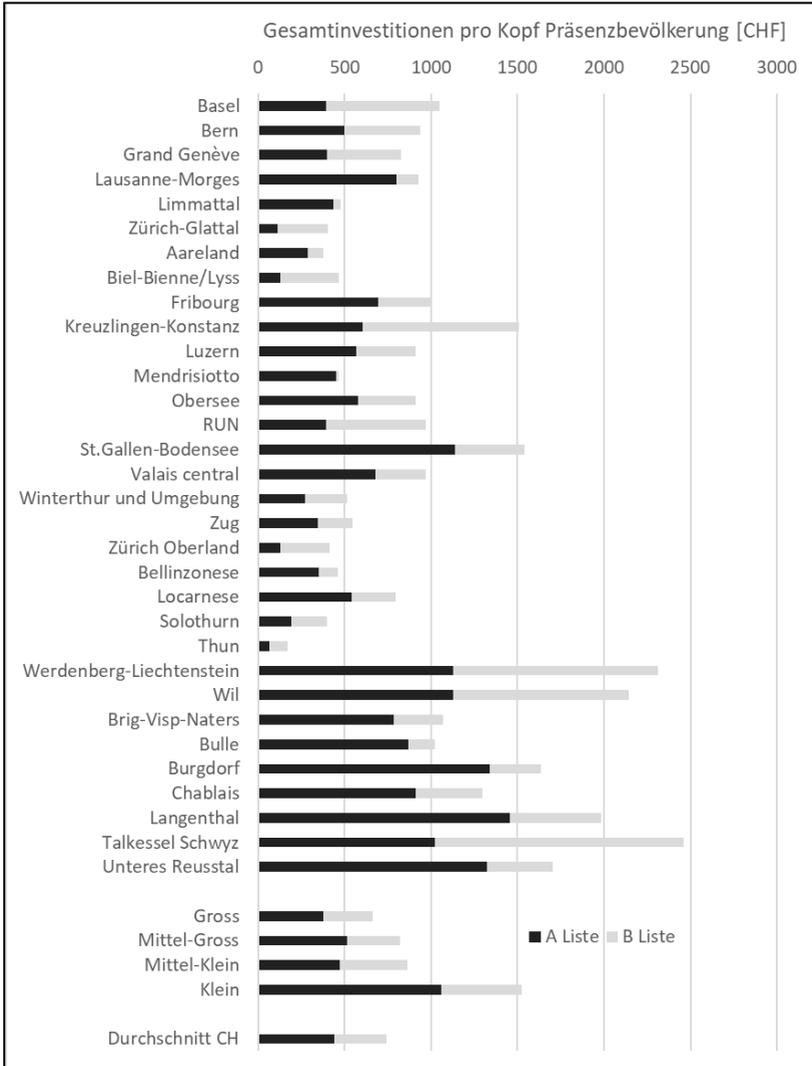


Werden die Gesamtinvestitionskosten im Verhältnis zur Bevölkerungs- und Beschäftigtenzahl³⁵ betrachtet, so ergibt sich ein aussagekräftigeres Bild über die Verteilung der Investitionen auf die einzelnen beitragsberechtigten Städte und Agglomerationen.

³⁵ Präsenzbevölkerung ist die Anzahl Einwohner und 50 % der Beschäftigten.

Abbildung 12

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



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

2.7 **Die beantragten Bundesbeiträge für das Programm Agglomerationsverkehr der dritten Generation**

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

Die Bundesversammlung entscheidet durch Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite, womit Massnahmen im Agglomerationsverkehr unterstützt werden.

Beitragssatz und Höchstbeitrag

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

A-Liste

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

Die Bundesbeiträge an die Massnahmen der A-Liste sind damit bewilligt, die Massnahmen werden später nicht noch einmal auf ihre Wirksamkeit, sondern vor Baubeginn nur auf ihre Übereinstimmung mit der Leistungsvereinbarung des jeweiligen Agglomerationsprogramms überprüft, welche im Anschluss an den Beschluss des Parlaments zwischen der Trägerschaft und dem Bund abgeschlossen wird (siehe Ziff. 2.9.1).

In der A-Liste sind Massnahmen nach Artikel 21 MinVV aufgeführt, für die eine Mitfinanzierung durch den Bund exklusive Teuerung und Mehrwertsteuer beantragt wird. Massgebend für die Teuerung ist der Schweizerische Baupreisindex Tiefbau

differenziert nach Grossregion³⁶; für Schienenprojekte gilt der Bahnbau-Teuerungsindex (BTI)³⁷.

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

B-Liste

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

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

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

Übersicht pro Agglomerationsprogramm

Die Prüfung der Agglomerationsprogramme ergibt Bundesbeiträge in der A-Liste von rund 1,34 Milliarden Franken (davon 979 Millionen Franken für nach anrechenbaren Kosten mitfinanzierte Massnahmen³⁸ und 366 Millionen Franken für Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen³⁹) und in der B-Liste von rund 963 Millionen Franken, für die A- und die B-Liste zusammen also insgesamt rund 2,31 Milliarden Franken.

³⁶ www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/preise/baupreise/baupreisindex.html

³⁷ www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/preise/baupreise/baupreisindex.assetdetail.5486546.html

³⁸ Massnahmen nach Artikel 21 MinVV.

³⁹ Massnahmen nach Artikel 21a MinVV.

Tabelle 1

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

Agglomerationsprogramm ⁴⁰	zur Bewilligung beantragte Bundesbeiträge		A-Liste, B-Liste, geplante Projekte	Total		
	Beitrags-satz Bund [%]	Höchstbeiträge Massnahmen nach Artikel 21 MinVV [Mio. Fr. exkl. MWST und Teuerung]	Höchstbeiträge Massnahmen nach Artikel 21a MinVV [Mio. Fr. inkl. MWST und Teuerung]	Total A-Liste [Mio.Fr.]	Total B-Liste [Mio.Fr.]	Total A- und B-Liste [Mio.Fr.]
Zürich Oberland	40	1,77	6,17	7,94	17,87	25,81
Winterthur und Umgebung	35	17,52	3,25	20,77	18,81	39,58
Zürich-Glattal	40	46,50	22,76	69,26	173,70	242,96
Limmattal	35	225,67	3,58	229,25	22,32	251,57
Langenthal	35	2,24	8,83	11,07	4,03	15,10
Bern	35	69,85	21,09	90,94	79,55	170,49
Biel-Bienne/Lyss	40	2,20	5,04	7,24	19,27	26,51
Burgdorf	35	15,16	3,60	18,76	4,12	22,88
Thun	35	2,35	0,34	2,69	4,51	7,20
Luzern	35	41,31	16,68	57,99	35,35	93,34
Unteres Reusstal	35	14,07	3,16	17,23	4,96	22,19
Zug	40	5,27	18,30	23,57	13,56	37,13
Bulle	35	4,63	7,49	12,12	2,09	14,21
Fribourg	35	34,11	3,48	37,59	16,97	54,56
Aareland	35	23,05	5,25	28,30	8,49	36,79
Solothurn	35	2,39	4,32	6,71	7,29	14,00
Basel	40	80,17	30,10	110,27	182,27	292,54
St. Gallen-Bodensee	35	74,19	55,67	129,86	45,93	175,79
Werdenberg-Liechtenstein	30	0,92	9,43	10,35	10,86	21,21
Obersee	35	21,12	8,36	29,48	17,08	46,56
Wil	35	18,83	17,95	36,78	33,17	69,95
Kreuzlingen-Konstanz	35	3,52	5,15	8,67	13,00	21,67
Bellinzonese	40	4,61	4,93	9,54	3,16	12,70
Locarnese	40	8,24	8,78	17,02	8,03	25,05
Mendrisiotto	35	1,71	9,82	11,53	0,47	12,00
Lausanne-Morges	35	120,86	14,40	135,26	21,50	156,76

⁴⁰ Die Reihenfolge der Agglomerationsprogramme orientiert sich an der Nummerierung des Bundesamtes für Statistik.

Agglomerationsprogramm ⁴⁰	zur Bewilligung beantragte Bundesbeiträge		A-Liste, geplante Projekte	Total		
	Beitrags-satz Bund [%]	Höchstbeiträge Massnahmen nach Artikel 21 MinVV [Mio. Fr. exkl. MWST und Teuerung]	Höchstbeiträge Massnahmen nach Artikel 21a MinVV [Mio. Fr. inkl. MWST und Teuerung]	Total A-Liste [Mio.Fr.]	Total B-Liste [Mio.Fr.]	Total A- und B-Liste [Mio.Fr.]
Brig-Visp-Naters	30	7,30	4,06	11,36	4,15	15,51
Chablais	35	13,65	3,39	17,04	7,14	24,18
Valais central	35	14,03	18,30	32,33	14,04	46,37
RUN	40	8,10	19,24	27,34	39,88	67,22
Grand Genève	35	88,54	15,32	103,86	111,75	215,61
Talkessel Schwyz	35	4,81	7,82	12,63	17,76	30,39
Total		978,69	366,06	1344,75	963,08	2307,83

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

2.8 Übersicht über alle Generationen

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

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

Tabelle 2

Verteilung der eingereichten und mitfinanzierten Agglomerationsprogramme nach Sprachregionen und Landesteilen

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

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

Tabelle 3

Zusammenstellung der Bundesbeiträge über alle Generationen

	3. Generation		2. Generation		1. Generation		alle Generationen
	Beitragssatz [%]	max. Bundes- beitrag [Mio CHF ^A]	Beitragssatz [%]	max. Bundes- beitrag [Mio CHF ^B]	Beitragssatz [%]	max. Bundes- beitrag [Mio CHF ^B]	
Grosse Agglomerationen							
Basel	40	110	35	93	40	86	289
Bern	35	91	35	305	35	149	544
Grand Genève	35	104	40	204	40	186	494
Lausanne-Morges	35	135	35	185	40	165	486
Zürich*°	35	299	35	176	44	404	878
Mittlere Agglomerationen							
Aareland	35	28	40	59	40	32	119
Aargau-Ost	kein Beitrag	0	35	49	40	56	105
Bellinzonese	40	10	40	19	kein AP		28
Biel-Bienne/Lyss	40	7	30	6	40	21	34
Chur	kein AP		40	11	40	11	22
Fribourg	35	38	40	23	kein Beitrag	0	61
Kreuzlingen-Konstanz	35	9	35	5	kein AP		14
Locarnese	40	17	40	12	kein AP		29
Luganese	0	0	35	31	30	27	59
Luzern	35	58	35	32	35	46	136
Mendrisiotto	35	12	35	10	35	19	41
Obersee	35	29	40	29	30	11	70
Réseau urbain neuchâtelois	40	27	30	17	35	17	61
Rivelac	kein AP		kein Beitrag	0	kein AP		
Schaffhausen	kein AP		40	25	40	34	59
Sothurn	35	7	35	19	40	10	36
St.Gallen-Bodensee	35	130	40	79	40	74	283
Thun	35	3	35	10	40	45	58
Valais central [°]	35	32	40	29	kein AP		62
Werdenberg-Liechtenstein	30	10	35	8	kein AP		18
Wil	35	37	40	24	kein Beitrag	0	61
Winterthur und Umgebung	35	21	40	110	Teil AP Zürich		131
Zug	40	24	35	21	40	63	107
Zürich Oberland	40	8	40	33	kein AP		41
Kleine Agglomerationen							
Brig-Visp-Naters	30	11	35	20	40	5	37
Bulle	35	12	kein AP		35	9	21
Burgdorf	35	19	40	6	40	4	28
Chablais	35	17	30	3	kein AP		20
Coude de Rhône (Martigny)	kein Beitrag		kein AP		kein AP		
Davos	kein AP		kein Beitrag	0	kein AP		
Delémont	kein Beitrag	0	35	5	40	6	11
Frauenfeld	kein Beitrag	0	35	10	35	8	17
Interlaken	kein AP		35	7	40	5	12
Langenthal	35	11	35	12	kein Beitrag		23
Nidwalden	kein AP		40	4	0	0	4
Rheintal	kein AP		kein Beitrag	0	kein AP		
Talkessel Schwyz	35	13	kein AP		kein AP		13
Unteres Reusstal	35	17	kein AP		kein AP		17
Yverdon	kein AP		35	11	35	17	28
	Total 3.G.	1345	Total 2.G.	1699	Total 1.G.	1511	Total: 4507

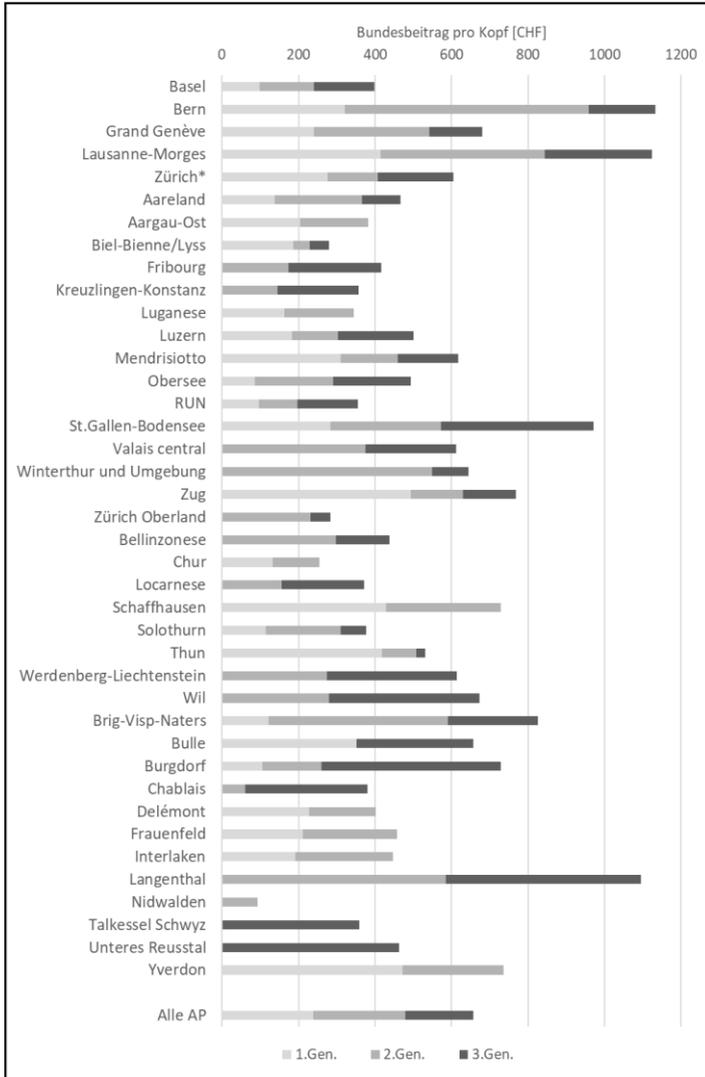
Legenden zur vorherigen Tabelle:

- * Die Bundesbeiträge für das AP Zürich umfassten in der ersten Generation die Perimeter der AP Glattal, Limmattal sowie Winterthur und beinhalteten die Ausfinanzierung der Durchmesserlinie Zürich, welche vom Bund zu 50 Prozent mitfinanziert wurde. In der zweiten und dritten Generation wurden für die Agglomeration Zürich die AP Zürich-Glattal, Limmattal und Winterthur jeweils separat eingereicht.
- Das AP Winterthur war in der ersten Generation Bestandteil des AP Zürich.
- Das AP Valais Central umfasst in der dritten Generation neben der Agglomeration Sion auch die Agglomeration Sierre.
- A Totalsummen dritte Generation: jeweils Preistand April 2016, Mischsumme aus Beträgen ohne MWST und Teuerung (Massnahmen nach Artikel 21 MinVV) sowie mit MWST und Teuerung (Massnahmen nach Artikel 21a MinVV).
- B Totalsummen erste und zweite Generation: jeweils Preistand Oktober 2005 ohne MWST und Teuerung.
- C Totalsummen alle Generationen: rein informative Summe, da unterschiedliche Preistände und teilweise mit/ohne MWST und Teuerung.

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

Abbildung 13

Bundesbeiträge über alle Generationen relativ zu Einwohnern und Beschäftigten⁴¹



⁴¹ Relativ zu Anzahl Einwohnern und 50 % der Beschäftigten.

Legende zur vorherigen Tabelle:

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

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

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

2.9 Umsetzung des Programms Agglomerationsverkehr

2.9.1 Leistungsvereinbarung

Das UVEK schliesst, gestützt auf die Agglomerationsprogramme und den Beschluss der Bundesversammlung, nach Anhörung der Eidgenössischen Finanzverwaltung mit der Trägerschaft eine Leistungsvereinbarung ab⁴². Die Leistungsvereinbarung umfasst vom Bund mitfinanzierte Massnahmen sowie nicht mitfinanzierbare Massnahmen, insbesondere im Bereich Siedlung. In der Leistungsvereinbarung sind zu regeln: Umzusetzende Massnahmen und Massnahmenpakete, Bundesbeitrag, Anforderungen an die Berichterstattung, Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten, Anpassungsmodalitäten, Regelungen bei Nichterfüllung der Vereinbarung sowie Geltungsdauer und Fristen.⁴³

Neu beginnt drei Monate nach Inkrafttreten des entsprechenden Bundesbeschlusses über die Bewilligung der Mittel für das Programm Agglomerationsverkehr der dritten Generation für alle Massnahmen eine sechsjährige Frist (für alle kommenden Generationen jeweils vier Jahre), innerhalb derer mit dem Bau begonnen werden muss (vorbehältlich allfälliger Rechtsmittelverfahren und Referenden; entsprechende Fristverlängerungen werden jedoch bei Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen nicht angewendet)⁴⁴. Wird mit dem Bau einer Massnahme nicht fristgerecht begonnen, verfällt der Anspruch auf den Bundesbeitrag in der betreffenden Generation. Die Massnahmen können jedoch in einer späteren Generation von der Agglomeration erneut zur Prüfung eingereicht werden.

⁴² Art. 24 Abs. 1 MinVV

⁴³ Art. 24 Abs. 2 MinVV

⁴⁴ Art. 17e Abs. 2 MinVG; Art. 23a MinVV; Art. 1 PAvV

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

2.9.2 Finanzierungvereinbarung

Gestützt auf die Leistungsvereinbarung sowie das Ergebnis der Prüfung der Massnahmen durch die zuständigen Behörden⁴⁵ vereinbart das ASTRA mit der Trägerschaft für alle bau- und finanzreifen A-Massnahmen die Auszahlungsmodalitäten⁴⁶ in einer Finanzierungsvereinbarung.

Neu werden die Massnahmen der Massnahmenkategorien Langsamverkehr, Aufwertung und Sicherheit des Strassenraums (Betriebs- und Gestaltungskonzepte) und Verkehrssystemmanagement, welche fünf Millionen Schweizer Franken nicht überschreiten, in Massnahmenpaketen mit pauschalen Bundesbeiträgen zusammengefasst und nur eine Finanzierungsvereinbarung pro Massnahmenkategorie abgeschlossen, die bereits MWST und Teuerung beinhalten⁴⁷. Dies erleichtert die Administration bei den Trägerschaften und beim Bund deutlich. Die Massnahmen mit pauschalem Bundesbeitrag müssen zum Zeitpunkt des Abschlusses der Finanzierungsvereinbarung noch nicht baureif sein. Durch die Einführung dieser auf der Grundlage von standardisierten Kosten nach Leistungseinheiten pauschal mitfinanzierten Pakete verfügt die Trägerschaft zudem über eine grössere Flexibilität bei der Realisierung und Anpassung dieser Massnahmen.

2.10 Weiteres Vorgehen und weitere Entwicklung des Programms Agglomerationsverkehr

Im Prüfverfahren wurden die Unsicherheiten der Trägerschaften – insbesondere die nicht gesicherte Mitfinanzierung des Bundes aufgrund der befristeten Laufzeit des Infrastrukturfonds – während der Ausarbeitung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation deutlich. Da das Programm Agglomerationsverkehr seit der Schaffung des NAF ein ständiges Entwicklungsprogramm ist, wird in den nächsten Generationen ein weiterer Qualitätssprung der künftig eingereichten Massnahmen erwartet. Insbesondere wird dies wohl die bessere Kohärenz der Generationen von Agglomerationsprogrammen betreffen, so dass künftig bei der Überarbeitung der jeweiligen Programme auf die Ermittlung des verbleibenden Handlungsbedarfs sowie auf die etappierten Lösungsvorschläge zur Eliminierung der verbleibenden und zwi-

⁴⁵ Gemäss Art. 2 des Bundesgesetzes vom 1. Juli 1966 über den Natur- und Heimatschutz (NHG; SR 451) und Art. 41 des Bundesgesetzes vom 7. Oktober 1983 über den Umweltschutz (Umweltschutzgesetz; USG; SR 814.01) sind subventionierte (Strassen) Verkehrsanlagen durch den Bund auf ihre Verträglichkeit mit den Bestimmungen des NHG und des USG zu überprüfen.

⁴⁶ Art. 24 Abs. 4 MinVV

⁴⁷ Art. 21a MinVV

schenzeitlich neu entstandenen Verkehrsprobleme in den Städten und Agglomerationen fokussiert werden kann.

Dem Bund ist dementsprechend wichtig, dass auf der A-Liste der Agglomerationsprogramme künftiger Generationen diejenigen Massnahmen eingereicht werden, die in eine sinnvolle Gesamtkonzeption von Siedlung und Verkehr eingebettet sind, über die nötige Bau- und Planungsreife verfügen und somit in den folgenden vier Jahren auch mit der Ausführung des Bauvorhabens begonnen werden kann. Zudem sollen die Agglomerationsprogramme auf die bevorstehenden technologischen und gesellschaftlichen Entwicklungen eingehen und einen Beitrag zu einem effizienten Verkehrssystem leisten.

Mit der Anpassung der MinVV⁴⁸ wurde bereits ein wichtiger Schritt für die Eingabe von Agglomerationsprogrammen der vierten Generation geleistet. Der Kreis der beitragsberechtigten Städte und Agglomerationen wurde den Entwicklungen der letzten Jahre angepasst und die Kantonshauptorte Sarnen, Glarus und Appenzell gelten neu als beitragsberechtigt.

Es ist geplant, die bisherigen Weisungen über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme durch die Verordnung des UVEK über Fristen und die Beitragsberechnung von Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr (PAvV), die aus diesem Grund revidiert wird, und die Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr (RPAV) zu ersetzen. Die Trägerschaften werden in die Arbeiten zu den RPAV einbezogen. Neben Präzisierungen und Anpassungen der Prüfmethode soll insbesondere, wie in der Vernehmlassung gefordert, der Güterverkehr stärker berücksichtigt werden. Die Methode zur Bestimmung der standardisierten Kosten als Basis für die Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen wird weiterentwickelt. So sollen ab der vierten Generation auch entsprechende Beträge im Bereich Tram- und Bushaltestellen ausgerichtet werden können. Ab der nächsten Generation wird im Rahmen einer systematischen Wirkungskontrolle die Wirkung des Programms Agglomerationsverkehr vertieft geprüft. Grundlage dafür sind Indikatoren des «Monitorings und der Wirkungskontrolle Agglomerationsprogramme» (MOCA-Indikatoren)⁴⁹, die unter Federführung des Bundes periodisch aktualisiert werden.

Im Rahmen der Anpassung der Prüfmethode werden auch konzeptionelle Grundsatzfragen zur künftigen Ausgestaltung des Programms Agglomerationsverkehr (mitfinanzierbare Massnahmen, Berücksichtigung der technologischen und gesellschaftlichen Entwicklung und neuer Mobilitätsformen, Anpassung der Wirkungskriterien) sowie weitere administrative Vereinfachungen geprüft.

⁴⁸ AS 2017 6801

⁴⁹ ARE (2009), Monitoring Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung.

2.11 Überblick über frühere Generationen des Programms Agglomerationsverkehr

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

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

Die bisher gesprochenen Mittel stammen aus dem Infrastrukturfonds, in dem für den Agglomerationsverkehr insgesamt 6 Milliarden Franken⁵⁰ vorgesehen waren. Der Infrastrukturfonds hatte eine befristete Laufzeit bis 2027. Er wurde durch den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds abgelöst.

	Verabschiedeter Bundesbeitrag (31.12.2017)	Abgeschlossene Finanzierungsvereinbarungen (31.12.2017)	Nicht realisierbar ⁵¹
Dringliche Projekte	2,56 Mia. Fr.	2,53 Mia. Fr. ⁵²	0,03 Mia. Fr.
PAV erste Generation	1,51 Mia. Fr.	0,86 Mia. Fr.	
PAV zweite Generation	1,70 Mia. Fr.	0,45 Mia. Fr.	
Total	Restkredit 0,23 Mia. Fr.	Noch offen 1,90 Mia. Fr.	

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

Der Abschluss von Finanzierungsvereinbarungen im Umfang von rund 1,90 Milliarden Franken ist noch ausstehend. Es ist möglich, dass einzelne Projekte aufgrund negativer Volksentscheide oder anderer politischer Entscheide bis 2027 nicht umgesetzt werden können. Gemäss den Leistungsvereinbarungen der ersten beiden Generationen erlischt ohne Vorliegen einer unterzeichneten Finanzierungsvereinbarung bis 2027 der Anspruch auf die Bundesmittel. Um welche Summe es sich dabei am Ende handeln wird, ist derzeit nicht abschätzbar.

Die Mitfinanzierung der Massnahmen aus den ersten beiden Generationen ist angefallen. Allerdings war der Mittelbedarf seitens der Agglomerationen für die Umsetzung seit 2011 effektiv geringer als von ihnen ursprünglich beantragt. Tendenziell

⁵⁰ Alle Verpflichtungskredite des IF beziehen sich auf den Preisstand Oktober 2005.

⁵¹ Verzicht auf Projekte wegen Volksabstimmungen oder Rückgabe der Mittel durch die Trägerschaften.

⁵² Anstelle von Finanzierungsvereinbarungen wurden bei den dringlichen Projekten Verfügungen ausgestellt.

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

Bei den künftigen Generationen wird erwartet, dass die effektive Baureife der eingereichten Massnahmen erhöht und damit eine fristgerechte Realisierung erreicht wird. Dazu tragen die vorgenommenen rechtlichen Änderungen wie die nun langfristig gesicherte Finanzierung des Programms Agglomerationsverkehr und die Einführung von Fristen für den Baubeginn sowie von pauschalen Bundesbeiträgen für kleinere Projekte gewisser Massnahmenkategorien (s. Ziff. 2.3.2) bei.

2.11.1 Dringende und baureife Projekte des Agglomerationsverkehrs, Stand der Umsetzung

Mit Annahme des Infrastrukturfondsgesetzes gab die Bundesversammlung gleichzeitig 2,56 Milliarden Franken für den Bau von 23 dringenden und baureifen Projekten des Agglomerationsverkehrs frei,⁵³ um möglichst rasch eine erste wesentliche Verbesserung im Agglomerationsverkehr zu erreichen. Ein grosser Teil der Projekte ist inzwischen realisiert und in Betrieb (siehe Anhang 1). Als einziges Projekt konnte die Kerntangente in Frauenfeld wegen einer negativen Volksabstimmung nicht realisiert werden.

⁵³ Bundesbeschluss vom 4. Oktober 2006 über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds; BBl 2007 8553.

2.11.2 **Programm Agglomerationsverkehr erste Generation, Stand der Umsetzung**

Das Parlament hat am 21. September 2010 Mittel in der Höhe von 1510,62 Millionen Franken für 26 Agglomerationsprogramme im Programm Agglomerationsverkehr der ersten Generation freigegeben.⁵⁴

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

Auf Basis des Parlamentsbeschlusses zur Mittelfreigabe konnte das UVEK mit allen Trägerschaften der mitfinanzierten Agglomerationsprogramme eine Leistungsvereinbarung gemäss Artikel 24 MinVV abschliessen. Für die einzelnen Massnahmen und Massnahmenpakete konnten anschliessend für bau- und finanzreife Massnahmen die Finanzierungsvereinbarungen zwischen den verantwortlichen Bauherren und den zuständigen Fachämtern ASTRA und BAV unterzeichnet werden. Mit den per 31. Dezember 2017 abgeschlossenen 333 Finanzierungsvereinbarungen (ASTRA: 264 Vereinbarungen mit insgesamt 347 Millionen Franken; BAV: 19 Vereinbarungen mit insgesamt 509 Millionen Franken) ist ein Bundesbeitrag in der Höhe von 856 Millionen Franken (Preisstand Oktober 2005 exkl. Teuerung und MWST) verpflichtet worden. Dieser Gesamtbetrag entspricht knapp 57 Prozent des gesamten Kredits für die erste Generation der Agglomerationsprogramme. Rückblickend lässt sich aufgrund des Überschreitens des Horizonts der A-Liste der ersten Generation im Jahre 2014 sagen, dass viele Massnahmen beim Einreichen nicht baureif waren.

Von Anfang 2011 bis Ende 2017 konnten aus dem Kredit für das Programm Agglomerationsverkehr der ersten Generation durch die Agglomerationen bisher 731 Millionen Franken (aktueller Preisstand inkl. Teuerung und MWST) beim Bund abgerufen werden, was leicht über 40 Prozent des Kredits entspricht. Der Stand der abgerufenen Bundesmittel pro Agglomeration ist in Anhang 1 aufgeführt.

2.11.3 **Programm Agglomerationsverkehr zweite Generation, Stand der Umsetzung**

Das Parlament hat am 16. September 2014 Mittel in der Höhe von 1699,34 Millionen Franken für 37 Agglomerationsprogramme im Programm Agglomerationsverkehr der zweiten Generation freigegeben.⁵⁵

⁵⁴ Bundesbeschluss vom 21. September 2010 über die Freigabe der Mittel ab 2011 für das Programm Agglomerationsverkehr; BBI 2010 6901.

⁵⁵ Bundesbeschluss vom 16. September 2014 über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr; BBI 2014 7853.

Auf Basis des Parlamentsbeschlusses zur Mittelfreigabe konnte das UVEK mit allen Trägerschaften der mitfinanzierten Agglomerationsprogramme eine Leistungsvereinbarung gemäss Artikel 24 MinVV abschliessen.

Für die einzelnen Massnahmen und Massnahmenpakete gemäss Leistungsvereinbarung konnten anschliessend für bau- und finanzreife Massnahmen die Finanzierungsvereinbarungen zwischen den verantwortlichen Bauherren und den Fachämtern ASTRA und BAV unterzeichnet werden. Mit den per 31. Dezember 2017 abgeschlossenen 163 Finanzierungsvereinbarungen (ASTRA: 153 Vereinbarungen mit insgesamt 106 Millionen Franken; BAV: 10 Vereinbarungen mit insgesamt 343 Millionen Franken) ist ein Bundesbeitrag in der Höhe von 449 Millionen Franken (Preisstand Oktober 2005 exkl. Teuerung und MWST) verpflichtet. Dieser Gesamtbetrag entspricht gut 26 Prozent des gesamten Kredits für die zweite Generation der Agglomerationsprogramme.

Von Anfang 2015 bis Ende 2017 konnten aus dem Kredit für das Programm Agglomerationsverkehr der zweiten Generation durch die Agglomerationen bisher 132 Millionen Franken (aktueller Preisstand inkl. Teuerung und MWST) beim Bund abgerufen werden, was 6 Prozent des Kredits entspricht. Die Umsetzung der Massnahmen der zweiten Generation hat aus finanztechnischer Sicht erst begonnen. Der A-Horizont der zweiten Generation endet zudem erst Ende 2018; verglichen mit der ersten Generation ist jedoch eine weiter fortgeschrittene Umsetzung festzustellen.

Der Stand der abgerufenen Bundesmittel pro Agglomeration ist in Anhang 1 aufgeführt.

3 Erläuterungen zum Bundesbeschluss

Art. 1

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

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

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

Art. 2

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

Angesichts der zum Teil langen Realisierungsdauer der grösseren Massnahmen wäre es schwierig, schon im Zeitpunkt des Bundesbeschlusses exakte Werte für Teuerung

und – davon abhängig – Mehrwertsteuer in den Verpflichtungskredit einzurechnen. Um das Parlament später nicht mit Aufstockungen des Verpflichtungskredits zu belasten, bei denen faktisch kein Entscheidungsspielraum besteht, wird die entsprechende Kompetenz an den Bundesrat übertragen. Diese Lösung hat sich bereits bei den entsprechenden Verpflichtungskrediten des Infrastrukturfonds bewährt.

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

Art. 3

Diese Bestimmung und der darin zitierte Anhang legen Folgendes fest: unterstützte Agglomerationsprogramme, Beitragssatz pro Agglomerationsprogramm, Höchstbeiträge des Bundes pro Agglomerationsprogramm für die Massnahmen nach Artikel 21 MinVV (Preisstand April 2016, exkl. Teuerung und MWST) und für die Massnahmen nach Artikel 21a MinVV (Preisstand April 2016, inkl. Teuerung und MWST).

Der Höchstbeitrag für die Massnahmen nach Artikel 21 MinVV setzt sich zusammen aus den Höchstbeiträgen der einzelnen gemäss der A-Liste vom Bund zur Unterstützung vorgesehenen Massnahmen. Der Beitragssatz kommt auch für die einzelnen Massnahmen und Massnahmenpakete zur Anwendung. Der pro Massnahme festgelegte Höchstbeitrag kann dabei nicht überschritten werden (siehe A-Listen in Anhang 2).

Der Höchstbeitrag für die die Massnahmen nach Artikel 21a MinVV setzt sich zusammen aus den bis zu drei über Leistungseinheiten berechneten Höchstbeiträgen für Pakete von Kleinmassnahmen. Der pro Paket festgelegte Höchstbeitrag kann dabei nicht überschritten werden (siehe A-Listen in Anhang 2).

Allfällige Mehrkosten gehen zulasten der Trägerschaften der Agglomerationsprogramme.

Art. 4

Der Finanzierungsbeschluss untersteht als einfacher Bundesbeschluss nicht dem Referendum.

Hinweis bezüglich

Motion Dittli 16.3705 «Teuerung nur ausgleichen, wenn Teuerung anfällt»

Gestützt auf die von den eidgenössischen Räten angenommene Motion Dittli will der Bundesrat in den Beschlüssen zu Verpflichtungskrediten und Zahlungsrahmen jeweils die Annahmen zur Teuerung aufführen, damit eine eindeutige Grundlage für allfällige spätere Anpassungen an den realen Teuerungsverlauf vorhanden ist. Dies ist insbesondere bei Verpflichtungskrediten und Zahlungsrahmen im Rahmen der Bundesrechnung bedeutsam, denn diese 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.

4 Auswirkungen

4.1 Auswirkungen auf den Bund

4.1.1 Finanzielle Auswirkungen

Die beantragten Beiträge an Infrastrukturen des Agglomerationsverkehrs werden aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) finanziert. Er löste per 1.1.2018 den Infrastrukturfonds ab. Der Fonds wird durch zweckgebundene Finanzquellen gespeist. Bei dessen Schaffung wurde festgelegt, dass der Mineralölsteuerzuschlag bei Bedarf angehoben werden kann. Die Erhöhung erfolgt aber nicht auf Vorrat, sondern erst, wenn der Fondsbestand unter die Schwelle von 500 Millionen Franken sinkt.

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

Bis 2020 steigen die geplanten Ausgaben für den Agglomerationsverkehr von 291 auf 411 Millionen pro Jahr. Diese Entwicklung ist u. a. darauf zurückzuführen, dass verzögerte Vorhaben der früheren Generationen, die in den Vorjahren zu entsprechend geringeren Entnahmen aus dem Infrastrukturfonds führten, nun in Realisierung gehen dürften (u. a. Limmattalbahn Etappe 1/3, Publikumsanlagen SBB und Bahnhof RBS in Bern). Zudem startet ab 2019 die Umsetzung der Massnahmen der dritten Generation.

Die NAF-Simulation von Juni 2018 zeigt, dass die Finanzierung der bis 2023 geplanten Fonds-Entnahmen für den Agglomerationsverkehr und die Nationalstrassen sichergestellt ist. Innerhalb dieses Planungszeitraums werden die Fondseinlagen stabil bleiben. Demgegenüber werden die Entnahmen – wie politisch gewollt – steigen. Als Folge davon werden die Fondsreserven mittelfristig sinken. Entgegen früheren Berechnungen zeigt sich nun, dass die Fondsreserven erst Mitte der Zwanzigerjahre eine Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags nötig machen dürften. Der Hauptgrund für diese Entwicklung liegt auf der Einnahmenseite darin, dass per 1. Januar 2018 1,8 Milliarden Franken mehr in den NAF überführt werden konnten als 2014 angenommen. Bei den Ausgaben zeigt sich, dass in den kommenden Jahren der Bedarf für die Engpassprojekte, Kapazitätserweiterungen und Netzvollendung (in der Verantwortung der Kantone, z. B. Axenstrasse) tiefer sein wird als prognostiziert. Verschiedene Projekte sind unter anderem aufgrund von Einsparungen nicht so rasch baureif wie ursprünglich angenommen. Auch die Umsetzung von Projekten aus den Agglomerationsprogrammen erfolgt weniger schnell als vorgesehen.

In den kommenden Jahren entwickeln sich die Reserven des NAF voraussichtlich wie folgt:⁵⁶

Tabelle 4

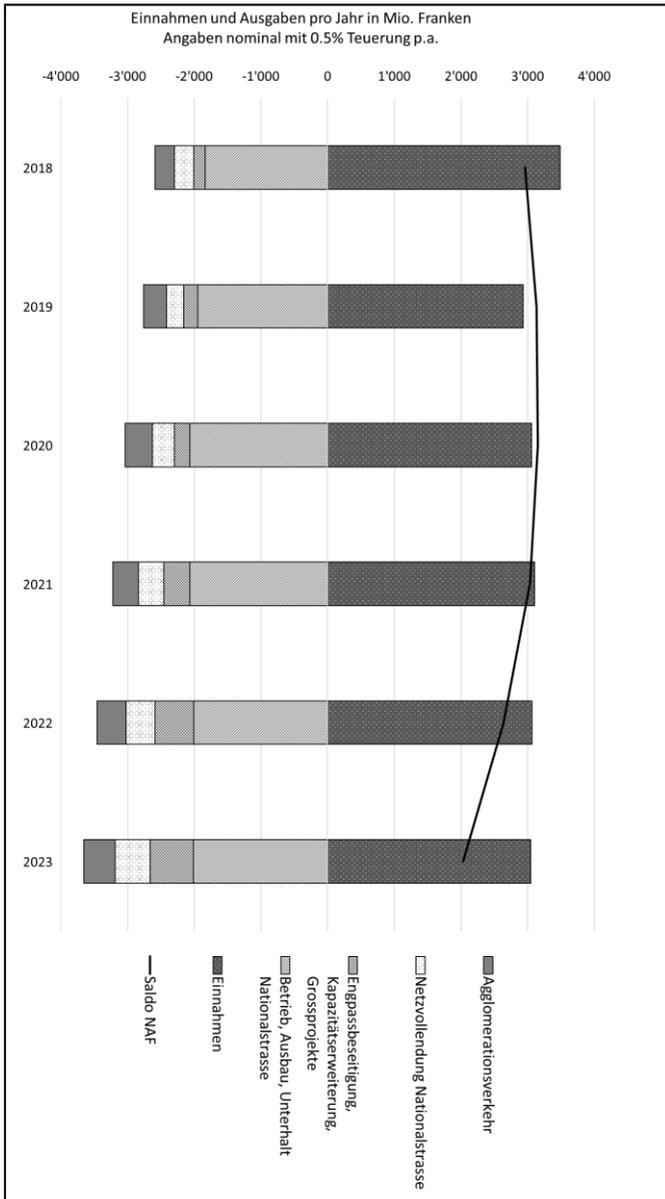
Reserven NAF 2018–2023

Millionen Franken	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Fondseinlagen	3'484	2'931	3'056	3'100	3'063	3'046
- Entnahmen Agglomerationsverkehr	-291	-338	-411	-384	-440	-466
- Entnahmen Nationalstrassen	-2'301	-2'420	-2'626	-2'838	-3'020	-3'188
Total Entnahmen	-2'592	-2'758	-3'037	-3'222	-3'460	-3'654
Fondsreserven	2'963	3'136	3'155	3'034	2'637	2'029

⁵⁶ Zahlen 2018 gemäss Voranschlag 2018, Zahlen 2019 gemäss Voranschlag 2019, Zahlen 2020–2023 gemäss Simulation NAF vom 31. Mai 2018 unter Berücksichtigung des Zahlungsrahmens 2020–2023 gemäss Botschaft STEP Nationalstrassen.

Abbildung 15

Simulation NAF 2018–2023



4.1.2 Personelle Auswirkungen

Mit dem NAF ist das Programm Agglomerationsverkehr zur Daueraufgabe geworden. Bisher konnten die personellen Engpässe insbesondere durch verschiedene befristete Aufstockungen (zwei Vollzeitstellen während des Prüfprozesses) bzw. finanzielle Umlagerungen aufgefangen werden. Insbesondere während der Prüfung der Agglomerationsprogramme waren die involvierten Mitarbeitenden aufgrund der umfangreichen Agglomerationsprogramme und der kurzen Prüfphase trotzdem stark überlastet. Um eine kohärente Prüfung der Agglomerationsprogramme und eine rasche Umsetzung der Massnahmen sicherzustellen, ein Fristencontrolling und die gesetzlich vorgeschriebene Wirkungskontrolle aufzubauen und durchzuführen sowie das Programm Agglomerationsverkehr im sich stark verändernden Umfeld weiterentwickeln und den festgestellten Handlungsbedarf bei den Netzübergängen im Strassenverkehr zu behandeln, sind dauerhaft genügend personelle Ressourcen von zentraler Bedeutung. Das federführende ARE sieht seine aktuelle Personaldotation für die Erledigung dieser Aufgaben kritisch und kann Verzögerungen bei der Abwicklung von Prozessen in Zusammenarbeit mit den Agglomerationen oder die Zurückstellung von Aufgaben bei der Weiterentwicklung des Programms, bei Handlungsbedarfsmassnahmen und bei der Wirkungsanalyse nicht ausschliessen. Aufgrund der vom Parlament gewünschten Zurückhaltung bei der Schaffung von neuen Stellen konnte dieser geschätzte Bedarf von zwei unbefristeten Vollzeitstellen vorerst nicht abgedeckt werden. 2019 erfolgt im Rahmen der Gesamtbeurteilung Ressourcen im Personalbereich eine erneute Prüfung.

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

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

Die Mitfinanzierung des Bundes gemäss Bundesbeschluss in der Höhe von rund 1,34 Milliarden Franken löst ein Gesamtinvestitionsvolumen von rund 3,76 Milliarden Franken aus (der durchschnittliche Beitragssatz beträgt knapp 36 Prozent). Dies bedeutet, dass die Kantone, Städte und Gemeinden entsprechende Mittel in der Höhe von rund 2,41 Milliarden Franken bereitstellen müssen. Die Kantone, Städte und Gemeinden tragen also weiterhin die Hauptlast der Investitionen, sodass sich die Geschwindigkeit der Umsetzung vorab nach deren finanziellen Möglichkeiten richtet.

Durch die Einführung von pauschalen Bundesbeiträgen für Pakete von Kleinmassnahmen gewisser Massnahmenkategorien (siehe 2.3.2), werden sich Vereinfachungen in der Administration ergeben. Durch die Einführung dieser Pauschalen steigt für die Trägerschaften zudem die Flexibilität des Einsatzes der Mittel in diesen Kategorien.

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

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

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

4.3 Auswirkungen auf die Volkswirtschaft

Notwendigkeit und Möglichkeit staatlichen Handelns

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

Auswirkungen auf einzelne gesellschaftliche Gruppen

Von den Verbesserungen des Verkehrssystems in den Städten und Agglomerationen und der damit einhergehenden Erhöhung der Erreichbarkeit profitieren nebst der Wohnbevölkerung und den Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern auch das Gewerbe sowie der Dienstleistungssektor. Mit dem Bundesbeschluss wird zudem als direkter Effekt zugunsten der Bauwirtschaft ein Gesamtinvestitionsvolumen von

rund 3,63 Milliarden Franken ausgelöst. Darin sind indirekte konjunkturelle Wirkungen noch nicht eingerechnet.

Auswirkungen auf die Gesamtwirtschaft

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

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

4.4 Auswirkungen auf die Gesellschaft

Mit der Vorlage wird nicht nur die wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit des Landes gesichert, sondern auch eine Verbesserung für die Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer erreicht, die beispielsweise von Zeitersparnissen oder Sicherheitsgewinnen profitieren. Rund ein Drittel der Bevölkerung kann oder darf aus verschiedenen Gründen kein Motorfahrzeug führen und ist deshalb auf den Langsamverkehr sowie den öffentlichen Verkehr angewiesen; beide sind in den Agglomerationen von grosser Bedeutung. Der Langsamverkehr trägt zu einem gesundheitsfördernden Mass an Bewegung bei. Belebte Wohnumfelder und Siedlungsstrukturen mit kurzen Wegen tragen dank geringen Immissionen und der Möglichkeit spontaner sozialer Kontakte zu einer hohen Lebensqualität bei. Mit Blick auf die demografische Entwicklung akzentuiert sich das Bedürfnis nach sicheren und attraktiven Netzen des Langsamverkehrs.

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

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

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

4.5 Auswirkungen auf Raum und Umwelt

Das Programm Agglomerationsverkehr mit den Massnahmen der A- und B-Liste hat zahlreiche Wirkungen auf die Siedlungen und die Umwelt, insbesondere auf die Luftqualität, das Klima, Landschaften, Lebensräume und Gewässer, die Beanspruchung von Flächen sowie die Lebensqualität in Siedlungen. Das Gebot der Nachhaltigkeit verlangt, dass der wachsende Verkehr möglichst umweltverträglich gestaltet und die Qualität der Siedlungen erhalten oder verbessert wird. Das Programm Agglomerationsverkehr leistet hier einen wichtigen Beitrag. Der gesamtheitliche Ansatz wird in den Agglomerationen zu einem optimierten Einsatz der verschiedenen Verkehrsmittel führen. Damit ist mit einer Verschiebung des Modal-Splits zugunsten des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs zu rechnen, was eine verträglichere Bewältigung des Verkehrs in Bezug auf die Flächenbeanspruchung, den Energieverbrauch und die Lärm- und Luftbelastung ermöglicht. Mit der Förderung der qualitätsvollen inneren Entwicklung der Siedlungen wird der weiteren Zersiedlung und dem fortschreitenden Verlust von Kulturland und Naturräumen entgegengewirkt; die Entwicklung von Zentren wird gestärkt. Die Verlagerung des Agglomerationsverkehrs in Richtung des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs in dicht besiedelten Gebieten trägt auch dazu bei, die klimapolitischen Ziele gemäss CO₂-Gesetz⁵⁷ vom 23. Dezember 2011 und dem Pariser Abkommen zu erreichen. Im Weiteren tragen Landschaftskonzepte mit entsprechenden Massnahmen zur Aufwertung von Lebensräumen und der Landschaftsqualität bei und fördern die Lebensqualität.

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

4.6 Auswirkungen auf nationale Verkehrsinfrastrukturen

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

⁵⁷ SR 641.71

tems verbessert und die nationalen Verkehrsinfrastrukturen können von agglomerationsinternem Verkehr entlastet werden.

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

5 Verhältnis zur Legislaturplanung und zu Strategien des Bundesrates

5.1 Verhältnis zur Legislaturplanung

Die Vorlage ist in der Botschaft vom 27. Januar 2016⁵⁸ zur Legislaturplanung 2015–2019 angekündigt.

5.2 Verhältnis zu nationalen Strategien des Bundesrates

Das Programm Agglomerationsverkehr berücksichtigt das Raumkonzept⁵⁹ Schweiz und ist mit den STEP Nationalstrassen und Eisenbahninfrastruktur abgestimmt.

6 Rechtliche Aspekte

6.1 Verfassungs- und Gesetzmässigkeit

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

Gemäss Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe b und Artikel 7 Buchstabe b NAFG beantragt der Bundesrat der Bundesversammlung in der Regel alle vier Jahre einen Verpflichtungskredit für die Beiträge an Massnahmen zur Verbesserung des Agglomerationsverkehrs für die nächste Periode. Mit dem vorliegenden Bundesbeschluss werden die Mittel ab 2019 bewilligt. Zudem erstattet der Bundesrat bei dieser Gelegenheit auch Bericht über den Stand der Umsetzung des Programms Agglomerationsverkehr (Art. 8 Bst. c NAFG).

⁵⁸ BBI 2016 1105, hier 1221.

⁵⁹ Schweizerischer Bundesrat, KdK, BPUK, SSV, SGV (2012): Raumkonzept Schweiz. Überarbeitete Fassung, Bern.

6.2 Vereinbarkeit mit internationalen Verpflichtungen der Schweiz

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

Die Finanzierung von Massnahmen im grenznahen Ausland ist durch Artikel 17a Absatz 3 MinVG abgedeckt. Infrastrukturprojekte im grenznahen Ausland können Bestandteil der Programmfinanzierung sein, sofern die Infrastrukturen in erster Linie zur Verbesserung der Verkehrssituation im Schweizer Teil der Agglomeration dienen, sich das benachbarte Ausland ebenfalls finanziell engagiert und zweckmässig in die Trägerschaft integriert ist.⁶⁰

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

6.3 Erlassform

Nach Artikel 163 Absatz 2 BV und 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.

6.4 Unterstellung unter die Ausgabenbremse

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

6.5 Einhaltung der Grundsätze der Subventionsgesetzgebung

Die Bestimmungen des Subventionsgesetzes vom 5. Oktober 1990⁶¹ sind für den NAF subsidiär gültig.

⁶⁰ BBI 2006 763 791

⁶¹ SR 616.1

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

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

Materielle und finanzielle Steuerung der Mitfinanzierung

Der Bund steuert die Mittelverwendung durch die klare Definition der Ziele und des Vorgehens, der Prüfung der eingereichten Programme betreffend ihre Wirkungen und Kosten sowie der anschliessenden Priorisierung der eingereichten Programme und Massnahmen (beschrieben in Ziff. 2.3.1 «Ziel, Zweck und Ablauf des Verfahrens»).

Verfahren der Beitragsgewährung

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

Abkürzungsverzeichnis

ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
ASTRA	Bundesamt für Strassen
BAV	Bundesamt für Verkehr
BFS	Bundesamt für Statistik
BIF	Bahninfrastrukturfonds
BV	Bundesverfassung (SR 101)
FABI	Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur
IFG	Infrastrukturfondsgesetz vom 6. Oktober 2006 (AS 2007 6017, 2010 5003 Anhang Ziff. 4, 2011 1753, 2012 6989 Art. 47, 2015 4009 Anhang Ziff. 3)
LV	Fuss- und Veloverkehr (Langsamverkehr)
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)
MIV	Motorisierter Individualverkehr
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 2017 über Fristen und Beitragsberechnung für Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr (SR 725.116.2014)
RPAV	Richtlinien zum Programm Agglomerationsverkehr (Entwurf)
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation

Details zu früheren Programmen

Tabelle A1-1

Dringende und baureife Eisenbahninfrastruktur-Projekte des Agglomerationsverkehrs

Projekt	Stand (per 31.12.2017)
a. Durchmesserlinie Zürich (DML), I. Teil S-Bahn	In Betrieb, Abrechnung 2018
b. Schienenverbindung zwischen Mendrisio–Varese (FMV)	In Betrieb, Abrechnung 2018
c. Schienenverbindung zwischen Cornavin–Eaux-Vives– Annemasse (CEVA)	Im Bau, Inbetriebnahme Dezember 2019, Abrechnung 2021

Tabelle A1-2

Dringende und baureife Projekte des Agglomerationsverkehrs

Projekt	Stand (per 31.12.2017)
a. ZH Glattalbahn, Etappen 2 und 3	Etappe 2 in Betrieb und abgerechnet; Etappe 3 in Betrieb, Abrechnung 2018
b. ZH Tram Zürich West	In Betrieb, Abrechnung 2019
c. BE Tram Bern West	In Betrieb und abgerechnet
d. BE Wankdorfplatz, Tramver- längerung	In Betrieb, Abrechnung 2018
e. LU Doppelspur, Tieflegung Zentralbahn	Teilweise in Betrieb, in Betrieb Dezember 2019, Abrechnung 2020
f. ZG Stadtbahn Zug, 1. Ergänzung	In Betrieb und abgerechnet
g. ZG Neubau Kantonsstr, Nr. 4 «Nordzufahrt»	In Betrieb und abgerechnet
h. FR Pont et tunnel de la Poya	In Betrieb, Abrechnung 2018
i. SO Entlastung Region Olten	In Betrieb, Abrechnung 2021
j. BS Tramverlegung St. Johann/ Pro Volta	Teilweise in Betrieb, in Betrieb Dezember 2023, Abrechnung 2024
k. BS Tramverlängerungen Saint Louis u, Weil a. Rh., Basel	Saint Louis sistiert; Weil a. Rh. in Betrieb, Abrechnung 2018

	Projekt	Stand (per 31.12.2017)
l.	BL Bahnhof Dornach Arlesheim/ Doppelspurausbau Stollenrain	In Betrieb und abgerechnet
m.	BL H2 Pratteln–Liestal	In Betrieb und abgerechnet
n.	AG Eigentrossierung WSB, Suhr–Aarau	In Betrieb und abgerechnet
o.	TG Kerntangente Frauenfeld	Projekt abgebrochen (Volksabstimmung)
p.	VD Ouchy–Les Croisettes, Métro M2	In Betrieb und abgerechnet
q.	VD Bahnhof Prilly–Malley, RéseauExpressVaudois (REV)	In Betrieb und abgerechnet
r.	VD Durch TL-Netz 2008 bedingte Ausbauten	Teilweise in Betrieb, Abrechnung 2019
s.	GE Tram Cornavin–Meyrin–CERN (TCMC)	Teilweise in Betrieb und teilabgerechnet, Abrechnung Rest 2020
t.	GE Tram Onex–Bernex	In Betrieb und abgerechnet

Tabelle A1-3

Projekte des Programms Agglomerationsverkehr, erste Generation

Agglomerationsprogramm	Beitragssatz Bund [%]	A-Liste Bundesbeitrag ⁶² [Angaben in Mio. Fr.]	Ausbezahlter Bundesbeitrag ⁶³ [Angaben in Mio. Fr.]
Zürich			
– dringliche Projekte	50	282,33	
– Programm	35	121,42	366,26
Bern	35	148,93	30,40
Biel/Bienne	40	20,88	4,10
Burgdorf	40	3,74	2,51
Interlaken	40	5,14	3,06
Thun	40	45,22	23,44
Luzern	35	45,90	31,33
Zug	40	63,20	17,48
Bulle	35	9,27	1,20
Aareland	40	32,24	7,67
Solothurn	40	10,40	6,64
Basel	40	85,70	20,65
Schaffhausen	40	33,78	17,10
St. Gallen/Arbon-Rorschach	40	74,37	58,51
Obersee	30	11,00	1,61
Chur	40	11,07	4,13
Aargau-Ost	40	55,66	24,67
Frauenfeld	35	7,51	1,53
Lugano	30	27,45	5,27
Mendrisiotto	35	19,40	5,83
Lausanne-Morges	40	164,96	11,38
Yverdon	35	17,25	0,73
Brig-Visp-Naters	40	4,85	2,29
Réseau urbain neuchâtelois	35	16,97	4,46
Grand Genève	40	186,05	77,09
Delémont	40	5,93	1,59
Total		1510,62	730,93

⁶² Preisstand Oktober 2005, exklusive Teuerung und Mehrwertsteuer.

⁶³ Stand per 31.12.2017, inklusive Teuerung und Mehrwertsteuer.

Tabelle A1-4

Projekte des Programms Agglomerationsverkehr, zweite Generation

Agglomerationsprogramm	Beitragssatz Bund [%]	A-Liste Bundesbeitrag ⁶⁴ [Angaben in Mio. Fr.]	Ausbezahlter Bundesbeitrag ⁶⁵ [Angaben in Mio. Fr.]
Zürcher Oberland	40	33,02	0,72
Winterthur	40	109,81	25,36
Zürich-Glattal	35	92,92	24,35
Limmattal	35	82,91	14,47
Langenthal	35	11,89	0,00
Bern	35	304,62	6,36
Biel/Bienne	30	5,76	0,00
Burgdorf	40	5,74	0,00
Thun	35	10,42	0,53
Interlaken	35	7,28	0,18
Luzern	35	32,26	1,35
Nidwalden	40	3,53	0,07
Zug	35	20,50	0,07
Fribourg	40	23,24	0,00
Aareland	40	58,52	5,71
Solothurn	35	18,84	1,06
Basel	35	92,78	20,72
Schaffhausen	40	24,94	0,16
St. Gallen-Arbon-Rorschach	40	78,85	3,57
Werdenberg-Liechtenstein	35	7,80	0,93
Obersee	40	29,07	7,78
Wil	40	23,98	1,55
Chur	40	10,93	2,78
Aargau-Ost	35	49,11	8,17
Frauenfeld	35	9,52	0,00
Kreuzlingen-Konstanz	35	5,27	0,00
Bellinzona	40	18,60	0,69
Locarno	40	11,66	0,00
Lugano	35	31,23	0,00
Mendrisiotto	35	9,85	0,18
Lausanne-Morges	35	185,48	0,67
Yverdon	35	10,94	1,10

⁶⁴ Preisstand Oktober 2005, exklusive Teuerung und Mehrwertsteuer.

⁶⁵ Stand per 31.12.2017, inklusive Teuerung und Mehrwertsteuer.

Agglomerationsprogramm	Beitragssatz Bund [%]	A-Liste Bundesbeitrag ⁶⁴ [Angaben in Mio. Fr.]	Ausbezahlter Bundesbeitrag ⁶⁵ [Angaben in Mio. Fr.]
Chablais	30	2,90	0,28
Brig-Visp-Naters	35	20,42	0,00
Sion	40	29,25	0,27
RUN (Réseau urbain neuchâtelois)	30	16,63	0,00
Grand Genève (Projet franco-valdo-genevois)	40	204,07	3,06
Delémont	35	4,80	0,06
Total		1699,34	132,20

Liste der Massnahmen

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

Öffentlicher Verkehr

Tabelle A2-1

Liste der Massnahmen nach Artikel 21 MinVV – Priorität A

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Fr.]; Preisstand April 2016 exkl. MWST	Beitragsatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Fr.]; Preisstand April 2016 exkl. MWST, Höchstbeiträge
Zürich Oberland	Oberland – Bauliche Massnahmen zur Busbeschleunigung – 1. Priorität, Uster – Knoten Aatal-/Sulzbacherstrasse	1,97	40	0,79
Winterthur und Umgebung	Winterthur – Neues Bustrasse (Fortsetzung Querung Grüze)	3,94	35	1,38
	Winterthur – Elektrifizierung städtisches Busnetz	7,88	35	2,76
Zürich-Glattal	Zürich – Elektrifizierung Buslinien 69 und 80	36,45	40	14,58
Limmattal	Kantone Zürich und Aargau – Limmattalbahn 2. Etappe (Schlieren–Killwangen)	539,37	35	188,78
Bern	Köniz, Verlängerung Tramlinie 9 nach Kleinwabern	65,33	35	22,87
	Bern, Zukunft Bahnhof Bern: Verkehrsmassnahmen im 1. Ausbauschritt, Baustein 3b	14,70	35	5,15
Luzern	Kapazitätssteigerung und elektrische Traktion Linie 12	6,95	35	2,43
	Verlängerung L1 Bhf Ebikon bis Mall of Switzerland	3,97	35	1,39
	Passender Energiespeicher für RBus-/Trolleybus-Flotte	3,97	35	1,39
	Kriens/Ebikon, Opt. Gesamtverkehrssystem für RBus	0,93	35	0,33
	K13: Luzern, Umsteigepunkt Bus Kreuzstutz	2,50	35	0,88
	K10: Luzern, Seetalplatz (exkl.) – Kreisel Hornbach	5,71	35	2,00
	K13: Luzern, Grenzweg-Fluhmühle	6,95	35	2,43
	K15a: Emmen/Rothenburg, Abschnitt Lohren (exkl.) – Einmündung Hasenmoosstrasse	4,41	35	1,54
K65, Buchrain, Schachen-Autobahnanschluss (exkl.)	2,71	35	0,95	

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Fr.]; Preisstand April 2016 exkl. MWST	Beitragsatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Fr.]; Preisstand April 2016 exkl. MWST, Höchstbeiträge
Luzern	K65c, Buchrain, Knoten Einmündung Gemeinde- strasse bei Kanalbrücke	4,01	35	1,40
	K13: Einmündung Lindenstrasse – Schiff	7,90	35	2,77
	Luzern, ÖV-Bevorzugung Spitalstrasse Ost	2,98	35	1,04
	ESP Rothenburg Station (ÖV-Bevorzugung Hasen- moosstrasse)	1,49	35	0,52
	Kriens, ÖV-Bevorzugung Horwerstrasse (Luzern Süd)	1,49	35	0,52
	Kriens, ÖV-Busbevorzugung Vorderschlundstrasse	0,99	35	0,35
	Kriens, ÖV-Neuführung Arsenalstrasse	0,50	35	0,18
Zug	Ausbau/Erweiterung Bushaltestelleninfrastrukturen im erweiterten Agglomerationsperimeter	4,96	40	1,98
	Neubau Bushof Bahnhof Süd, Rotkreuz	2,98	40	1,19
	Massnahmenpaket Buspriorisierung – TM4	1,98	40	0,79
Bulle	Prolongement de la ligne de bus 1 au nord (arrêt CO – route du Temple Romain)	2,14	35	0,75
	Aménagement d'arrêts de bus et d'un contrôle d'accès dans le carrefour Vevey/Pâla	1,39	35	0,49
Fribourg	Réaménagement de la route de Cormanon pour la ligne TP n° 5	3,75	35	1,31
	Réaménagement du réseau routier entre Cormin- boeuf et Belfaux pour les lignes TP régionales	0,70	35	0,25
	Création des infrastructures pour un nouveau terminus à Windig pour la ligne TP n° 6	0,46	35	0,16
Basel	Busspur Bruderholzstrasse	5,12	40	2,05
	Rheinfelden: Eigentrassierung ÖV (Bus) Kaiser- augst-Rheinfelden (Augarten-Hirsrüti)	4,32	40	1,73
	Tram Claragaben	25,11	40	10,04
St. Gallen- Bodensee	St. Gallen, Kapazitätsausbau Mühlegg-Bahn	2,78	35	0,97
	Ausstattung von ÖV-Haltestellen	7,22	35	2,53
	St. Gallen, Elektrifizierung Buslinie Wittenbach- Abtwil	9,26	35	3,24
	St. Gallen, Eigentrassierung (3. Teil)	15,28	35	5,35
Werdenberg- Liechtenstein	Wendeplätze Bus	1,28	30	0,38
	Umsteigeknoten 1. Priorität – Rugell, Salez Bahn- hof, Trübbach Fährhütte	0,86	30	0,26
	Umsteigeknoten 1. Priorität – Sevelen Bahnhof	0,35	30	0,11

Agglomération	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Fr.]; Preisstand April 2016 exkl. MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Fr.]; Preisstand April 2016 exkl. MWST, Höchstbeiträge
Obersee	Busanbindung Zentrumsentw. Wolfhausen (Bubikon)	0,60	35	0,21
	ÖV-Achse Bahnstrasse – Teil Ost Bahnstrasse	2,70	35	0,95
Wil	Busbevorzugung im Bereich Knoten Wilenstrasse/ Glärnischstrasse bis Wilenstrasse/Mattstrasse inkl. Bahnunterführung	0,75	35	0,26
Kreuzlingen- Konstanz	Hauptstrasse Bottighofen östlich Bärenkreisel	1,75	35	0,61
	Emmishoferzoll	0,24	35	0,08
	Bauliche Massn. Bahnhof Kreuzlingen Hafen (neu)	0,49	35	0,17
Bellinzonese	Sicurezza, accessibilità e attrattività delle fermate del TP su gomma	0,56	40	0,22
	Riorganizzazione fermate Linea urbana 5: «Bellinzona, Ospedale», capolinea	0,74	40	0,30
	Riorganizzazione fermate Linea urbana 1: «Camorino, nucleo», capolinea	0,70	40	0,28
	Riorganizzazione fermate collegamento interregio- nale Linea 311: «Gudo, Chiesa»	0,26	40	0,10
Locarnese	Misure infrastrutturali per potenziamento rete urbana su gomma: nuovo capolinea Linea 1 a Losone Via Mezzana/Via Trisnera	0,65	40	0,26
	Misure infrastrutturali per potenziamento rete urbana su gomma: nuove fermate	2,32	40	0,93
	Misure infrastrutturali per potenziamento rete urbana su gomma: nuova strada di raccordo Ascona	2,15	40	0,86
	Sicurezza, accessibilità e attrattività delle fermate del TP su gomma (Lista A)	1,12	40	0,45
Mendrisiotto	Velocizzazione del TP su gomma sui principali assi transfrontalieri in uscita verso l'Italia	4,88	35	1,71
Lausanne-Morges	Le Mont, Lausanne/Prolongement de la ligne tl 22	0,80	35	0,28
	SDOL/Aménagements routiers pour les TP	2,90	35	1,02
	Morges/Av. Monod, ch. de Prellionnaz, adaptation du carrefour et progression des bus	2,97	35	1,04
	m3/Réalisation étape 2 (Flon–Blécherette)	278,00	35	97,30
	m2/Réaménagement terminus Croisettes («tiroir m2»)	35,00	35	12,25
Brig-Visp-Naters	Bushaltestelle Schwendibiel, Naters	0,70	30	0,21
Chablais	Développement du réseau de bus d'agglomération: tout sauf les communes de Ollon et Bex	2,09	35	0,73

Agglomération	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Fr.]; Preisstand April 2016 exkl. MWST		Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Fr.]; Preisstand April 2016 exkl. MWST, Höchstbeiträge	
Valais central	Adaptation du pont routier sur le Rhône et de la rue de Pont-Chalais	1,93	35		0,68	
	Infrastructure nécessaire à la mise en œuvre du réseau de transports publics d'agglomération – étape 1	10,34	35		3,62	
	Interfaces arrêts de bus et mobilité douce	0,34	35		0,12	
RUN	Elargissement de la chaussée à l'avenue des Pâquiers pour permettre le croisement des bus et la sécurisation des cheminements piétons	0,50	40		0,20	
	Aménagements de voiries et modification du schéma de circulation dans le centre du bourg de Colombier, en lien avec la restructuration du réseau TP (y compris réalisation de nouveaux arrêts de bus)	1,83	40		0,73	
	Priorisation TP à la rue de l'Ecluse: Champ-Coco (jonction H10) et au carrefour de Prébarreau	0,21	40		0,08	
Grand Genève	Axe fort TC tangentiel moyenne ceinture: secteur Etang (y compris espace-rue)	14,29	35		5,00	
	Construction d'un axe tram entre la place des Nations et l'interface multimodale P47, y compris aménagement des espaces publics	123,68	35		43,29	
	Aménagement d'un axe fort TC entre Genève et Vernier	59,51	35		20,83	
Talkessel Schwyz	Aufwertung und Ausbau Bushaltestellen (1. Etappe)	1,19	35		0,42	
Summe		1373,23			485,20	

Tabelle A2-2

Liste der Massnahmen – Priorität B

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Fr.]; Preisstand April 2016 exkl. MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Fr.]; Preisstand April 2016 exkl. MWST, Höchstbeiträge
Zürich-Glattal	Zürich – Erschliessung Hochschulgebiet: Erschliessung öffentlicher Verkehr, 1. Etappe	22,66	40	9,06
	Zürich – Erschliessung Hochschulgebiet: Erschliessung öffentlicher Verkehr, 2. Etappe	4,93	40	1,97
	Zürich – Tramnetzergänzung Affoltern	295,57	40	118,23
Langenthal	ÖV-Erschliessung Oberhard	1,11	35	0,39
	Bushaltestelle Bahnhofstrasse: Verlegung	1,11	35	0,39
Bern	Bern, Netzentwicklung Zentrum (2. Tramachse)	108,41	35	37,94
Thun	Agglomeration, zusätzliche Linienführung, -optimierung ÖV und Siedlungsentwicklung Thun Süd	0,52	35	0,18
Luzern	Kapazitätssteigerung und elektrische Traktion RBus-Linie 2 via Spitalstrasse	3,97	35	1,39
	K13/16: Sprengiplatz (inkl. Zufahrten) – Sonnenplatz	21,80	35	7,63
	K15: Emmen, Autobahnanschluss Emmen Nord – Kreisel Bösfeld	5,94	35	2,08
	K17: Ebikon, Grenze Stadt Luzern – Schachenweid	2,88	35	1,01
Luzern	K33a: Luzern, Kreuzstutz – Grenzhof	4,64	35	1,62
	K15a: Rothenburg, Knoten Buzibach – Autobahnanschluss A2	6,31	35	2,21
	Kriens, Arsenalstrasse/Nidfeldstrasse	5,46	35	1,91
Zug	ÖV-Feinverteiler auf Eigentrasse, mittelfristig	2,98	40	1,19
	Massnahmenpaket Buspriorisierung – TM1 und TM2	5,56	40	2,22
Fribourg	Requalification de la route des Arsenaux	2,89	35	1,01
	Réaménagement du réseau routier pour une nouvelle ligne TP n° 3 à Marly – secteur ouest	3,00	35	1,05
	Création des infrastructures «Hôpital-Jura» pour la future ligne TP n° 6	4,60	35	1,61
Basel	Tram Klybeck – Kleinhüningen	60,28	40	24,11
	Tram Grenzacherstrasse – Schwarzwaldstrasse	81,87	40	32,75
	ÖV-Korridor Bachgraben	7,03	40	2,81
	Tram Salina Raurica	175,00	40	70,00

Agglomération	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Fr.]; Preisstand April 2016 exkl. MWST	Beitragsatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Fr.]; Preisstand April 2016 exkl. MWST, Höchstbeiträge
Werdenberg-Liechtenstein	Umsteigeknoten 2. Priorität – Teil CH	0,60	30	0,18
	Umsteigeknoten 2. Priorität – Teil FL	1,09	30	0,33
Kreuzlingen-Konstanz	Unterseestrasse, Bereich Mowag	0,88	35	0,31
	Bernrainstrasse südlich Bernrain-Kapelle oder Bergstrasse	0,78	35	0,27
Locarnese	Sicurezza, accessibilità e attrattività delle fermate del TP su gomma (Lista B)	0,93	40	0,37
Lausanne-Morges	t2/Lausanne, Avenue d'Echallens, Montétan – Chauderon	12,00	35	4,20
Chablais	Reconstruction de la passerelle entre Massongex et Bex pour les TP et MD	2,03	35	0,71
RUN	Infrastructures bus pour la desserte du pôle de développement économique cantonal	4,48	40	1,79
	Réalisation d'un axe structurant TP ainsi que MD, comme colonne vertébrale entre les deux pôles aux extrémités ouest et est de la ville et le centre-ville	5,55	40	2,22
	Aménagements liés à la constitution d'un réseau de lignes radiales au Locle: rebroussement pour les bus et arrêts de bus	1,00	40	0,40
	Réalisation d'un axe TP – MD structurant entre Fleur de Lys, halte de Marin-Epagnier et le PDE Littoral Est, y.c. route de desserte TIM depuis la route des Perveuils et traitement du carrefour d'accès	9,36	40	3,74
Grand Genève	Aménagements de priorisation TC ligne Maconnex-Divonne-Nyon (partie France)	3,04	35	1,06
	Aménagement en site propre pour TCSP entre Rive et Cornavin sur le pont du Mont-Blanc	24,53	35	8,59
	Aménagement d'un axe fort TC Grand-Saconnex – aéroport: section route de Ferney – route François-Peyrot – aéroport	42,58	35	14,90
	Construction d'un axe tram entre le CERN et St-Genis-Pouilly – Porte-de-France	50,99	35	17,85
	Aménagement d'un axe TC en site propre et d'une voie MD avec traitement paysager du tronçon Cherpines-Bernex	12,94	35	4,53
	Mise en site propre et développement de l'axe TC tronçon Cressy-Bernex avec requalification de l'espace-rue	29,93	35	10,48

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Fr.]; Preisstand April 2016 exkl. MWST	Beitragsatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Fr.]; Preisstand April 2016 exkl. MWST, Höchstbeiträge
Grand Genève	Aménagement d'un axe BHNS gare d'Annemasse – Cranves-Sales – Bonne (phase 2)	11,15	35	3,90
	Réaménagement de la rue de la Terrassière avec fusion des arrêts TC	10,54	35	3,69
	Aménagements pour la création et le prolongement d'une ligne TC entre le quartier des Communaux d'Ambilly et la gare d'Annemasse (partie France)	2,23	35	0,78
Talkessel Schwyz	Neue Regionalbuslinie Brunnen–Schwyz	0,66	35	0,23
	Aufwertung und Ausbau Bushaltstellen (2. Etappe)	0,79	35	0,28
Summe		1056,60		403,57

Motorisierter Individualverkehr

Tabelle A2-3

Liste der Massnahmen nach Artikel 21 MinVV – Priorität A

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Fr.]; Preisstand April 2016 exkl. MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Fr.]; Preisstand April 2016 exkl. MWST, Höchstbeiträge
Zürich Oberland	Uster – Betriebs- und Gestaltungskonzept Berchtoldstrasse	2,45	40	0,98
Zürich-Glattal	Zürich – Neue Verkehrsorganisation Uraniastrasse	10,20	40	4,08
	Glattal – Betriebs- und Gestaltungskonzepte Priorität A – Teil Dübendorf – Überlandstrasse	7,65	40	3,06
	Bülach – Optimierung Verkehrssystem Bülach Nord – Teil Ausbau Knoten	6,31	40	2,52
Limmattal	Spreitenbach – Ausbau Erschliessungsspanne Müli – Priorität A	4,24	35	1,48
	Schlieren – Ausbau Engstringerkreuzung	44,34	35	15,52
	Dietikon – Optimierung Leistungsfähigkeit und Verkehrsmanagement	21,77	35	7,62
Langenthal	Sanierung Knoten: Bützberg-/Eisenbahnstrasse, Bützberg-/Ringsrasse	6,39	35	2,24
Bern	Münsingen, Entlastungsstrasse Nord	18,70	35	6,55
	Bern/Köniz, Verkehrsoptimierung Turnierstrasse	2,21	35	0,77
	Vechigen/Boll, Anpassung Ortsdurchfahrt	3,88	35	1,36
	Bern, Weissensteinstrasse TP2 Fischermätteli bis Pestalozzistrasse	5,66	35	1,98
	Bern, Zukunft Bahnhof Bern: Verkehrsmassnahmen im 1. Ausbauschnitt, Baustein 3a	8,30	35	2,91
Burgdorf	Verkehrssanierung Burgdorf – Verkehrs- management	7,72	35	2,70
	Verkehrssanierung Burgdorf – Sanierung Strasse	35,33	35	12,37
Thun	Spiez, Sanierung Knoten Gwattstutz	0,83	35	0,29
	Thun, Sanierung Einmündung Frutigenstrasse/ Seefeldstrasse/Klosestrasse	1,03	35	0,36
	Thun, Umbau Knoten Berntorplatz	2,37	35	0,83
	Spiez, Sanierung Kreisel Spiezmoos – Autobahn- anschluss	2,49	35	0,87

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Fr.]; Preisstand April 2016 exkl. MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Fr.]; Preisstand April 2016 exkl. MWST, Höchstbeiträge
Luzern	Entschärfung Unfallschwerpunkte	10,00	35	3,50
Unteres Reusstal	Entlastungsstrasse West-Ost-Verbindung (WOV); Neubau Knoten Schächen – Schattdorf/Bürglen (FlaMa WOV I. Etappe)	25,69	35	8,99
Zug	Massnahmenpaket Buspriorisierung – TM3	3,28	40	1,31
Fribourg	Aménagement d'un contrôle d'accès au carrefour de Belle-Croix	26,68	35	9,34
	Requalification de l'axe de Marly – secteur Marly	7,50	35	2,63
	Requalification de l'axe de la Glâne/Carrefours Planafaye-Daillettes – secteur Villars-sur-Glâne	4,93	35	1,73
	Requalification de l'axe de la Glâne/Carrefours Beaumont-Bluefactory – secteur Fribourg	4,23	35	1,48
	Requalification et compartimentage du carrefour de Richemond (y.c. connexion MD vers la gare)	4,15	35	1,45
	Requalification du quartier du Bourg – secteur Ormeaux	6,48	35	2,27
	Agrandissement en ouvrage du P+R de Marly-Gérine	4,50	35	1,58
	Aménagement du centre de Düdingen – secteur Hauptstrasse-Duenstrasse	6,15	35	2,15
Aareland	Rothrist, Wiggertalstrasse 3. Etappe und Aufwertung Ortsdurchfahrt	25,73	35	9,01
	Aarburg, Aufwertung Oltnerstrasse K103	21,33	35	7,47
Solothurn	Solothurn: Umgestaltung Postplatz	1,20	35	0,42
	Zuchwil: Anbindung Knoten Aarmatt	2,30	35	0,81
Basel	Augst: Giebenacherstrasse	3,01	40	1,20
	Vollanschluss Aesch	55,65	40	22,26
	Zubringer Dornach/Aesch an die A18 inkl. Beruhigung Ortszentrum Dornach	28,38	40	11,35
	Therwil, Umgestaltung Ortsdurchfahrt	2,30	40	0,92
	Basel: Heuwaage-Binnerstrasse	6,63	40	2,65
	Basel: Freiburgerstrasse	7,17	40	2,87
	Rheinfelden: Entflechtung ÖV, MIV und LV im Bereich Bahnhof SBB	2,26	40	0,90
	Fahrplanstabilität Bus BL (Linie 80/81)	3,39	40	1,36
	Basel: Verkehrs- und Gestaltungsprojekt Burgfelderstrasse-Missionsstrasse-Spalenvorstadt	16,83	40	6,73

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Fr.]; Preisstand April 2016 exkl. MWST	35	Beitragsatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Fr.]; Preisstand April 2016 exkl. MWST, Höchstbeiträge
St. Gallen- Bodensee	Rorschach, A1-Anschluss Witen (Kantonsstrasse) inkl. Unterführung Industriestrasse	69,44	35		24,30
	Sanierung Unfallhäufungsstellen	8,06	35		2,82
	Rorschach, VSM Stufe 2 (FlaMa Witen)	9,26	35		3,24
Werdenberg- Liechtenstein	Sanierung Unfallhäufungsstellen Region Werden- berg – Burstiriet, Knoten Gemeindestrassen	0,57	30		0,17
Obersee	Strassenraumgestaltung Ferrachstrasse Rüti	5,08	35		1,78
	Strassenraumgestaltung Zentrum Lachen	6,38	35		2,23
	Pfäffikon Ost – Löwenkreuzung	15,00	35		5,25
	Pfäffikon Ost – Schweizerhof	19,60	35		6,86
	Verkehrssicherheit kurzfristige Massnahmen SG (Massnahmenpaket)	1,84	35		0,64
Wil	Sanierung Unfallhäufungsstellen 2. Etappe	3,95	35		1,38
	Dreibrunnenallee Wil West inkl. Buserschliessung	14,70	35		5,15
	Knoten Gloten/Busswil, Sirmach	1,30	35		0,46
	BGK Zürcherstrasse West und Wilerstrasse (Abschnitt Kreisel Dreibrundenallee bis Unter- führung Weinfelderlinie)	7,60	35		2,66
	BGK Zürcherstrasse Ost (Abschnitt Unterführung Weinfelderlinie bis Schwanenkreisel)	6,30	35		2,21
	Busbevorzugung Uzwil – Knoten Sonnental	1,80	35		0,63
	Flankierende Massnahmen und Ergänzung Ver- kehrsmanagement Wil Schwerpunkt ESP Wil West – Stadtzentrum West – Bronschhofen – Teil A	2,85	35		1,00
	Kreuzlingen- Konstanz	Verkehrssicherheit – Sanierung Unfallschwer- punkte (neu)	5,06	35	
Bellinzonese	Riqualifica multimodale dell'asse urbano principale (Monte Carasso – Sementina)	3,72	40		1,49
Lausanne-Morges	Morges/Av. Monod, Av. Warnery, création d'un giratoire	1,47	35		0,51
Brig-Visp-Naters	Umgestaltung Knoten West «Dennerkreisel», Brig-Glis	0,80	30		0,24
	Erschliessung Spital-Neubau/Quartier Saltina, Brig-Glis	3,45	30		1,04
	Aufwertung und Verkehrssicherheit Ortskerne – Bitsch Ortsdurchfahrt	6,60	30		1,98
	Knoten Bahnhof-Nord Visp: Bahnhofplatz/Unter- führung West	12,75	30		3,83

Agglomération	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Fr.]; Preisstand April 2016 exkl. MWST	Beitragsatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Fr.]; Preisstand April 2016 exkl. MWST, Höchstbeiträge
Chablais	Réaménagement du centre-ville de Monthey	4,95	35	1,73
	Réaménagement du centre-ville d'Aigle	9,03	35	3,16
	Terminal régional de transport combiné de Monthey – nouvelle entrée routière	10,61	35	3,71
Valais central	Requalification de la Place Beaulieu et de l'Avenue du Marché (connexion ouest)	6,39	35	2,24
	Nouveau franchissement routier du Rhône – route de la Drague	15,21	35	5,32
	Création d'un passage sous-voies CFF de la Scie	4,87	35	1,70
RUN	Requalification de la RC5: priorisation TP et aménagement de bandes cyclables, 1 ^{ère} étape	6,77	40	2,71
Grand Genève	Axe fort TC tangentiel moyenne ceinture: secteur av. de l'Ain (y compris espace-rue)	1,53	35	0,54
	Réaménagement de la place de Carantec (phase 2)	2,69	35	0,94
	Aménagements routiers pour l'amélioration de la desserte TC et des MD sur la façade sud de l'aéroport: section route de Ferney – Voie-des-Traz – aéroport	5,87	35	2,05
Talkessel Schwyz	BGK Schwyzerstrasse	3,11	35	1,09
Summe		750,25		269,70

Tabelle A2-4

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

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Fr.]; Preisstand April 2016 inkl. MWST	Beitragsatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Fr.]; Preisstand April 2016 inkl. MWST, Höchstbeiträge
Zürich-Glattal	Paket VM A-Liste	1,90	40	0,76
Bern	Paket VM A-Liste	4,11	35	1,44
Luzern	Paket VM A-Liste	8,71	35	3,05
Unteres Reusstal	Paket VM A-Liste	0,57	35	0,20
Bulle	Paquet GT liste A	1,83	35	0,64
Fribourg	Paquet GT liste A	1,34	35	0,47
Aareland	Paket VM A-Liste	1,26	35	0,44
St. Gallen-Bodensee	Paket VM A-Liste	4,77	35	1,67
Obersee	Paket VM A-Liste	2,20	35	0,77
Locarnese	Pacchetto GT lista A	4,25	40	1,70
Lausanne-Morges	Paquet GT liste A	0,97	35	0,34
Valais central	Paquet GT liste A	5,69	35	1,99
Summe		37,60		13,47

Tabelle A2-5

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

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Fr.]; Preisstand April 2016 inkl. MWST	Beitragsatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Fr.]; Preisstand April 2016 inkl. MWST, Höchstbeiträge
Zürich Oberland	Paket Aufw. Str. A-Liste	2,98	40	1,19
Zürich-Glattal	Paket Aufw. Str. A-Liste	16,65	40	6,66
Limmattal	Paket Aufw. Str. A-Liste	5,94	35	2,08
Langenthal	Paket Aufw. Str. A-Liste	13,51	35	4,73
Bern	Paket Aufw. Str. A-Liste	7,37	35	2,58
Biel-Bienne/Lyss	Paket Aufw. Str. A-Liste	5,40	40	2,16
Thun	Paket Aufw. Str. A-Liste	0,97	35	0,34
Luzern	Paket Aufw. Str. A-Liste	1,09	35	0,38
Zug	Paket Aufw. Str. A-Liste	21,70	40	8,68
Bulle	Paquet VSR liste A	13,34	35	4,67
Fribourg	Paquet VSR liste A	3,77	35	1,32
Aareland	Paket Aufw. Str. A-Liste	2,09	35	0,73
Solothurn	Paket Aufw. Str. A-Liste	3,49	35	1,22
Basel	Paket Aufw. Str. A-Liste	16,33	40	6,53
St. Gallen-Bodensee	Paket Aufw. Str. A-Liste	16,80	35	5,88
Obersee	Paket Aufw. Str. A-Liste	4,03	35	1,41
Wil	Paket Aufw. Str. A-Liste	10,17	35	3,56
Kreuzlingen-Konstanz	Paket Aufw. Str. A-Liste	4,83	35	1,69
Bellinzonese	Pacchetto RSS lista A	2,73	40	1,09
Locarnese	Pacchetto RSS lista A	7,95	40	3,18
Mendrisiotto	Pacchetto RSS lista A	3,23	35	1,13
Lausanne-Morges	Paquet VSR liste A	1,29	35	0,45
Brig-Visp-Naters	Paket Aufw. Str. A-Liste	12,13	30	3,64
Chablais	Paquet VSR liste A	5,97	35	2,09
Valais central	Paquet VSR liste A	17,80	35	6,23
RUN	Paquet VSR liste A	32,73	40	13,09
Talkessel Schwyz	Paket Aufw. Str. A-Liste	2,51	35	0,88
Summe		236,80		87,59

Tabelle A2-6

Liste der Massnahmen – Priorität B

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Fr.]; Preisstand April 2016 exkl. MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Fr.]; Preisstand April 2016 exkl. MWST, Höchstbeiträge
Zürich Oberland	Oberland – Umgestaltung Ortsdurchfahrt (BGK) Wetzikon – Zürcherstrasse	3,32	40	1,33
	Paket VM B-Liste	6,90	40	2,76
	Paket Aufw. Str. B-Liste	12,81	40	5,12
Winterthur und Umgebung	Winterthur – Knotenumbau Ohrbühl	9,85	35	3,45
	Paket VM B-Liste	4,93	35	1,73
	Paket Aufw. Str. B-Liste	4,93	35	1,73
Zürich-Glattal	Dübendorf – Bahnhofstrasse	5,91	40	2,36
	Paket Aufw. Str. B-Liste	12,81	40	5,12
Limmattal	Spreitenbach – Interventionsgebiet Stadtzentrum, Neubau Zentrumsplatz	1,84	35	0,64
Langenthal	Verkehrsmanagement Dreilinden	2,59	35	0,91
	Paket VM B-Liste	3,70	35	1,30
	Paket Aufw. Str. B-Liste	2,50	35	0,88
Bern	Bern, Weissensteinstrasse – Knoten Schwarzen- burgstrasse	1,50	35	0,53
	Verkehrsmanagement Stadt Bern	10,88	35	3,81
	Paket Aufw. Str. B-Liste	17,10	35	5,99
	Paket VM B-Liste	10,00	35	3,50
Biel-Bienne/Lyss	Strassengeb. öffentlicher Verkehr/Busbevorzugung	4,66	40	1,86
	Verkehrsmanagement Agglomeration Biel	9,14	40	3,66
	Paket VM B-Liste	15,54	40	6,22
	Paket Aufw. Str. B-Liste	2,36	40	0,94
Burgdorf	Paket Aufw. Str. B-Liste	6,41	35	2,24
Thun	Verkehrsmanagement Gwattstrasse, Frutigenstrasse und Seestrasse	3,61	35	1,26
	Paket VM B-Liste	1,03	35	0,36
	Paket Aufw. Str. B-Liste	4,04	35	1,41
Luzern	Stadt Luzern, Umsetzung Konzept Carparkierung (2. Etappe)	5,05	35	1,77

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Fr.]; Preisstand April 2016 exkl. MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Fr.]; Preisstand April 2016 exkl. MWST, Höchstbeiträge
Unteres Reusstal	Paket Aufw. Str. B-Liste	1,50	35	0,53
Zug	Paket Aufw. Str. B-Liste	8,53	40	3,41
Bulle	Aménagement multimodal de la partie communale de la route de la Pâla	3,52	35	1,23
	Paquet VSR liste B	0,30	35	0,11
Fribourg	Requalification de l'axe de la Glâne/Carrefours Beaumont-Daillettes – secteur Fribourg	3,70	35	1,30
	Requalification du quartier du Bourg – secteur Grand-Rue	11,00	35	3,85
	Paquet GT liste B	1,66	35	0,58
	Paquet VSR liste B	6,01	35	2,10
Aareland	Zofingen, Aufhebung Niveauübergang Aarburger- strasse K104	11,87	35	4,15
	Aarau, BGK Entfelderstrasse	7,40	35	2,59
Solothurn	Lohn-Ammansegg: Neubau Kreisel Bern-/Schul- haus-/Bahnhofstrasse	0,69	35	0,24
	Lohn-Ammannsegg: Kreisel Nord	0,84	35	0,29
	Paket VM B-Liste	0,15	35	0,05
	Paket Aufw. Str. B-Liste	0,71	35	0,25
Basel	Laufen, neue Birsbrücke inkl. kommunaler FlaMa	16,88	40	6,75
	Basel: Aeschenplatz	15,30	40	6,12
St. Gallen- Bodensee	St. Gallen, Stadtraum St.Fiden	6,02	35	2,11
	St. Gallen, Stadtraum Lerchenfeld	12,04	35	4,21
	St. Gallen, Stadtraum Bruggen	6,94	35	2,43
	St. Gallen, Stadtraum Krontal	5,56	35	1,95
	Herisau, BGK Bahnhofstrasse	1,85	35	0,65
	Paket Aufw. Str. B-Liste	13,06	35	4,57
Werdenberg- Liechtenstein	Optimierung Rheinquerung Sevelen/Vaduz	16,94	30	5,08
Obersee	Zubringer Halten (Freienbach)	36,29	35	12,70
	Flankierende Massnahmen Zubringer Halten (Freienbach)	4,67	35	1,63
	Paket Aufw. Str. B-Liste	2,96	35	1,04

Agglomération	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Fr.]; Preisstand April 2016 exkl. MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Fr.]; Preisstand April 2016 exkl. MWST, Höchstbeiträge
Wil	BGK Bahnhofstrasse Eschlikon	7,50	35	2,63
	Netzergänzung Nord	28,00	35	9,80
	BGK Hauptstrasse Bronschhofen	8,57	35	3,00
	Netzergänzung Grünaustrasse	12,00	35	4,20
	Flankierende Massnahmen und Ergänzung Verkehrsmanagement Wil Schwerpunkt Stadtzentrum Süd	12,40	35	4,34
	Flankierende Massnahmen und Ergänzung Verkehrsmanagement Wil Schwerpunkt ESP Wil West – Stadtzentrum West – Bronschhofen – Teil B	0,50	35	0,18
	Paket Aufw. Str. B-Liste	4,90	35	1,72
Kreuzlingen-Konstanz	Paket VM B-Liste	0,57	35	0,20
	Paket Aufw. Str. B-Liste	4,86	35	1,70
Bellinzonese	Pacchetto RSS lista B	3,06	40	1,22
Locarnese	Messa in sicurezza della viabilità: tratta Solduno – Ponte Brolla	1,91	40	0,76
	Pacchetto RSS lista B	9,46	40	3,78
Mendrisiotto	Pacchetto RSS lista B	1,00	35	0,35
Lausanne-Morges	Lausanne/Rte des Plaines-du-Loup (RC448b)	9,30	35	3,26
	Lausanne/Barreau de l'Essert	5,60	35	1,96
	Paquet GT liste B	0,50	35	0,18
	Paquet VSR liste B	9,80	35	3,43
Brig-Visp-Naters	Paket Aufw. Str. B-Liste	1,75	30	0,53
	Knoten Bahnhof-Nord Visp: Terbiner-, Kleegärtenstrasse/Unterführung Ost	12,05	30	3,62
Chablais	Paquet VSR liste B	7,95	35	2,78
	Nouvelle liaison routière sous les voies CFF et le quartier Clos-Donroux à Monthey – Partie Agglo	5,58	35	1,95
Valais central	Requalification de la route de Sion (entrée Ouest) et priorisation des bus	6,95	35	2,43
	Valorisation de la traversée du village et sécurisation	2,45	35	0,86
	Accessibilité sud	7,60	35	2,66
	Paquet VSR liste B	7,37	35	2,58

Agglomération	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Fr.]; Preisstand April 2016 exkl. MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Fr.]; Preisstand April 2016 exkl. MWST, Höchstbeiträge
RUN	Requalification de la RC5: priorisation TP, aménagement de bandes cyclables et connexion MD entre de l'axe structurant TP et la halte ferroviaire, 2 ^{ème} étape	5,58	40	2,23
	Mesures d'accompagnement liées à la mise en service de la H20, axes routiers avec potentiel d'influence modéré: notamment requalification de la rue des Envers, de la rue des Jeanneret et de l'axe Bournot – Andrié	5,68	40	2,27
	P+R Morteau (gare)	2,79	40	1,12
	Requalification de la rue de l'Hôtel-de-Ville (entre rond-point du Raymond et début de la liaison) et de la rue de la Pâquerette (entre Fritz-Courvoisier et Collège) en lien avec la nouvelle liaison H18	5,14	40	2,06
	Paquet VSR liste B	23,32	40	9,33
Grand Genève	Requalification du réseau routier de Nyon en faveur des TC et des MD: av. Alfred Cortot et route de St-Cergue	8,72	35	3,05
	Aménagements TC et MD sur la façade sud de l'aéroport: ch. du Ruisseau – ch. des Ailes	13,69	35	4,79
	Aménagements routiers pour favoriser les TC de rabattement depuis Thoiry et Prévessin-Moëns vers St-Genis-Pouilly (connexion avec le tram)	3,35	35	1,17
	Paquet VSR liste B	4,56	35	1,60
Talkessel Schwyz	Seewen-Schwyz: Voll-Anschluss Steinerstrasse inkl. flankierende Massnahmen	14,29	35	5,00
	BGK Ortskern Schwyz	6,25	35	2,19
	BGK Bahnhofstrasse Schwyz-Seewen	2,52	35	0,88
Summe		627,32		226,61

Fuss- und Veloverkehr

Tabelle A2-7

Liste der Massnahmen nach Artikel 21 MinVV – Priorität A

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Fr.]; Preisstand April 2016 exkl. MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Fr.]; Preisstand April 2016 exkl. MWST, Höchstbeiträge
Winterthur und Umgebung	Winterthur – Velo- und FG-Unterführung im Link	8,18	35	2,86
	Veloquerung Grüze (Teil der Veloschnellroute Stadtmitt – Neuhegi/Grüze)	23,65	35	8,28
	Schliessung Netzlücke Velo, Wiesendangen – Oberwinterthur	5,91	35	2,07
Zürich-Glattal	Zürich – Ausbau Unterführung Langstrasse	9,85	40	3,94
	Zürich – Fuss- und Veloverbindung Grubenackerweg	9,85	40	3,94
	Zürich – Kapazitätssteigerung Personenunterführung Bahnhof Altstetten West	9,85	40	3,94
Limmattal	Würenlos/Neuenhof – Limmattsteg	5,91	35	2,07
	Kanton Zürich – Veloschnellroute, Abschnitt Altstetten – Schlieren	10,44	35	3,65
	Schlieren – Schliessung Velonetzlücke, Gleisfeldquerung Höhe Wagistrasse	14,78	35	5,17
Biel-Bienne/Lyss	Oberer Quai	5,49	40	2,20
Luzern	Luzern, Begegnungszone Bahnhofstrasse Luzern	6,01	35	2,10
	Horw, Unterführung Zentralbahn Trasse	6,45	35	2,26
Bulle	Création de la Voie Verte (3 branches)	5,57	35	1,95
Fribourg	Aménagement d'une liaison de MD sur le tracé de la ligne ferroviaire industrielle – secteur Pérolles-gare de Fribourg	5,52	35	1,93
	Aménagement de la TransAgglo – secteur Avry-Gare de Villars-sur-Glâne	9,00	35	3,15
Aareland	Aarau Aarebrücke, FlaMa Fuss- und Veloverkehr	9,30	35	3,26
Basel	Muttenz: LV-Erschliessung Areal Hagnau	9,82	40	3,93
	BL: Langsamverkehrsachse Salina Raurica	6,53	40	2,61
	Basel: St. Jakobs-Strasse – Velomassnahmen	6,03	40	2,41
	Basel: Fuss-/Velobrücke 3ländereck «Hafenbrücke»	7,03	40	2,81

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Fr.]; Preisstand April 2016 exkl. MWST	Beitragsatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Fr.]; Preisstand April 2016 exkl. MWST, Höchstbeiträge
St. Gallen- Bodensee	St. Gallen, Stadtraum Platztor	8,33	35	2,92
	Velobahn – A	7,87	35	2,75
	Bodenseeradweg	7,50	35	2,63
Obersee	Fuss- und Velowegunterführung Eichwies-/Obersee- strasse Rapperswil-Jona	5,08	35	1,78
Wil	LV-Anbindung ESP Wil-West	14,50	35	5,08
Lausanne-Morges	Préverenges, Morges, Tolochenaz, Lully, St-Prex/ Voie verte, tronçon Préverenges – St-Prex	9,10	35	3,19
Chablais	Amélioration des traversées des voies CFF dans les secteurs «Hôpital» et route d'Evian à Aigle	5,78	35	2,02
Grand Genève	Aménagement d'une liaison MD route de Bois-Chatton – route de Collex – route des Fayards	6,89	35	2,41
Summe		240,22		87,31

Tabelle A2-8

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

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Fr.]; Preisstand April 2016 inkl. MWST	Beitragsatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Fr.]; Preisstand April 2016 inkl. MWST, Höchstbeiträge
Zürich Oberland	Paket LV A-Liste	12,45	40	4,98
Winterthur und Umgebung	Paket LV A-Liste	9,29	35	3,25
Zürich-Glattal	Paket LV A-Liste	38,35	40	15,34
Limmattal	Paket LV A-Liste	4,29	35	1,50
Langenthal	Paket LV A-Liste	11,71	35	4,10
Bern	Paket LV A-Liste	48,77	35	17,07
Biel-Bienne/Lyss	Paket LV A-Liste	7,20	40	2,88
Burgdorf	Paket LV A-Liste	10,29	35	3,60
Luzern	Paket LV A-Liste	37,86	35	13,25
Unteres Reusstal	Paket LV A-Liste	8,46	35	2,96
Zug	Paket LV A-Liste	24,05	40	9,62
Bulle	Paquet MD Liste A	6,23	35	2,18
Fribourg	Paquet MD Liste A	4,83	35	1,69
Aareland	Paket LV A-Liste	11,66	35	4,08
Solothurn	Paket LV A-Liste	8,86	35	3,10
Basel	Paket LV A-Liste	58,93	40	23,57
St. Gallen-Bodensee	Paket LV A-Liste	137,49	35	48,12
Werdenberg-Liechtenstein	Paket LV A-Liste	31,43	30	9,43
Obersee	Paket LV A-Liste	17,66	35	6,18
Wil	Paket LV A-Liste	41,11	35	14,39
Kreuzlingen-Konstanz	Paket LV A-Liste	9,89	35	3,46
Bellinzonese	Pacchetto TL lista A	9,60	40	3,84
Locarnese	Pacchetto TL lista A	9,75	40	3,90
Mendrisiotto	Pacchetto TL lista A	24,83	35	8,69
Lausanne-Morges	Paquet MD Liste A	38,89	35	13,61
Brig-Visp-Naters	Paket LV A-Liste	1,40	30	0,42
Chablais	Paquet MD Liste A	3,71	35	1,30
Valais central	Paquet MD Liste A	28,80	35	10,08

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Fr.]; Preisstand April 2016 inkl. MWST	Beitragsatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Fr.]; Preisstand April 2016 inkl. MWST, Höchstbeiträge
RUN	Paquet MD Liste A	15,38	40	6,15
Grand Genève	Paquet MD Liste A	43,77	35	15,32
Talkessel Schwyz	Paket LV A-Liste	19,83	35	6,94
Summe		736,77		265,00

Tabelle A2-9

Liste der Massnahmen – Priorität B

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Fr.]; Preisstand April 2016 exkl. MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Fr.]; Preisstand April 2016 exkl. MWST, Höchstbeiträge
Zürich Oberland	Paket LV B-Liste	12,31	40	4,92
Winterthur und Umgebung	Paket LV B-Liste	21,68	35	7,59
Zürich-Glattal	Dübendorf – Ausbau Bahnstufenunterführung Fuss- und Veloverkehr	9,85	40	3,94
	Dübendorf – Fussverbindung Verlängerung Casinostrasse	6,50	40	2,60
	Zürich – Erschliessung Hochschulgebiet: Erschliessung Fuss- und Veloverkehr, 2. Etappe – Teil Central	14,78	40	5,91
	Paket LV B-Liste	41,38	40	16,55
Limmattal	Kanton Zürich – Veloschnellroute, Abschnitt Schlieren – Dietikon	15,37	35	5,38
	Schlieren – Gleisquerung Reitmenweg für Langsamverkehr	14,78	35	5,17
	Dietikon – Ausbau Fuss- und Velounterführung unter Bahngleisen zwischen Post- und Bahnstrasse	14,78	35	5,17
	Geroldswil/Dietikon – Velozubringer Moosmatt	5,42	35	1,90
	Oberengstringen/Schlieren, Schliessung Velonetz-lücke Oberengstringen – Schlieren	7,88	35	2,76
	Paket LV B-Liste	0,39	35	0,14
Langenthal	Paket LV B-Liste	0,46	35	0,16
Bern	Bern, LV-Verbindung Breitenrain – Länggasse	17,81	35	6,23
	Paket LV B-Liste	46,20	35	16,17
Biel-Bienne/Lyss	Bahnhofstrasse Biel	5,49	40	2,20
	Bahnunterführung Bahnhof Lyss Nord	7,32	40	2,93
	Paket LV B-Liste	3,65	40	1,46
Burgdorf	Paket LV B-Liste	5,36	35	1,88
Thun	Hilterfingen, Uferweg Hünibach	0,93	35	0,33
	Thun, Regionale Verbindung Kleine Allmend – Schwäbis	2,58	35	0,90
	Thun, LV-Übergang Weststrasse (Siegenthalergut-MMM)	0,21	35	0,07

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Fr.]; Preisstand April 2016 exkl. MWST	35	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Fr.]; Preisstand April 2016 exkl. MWST, Höchstbeiträge
Luzern	Dierikon – Udligenswil, Götzenthalstrasse	10,20	35	3,57	
	Küssnacht, Anpassung Zugerstrasse Nord (Ellbögli)	1,84	35	0,64	
	Küssnacht, Ausbau Radinfrastruktur Zugerstrasse Süd, Abschnitt Kreisel Baer bis Anschluss A4	3,90	35	1,37	
	Küssnacht				
	Paket LV B-Liste	27,03	35	9,46	
Unteres Reusstal	Paket LV B-Liste	6,15	35	2,15	
Zug	Paket LV B-Liste	16,85	40	6,74	
Bulle	Création d'une liaison de mobilité douce entre la route de la Pâla et la ZI Planchy	2,14	35	0,75	
Fribourg	Paquet MD Liste B	11,70	35	4,10	
Aareland	Paket LV B-Liste	5,00	35	1,75	
Solothurn	Paket LV B-Liste	2,23	35	0,78	
Basel	Basel: Sevogelbrücke	7,82	40	3,13	
	Paket LV B-Liste	46,82	40	18,73	
St. Gallen-Bodensee	Paket LV B-Liste	79,72	35	27,90	
Werdenberg-Liechtenstein	Paket LV B-Liste	17,56	30	5,27	
Obersee	Fuss- und Veloweg Bypass A3 Richterswil	2,54	35	0,89	
	Paket LV B-Liste	2,34	35	0,82	
Wil	Paket LV B-Liste	20,85	35	7,30	
Kreuzlingen-Konstanz	Rad- und Fussgängerbrücke Wessenbergschule – Bodenseeforum (neu)	16,06	35	5,62	
	Paket LV B-Liste	13,04	35	4,56	
Bellinzonese	Pacchetto TL lista B	4,84	40	1,94	
Locarnese	Asse di collegamento e di transizione a lago: nuova passerella sul fiume Maggia tra Locarno e Ascona e raccordi	5,56	40	2,22	
	Pacchetto TL lista B	1,12	40	0,45	
Mendrisiotto	Pacchetto TL lista B	0,35	35	0,12	
Lausanne-Morges	Paquet MD Liste B	23,19	35	8,12	
Chablais	Paquet MD Liste B	4,26	35	1,49	
Valais central	Paquet MD Liste B	7,42	35	2,60	

Agglomération	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Fr.]; Preisstand April 2016 exkl. MWST	Beitragsatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Fr.]; Preisstand April 2016 exkl. MWST, Höchstbeiträge
RUN	Nouvelle passerelle MD Fahys-Espace de l'Europe (développement mesure PA1 MO.31a)	3,98	40	1,59
	Aménagement bande cyclable route des Buchilles, liaison Boudry – PDE Littoral Ouest	0,08	40	0,03
	Nouvelle liaison MD entre Bevaix et Perreux/ Boudry, en continuité du chemin des Sagnes	0,40	40	0,16
	Paquet MD Liste B	18,76	40	7,50
Grand Genève	Construction d'une passerelle MD sur l'Arve rue des Bains – PAV	8,62	35	3,02
	Requalification PAV: promenade des Crêtes, av. Eugène Lance	6,89	35	2,41
	Aménagement MD et espaces public dans le «Cœur de ville» de Nyon	8,01	35	2,80
	Passerelle de mobilité douce entre les quartiers de l'Etang, de Blandonnet et la halte RER «Vernier»	20,28	35	7,10
	Construction d'une passerelle MD entre Champs-Prévoist et les Batailles	10,14	35	3,55
	Développement d'un réseau urbain de rabattement MD vers le pôle d'échange multimodal de St-Julien-en-Genevois	10,95	35	3,83
	Paquet MD Liste B	5,73	35	2,01
Talkessel Schwyz	Paket LV B-Liste	6,18	35	2,16
Summe		695,68		252,99

Multimodale Umsteigepunkte

Tabelle A2-10

Liste der Massnahmen nach Artikel 21 MinVV – Priorität A

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Fr.]; Preisstand April 2016 exkl. MWST	Beitragsatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Fr.]; Preisstand April 2016 exkl. MWST, Höchstbeiträge
Winterthur und Umgebung	Ausbau Bahnhofsplatz Nord beim Bahnhof Hegi (urbanes Zentrum Neuhegi-Grütze)	0,49	35	0,17
Zürich-Glattal	Bülach – Aufwertung ÖV-Drehscheibe	4,43	40	1,77
	Kloten – Neugestaltung Busbahnhof	1,97	40	0,79
	Bülach – Optimierung Verkehrssystem Bülach Nord – Teil Gleisquerung	9,85	40	3,94
	Zürich – Ausbau Veloabstellanlagen – Teil Bahnhof Stadelhofen	9,85	40	3,94
Limmattal	Killwangen – Neue Erschliessung Bahnhof	3,94	35	1,38
Bern	Bern, Zukunft Bahnhof Bern: Verkehrsmassnahmen im 1. Ausbauschnitt, Baustein 2	33,00	35	11,55
	Bern, Verbesserung ÖV-Knotenpunkt Wankdorf (Teil Veloquerung und Erweiterung Velostation)	8,00	35	2,80
	Köniz, ÖV-Knotenpunkt Wabern	1,95	35	0,68
	Ostermundigen, Velostation Bahnhof	1,09	35	0,38
	Münsingen, Velostation Bahnhof	3,20	35	1,12
	Bern, Zukunft Bahnhof Bern: Verkehrsmassnahmen im 1. Ausbauschnitt, Baustein 1	33,50	35	11,73
Burgdorf	Velostation/Veloparking/B+R Plätze	0,27	35	0,09
Luzern	Velostation Bereich Bahnhof	4,96	35	1,74
	Infrastruktur Bahnhof Emmenbrücke Gersag	2,98	35	1,04
	Infrastruktur Rothenburg Station (2. Etappe)	16,15	35	5,65
	Infrastruktur Bushub Kriens Mattenhof	8,00	35	2,80
	Infrastruktur Bahnhof Littau	6,00	35	2,10
Unteres Reusstal	Multimodale Drehscheibe Bhf Altdorf West und Ost	14,50	35	5,08
Bulle	Aménagement de l'interface de la nouvelle gare de Bulle	2,23	35	0,78
	Construction de deux vélostations et de stationnements vélos à la gare de Bulle	1,89	35	0,66

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Fr.]; Preisstand April 2016 exkl. MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Fr.]; Preisstand April 2016 exkl. MWST, Höchstbeiträge
Fribourg	Requalification des secteurs Ancienne gare et Avenue du Tivoli	8,85	35	3,10
	Aménagement de l'interface TP – nouvelle halte RER d'Avry Centre	4,50	35	1,58
Aareland	Zofingen Veloabstellplätze Bahnhof	1,50	35	0,53
	Zofingen, Fussgängerbeziehung SBB-Durchgang Mitte	3,00	35	1,05
	Intermodale ÖV-Drehscheibe Bahnhof Rothrist	4,25	35	1,49
	Intermodale ÖV-Drehscheibe Schöftland	0,68	35	0,24
Solothurn	Lohn-Lüterkofen: Aufwertung Bahnhof mit Bushaltestellen und Bike and Ride Anlagen	3,30	35	1,16
Basel	Rheinfelden (CH): Behindertengerechte Erschliessung Bahnhof SBB – Kapuzinerberg	1,51	40	0,60
	Liestal: Abstellanlagen Velo	4,02	40	1,61
	Rheinfelden: Umgestaltung und Aufwertung Bahnhofplatz mit Busbahnhof	2,01	40	0,80
	Bushof Grellingen	1,36	40	0,54
	Bushof Frenkendorf	2,01	40	0,80
St. Gallen-Bodensee	Romanshorn, Gleisquerung Süd	15,93	35	5,58
	Amriswil, Bushof	2,78	35	0,97
	Flawil, Bahnhofplatz	1,85	35	0,65
	Herisau, Bahnhofplatz und Bushof	45,00	35	15,75
	Romanshorn, Bahnhofplatz – Innenstadt	1,39	35	0,49
Obersee	Umsteigeknotenpunkt Blumenau (Rapperswil-Jona)	4,07	35	1,42
Kreuzlingen-Konstanz	Velostation Bahnhof Konstanz (neu)	2,53	35	0,89
Bellinzonese	Riorganizzazione del nodo intermodale alla fermata ferroviaria di Giubiasco	3,70	40	1,48
	Nuovo nodo intermodale alla fermata ferroviaria di S. Antonino	1,85	40	0,74
Locarnese	Realizzazione nodo intermodale alla fermata ferroviaria di S. Nazzaro (Lista A)	1,85	40	0,74
	Riorganizzazione del nodo intermodale alla stazione FFS di Locarno-Muralto	12,50	40	5,00

Agglomération	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Fr.]; Preisstand April 2016 exkl. MWST	Beitragsatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Fr.]; Preisstand April 2016 exkl. MWST, Höchstbeiträge
Lausanne-Morges	Morges/Gare CFF, aménagement de l'interface – Phase 2	5,75	35	2,01
	Lausanne/Aménagement interface Blécherette	2,80	35	0,98
	Lausanne/Vélostation Lausanne CFF Nord	6,50	35	2,28
Chablais	Interface à la gare CFF/AOMC de Monthey	4,06	35	1,42
	Interface à la halte CFF/AOMC de Clos-Donroux	1,52	35	0,53
	Interface à la halte CFF/AOMC de Collombey-Corbier	1,01	35	0,35
Valais central	Interface de la gare routière et CBV	1,01	35	0,35
RUN	Création d'une interface bus-train à la halte St-Blaise BLS, et réaménagement du chemin de la Plage	3,27	40	1,31
	Amélioration interface bus-train, Gare de Neuchâtel: place Blaise Cendrars	7,67	40	3,07
Grand Genève	Réalisation de l'interface et du pôle d'échange multimodal de la gare de La Roche-sur-Foron	3,15	35	1,10
	Réaménagement de l'interface multimodale de la gare à Nyon	7,40	35	2,59
	Construction d'une interface multimodale (tram/bus/MD/TIM) situé au niveau du P+R P47–P49, en coordination avec la réalisation de l'axe tram	10,14	35	3,55
	Construction d'un pôle d'échange multimodal à la gare de Thonon-les-Bains	17,84	35	6,24
Talkessel Schwyz	Bushof Schwyz Post	9,43	35	3,30
Summe		380,24		136,48

Tabelle A2-11

Liste der Massnahmen – Priorität B

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Fr.]; Preisstand April 2016 exkl. MWST	Beitragsatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Fr.]; Preisstand April 2016 exkl. MWST, Höchstbeiträge
Zürich Oberland	Ausbau Bushof Pfäffikon ZH	4,43	40	1,77
	Pfäffikon – Verlängerung Personenunterführung Bahnhof West	4,93	40	1,97
Winterthur und Umgebung	Winterthur – Verbesserung Zugang und Aufwertung beim urbanen Zentrum Neuhegi-Grüze – Bahnhöfe Oberwinterthur, Hegi und Grüze	12,32	35	4,31
Zürich-Glattal	Dübendorf – Aufwertung ÖV-Drehscheibe	7,09	40	2,84
	Dietlikon – Bushof beim Bahnhof Dietlikon	2,96	40	1,18
	Zürich – Ausbau Veloabstellanlagen – Teil Bahnhof Altstetten	9,85	40	3,94
Limmattal	Würenlos – Vernetzung Bahnhof – Grosszelg/Im Grund	3,30	35	1,16
Bern	Ittigen, Umgestaltung Knoten Station Ittigen	6,91	35	2,42
	Köniz, ÖV-Knotenpunkt Kleinwabern (Teil Ausge- staltung ÖV-Knoten)	2,96	35	1,04
	Köniz, ÖV-Knotenpunkt Liebefeld (Teil Ausgestal- tung ÖV Knoten)	1,98	35	0,69
	Bern, Zukunft Bahnhof Bern: Verkehrsmassnahmen im 1. Ausbauschritt, Baustein 4	3,50	35	1,23
Luzern	S-Bahnhof Emmenbrücke, Unterführung/Perron- zugänge	1,98	35	0,69
Unteres Reusstal	Multimodale Drehscheibe Bahnhof Erstfeld	6,50	35	2,28
Fribourg	Aménagement de l'interface TP – gare RER de Düdingen	3,90	35	1,37
Solothurn	Luterbach-Attisholz: Aufwertung Bahnhof mit Gleisüberführung Langsamverkehr, Bushaltestelle und Bike + Ride Anlagen	6,80	35	2,38
	HB Solothurn RBS: Verbesserung städtebauliche Situation und Anbindung Langsamverkehr	6,00	35	2,10
	Langendorf BLS: Aufwertung Bahnhof mit Bike + Ride Anlagen und Fuss und Velounterführung	1,50	35	0,53
	Gerlafingen, Bushaltestelle und Buszufahrt Bahnhof	1,90	35	0,67

Agglomération	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Fr.]; Preisstand April 2016 exkl. MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Fr.]; Preisstand April 2016 exkl. MWST, Höchstbeiträge
Basel	Möhlin: Ausbau Unterführung Bahnhof	3,01	40	1,20
	Möhlin: Aufwertung Zugänglichkeit Bahnhof	1,51	40	0,60
	Bushof Zwingen	2,01	40	0,80
	Basel: Linien-Fernbus-Terminal	1,00	40	0,40
	Mobilitätsdrehscheibe am Zoll Lörrach/Riehen	30,14	40	12,06
	Bushof Bottmingen	7,03	40	2,81
St. Gallen- Bodensee	Unterführung Bahnhof Winkeln	4,63	35	1,62
	Zugang Haggen – Lerchenfeld	1,39	35	0,49
Kreuzlingen- Konstanz	Velostation Stadtbahnhof (neu)	0,97	35	0,34
Locarnese	Realizzazione nodo intermodale alla fermata ferroviaria di S. Nazzaro (Lista B)	1,12	40	0,45
Lausanne-Morges	Lausanne/Aménagement interface Bourdonnette	1,00	35	0,35
Chablais	Interface à la halte CFF des Perraires	0,61	35	0,21
Valais central	Interface de la gare de Sion – étape 2	8,31	35	2,91
RUN	Amélioration de l'interface de la place de la gare Neuchâtel, secteur ouest	4,98	40	1,99
	Création d'une interface bus-train à la halte du Crêt-du-Loche, en lien avec la prolongation de la desserte TP du pôle de développement économique cantonal	0,30	40	0,12
	Création d'une interface bus-train à la gare de Morteau, en lien avec la restructuration du réseau TP (rabattement des lignes jusqu'à la gare)	0,50	40	0,20
	Amélioration interface bus-train Gare de Neuchâtel: rue des Fahys et giratoire du Rocher	5,48	40	2,19
	Porte sud de la gare CFF: plateforme intermodale à la station inférieure du funiculaire (Fun'ambule)	2,36	40	0,94
Grand Genève	Optimisation des espaces publics pour l'accessibilité à la gare de Cornavin	30,41	35	10,64
Talkessel Schwyz	Bushof Schwyz Seewen	7,94	35	2,78
	Bushof Bahnhof Brunnen	4,96	35	1,74
	Bahnhof Seewen, Neuer Perronzugang Südende	3,57	35	1,25
	Bahnhof Brunnen, Neuer Perronzugang Nordende	3,57	35	1,25
Summe		215,61		79,91