



Referenz/Aktenzeichen: M215-0122

Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr

Bericht für die Vernehmlassung

Juni 2013

Inhaltsverzeichnis

1	Grundzüge der Vorlage	5
1.1	Ausgangslage Infrastrukturfondsgesetz.....	5
1.1.1	Übersicht über das Infrastrukturfondsgesetz	5
1.1.2	Fertigstellung Nationalstrassennetz	5
1.1.3	Engpassbeseitigung im bestehenden Nationalstrassennetz	5
1.1.4	Verbesserung der Verkehrsinfrastrukturen in Städten und Agglomerationen	6
1.1.5	Beiträge an die Substanzerhaltung der Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen.....	6
1.1.6	Abstimmung der Programme «Engpassbeseitigung Nationalstrassen» und «Agglomerationsverkehr»	6
1.2	Entstehung und Inhalt des Programms Agglomerationsverkehr	7
1.2.1	Dringende und baureife Projekte des Agglomerationsverkehrs, Stand der Umsetzung7	
1.2.2	Programm Agglomerationsverkehr 1. Generation, Stand der Umsetzung	8
1.3	Programm Agglomerationsverkehr 2. Generation	9
1.3.1	Ausgangslage.....	9
1.3.2	Eingereichte Agglomerationsprogramme (Finanzierungsgesuche).....	9
1.3.3	Ablauf und Methodik der Prüfung.....	11
1.3.3.1	Ablauf des Prüfprozesses	11
1.3.3.2	Methodik	12
1.3.4	Resultate der Prüfung der Agglomerationsprogramme	14
1.3.4.1	Erfüllung der Grundanforderungen	14
1.3.4.2	Ergebnisse der Massnahmen-Priorisierung	14
1.3.4.3	Ergebnisse der Beurteilung der Programmwirkung	15
1.3.4.4	Auswertungen der Ergebnisse	18
1.3.5	Das Programm Agglomerationsverkehr	20
1.3.5.1	Beitragssatz.....	20
1.3.5.2	A-Liste	20
1.3.5.3	B-Liste	21
1.3.5.4	Übersicht pro Agglomerationsprogramm	21
1.3.6	Mitfinanzierung des Agglomerationsverkehrs – künftiger Finanzbedarf	23
1.3.6.1	Die Mitfinanzierung des Bundes im Agglomerationsverkehr	23
1.3.6.2	Die Mitfinanzierung des Agglomerationsverkehrs erfolgt effizient und zielgerichtet... 23	
1.3.6.3	Agglomerationsverkehr bleibt auch in Zukunft wichtig	23
1.3.6.4	Die vorgesehenen Mittel für den Agglomerationsverkehr reichen nicht aus.....	24
1.3.6.5	Die Finanzierung von Bahn und Agglomerationsverkehr noch klarer entflechten	24
1.3.6.6	Der Bedarf für den Agglomerationsverkehr ist nach wie vor hoch.....	25
1.4	Umsetzung des Programms Agglomerationsverkehr	26
1.4.1	Leistungsvereinbarung.....	26
1.4.2	Finanzierungsvereinbarung.....	27
1.4.3	Weiteres Vorgehen.....	27
2	Erläuterung zu einzelnen Artikeln.....	27
3	Auswirkungen	28
3.1	Auswirkungen auf den Bund	28
3.2	Auswirkungen auf die Kantone, Städte und Gemeinden	29
3.3	Auswirkungen auf die Volkswirtschaft.....	29
3.4	Auswirkungen auf Raum und Umwelt.....	31
4	Verhältnis zur Legislaturplanung	31
5	Rechtliche Aspekte	31
5.1	Verfassungs- und Gesetzmässigkeit	31
5.2	Vereinbarkeit mit internationalen Verpflichtungen der Schweiz.....	32
5.3	Erlassform	32
5.4	Unterstellung unter die Ausgabenbremse.....	32

5.5	Vereinbarkeit mit dem Subventionsgesetz.....	32
6	Anhang.....	33
6.1	Anhang 1 – Liste Massnahmen Eisenbahn, Priorität A	33
6.2	Anhang 2 – Liste Massnahmen Eisenbahn, Priorität B	34
6.3	Anhang 3 – Liste Massnahmen Motorisierter Individualverkehr, Priorität A	35
6.4	Anhang 4 – Liste Massnahmen Motorisierter Individualverkehr, Priorität B	36
6.5	Anhang 5 – Liste Massnahmen Langsamverkehr, Priorität A	37
6.6	Anhang 6 – Liste Massnahmen Langsamverkehr, Priorität B	39
6.7	Anhang 7 – Liste Massnahmen Bus, Priorität A	41
6.8	Anhang 8 – Liste Massnahmen Bus, Priorität B	42
6.9	Anhang 9 – Liste Massnahmen Multimodale Drehscheiben, Priorität A.....	43
6.10	Anhang 10 – Liste Massnahmen Multimodale Drehscheiben, Priorität B.....	44
6.11	Anhang 11 – Liste Massnahmen Verkehrsmanagement, Priorität A.....	45
6.12	Anhang 12 – Liste Massnahmen Verkehrsmanagement, Priorität B.....	46
6.13	Anhang 13 – Liste Massnahmen Aufwertung/Sicherheit Strassenraum, Priorität A	47
6.14	Anhang 14 – Liste Massnahmen Aufwertung/Sicherheit Strassenraum, Priorität B	49
6.15	Anhang 15 – Liste Massnahmen Tram, Priorität A	50
6.16	Anhang 16 – Liste Massnahmen Tram, Priorität B	50
6.17	Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr (Entwurf)	51

Verzeichnis der Abkürzungen

ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
ASTRA	Bundesamt für Strassen
BAFU	Bundesamt für Umwelt
BAV	Bundesamt für Verkehr
BIF	Bahninfrastrukturfonds
BPUK	Schweizerische Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz
FABI	Botschaft zur Volksinitiative «Für den öffentlichen Verkehr» und zum direkten Gegenentwurf (Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur, FABI); Botschaft des Bundesrates vom 18.01.2012 (BBI 2012 1577)
IFG	Bundesgesetz über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen (Infrastrukturfondsgesetz, IFG) vom 6. Oktober 2006; SR 725.13
KöV	Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs
LV	Langsamverkehr
MinVG	Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer (MinVG) vom 22. März 1985; SR 725.116.2
MinVV	Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer (MinVV) vom 7. November 2007; SR 725.116.21
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NFA	Bundesbeschluss zur Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) vom 3. Oktober 2003
NHG	Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz (NHG) vom 1. Juli 1966; SR 451
ÖV	Öffentlicher Verkehr
USG	Bundesgesetz über den Umweltschutz (Umweltschutzgesetz, USG) vom 7. Oktober 1983; SR 814.01
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation

1 Grundzüge der Vorlage

1.1 Ausgangslage Infrastrukturfondsgesetz

1.1.1 Übersicht über das Infrastrukturfondsgesetz

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

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

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

1.1.2 Fertigstellung Nationalstrassennetz

Das Nationalstrassennetz wurde in seinen Grundzügen im Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz aus dem Jahre 1960 festgelegt. Zur vollständigen Realisierung dieses Netzes und später beschlossener Netzergänzungen sind noch einzelne Lücken im Netz zu schliessen. Die dafür erforderlichen Projekte sind Bestandteil der Fertigstellung des Nationalstrassennetzes. Die Fertigstellung bleibt eine Verbundaufgabe von Bund und Kantonen. Die Bundesversammlung hat die Mittel für die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes gemäss Artikel 5 Absatz 2 IFG auf den Zeitpunkt des Inkrafttretens des Infrastrukturfondsgesetzes freigegeben (Art. 2 des Bundesbeschlusses vom 4. Oktober 2006 über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds; BBl 2007 8553).

1.1.3 Engpassbeseitigung im bestehenden Nationalstrassennetz

Nach dem Infrastrukturfondsgesetz sind Engpässe überlastete Abschnitte des bestehenden Nationalstrassennetzes, welche die Funktionsfähigkeit des Gesamtnetzes nachhaltig beeinträchtigen. Der Bundesrat berichtet der Bundesversammlung in der Regel alle vier Jahre über den Stand der Realisierung des Programms und beantragt die Freigabe der Mittel für die nächste Periode (Art. 6 IFG).

Im bestehenden Nationalstrassennetz existieren an verschiedenen Stellen Engpässe. Die gravierendsten dieser Engpässe führen auch ausserhalb der Spitzenstunden zu stockendem Verkehr und zu Staus. Zur Beseitigung dieser Engpässe werden mit dem Infrastrukturfonds 5,5 Milliarden Franken zur Verfügung gestellt. Der Bundesrat hat mit der Botschaft vom 11. November 2009 zum Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz und zur Freigabe von Mitteln (BBl 2009 8387) in einer Gesamtsicht ein Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz vorgelegt. In diesem Programm wurden die Engpässe auf dem bestehenden Nationalstrassennetz bezeichnet und die Massnahmen zu ihrer Beseitigung aufgezeigt.

Für den Bereich Engpassbeseitigung im bestehenden Nationalstrassennetz haben die eidgenössischen Räte im Rahmen der zweiten Stufe der konjunkturellen Stabilisierungsmassnahmen 300 Millionen Franken für die Realisierung der vordringlichen Projekte Härkingen–Wiggertal und Blegi–Rütihof freigegeben (Botschaft 09.013 über die 2. Stufe der konjunkturellen Stabilisierungsmassnahmen: Nachtrag Ia zum Voranschlag 2009 und weitere Massnahmen vom 11. Februar 2009; BBl 2009 1043).

Einen weiteren Teilbetrag hat das eidgenössische Parlament mit dem Bundesbeschluss zum Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz und zur Freigabe von Mitteln am 21. September 2010 freigegeben (Bundesbeschluss zum Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz und zur Freigabe von Mitteln vom 21. September 2010; BBl 2010 6899), so dass von den insgesamt 5,5 Milliarden Franken deren 1,535 Milliarden Franken freigegeben sind.

Das zweite Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz und über die Freigabe von Mitteln ist in Vorbereitung. Die Vernehmlassung läuft von 10. April bis 7. August 2013.

1.1.4 Verbesserung der Verkehrsinfrastrukturen in Städten und Agglomerationen

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

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

Der Bundesrat hat der Bundesversammlung am 11. November 2009 ein Programm zur Mitfinanzierung von Agglomerationsprogrammen vorgelegt (Botschaft 09.083 zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2011 für das Programm Agglomerationsverkehr vom 11. November 2009; BBl 2009 8307). Auf dieser Grundlage hat das eidgenössische Parlament am 21. September 2010 einen Betrag in der Höhe von 1510,62 Millionen Franken freigegeben (Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2011 für das Programm Agglomerationsverkehr vom 21. September 2010; BBl 2010 6901), sodass von den insgesamt 6 Milliarden Franken deren 4'069,62 Millionen Franken einzelnen Massnahmen und Massnahmenpaketen zugeordnet sind.

1.1.5 Beiträge an die Substanzerhaltung der Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen

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

1.1.6 Abstimmung der Programme «Engpassbeseitigung Nationalstrassen» und «Agglomerationsverkehr»

Wie bereits bei der 1. Generation der Programme «Engpassbeseitigung Nationalstrassen» und «Agglomerationsverkehr» erfolgte die Erarbeitung der beiden Programme zeitlich parallel, sodass eine laufende Abstimmung ermöglicht wurde. Die Prüfung der Agglomerationsprogramme erfolgte über einen Zeitraum von rund einem Jahr. Im Rahmen dieser Prüfung haben sich alle involvierten Bundesämter intensiv mit den einzelnen Agglomerationen auseinandergesetzt und die zur Diskussion gestellten Massnahmen mit den jeweiligen übergeordneten Massnahmen auf Schiene und Nationalstrasse abgestimmt. Parallel dazu hat das Bundesamt für Strassen die Grundlagen zur Beseitigung der Engpässe im Nationalstrassennetz erarbeitet. Dieses Vorgehen hat es erlaubt, im Laufe des Prozesses eine Abstimmung der beiden Programme zum Agglomerationsverkehr und zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz sicherzustellen. Das Programm Agglomerationsverkehr ist auf eine Verbesserung im Sinne eines effizienteren und nachhaltigeren Verkehrssystems in den Agglomerationen ausgerichtet. Dabei sollen Fortschritte sowohl bezüglich Verkehrsqualität und Verkehrssicherheit als auch bezüglich Raumentwicklung und Umweltqualität erzielt werden. Kernanliegen sind die Siedlungsentwicklung nach innen, die Verlagerung des Verkehrs auf den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr sowie eine möglichst verträgliche Abwicklung des verbleibenden motorisierten Individualverkehrs.

1.2 Entstehung und Inhalt des Programms Agglomerationsverkehr

1.2.1 Dringende und baureife Projekte des Agglomerationsverkehrs, Stand der Umsetzung

Mit Annahme des Infrastrukturfondsgesetzes gab die Bundesversammlung gleichzeitig 2,559 Milliarden Franken für den Bau von 23 dringenden und baureifen Projekten des Agglomerationsverkehrs frei (vgl. Bundesbeschluss vom 4. Oktober 2006 über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds; BBl 2007 8553). Ihre vorzeitige Realisierung soll zu einer ersten wesentlichen Verbesserung im Agglomerationsverkehr beitragen und einen Projektstau verhindern. Voraussetzung für die Mitfinanzierung durch den Bund war, dass mit dem Bau dieser Projekte bis Ende 2008 begonnen wird (Art. 7 Abs. 1 IFG). Mehrere Projekte sind bereits realisiert und eröffnet worden (Métro M2, Glattalbahnhof, Tram Zürich West, Tram Bern West etc.). Ein Projekt kann wegen einer negativen Volksabstimmung nicht realisiert werden (Kerntangente Frauenfeld). Bei allen übrigen Projekten konnte vor Ende 2008 mit dem Bau begonnen werden. Somit konnte nur bei einem Projekt der Baubeginn nicht erfolgen (Kerntangente Frauenfeld). Die entsprechenden Mittel von 25 Millionen Franken stehen für Projekte im Rahmen der Agglomerationsprogramme zur Verfügung. Der Stand der einzelnen Infrastrukturmassnahmen kann den Tabellen 1 und 2 entnommen werden:

Tabelle 1

Dringende und baureife Eisenbahninfrastruktur-Projekte des Agglomerationsverkehrs		
	Projekt	Stand (per 31.12.2012)
a.	Durchmesserlinie Zürich (DML), 1. Teil S-Bahn	Im Bau, geplante Inbetriebnahme Dezember 2015
b.	Schienenverbindung zwischen Mendrisio-Varese (FMV)	Im Bau, geplante Inbetriebnahme Dezember 2014
c.	Schienenverbindung zwischen Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse (CEVA)	Im Bau, geplante Inbetriebnahme Dezember 2017

Tabelle 2

Dringende und baureife Projekte des Agglomerationsverkehrs			
		Projekt	Stand (per 31.12.2012)
a.	ZH	Glattalbahnhof, Etappen 2 und 3	Etappe 2 in Betrieb und abgerechnet; Etappe 3 in Betrieb, geplante Abrechnung 2013
b.	ZH	Tram Zürich West	In Betrieb, Abrechnung 2014
c.	BE	Tram Bern West	In Betrieb, Abrechnung 2013
d.	BE	Wankdorfplatz, Tramverlängerung	Inbetriebnahme 12/2012 erfolgt; Projektende 06/2013 geplant
e.	LU	Doppelspur, Tieflegung Zentralbahn	Teilweise in Betrieb, geplante Abrechnung 2014
f.	ZG	Stadtbahn Zug, 1. Ergänzung	In Betrieb, Abrechnung 2013
g.	ZG	Neubau Kantonsstr. Nr. 4 «Nordzufahrt»	Inbetriebnahme 07/2010 erfolgt; Projektende 2013 geplant
h.	FR	Pont et tunnel de la Poya	Im Bau; Inbetriebnahme 09/2014 geplant
i.	SO	Entlastung Region Olten	Im Bau; eröffnet am 24.04.2013
j.	BS	Tramverlegung St. Johann/Pro Volta	Teilweise in Betrieb, geplante Abrechnung 2017
k.	BS	Tramverlängerungen Saint Louis u. Weil a. Rh., Basel	Saint Louis sistiert; Weil a. Rh. im Bau, geplante Inbetriebnahme Juni 2014
l.	BL	Bahnhof Dornach Arlesheim/Doppelspurausbau Stollenrain	In Betrieb, Abrechnung 2013
m.	BL	H2 Pratteln–Liestal	Im Bau; Inbetriebnahme 12/2013 geplant
n.	AG	Eigentrossierung WSB, Suhr–Aarau	In Betrieb, Abrechnung 2013

Dringende und baureife Projekte des Agglomerationsverkehrs

o.	TG	Kerntangente Frauenfeld	Projekt abgebrochen (Volksabstimmung)
p.	VD	Ouchy–Les Croisettes, Métro M2	In Betrieb, eröffnet am 18.09.2008; abgerechnet
q.	VD	Bahnhof Prilly–Malley, RéseauExpressVaudois (REV)	In Betrieb, Abrechnung 2015
r.	VD	Durch TL-Netz 2008 bedingte Ausbauten	Im Bau, geplante Inbetriebnahme Dezember 2015
s.	GE	Tram Cornavin–Meyrin–CERN (TCMC)	In Betrieb, Abrechnung 2013
t.	GE	Tram Onex–Bernex	In Betrieb, Abrechnung 2014

Auch wenn es für eine Einschätzung der Wirkung noch zu früh ist, kann doch bei einzelnen in Betrieb stehenden Massnahmen bereits heute eine spürbare Wirkung festgestellt werden. Die Métro M2 in Lausanne beispielsweise hat die erwarteten Passagierzahlen bereits übertroffen und stellt ein wesentliches Element der Lebensqualität und Standortattraktivität der Agglomeration Lausanne-Morges dar. Der Wankdorfplatz in Bern ist Schlüssel zur bereits voll einsetzenden Realisierung des bedeutendsten kantonalen Entwicklungsschwerpunkts von Bern.

1.2.2 Programm Agglomerationsverkehr 1. Generation, Stand der Umsetzung

Das Parlament hat am 21. September 2010 mit dem „Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2011 für das Programm Agglomerationsverkehr“ vom 21. September 2010¹ Mittel in der Höhe von 1510,62 Millionen Franken für das Programm Agglomerationsverkehr der 1. Generation freigegeben. Auf dieser Basis konnten die Leistungsvereinbarungen gemäss Art. 24 MinVV² zwischen dem UVEK und der Trägerschaft des jeweiligen Agglomerationsprogramms geschlossen werden. Innerhalb von deutlich weniger als einem Jahr konnten alle 26 Leistungsvereinbarungen abgeschlossen werden.

Für die einzelnen Massnahmen und Massnahmenpakete konnten, nach erfolgter Unterzeichnung der Leistungsvereinbarungen die Finanzierungsvereinbarungen mit den zuständigen Fachämtern ASTRA und BAV unterzeichnet werden. Mit den per 31.12.2012 abgeschlossenen 57 Finanzierungsvereinbarungen (ASTRA: 48 Vereinbarungen mit insgesamt 159 Millionen Franken / BAV: 9 Vereinbarungen mit insgesamt 395 Millionen Franken) ist ein Bundesbeitrag in der Höhe von 554 Millionen Franken verpflichtet. Dieser Gesamtbetrag entspricht rund 37 Prozent des gesamten Kredites für die 1. Generation der Agglomerationsprogramme. Seit Anfang 2011 und bis Ende 2012 konnten aus dem Kredit für das Programm Agglomerationsverkehr der 1. Generation durch die Agglomerationen bisher rund 230 Millionen Franken beim Bund abgerufen werden, was rund einem Sechstel des Kredites entspricht. Die Mitfinanzierung der 1. Generation der Agglomerationsprogramme ist somit erfolgreich angelaufen. Nach der noch kurzen Erfahrung aus den ersten zwei Jahren zeigt sich aber auch, dass sich das neue Instrument der Programmfinanzierung im Agglomerationsverkehr zwischen den jeweiligen Partnern von Bund, Kantonen, Agglomerationen, Städten und Gemeinden noch besser einspielen muss, um eine rasche Umsetzung gewährleisten zu können.

Für eine Wirkungsbeurteilung ist es noch zu früh, da erst vereinzelte Massnahmen bereits umgesetzt sind. Es kann aber festgestellt werden, dass die Umsetzung der mitfinanzierten Verkehrsinfrastrukturmassnahmen und der nichtmitfinanzierten Siedlungs- und Verkehrsmassnahmen voranschreitet. Als weiteren Erfolg der Agglomerationsprogramme ist festzustellen, dass das Verständnis für eine gemeinsame Planung von Kantonen, Städten und Gemeinden in funktionalen Räumen deutlich zugenommen hat.

¹ BBI 2010 6901

² SR 725.116.21, AS 2007 5987

1.3 Programm Agglomerationsverkehr 2. Generation

1.3.1 Ausgangslage

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

Die Mittel werden von der Bundesversammlung in Etappen von (in der Regel) vier Jahren freigegeben (sogenannte Generationen von Agglomerationsprogrammen; Art. 7 Abs. 4 IFG), erstmals per 2011 (siehe Ziffer 1.1.4 bzw. BBI 2010 6901). Die vorliegende Vorlage befasst sich mit der Mittelfreigabe ab 2015. Das Verfahren wurde in den Ausführungsbestimmungen (MinVV) und in vom UVEK erlassenen Weisungen geregelt. Weiterführende Grundlagen finden sich im Handbuch Agglomerationsprogramme, Teil Verkehr und Siedlung, welches das Bundesamt für Raumentwicklung zuhanden der Kantone und Agglomerationen ausgearbeitet hat, in der Botschaft vom 14. November 2001³ zur Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgaben zwischen Bund und Kantonen (NFA) sowie in der Botschaft vom 7. September 2005⁴ zur Ausführungsgesetzgebung der NFA, der Botschaft vom 2. Dezember 2005⁵ zum Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr und das Nationalstrassennetz sowie in den Erläuterungen zur MinVV.

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

1.3.2 Eingereichte Agglomerationsprogramme (Finanzierungsgesuche)

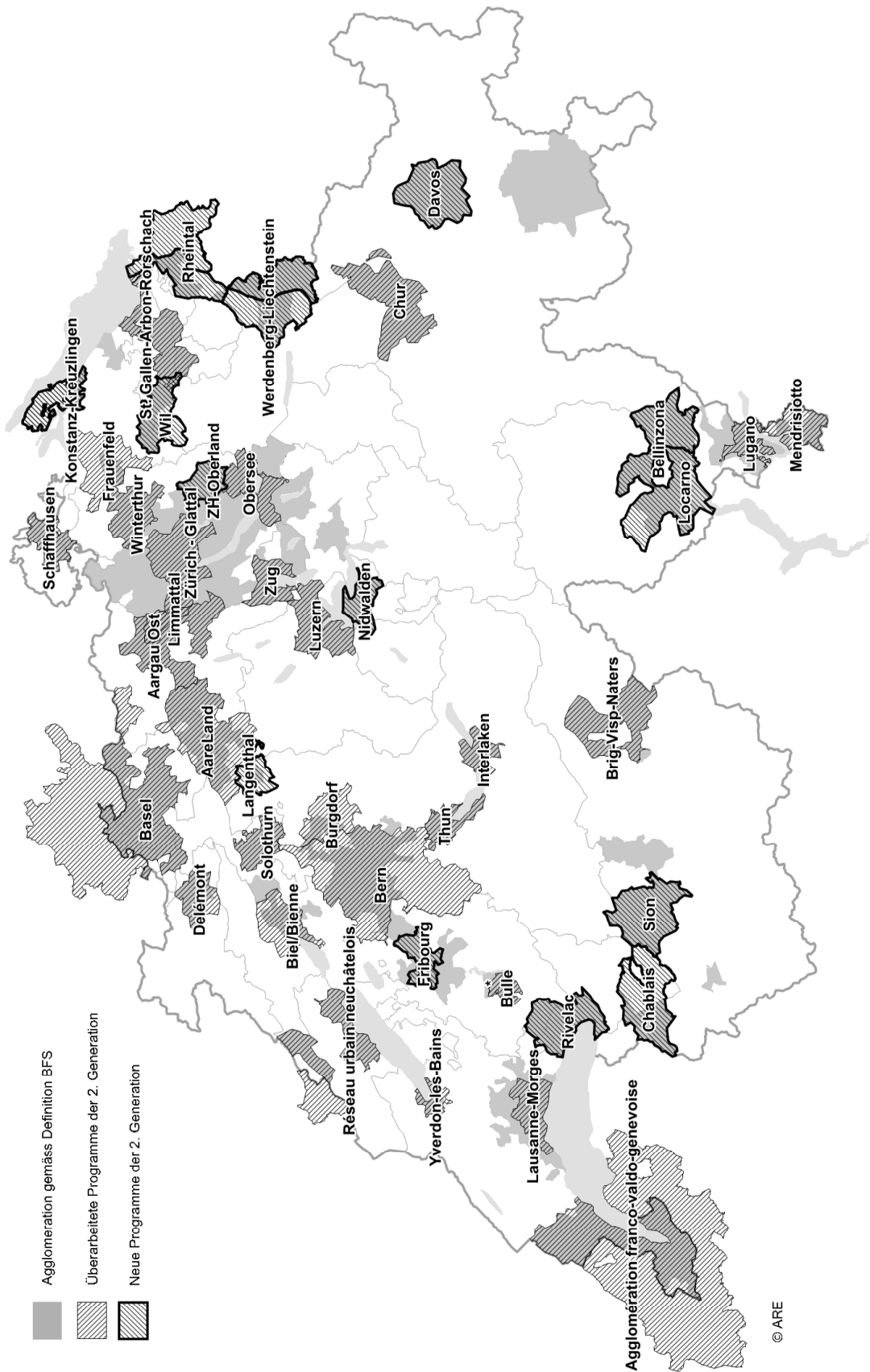
41 Agglomerationsprogramme der 2. Generation wurden bis zum Stichtag 30. Juni 2012 dem Bundesamt für Raumentwicklung zur Prüfung eingereicht (vgl. Abbildung 1). Die Programme gelten als Finanzierungsgesuche gemäss Subventionsgesetz. An diesen 41 Agglomerationsprogrammen sind 90 Prozent der Agglomerationen der Schweiz, 23 Kantone, rund 800 Städte und Gemeinden sowie verschiedene Gebietskörperschaften aus Deutschland, Frankreich, Italien, Österreich und Liechtenstein beteiligt.

³ BBI 2002 2291

⁴ BBI 2005 6029

⁵ BBI 2006 763

Abbildung 1
Eingereichte Agglomerationsprogramme



Den im Rahmen der Agglomerationsprogramme der 2. Generation eingereichten Anträgen zur Mitfinanzierung von Verkehrsmassnahmen kann der Bund bei weitem nicht im vollen Umfang entsprechen. Allein die Investitionskosten der Massnahmen der 1. und 2. Priorität (nachfolgend Priorität A und B), die für die Mittelfreigaben ab 2015 beziehungsweise 2019 vorgesehen sind, belaufen sich auf rund

20 Milliarden Franken. Die Beteiligung des Bundes beträgt 30 bis 50 Prozent, was 6 bis 10 Milliarden Franken entspräche. Dieser Betrag übersteigt indes die verfügbaren Mittel um das Fünffache: Im Infrastrukturfonds, dessen Laufzeit 2027 endet, sind lediglich noch rund 1,9 Milliarden Franken für Agglomerationsprogramme reserviert.

Die Finanzen sollen auf die Massnahmen mit dem besten Kosten/Nutzen-Verhältnis konzentriert werden. Mit der vorliegenden Mittelfreigabe sollen diejenigen Massnahmen mit guter oder sehr guter Wirksamkeit unterstützt werden, die voraussichtlich innerhalb von vier Jahren nach Inkrafttreten des Bundesbeschlusses bau- und finanzreif sind. Diese Projekte lösen Bundesbeiträge von 1'557.08 Millionen aus (A-Liste; vgl. Ziff. 1.3.5.2) und lassen sich innerhalb der noch zur Verfügung stehenden rund 2 Milliarden unterbringen. Die Massnahmen mit guter oder sehr guter Wirksamkeit, die aber die Bau- und Finanzreife erst ab 2019 erreichen, und die Massnahmen mit noch zu optimierender Wirksamkeit (B-Liste; vgl. Ziff. 1.3.5.3) erreichen einen Umfang von 1'397.30 Millionen. Sie übersteigen damit den vom Parlament beschlossenen Verpflichtungskredit für die Mittelfreigabe im Rahmen der 3. Generation, für die noch rund 373.30 Millionen zur Verfügung stehen werden (vgl. Ziff.1.3.6). Massnahmen, für die weitere Abklärungen notwendig sind oder deren Kosten deutlich zu senken sind beziehungsweise deren Kosten/Nutzen-Verhältnis spürbar zu verbessern ist, werden zurückgestellt.

1.3.3 Ablauf und Methodik der Prüfung

Das Verfahren für die Beurteilung und Prüfung der Agglomerationsprogramme ist in der «Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 2. Generation» des UVEK vom 14. Dezember 2010 festgelegt. Das Verfahren wurde aufgrund der Erfahrungen des Prüfprozesses der Agglomerationsprogramme der 1. Generation verfeinert.

1.3.3.1 Ablauf des Prüfprozesses

Der Prüfprozess der Agglomerationsprogramme konnte bereits mit der Prüfung der Agglomerationsprogramme der 1. Generation etabliert werden. Der Ablauf konnte im Wesentlichen beibehalten werden, wurde aber aufgrund der Erfahrungen des letzten Prüfprozesses – wo nötig und sinnvoll – angepasst. Zwei weitere Gründe machten es zudem notwendig, den Prozess zu straffen. Einerseits waren in der 2. Generation deutlich mehr Programme zu prüfen als in der 1. Generation (41 statt 30). Andererseits wurde denjenigen Agglomerationen, welche ihre Programme überarbeiteten, ein halbes Jahr mehr Zeit für die Erarbeitung eingeräumt, was einen spürbar gestrafften Prüfprozess auf der Seite des Bundes bedingte. Der Ablauf des Prüfprozesses kann wie folgt beschrieben werden:

Schon im Vorfeld der Prüfung wurde eine Kooperation zwischen dem Bund und den Trägerschaften angestrebt. So wurden mit allen Trägerschaften Gespräche zur Standortbestimmung geführt, in denen das ARE eine Rückmeldung zur Weiterentwicklung und Optimierung des Agglomerationsprogramms gegeben hat. Dazu konnten die Trägerschaften der neuen Agglomerationsprogramme Vorentwürfe der Programme einreichen, die vom ARE insbesondere bezüglich der Erfüllung der Grundanforderungen gemäss Weisung 2010 einer Zwischenbeurteilung unterzogen wurden.

Die eigentliche Prüfung der Agglomerationsprogramme erfolgte dann unter Federführung des ARE in enger Zusammenarbeit mit ASTRA, BAFU und BAV. Ergänzend dazu wurde eine externe Arbeitsgemeinschaft aus Experten von privaten Planungs- und Beratungsbüros mit einem Mandat beauftragt, das insbesondere die kritische Begleitung des Prüfprozesses und die Formulierung einer Zweitmeinung umfasste. Die Auswahl dieser Arbeitsgemeinschaft erfolgte auf Basis eines offenen Ausschreibungsverfahrens.

Gestützt auf eine Vorprüfung der Agglomerationsprogramme stellte der Bund einen Fragekatalog zusammen, der den Trägerschaften der einzelnen Agglomerationsprogramme zur Beantwortung gestellt wurde. Auf diesem Weg konnten offene Fragen geklärt werden und das Prüfteam ein vertieftes Verständnis der Agglomerationsprogramme erlangen. Zudem wurde so die Gefahr von Missverständnissen reduziert. Bei Bedarf wurden zusätzliche Unterlagen angefordert und eine zweite Fragerunde durchgeführt.

Anschliessend führten jedes beteiligte Bundesamt und die externen Experten unabhängig voneinander eine Beurteilung der Agglomerationsprogramme sowie der Massnahmen durch. Diese Beurteilungen wurden mit allen Beteiligten in konferenziellen Bereinigungen zu einer gemeinsamen, abgestimmten Beurteilung zusammengeführt. Zusätzlich wurden Bilanzateliers durchgeführt in denen der gesamtschweizerische Quervergleich erfolgte. So konnte sichergestellt werden, dass alle Agglomerationsprogramme und Massnahmen entsprechend ihrer Besonderheiten nach einem einheitlichen Massstab beurteilt wurden.

Die Prüfergebnisse des Bundes (Entwurf Prüfbericht) wurden im Verlaufe des 2. Quartals 2013 allen Trägerschaften zugestellt und auf fachlicher Ebene diskutiert. Mit diesen Gesprächen kann gewährleistet werden, dass sämtliche relevanten Argumente in die Prüfung einbezogen werden und dass die Gesamtkohärenz des Agglomerationsprogramms trotz der vom Bund abgeänderten Massnahmenprioritäten gewahrt bleibt. Aufgrund dieser Gespräche und der Ergebnisse der vorliegenden Vernehmlassung des Entwurf des Bundesbeschlusses werden Ende 2013 in einer bundesinternen Genehmigungskonferenz allfällige Wiedererwägungen vorgenommen und die Prüfergebnisse allenfalls angepasst.

1.3.3.2 Methodik

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

Erster Schritt: Grundanforderungen

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

Zweiter Schritt: Überprüfung der Massnahmen-Priorisierung

Im Beurteilungsprozess der Agglomerationsprogramme wird jede Massnahme auf ihre Mitfinanzierbarkeit geprüft und bei positivem Resultat einer Kosten/Nutzen-Beurteilung unterzogen. Die Einteilung erfolgt in drei Kategorien:

- A-Massnahmen weisen ein sehr gutes oder gutes Kosten/Nutzen-Verhältnis auf und sind zwischen 2015 und 2018 bau- und finanzreif.
- B-Massnahmen weisen entweder ein sehr gutes oder gutes Kosten/Nutzen-Verhältnis auf und sind aber erst zwischen 2019 und 2022 bau- und finanzreif oder sie weisen ein lediglich genügendes Kosten/Nutzen-Verhältnis auf. Sie werden für die nächste Mittelfreigabe (3. Generation) nochmals auf ihr Kosten/Nutzen-Verhältnis geprüft.
- C-Massnahmen weisen ein ungenügendes Kosten/Nutzen-Verhältnis auf oder sie haben einen zu geringen Reifegrad, um das Kosten/Nutzen-Verhältnis überhaupt beurteilen zu können.⁶

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

Zur Ermittlung des Kosten/Nutzen-Verhältnisses der einzelnen Massnahmen werden dieselben Wirksamkeitskriterien beigezogen wie für die Programmwirkung (siehe unten). Bei der Kostenseite wird die Agglomerationsgrösse berücksichtigt: so können die Kosten einer Massnahme, die für eine kleine Agglomeration als hoch eingestuft werden, im Kontext einer grossen Agglomeration als mittel oder tief beurteilt werden.

⁶ Speziell gekennzeichnet sind aber Priorität C gesetzten Massnahmen, bei denen der Bund den Handlungsbedarf grundsätzlich anerkennt, aber das Kosten-Nutzen-Verhältnis oder der Reifegrad der vorgeschlagenen Massnahme deren Aufnahme in die A- oder B-Liste nicht rechtfertigt (sog. C*-Massnahmen).

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

Dritter Schritt: Prüfung der Programmwirkung

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

Entscheidend für die Beurteilung des Agglomerationsprogramms sind die Massnahmen der A-Liste der Agglomerationsprogramme der 1. Generation, die Massnahmen der A- und B-Liste der Agglomerationsprogramme der 2. Generation, die Eigenleistungen, die durch andere Bundesmittel mitfinanzierten Massnahmen sowie die nicht-infrastrukturellen Massnahmen in den Bereichen Verkehr und Siedlung. Die Massnahmen der C-Liste fliessen nicht in die Beurteilung der Programmwirkung ein. Der Nutzen wird gestützt auf die folgenden Wirksamkeitskriterien evaluiert (Art. 17d Abs. 1 und 2 MinVG⁷):

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

Die Wirksamkeitskriterien sind in der Weisung des UVEK vom 14. Dezember 2010 über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme mit Indikatoren und konkreten Bewertungsfragen präzisiert. Für die einzelnen Wirksamkeitskriterien sind folgende Fragen bei der Evaluation massgebend:

- Verbesserung der Verkehrssysteme: Wie stark tragen die Massnahmen des Agglomerationsprogramms zu einer Beschleunigung und Qualitätsverbesserung des ÖV bei? Wie stark tragen sie zu einer dauerhaften Verbesserung der Funktionalität des Strassennetzes bei? Wird die Erreichbarkeit der Entwicklungsschwerpunkte Wohnen und Arbeiten verbessert? Wird die Qualität im Fuss- und Veloverkehr gesteigert?
- Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen: Wie weit trägt das Agglomerationsprogramm mit konkreten Massnahmen zu einer Konzentration der Aktivitäten an gut mit dem ÖV erschlossenen Schwerpunkten bei? Dazu gehören beispielsweise die Ausscheidung von Entwicklungsschwerpunkten, Massnahmen zur Lenkung von Neueinzonungen sowie Massnahmen zum Umgang mit verkehrintensiven Einrichtungen. Führen die Massnahmen zu einer Aufwertung der städtebaulichen Qualität und zum Abbau von Trennwirkungen?
- Verminderung der Umweltbelastung und des Ressourcenverbrauchs: Führen die Massnahmen gegenüber dem Trend zu einer Verminderung des CO₂-Ausstosses, der Luft- und Lärmbelastung sowie des Flächenverbrauchs? Wie gross ist die Flächenbeanspruchung und der zusätzliche Zerschneidungseffekt der Massnahmen?
- Erhöhung der Verkehrssicherheit: Wie stark führen Massnahmen wie Verkehrssteuerung, Verkehrsraumgestaltung und Netzanpassungen zur Steigerung der Verkehrssicherheit?

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

⁷ SR 725.116.2; AS 2007 5794

1.3.4 Resultate der Prüfung der Agglomerationsprogramme

1.3.4.1 Erfüllung der Grundanforderungen

Von den 41 Agglomerationsprogrammen musste keines zurückgewiesen werden, weil es die Grundanforderungen nicht erfüllt hätte. Auch wenn nach wie vor für die nächste Generation in der Regel noch Verbesserungen vorzunehmen sind, ist dies doch Ausdruck einer insgesamt gesteigerten Qualität der eingereichten Agglomerationsprogramme.

1.3.4.2 Ergebnisse der Massnahmen-Priorisierung

Die Unterstützung durch den Bund ist konsequent auf diejenigen Massnahmen auszurichten, welche in Anwendung der in Artikel 17d MinVG formulierten Wirkungsziele das beste Kosten/Nutzen-Verhältnis aufweisen. Das Ergebnis der Massnahmen-Priorisierung ergibt mitzufinanzierende Massnahmen in folgenden Bereichen:

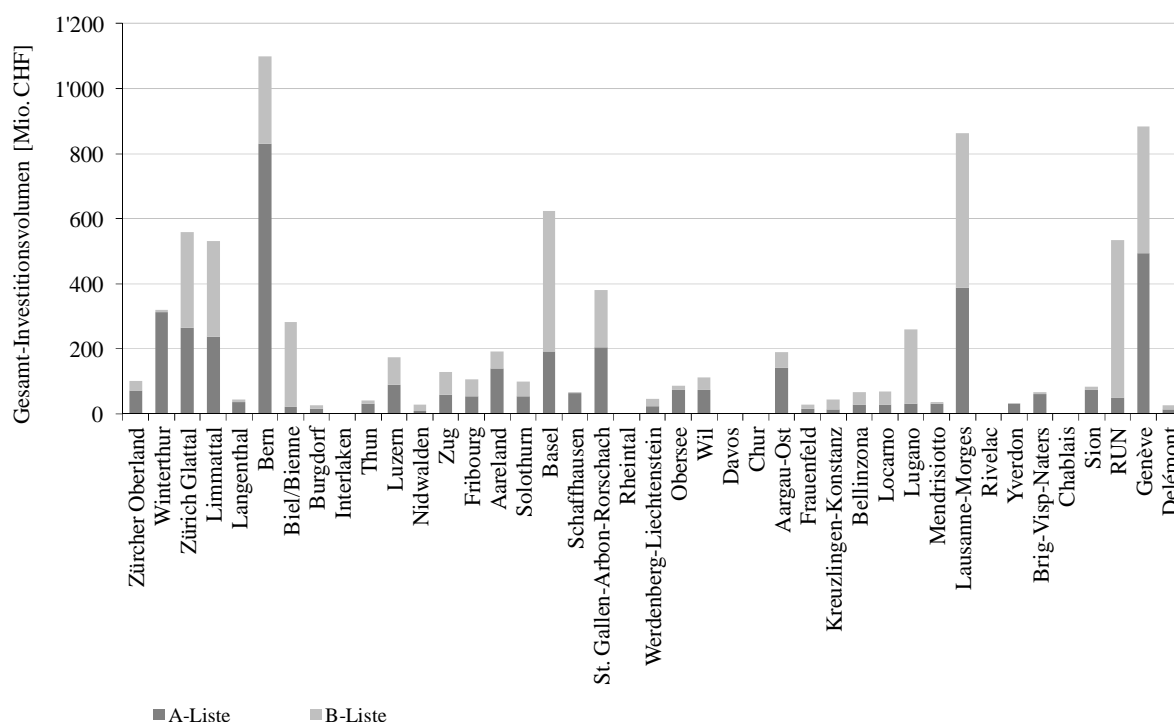
- Infrastrukturen Eisenbahn und Strasse: Grundidee des Infrastrukturfonds war es, die Agglomerationen bei der Realisierung von zentralen Infrastrukturen des Agglomerationsverkehrs zu unterstützen. Der grösste Anteil der Bundesmittel soll deshalb solchen Infrastrukturen zukommen. Aufgrund seines vergleichsweise geringen Flächenverbrauchs und seiner hohen Ressourceneffizienz stehen dabei vorab im Kern der Agglomerationen Investitionen in den öffentlichen Verkehr im Vordergrund.
- Qualitätssprung im Langsamverkehr: In Agglomerationen kann der Langsamverkehr eine zentrale Rolle übernehmen. Mit verhältnismässig geringen Kosten können hier erhebliche Wirkungen erzielt werden. Ein angemessener Anteil der Bundesgelder soll deshalb in Massnahmen investiert werden, die eine deutliche Verbesserung der Qualität im Langsamverkehr bewirken.
- Sicherheit von Strassenräumen: Ein wesentliches Wirkungsziel ist auch die Verkehrssicherheit. Mit der Aufwertung von Ortsdurchfahrten kann mit verhältnismässig geringem Aufwand die Verkehrssicherheit massgeblich verbessert werden. Dabei spielt auch das subjektive Sicherheitsempfinden eine wichtige Rolle. Gleichzeitig dienen diese Massnahmen auch der Verbesserung der Aufenthaltsqualität und damit der Siedlungsqualität.
- Multimodale Drehscheiben im Umfeld von grösseren Bahnhöfen, welche alle Verkehrsmittel betreffen: sie spielen eine wesentliche Rolle, indem sie die kombinierte Mobilität fördern, so dass sie alle Potenziale des Verkehrssystem ausspielen können.
- Verkehrsmanagement: Dieser Massnahmentyp betrifft ebenfalls alle strassengebundenen Verkehrsmittel und umfasst diverse Massnahmen zur Verstetigung des Verkehrsflusses, auch das ein zentrales Wirkungsziel.

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

Verschiedene Massnahmen, die gemäss den gesetzlichen Grundlagen und der Weisung zwar über den Infrastrukturfonds mitfinanziert werden könnten, wurden als sogenannte Eigenleistungen eingestuft. Es handelt sich dabei um kleinere Einzelmassnahmen mit lediglich lokale Wirkung, die nicht Bestandteil eines umfassenden und flächendeckenden Gesamtpakets sind. Gemäss Subsidiaritätsprinzip kann deren Finanzierung den Trägerschaften aus eigener Kraft zugemutet werden.

Als Ergebnisse der Massnahmen-Priorisierung ergab sich ein Gesamtinvestitionsvolumen von 4,22 Milliarden Franken für die Massnahmen der A- Liste und von 3,97 Milliarden Franken für Massnahmen der B-Liste. Nachfolgend ist das Gesamt-Investitionsvolumen pro Agglomerationsprogramm für die Massnahmen der A- und B-Liste dargestellt (vgl. Abbildung 2).

Abbildung 2

Gesamt-Investitionsvolumen pro Agglomerationsprogramm für die Massnahmen der A- und B-Liste**1.3.4.3 Ergebnisse der Beurteilung der Programmwirkung**

Die Beurteilung der Programmwirkung erfolgte anhand der Wirksamkeitskriterien (vgl. Kapitel 1.3.3.2 bzw. Art. 17d Abs. 1 und 2 MinVG). Eine wesentliche neue Grundlage für die Beurteilung der Agglomerationsprogramme der 2. Generation im Vergleich zur 1. Generation war die stark präzisierete Weisung des Bundes. In dieser wurden von Seiten Bund konkretere Zielvorgaben und Leitplanken definiert, was einen deutlichen Einfluss auf die Prüfergebnisse hat, da auch deutlich klarere Ziele, Instrumente und Massnahmen in den Agglomerationsprogrammen erwartet wurden. Neu wurde auch eine bessere Einbindung der Massnahmen in eine kohärent Gesamtkonzeption erwartet. Dazu mussten die Agglomerationen ein Zukunftsbild erarbeiten und waren stärker angehalten ein konsistentes Programm von der Analyse über Ziele, Zukunftsbild, Handlungsbedarf und daraus abgeleitete Massnahmen – den sog. „roten Faden“ – zu erarbeiten.

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

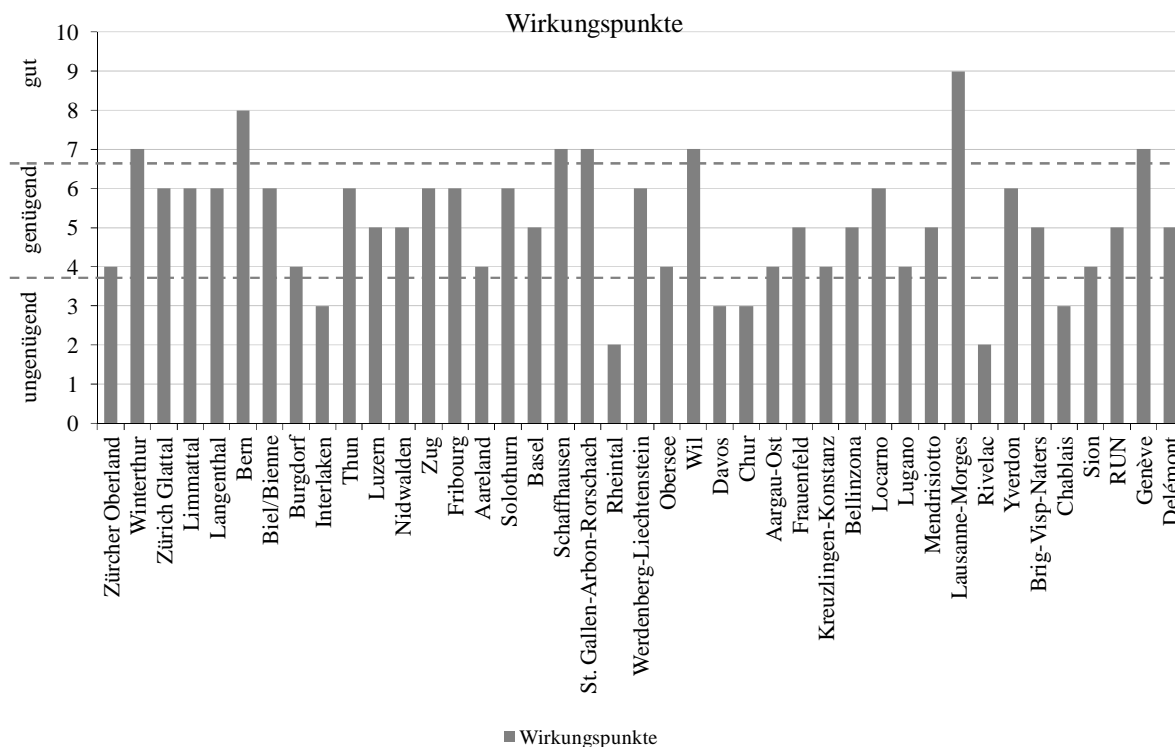
- Beim Wirkungskriterium «Qualität des Verkehrssystems verbessert» ergaben sich beispielsweise reduzierte Bewertungen, wenn die einzelnen Massnahmen nur ungenügend in eine sichtbare oder nachvollziehbare Gesamtkonzeption eingebettet sind oder wenn ihre Wirkung zwar positiv aber nur sehr punktuell ist und somit im Verkehrssystem keine wesentlichen Fortschritte in Richtung eines nachhaltigen Mobilitätsverhaltens erzielt werden können.
- Gründe für eine reduzierte Bewertung beim Wirkungskriterium «Siedlungsentwicklung nach innen» waren beispielsweise eine fehlende oder zu wenig nachvollziehbare Konzeption für das ganze Agglomerationsgebiet, die eine konsequente Siedlungsentwicklung nach innen sichtbar und glaubwürdig macht. Ein weiterer Mangel war zum Teil, dass allfällige Entwicklungsschwerpunkte ungenügend priorisiert und ungenügend auf den ÖV und den Langsamverkehr ausgerichtet wurden sowie Massnahmen zur Steuerung von verkehrsintensiven Einrichtungen fehlen oder ungenügend sind. Neben diesen Faktoren ist insbesondere der Konkretisierungsgrad der Massnahmen oft nicht genügend, um konkrete Wirkungen zu belegen. Im Vergleich zur 1. Generation wurde ausserdem das Ziel der Verringerung der Zersiedelung stärker gewichtet.
- Beim Wirkungskriterium «Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch» liegen die Gründe für eine reduzierte Bewertung beispielsweise in einer zu geringfügigen Verbesserung des Modal-Splits zugunsten des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs und damit in einer zu geringen Ver-

minderung des Schadstoffausstosses, einer ungenügenden Trendwende bezüglich Siedlungsflächenverbrauch oder aber fehlenden Massnahmen zur gezielten Aufwertung der Landschaft als Erholungs- und Naturraum.

- Eine reduzierte Bewertung im Wirkungskriterium «Verkehrssicherheit» ergab sich beispielsweise, wenn die in der Analyse aufgeführten Unfallschwerpunkte nicht systematisch beseitigt werden. Im Vergleich zur 1. Generation wurde hier zudem der Verbesserung der subjektiven Sicherheit höheres Gewicht beigemessen.

Im Vergleich zur 1. Generation der Agglomerationsprogramme wurden keine Vorleistungspunkte mehr vergeben. Jedoch erfolgte die Beurteilung der aktualisierten Programme aufgrund der Wirksamkeit der 1. und 2. Generation der Agglomerationsprogramme.

Abbildung 3
Wirkungspunkte der Agglomerationsprogramme



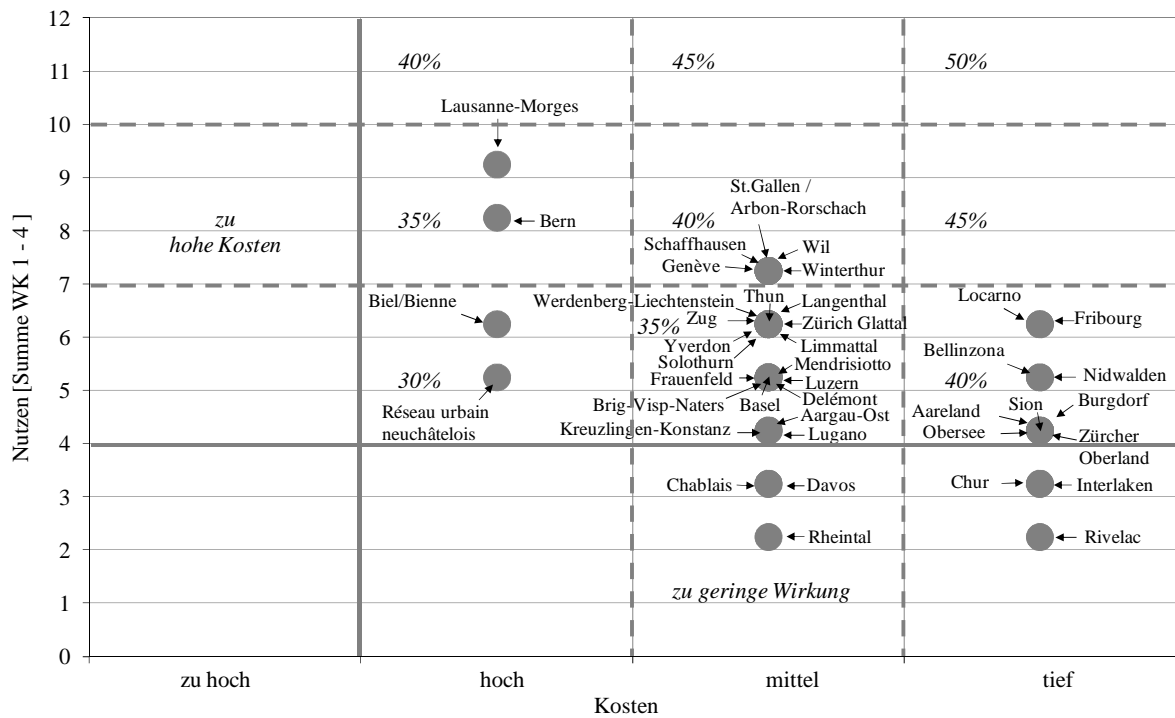
Gesamthaft erreicht die Mehrheit (28 von 41) der Agglomerationsprogramme eine genügende Wirkung (zwischen 4 und 6 Punkten) (vgl. Abbildung 3). Rund ein Sechstel (7 von 41) der Agglomerationsprogramme kann als gut eingestuft werden (7 Punkte und mehr). Die maximal erreichte Punktzahl beträgt 9. Sechs Agglomerationsprogramme wurden mit weniger als 4 Punkten insgesamt als ungenügend beurteilt.

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

Die Gegenüberstellung der Programmwirkung mit den Programmkosten (vgl. Abbildung 4) zeigt, dass 6 Programme (Interlaken, Rheintal, Davos, Chur, Rivelac, Chablais) aufgrund ungenügender Programmwirkung keine Bundesbeiträge aus dem Infrastrukturfonds erhalten. Von den übrigen werden 4 Agglomerationsprogramme als teuer eingestuft, 22 Programme weisen mittlere Kosten und 9 Programme tiefe Kosten auf. In der Konsequenz profitieren 14 Agglomerationen von Bundesbeiträgen in der Höhe von 40 %, 19 Agglomerationen von Beiträgen in der Höhe von 35 % und 2 Agglomerationen von Beiträgen in der Höhe von 30 % (vgl. Abbildung 4).

Abbildung 4

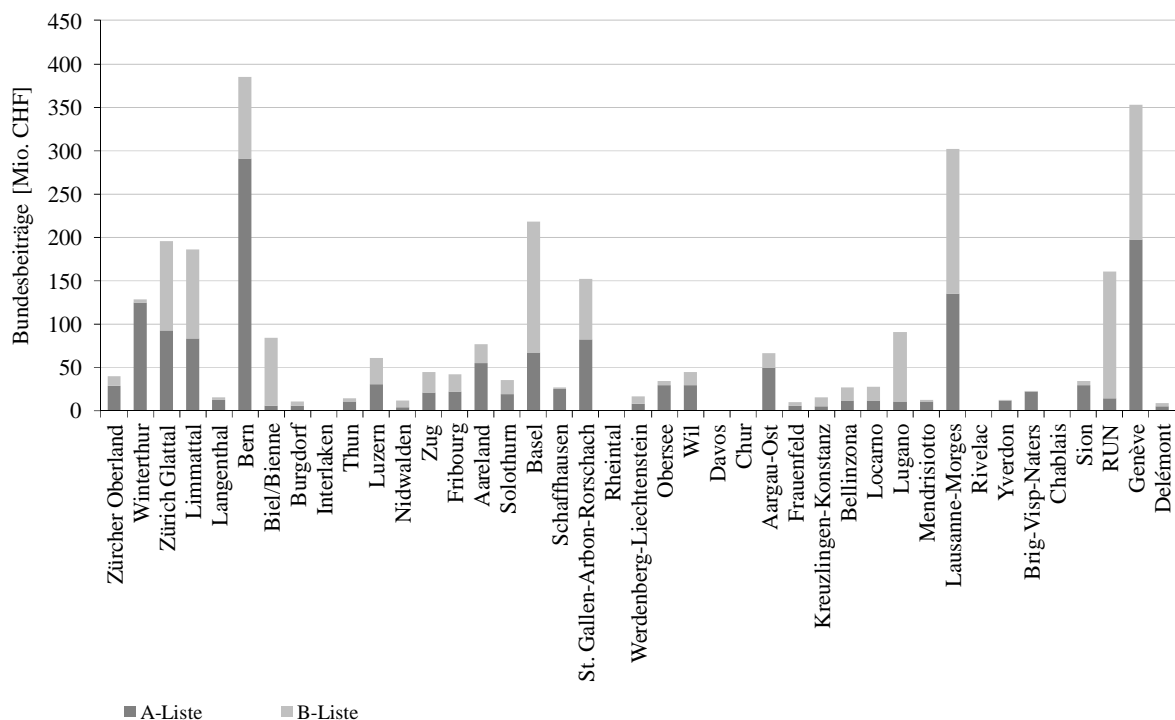
Kosten- und Nutzenpunkte der Agglomerationsprogramme



Diese Beitragssätze gelten für die nächste Generation ab 2015 und somit nur für die A-Massnahmen. Die Agglomerationen haben die Möglichkeit, ihr Agglomerationsprogramm zu verbessern und damit für die nächste Generation ab 2019 von höheren Beitragssätzen zu profitieren. Aufgrund der angewendeten Beitragssätze ergeben sich für das Investitionsvolumen pro Agglomerationsprogramm für die Massnahmen der A- und B-Liste folgende Beiträge des Bundes (vgl. Abbildung 5):

Abbildung 5

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



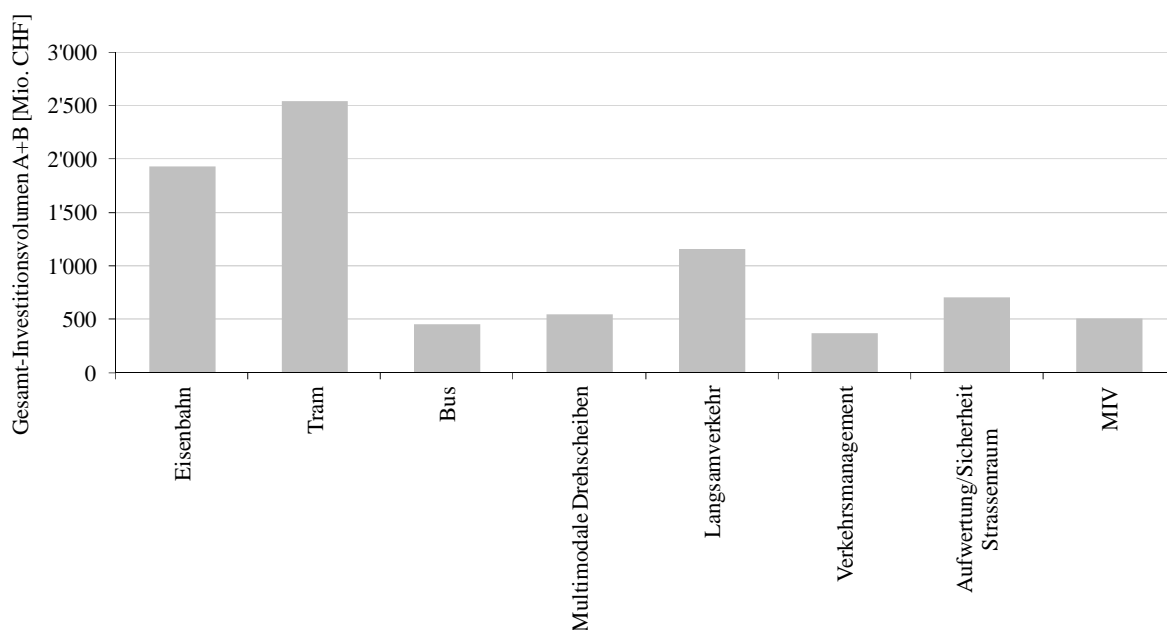
Die Bundesbeiträge werden hauptsächlich in den grössten fünf Agglomerationen Zürich (Glattal und Limmattal), Basel, Genève, Bern und Lausanne–Morges eingesetzt, wo ein dringender Bedarf an kostenintensiven Verkehrsinfrastrukturen besteht. Damit wird gewährleistet, dass die Agglomerationsprogramme, die zur Lösung der grössten Verkehrs- und Umweltprobleme beitragen, entsprechend gewürdigt werden (Art. 17d Abs. 3 MinVG). Die recht ausgewogene Aufteilung zwischen A- und B-Liste sorgt für eine vernünftige Etappierung der Investitionen. Die absolut betrachtet geringeren Investitionen in den kleinen Agglomerationen erklären sich dadurch, dass sich dort das Verkehrssystem meist ohne teure Investitionen erheblich verbessern lässt.

1.3.4.4 Auswertungen der Ergebnisse

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

Abbildung 6

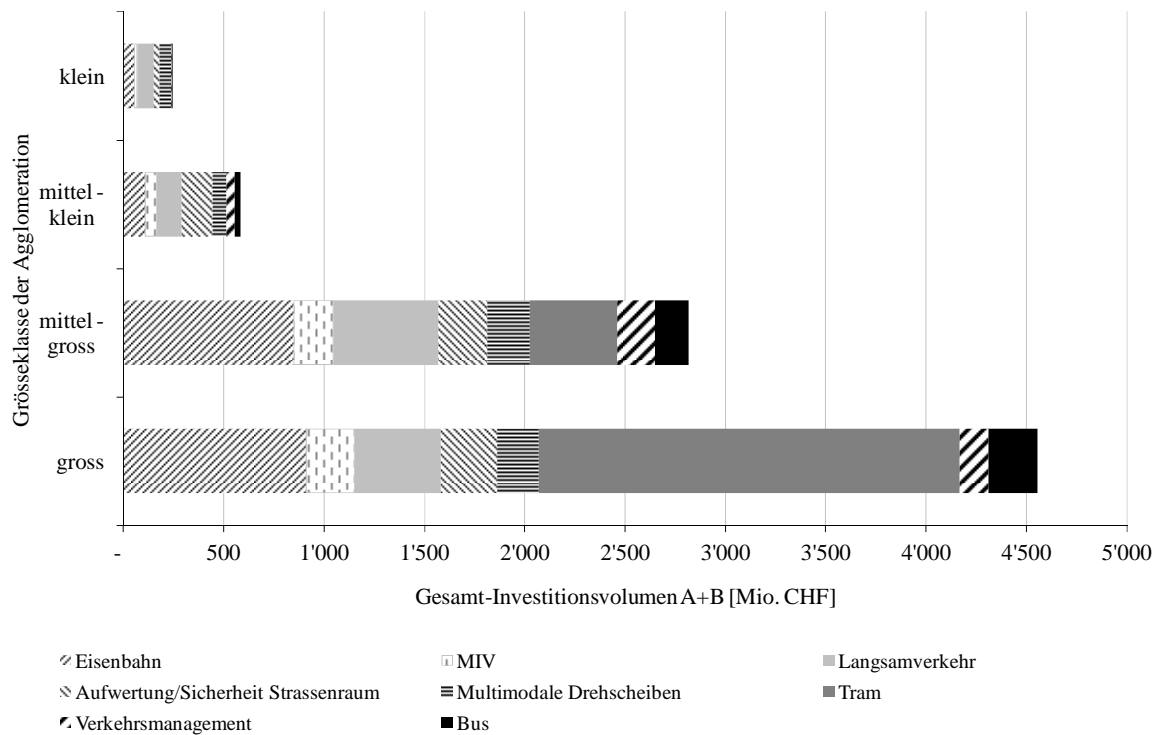
Gesamt-Investitionsvolumen pro Massnahmenkategorie für die Massnahmen der A- und B-Liste



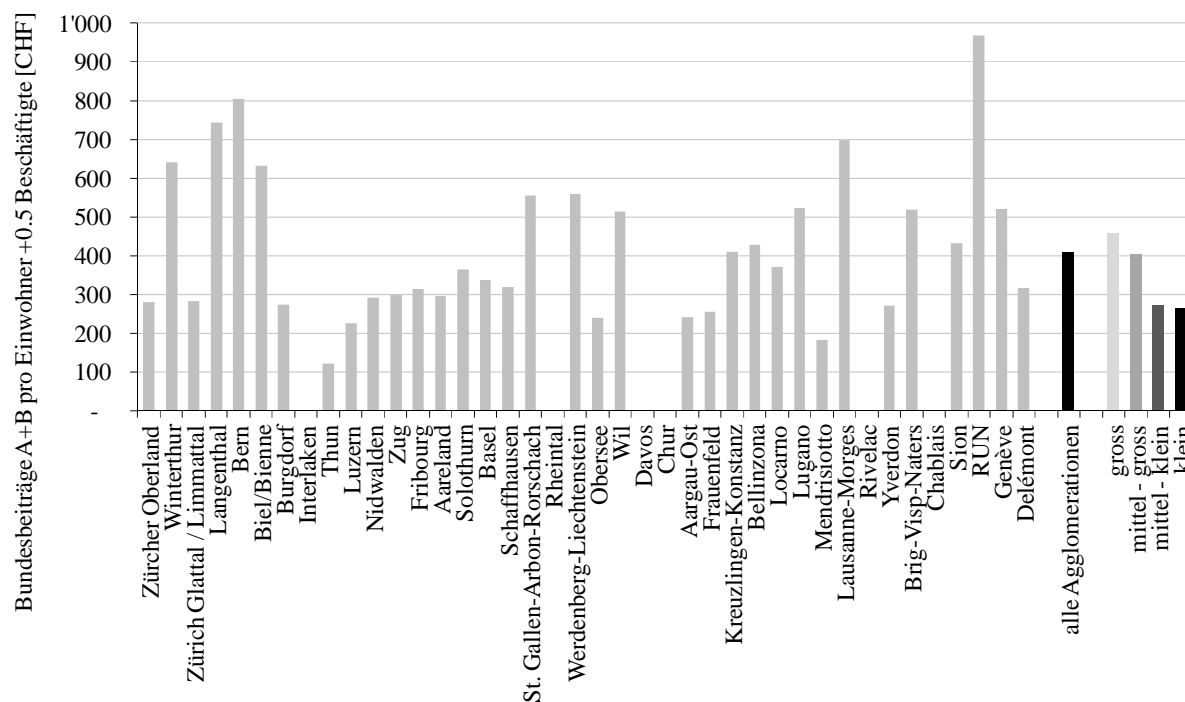
Die Investitionen in die Schienenmassnahmen und die Trams machen den Hauptanteil aus (vgl. Abbildung 6). Dies reflektiert die Tatsache, dass ein Grossteil der Investitionen in grossen (Zürich, Basel, Genève, Bern, Lausanne-Morges) und mittleren-grossen Agglomerationen («Réseau urbain neuchâtois» RUN, Biel, Aareland, Luzern, Aargau Ost, Winterthur, St. Gallen-Arbon-Rorschach, Lugano) anfallen, wo wegen des begrenzten Flächenangebots und der benötigten hohen Ressourceneffizienz Tram- und S-Bahnen als Lösungsansätze im Vordergrund stehen (vgl. Abbildung 7). Weitere namhafte Investitionsvolumen entfallen auf die Massnahmenkategorien Langsamverkehr, Aufwertung/Sicherheit Strassenraum, Strassenausbau und Multimodale Drehscheiben. Bei den mittleren-kleinen und kleinen Agglomerationen sind die Investitionen in die Kategorie Schiene und motorisierter Individualverkehr relativ ausgewogen (vgl. Abbildung 7).

Abbildung 7

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



Werden die Investitionen im Verhältnis zur Anzahl Einwohner und Arbeitsplätze betrachtet (vgl. Abbildung 8), zeigt sich eine Streuungen unter den einzelnen Agglomerationen. Dies ist einerseits Abbild des relativen Handlungsbedarfs, andererseits ist es aber auch Ausdruck des Kosten/Nutzen-Verhältnisses der einzelnen Programme. Auch wenn rund 60 % der Investitionen in den grössten fünf Agglomerationen mit den meisten Verkehrsproblemen anfallen (vgl. Abbildung 5), steht dies durchaus im Verhältnis zu deren Bedeutung, gemessen in Einwohnern und Beschäftigten (vgl. Abbildung 8). So fallen die Bundesbeiträge pro Einwohner und Beschäftigten für die grössten fünf Agglomerationen zwar höher aus als für die mittleren-grossen, mittleren-kleinen und kleinen Agglomerationen (vgl. rechte 4 Säulen in Abbildung 8). Es sind aber auch diejenigen Agglomerationen, welche mit den meisten Problemen konfrontiert sind. In gewissen mittleren Agglomerationen sind mittelfristig (B-Liste) im Verhältnis zur Grösse der Agglomerationen teure Infrastrukturen zu realisieren. Dies betrifft insbesondere das «Réseau urbain neuchâtelois» (RUN), aber auch Lugano.

Abbildung 8**Beiträge des Bundes pro Agglomerationsprogramm für die Massnahmen der A- und B-Liste im Verhältnis zur Grösse der Agglomeration (Bundesbeitrag (A+B) in Franken pro Einwohner + 0.5 Beschäftigte)****1.3.5 Das Programm Agglomerationsverkehr**

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

1.3.5.1 Beitragssatz

Mit dem Bundesbeschluss werden Beitragssatz und Höchstbeitrag des Bundes pro Agglomeration für die ausgewiesenen A-Massnahmen der 2. Generation festgelegt (Massnahmen der A-Liste in Anhang 17 bzw. im Bundesbeschluss). Der Beitragssatz des Bundes ist damit für die A-Massnahmen der 2. Generation fixiert. Dies gilt auch bei einem Baubeginn erst nach 2019.

1.3.5.2 A-Liste

Mit dem Bundesbeschluss gibt die Bundesversammlung für die in der A-Liste ausgewiesenen Massnahmen der 2. Generation für die einzelnen Agglomerationsprogramme die Mittel frei. 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. Der Bundesrat beantragt der Bundesversammlung, diese Mittel mittels Bundesbeschluss freizugeben (vgl. Tabelle 3, Spalte A-Liste beziehungsweise Bundesbeschluss). Die Mittel für die Massnahmen der A-Liste sind damit definitiv freigegeben. Diese Massnahmen der A-Liste werden später nicht noch einmal auf ihre Wirksamkeit überprüft. Dies gilt auch wenn allenfalls erst nach 2019 oder später mit dem Bau begonnen werden sollte.

1.3.5.3 B-Liste

Die in der B-Liste ausgewiesenen Massnahmen sind wichtige Bestandteile der Agglomerationsprogramme und sollen – unter dem Vorbehalt, dass die entsprechenden Mittel vorhanden sind (vgl. 1.3.6) – in einer nächsten Generation (also der 3. Generation) voraussichtlich durch den Bund mitfinanziert werden (vgl. Tabelle 3, Spalte B-Liste). Der Bundesrat wird dem Parlament in einer nächsten Programmbotschaft in rund 4 Jahren die entsprechende Mittelfreigabe beantragen. Die B-Massnahmen werden dann gleichzeitig und gemäss den gleichen Kriterien wie neue Massnahmen nochmals geprüft, sodass Änderungen möglich sind.

1.3.5.4 Übersicht pro Agglomerationsprogramm

Die Prüfung der Agglomerationsprogramme ergibt Bundesbeiträge in der A-Liste von rund 1,6 Milliarden Franken und in der B-Liste von rund 1,4 Milliarden Franken, für die A- und B-Liste zusammen also insgesamt rund 3,0 Milliarden Franken. Mit den mit Bundesbeschluss vom 4. Oktober 2006 freigegebenen 2,56 Milliarden Franken (vgl. Ziff. 1.2.1) für die dringlichen Projekte, den am 21. September 2010 für die 1. Generation freigegebenen 1,51 Milliarden Franken sowie dem beantragten Bundesbeschluss in der Höhe von knapp 1,56 Milliarden Franken sind insgesamt 5,63 Milliarden Franken freigegeben, sodass eine Reserve von rund 0,37 Milliarden Franken verbleibt. Dem stehen bereits B-Massnahmen der 2. Generation in Höhe von rund 1,4 Milliarden Franken gegenüber – dies ohne neue Massnahmen der vorgesehenen 3. und 4. Generation Agglomerationsprogramme. Die verbleibende Reserve wird sich im Laufe der Zeit zwar noch etwas erhöhen, da davon ausgegangen werden kann, dass für einzelne Massnahmen der 1. und 2. Generation zum Beispiel die dafür vorgesehenen Mittel nicht voll ausgeschöpft werden oder aber zum Beispiel aufgrund von negativen Volksentscheiden einzelne Massnahmen nicht realisiert werden können. Dennoch reicht die Reserve nicht für eine weitere Generation derselben Grössenordnung. Auf die sich in diesem Zusammenhang stellenden Herausforderungen wird in Ziffer 1.3.6 näher eingegangen. Zudem gilt es zu beachten, dass beim Wegfall gewisser Massnahmen auch deren beabsichtigte Wirkung nicht erzielt werden kann.

Tabelle 3

Agglomerationsprogramm	Beitragssatz Bund (%)	A-Liste, zur Freigabe bean- tragt; Bundes- beitrag (Anga- ben in Mio. Franken)	B-Liste; Finan- zierung nicht gesichert (An- gaben in Mio. Franken)	Total (Angaben in Mio. Franken)
Zürcher Oberland	40	28.00	11.83	39.83
Winterthur	40	124.53	3.39	127.92
Zürich Glattal	35	92.33	102.98	195.31
Limmattal	35	82.91	102.64	185.55
Langenthal	35	11.89	3.22	15.11
Bern	35	290.54	93.96	384.50
Biel/Bienne	30	5.76	78.59	84.35
Burgdorf	40	5.74	4.42	10.16
Interlaken	0	0.00	0.00	0.00
Thun	35	10.42	3.56	13.98
Luzern	35	30.56	29.81	60.37
Nidwalden	40	3.37	7.69	11.06
Zug	35	20.50	24.11	44.61
Fribourg	40	21.57	20.36	41.93
Aareland	40	54.99	21.07	76.06
Solothurn	35	18.84	15.91	34.75
Basel	35	67.06	151.20	218.26
Schaffhausen	40	24.94	1.61	26.55
St. Gallen-Arbon-Rorschach	40	81.66	69.92	151.58
Rheintal	0	0.00	0.00	0.00
Werdenberg-Liechtenstein	35	7.80	8.09	15.89
Obersee	40	29.07	4.71	33.78
Wil	40	29.08	15.02	44.10
Davos	0	0.00	0.00	0.00
Chur	0	0.00	0.00	0.00
Aargau-Ost	35	49.11	17.17	66.28
Frauenfeld	35	5.69	4.19	9.88
Kreuzlingen-Konstanz	35	4.72	10.17	14.89
Bellinzona	40	11.36	15.31	26.67
Locarno	40	11.22	16.45	27.67
Lugano	35	10.26	80.19	90.45
Mendrisiotto	35	10.48	1.49	11.97
Lausanne-Morges	35	135.19	166.41	301.60
Rivelac	0	0.00	0.00	0.00
Yverdon	35	10.94	0.30	11.24
Brig-Visp-Naters	35	21.23	1.44	22.67
Chablais	0	0.00	0.00	0.00
Sion	40	28.97	4.62	33.59
RUN	30	14.23	145.94	160.17
Genève	40	197.60	155.33	352.93
Delémont	35	4.52	4.20	8.72
Total		1557.08	1397.30	2954.38

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

1.3.6 Mitfinanzierung des Agglomerationsverkehrs – künftiger Finanzbedarf

1.3.6.1 Die Mitfinanzierung des Bundes im Agglomerationsverkehr

Die Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 18. April 1999 (SR 101) befasst sich in zwei Artikeln mit den Städten und den Agglomerationen. Gemäss heutiger verfassungsmässiger Grundlage nimmt der Bund bei seinem Handeln Rücksicht auf die besondere Situation der Städte und der Agglomerationen (Art. 50 BV⁸). Gemäss Art. 86 BV erhebt der Bund eine Nationalstrassenabgabe, eine Verbrauchssteuer auf Treibstoffen sowie einen Zuschlag zu dieser Verbrauchssteuer und verwendet einen Teil dieser Erträge für Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen (Art. 86 Abs. 3 lit. b^{bis}).⁹

1.3.6.2 Die Mitfinanzierung des Agglomerationsverkehrs erfolgt effizient und zielgerichtet

Mit der Mitfinanzierung des Bundes im Agglomerationsverkehr wird eine koordinierte Planung von Siedlung und Verkehr gefördert und die verschiedenen Verkehrsmittel im öffentlichen Verkehr, im motorisierten Individualverkehr als auch im Langsamverkehr koordiniert, optimiert und auf die Ziele und Massnahmen der Raumplanung abstimmt. Durch eine klare Ausrichtung der Mitfinanzierung auf die Wirkung und verbindliche Wirksamkeitskriterien¹⁰, wird eine hohe Kosten-Wirksamkeit erreicht. Die Mitfinanzierung des Bundes im Agglomerationsverkehr hat insbesondere auch dazu beigetragen, dass über Gemeinde-, Kantons- und sogar Landesgrenzen hinweg koordinierte und miteinander abgestimmte Planungen von Siedlung und Verkehr gemeinsam erarbeitet und getragen werden. Die Prüfung der Programme der Agglomerationen und die klare Priorisierung durch den Bund gewährleistet, dass die finanziellen Mittel zielgerichtet eingesetzt werden.

1.3.6.3 Agglomerationsverkehr bleibt auch in Zukunft wichtig

Rund 75 Prozent der Schweizer Bevölkerung leben in Städten und Agglomerationen. 80 Prozent der Arbeitsplätze befinden sich in städtischen Gebieten. Sie sind die zentralen Wirtschaftsmotoren des Landes. Bevölkerung und Wirtschaft generieren aber auch ein starkes Verkehrsaufkommen. 85 bis 90 Prozent aller Staus der Schweiz entstehen in den Agglomerationsräumen, wo sich lokale, regionale und nationale Verkehrsnetze auf engstem Raum überlagern. In den Städten und Agglomerationen sind die Verkehrsprobleme am grössten. Sie haben zudem unmittelbar auch Auswirkungen auf die übergeordneten Netze und somit auf das Verkehrssystem des ganzen Landes.¹¹ Es liegt daher auch im Interesse des Bundes, dass die Massnahmen zur Entschärfung dieser Probleme fristgerecht umgesetzt werden können. Gut funktionierende Verkehrssysteme sind von zentraler Bedeutung für die Lebensqualität und die Wettbewerbsfähigkeit der ganzen Schweiz.

Alle Perspektiven zum Verkehrswachstum gehen davon aus, dass die Probleme in den nächsten Jahren weiter zunehmen werden.¹² Die als Grundlage dienenden Bevölkerungsprognosen des Bundesamts für Statistik (BFS) aus dem Jahre 2006 gingen bereits von einer weiteren Konzentration der Einwohnerentwicklung in den Agglomerationen aus.¹³ Die aktuellsten Bevölkerungsprognosen des BFS zeigen nun eine noch viel stärkere Einwohnerentwicklung.¹⁴ Die darauf aufbauenden Szenarien zur Bevölkerungsentwicklung in den Kantonen der Schweiz 2010-2035 des BFS¹⁵ gehen von einer viel stärkeren Konzentration der Einwohnerentwicklung in den Agglomerationen aus, als bisher ange-

⁸ Art. 50, Abs. 3: „Er [der Bund] nimmt dabei Rücksicht auf die besondere Situation der Städte und der Agglomerationen sowie der Berggebiete.“

⁹ Art. 86 Abs. 1: „Der Bund kann auf Treibstoffen eine Verbrauchssteuer erheben.“; Art. 86 Abs. „Er verwendet die Hälfte des Reinertrags der Verbrauchssteuer auf allen Treibstoffen ausser den Flugtreibstoffen sowie den Reinertrag der Nationalstrassenabgabe für folgende Aufgaben und Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr: ... b^{bis}. Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen; ...“

¹⁰ Folgende Wirkungsziele stehen im Vordergrund und sind gesetzlich festgelegt (IFG bzw. MinVG): a) bessere Qualität des Verkehrssystems; b) mehr Siedlungsentwicklung nach innen; c) weniger Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch; d) mehr Verkehrssicherheit. Siehe dazu Art. 4 und 7 Bundesgesetz über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen (Infrastrukturfondsgesetz, IFG) vom 6. Oktober 2006 und Art. 17a bis 17d Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer (MinVG) vom 22. März 1985.

¹¹ Die Staukosten betragen im Jahr 2005 rund 1,5 Mrd. Franken. Siehe dazu: Bundesamt für Raumentwicklung (2007): Staukosten des Strassenverkehrs in der Schweiz, Aktualisierung 2000/2005.

¹² Siehe dazu z.B. Verkehrsanalysen Bundesamt für Raumentwicklung (2006): Perspektiven des schweizerischen Personenverkehrs bis 2030 sowie Bundesamt für Raumentwicklung (2012): Ergänzungen zu den schweizerischen Verkehrsperspektiven bis 2030, Bern.

¹³ Bundesamt für Statistik (2006): Szenarien zur Bevölkerungsentwicklung der Schweiz 2005-2050, Neuchâtel.

¹⁴ Bundesamt für Statistik (2010): Szenarien zur Bevölkerungsentwicklung der Schweiz 2010-2060, Neuchâtel.

¹⁵ Bundesamt für Statistik (2011): Szenarien des BFS und Szenarien der Kantone, Neuchâtel, 29.03.2011.

nommen wurde. Aufgrund dieser Prognosen ist davon auszugehen, dass sich die Verkehrsprobleme in Zukunft noch deutlich stärker als heute auf die Agglomerationen konzentrieren werden.

1.3.6.4 Die vorgesehenen Mittel für den Agglomerationsverkehr reichen nicht aus

Im Infrastrukturfonds sind 6 Milliarden Franken (exkl. MwSt. u. Teuerung) für den Agglomerationsverkehr zugewiesen. Bereits mit dem Inkrafttreten des Infrastrukturfondsgesetzes und des Bundesbeschlusses wurde ein hoher Teilbetrag von rund 2,6 Milliarden Franken für die „dringlichen Projekte des Agglomerationsverkehrs“ freigegeben, was über 40% der zur Verfügung stehenden Mittel entspricht. Vom für den Agglomerationsverkehr vorgesehenen Teil des Gesamtkredites sind nach Verabschiedung der Programmbotschaft Agglomerationsverkehr vom 21. September 2010 bereits zwei Drittel der Mittel einzelnen Massnahmen zugewiesen.¹⁶ Bis zum Ende der Fondslaufzeit stehen damit lediglich noch deren 1,9 Milliarden Franken zur Verfügung. Bis Ende Juni 2012 wurden 41 Agglomerationsprogramme der 2. Generation beim Bund eingereicht. Die darin zur Mitfinanzierung beantragten Massnahmen sehen Investitionen von rund 20 Milliarden Franken vor, was die zu einer Mitfinanzierung verfügbaren Mittel um ein Vielfaches übersteigt. Der Bund ist deshalb einerseits gezwungen, rigoros Prioritäten zu setzen. Andererseits müssen zusätzliche Finanzmittel gesichert werden.

Die Zweckerweiterung der Mittel der Spezialfinanzierung Strassenverkehr zugunsten der Mitfinanzierung des Agglomerationsverkehrs durch den Bund ist gemäss Bundesverfassung unbefristet. Die Aufgabe und die Kriterien wurden im Rahmen der NFA geregelt. Nach NFA sieht der Bund mindestens 30-40 Millionen Franken jährlich für die Finanzierung des Agglomerationsverkehrs vor. Gemäss Infrastrukturfondsgesetz werden diese Mittel währen 20 Jahren auf 300 Millionen Franken (exkl. MwSt. u. Teuerung) pro Jahr erhöhet. Ab 2028 stünden demnach mit der heutigen Regelung jährlich nur noch 30-40 Millionen Franken zur Verfügung.

1.3.6.5 Die Finanzierung von Bahn und Agglomerationsverkehr noch klarer entflechten

Künftige Eisenbahnfinanzierung gemäss FABI-Vorlage

Der Entwurf zum „Bundesgesetz über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur“ sieht vor (Änderung des Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957), dass der Bund die Hauptlast der Finanzierung der Infrastruktur trägt (Art. 49 Abs. 1 EBG) und die Kantone die Infrastruktur mitfinanzieren (Art. 49 Abs. 2 EBG). Von Bundesleistungen ausgeschlossen sind u.a. Strecken für die Feinerschliessung.¹⁷

In der „Botschaft zur Volksinitiative «Für den öffentlichen Verkehr» und zum direkten Gegenentwurf (Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur, FABI) vom 18. Januar 2012“ wird die Abgrenzung zwischen dem Bahninfrastrukturfonds und dem Infrastrukturfonds dargelegt (Vorlage 12.016). Demnach wird die Finanzierung von S-Bahn-Ausbauten in Städten und Agglomerationen für die 1. Generation der Agglomerationsprogramme – wie vorgesehen und wie vom Parlament beschlossen – aus dem Infrastrukturfonds erfolgen. Die Finanzierung der vom Bund mit «A» bewerteten Massnahmen der Agglomerationsprogramme der 2. Generation, deren Realisierung ab 2015 freigegeben werden soll, erfolgt nach bisheriger Regelung ebenfalls aus dem Infrastrukturfonds. Sobald FABI in Kraft ist, sollen Massnahmen der Agglomerationsprogramme, welche die Eisenbahn betreffen, über den BIF finanziert werden.

Abgrenzung der Eisenbahnfinanzierung und der Finanzierung des Agglomerationsverkehrs

Die Regelung von FABI sieht vor, dass die Ausfinanzierung der dringlichen Projekte sowie der A-Massnahmen der Agglomerationsprogramme der 1. und 2. Generation nach den bisherigen Regelungen gemäss Mitfinanzierung des Agglomerationsverkehrs durch den Infrastrukturfonds erfolgen. Dies bedeutet unter anderem, dass allfällige Mehrkosten dieser Massnahmen durch die Agglomerationen zu tragen sind. Allfällige Massnahmen im Bereich der Eisenbahninfrastruktur – dazu gehören auch Um- und Neubauten von Haltestellen/Bahnhöfen – werden ab der 3. Generation der Agglomerationsprogramme über den BIF finanziert. Die entsprechenden Massnahmen der Agglomerationen werden somit in die Planung des strategischen Entwicklungsprogrammes für die Bahninfrastruktur (STEP) einfließen. Bei der Festlegung weiterer Ausbauschritte STEP wird eine Priorisierung gemäss den im BIF

¹⁶ Für die dringlichen Projekte sind mit dem Bundesbeschluss über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds vom 4. Oktober 2006 (BBI 2007 8553) bereits 2,559 Milliarden CHF freigegeben worden. Mit dem Bundesbeschluss vom 21. September 2010 hat das Parlament weitere 1,51 Milliarden CHF für die 1. Generation freigegeben (BBI 2010 6901).

¹⁷ Gemäss Erläuterungen zu diesem Artikel in Kapitel 7 der FABI-Botschaft unter Ziffer 7.3.3 Eisenbahngesetz (EBG) gilt: „Art. 49 [...] Grundsätzlich liegt die Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur beim Bund (Abs. 1). Davon gibt es zwei Ausnahmen, die in den Absätzen 2 und 3 geregelt sind. Absatz 2 [...] Neu soll die Finanzierung der Publikumsanlagen durch die Kantone erfolgen. [...] In Absatz 3 wurde der bisher zu wenig klare Geltungsbereich sowohl hinsichtlich der Verkehrsarten als auch der Folgen (keine Bundesleistungen) geklärt. Unter den Begriff «Strecken für die Feinerschliessung» fallen in erster Linie Trams.“

geltenden Vorgaben auch für Massnahmen der Eisenbahn in Agglomerationen durchgeführt. Trotzdem sind diese Massnahmen auch künftig – analog zu anderen übergeordneten Massnahmen – im Rahmen der Agglomerationsprogramme auszuweisen. Die Massnahmen sind weiterhin in eine koordinierte Gesamtstrategie von Siedlung und Verkehr und in die entsprechenden Wirksamkeitsprüfungen einzubinden. Wie in der FABI-Botschaft bereits ausgewiesen, werden die Anforderungen der Agglomerationsprogramme bei der Beurteilung von Massnahmen in Agglomerationsräumen berücksichtigt. Bezüglich der Grundsätze und der Zielsetzung dieser Massnahmen spricht sich das BAV mit dem ARE ab.¹⁸

1.3.6.6 Der Bedarf für den Agglomerationsverkehr ist nach wie vor hoch

Beitragsgesuche der Agglomerationen übersteigen die zur Verfügung stehende Mittel deutlich

Mit dem Infrastrukturfonds wurden über 20 Jahre 300 Millionen Franken pro Jahr für den Agglomerationsverkehr vorgesehen. Basis für die Abschätzung des Finanzbedarfs für den (dem Infrastrukturfonds zugrunde liegenden) Expertenbericht Bieri waren die damaligen Bevölkerungsprognosen des BFS aus dem Jahre 1996. In der Zwischenzeit musste die damalige Prognose mehrmals nach oben angepasst werden. Es hat sich denn auch gezeigt, dass der in der 1. und 2. Generation der Agglomerationsprogramme ausgewiesene Mittelbedarf deutlich höher eingeschätzt wird:

- Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung der 1. Generation: Die Agglomerationen wurden eingeladen, per Ende 2007 ihre „Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung“ beim ARE einzureichen. Es reichten 30 der 55 Agglomerationen und Einzelstädte fristgerecht ein Agglomerationsprogramm ein. Das eingegebene Gesamtvolumen für die ersten 8 Jahre hätte rund 17 Milliarden Franken betragen. Dies entspricht einem jährlichen Investitionsvolumen von 2,1 Milliarden Franken was einem jährlichen Bundesbeitrag von 0,6 – 1,1 Milliarden Franken (Beitragssatz Bund: 30 – 50%) bzw. im Mittel rund 850 Millionen Franken entspricht.
- Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung der 2. Generation: Die Agglomerationen wurden eingeladen, per Ende 2011 ihre neuen bzw. Mitte 2012 ihre überarbeiteten „Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung“ beim ARE einzureichen. Es wurden 41 Agglomerationsprogramme der 2. Generation fristgerecht eingereicht. Das eingegebene Gesamtvolumen für die ersten 8 Jahre würde rund 20 Milliarden Franken betragen. Dies entspricht einem jährlichen Investitionsvolumen von 2,5 Milliarden Franken was einem jährlichen Bundesbeitrag von 0,75 – 1,25 Milliarden Franken (Beitragssatz Bund: 30 – 50%) bzw. im Mittel rund 1 Milliarden Franken entspricht.

Die 3. und 4. Generation sind nicht über den Infrastrukturfonds finanziert

Der künftige Bedarf lässt sich zwar nicht direkt aus den Gesuchseingaben der Agglomerationen der 1. oder 2. Generation ableiten (jährlich rund 0.85 bzw. 1 Milliarden Franken). Es ist aber zu bedenken, dass die künftigen Investitionen vor allem im langfristigen Zeithorizont in der Regel unterschätzt werden, da für die in diesem Zeithorizont notwendigen Massnahmen oft noch gar keine Kostenschätzungen vorliegen oder die entsprechenden Massnahmen noch gar nicht geplant sind. Demgegenüber ist zu beachten, dass ab der 3. Generation, nach Einführung des Bahninfrastrukturfonds (BIF), sämtliche S-Bahn-Investitionen durch den BIF finanziert werden und dadurch die Mitfinanzierung im Agglomerationsverkehr um jährlich rund 50 Mio. CHF entlastet würde.¹⁹ Mit den mit Bundesbeschluss vom 4. Oktober 2006 freigegebenen 2,56 Milliarden Franken (vgl. Ziff. 1.2.1) für die dringlichen Projekte, den am 21. September 2010 für die 1. Generation freigegebenen 1,51 Milliarden Franken sowie dem beantragten Bundesbeschluss in der Höhe von knapp 1,56 Milliarden Franken sind insgesamt 5,63 Milliarden Franken freigegeben, sodass eine Reserve von rund 0.37 Milliarden Franken verbleibt. Dem stehen bereits B-Massnahmen der 2. Generation in Höhe von rund 1,4 Milliarden Franken gegenüber. Die 3. und 4. Generation der Agglomerationsprogramme sind somit nicht über die im Infrastrukturfonds zur Verfügung stehenden Mittel finanziert. Unabhängig von der zukünftigen Finanzierung, muss bereits für die 3. Generation der Agglomerationsprogramme die Priorisierung nochmals spürbar restriktiver erfolgen.

Künftiger Bedarf für die Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme

Die Bevölkerungszunahme wird sich künftig verstärkt auf die die Agglomerationen konzentrieren. Die Verkehrsprobleme werden demnach weiterhin vor allem die Agglomerationen betreffen. Die Mitfinan-

¹⁸ Vorlage 12.016 betreffend Botschaft zur Volksinitiative «Für den öffentlichen Verkehr» und zum direkten Gegenentwurf (Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur, FABI) vom 18. Januar 2012, Seite 1627.

¹⁹ Siehe Vorlage 09.083, Botschaft zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2011 für das Programm Agglomerationsverkehr vom 11. November 2009, Anhang 1, Liste der Massnahmen im Bereich Schiene (Schiene allgemein und S-Bahn-Haltestellen), Priorität A: Summe Bundesbeitrag insgesamt: 489.03 Mio. CHF; Anteil Ausfinanzierung Durchmesserlinie Zürich: 282.33 Mio. CHF; für die eigentlichen Massnahmen im Bereich Schiene verbleiben demnach 206.70 Mio. CHF, was rund 50 Mio. CHF pro Jahr entspricht.

zierung des Bundes im Agglomerationsverkehr wurde mit der NFA als dauerhafte Aufgabe eingeführt. Gemäss Bundesverfassung und NFA ist sie nicht befristet. Die Erhöhung der zur Verfügung stehenden Mittel von jährlich 30 – 40 Millionen Franken auf jährlich rund 300 Millionen Franken wurde mit der Schaffung des Infrastrukturfonds jedoch nur befristet auf 20 Jahre eingeführt. Die dem ursprünglichen Konzept zugrunde liegende Überlegung, dass nach dem Abbau des Projektstaus mit der Unterstützung der dringlichen Projekte des Agglomerationsverkehrs sich der Bedarf der Bundesunterstützung auf einem tiefen Niveau von jährlich 30 – 40 Millionen Franken stabilisieren würde, muss aufgrund der Erfahrungen der letzten Jahre korrigiert werden. Eine langfristige und unbefristete Mitfinanzierung des Agglomerationsverkehrs auf höherem Niveau ist allerdings davon abhängig, dass entsprechend zusätzliche Mittel zur Verfügung gestellt werden.

Weiterentwicklung der Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme

Bereits in den Zielen des Bundesrates im Jahr 2013 (Bundesratsbeschluss vom 31. Oktober 2012) wurde aufgezeigt, dass bei den mit zweckgebundenen Mitteln (Mineralölsteuer, Mineralölsteuerzuschlag, Nationalstrassenabgabe) finanzierten Aufgaben im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr²⁰ die Ausgaben in zunehmendem Mass die Einnahmen übersteigen und daher zusätzliche Einnahmen bereitgestellt werden müssen (Bundesratsziel Nr. 21). Der Bundesrat hat daher bereits damals angekündigt, dass er die Vernehmlassung zu einer Finanzierungsbotschaft eröffnen wird, mit der die Einnahmen aus dem Mineralölsteuerzuschlag erhöht werden sollen.

Betreffend dem Agglomerationsverkehr führt der Bundesrat aus, dass aus dem für den Agglomerationsverkehr vorgesehenen Teil des Gesamtkredites des Infrastrukturfonds (6 Milliarden Franken), nach Verabschiedung der Programmbotschaft «Agglomerationsverkehr» im Jahre 2010, bereits zwei Drittel einzelnen Massnahmen und Massnahmenpaketen zugewiesen sind und der Bund auch weiterhin den Anträgen zur Mitfinanzierung von Verkehrsmassnahmen, die in den Agglomerationsprogrammen der zweiten Generation vorgesehen sind, nur noch zu einem Bruchteil entsprechen kann. Angesichts der steigenden Diskrepanz zwischen dem angemeldeten Bedarf und den zur Verfügung stehenden Mitteln werde zu prüfen sein, ob und falls ja wie die Mitfinanzierung durch den Bund weiterentwickelt werden kann. Darüber werde der Bundesrat 2013 im Rahmen einer Aussprache befinden.

In der Zwischenzeit hat der Bundesrat am 30. Januar 2013 eine Aussprache über die Weiterentwicklung der Verkehrsfinanzierung geführt. Er will die Finanzierung von Schiene und Strasse vereinheitlichen und schlägt zu diesem Zweck vor, analog zum Bahninfrastrukturfonds auch für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr einen unbefristeten Fonds (NAF) zu schaffen. Der Bundesrat hat daher das Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) beauftragt, im Jahr 2013 eine Vernehmlassungsvorlage zu erarbeiten. Die Frage der Weiterführung der Mitfinanzierung des Agglomerationsverkehrs sowie der Sicherstellung der dafür erforderlichen Mittel wird Bestandteil dieser Vernehmlassungsvorlage zum Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAF) und der Erhöhung der Einnahmen aus dem Mineralölsteuerzuschlag sein.

1.4 Umsetzung des Programms Agglomerationsverkehr

1.4.1 Leistungsvereinbarung

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

²⁰ Unter dem Begriff „Aufgaben im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr“ sind alle Aufgaben gemäss Art. 86 BV zu verstehen, also insbesondere auch die Mitfinanzierung des Agglomerationsverkehrs nach Art. 86 Abs. 3 b^{bis} BV.

zudem die Themen Berichterstattung sowie Grundlagen für das Wirkungs- und Finanzcontrolling behandelt.

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

1.4.2 Finanzierungsvereinbarung

Gestützt auf die Leistungsvereinbarung sowie das Ergebnis der Prüfung der zuständigen Behörde²¹ vereinbart das zuständige Bundesamt mit der Trägerschaft für die bau- und finanzreifen A-Massnahmen die Auszahlungsmodalitäten (Art. 24 Abs. 4 MinVV) in einer Finanzierungsvereinbarung. Die zuständigen Bundesämter tragen die Verantwortung für die Begleitung der Massnahme und die Finanzkontrolle. Die Bedingungen für allfällige Vorfinanzierungen von Massnahmen durch die Trägerschaft sind in Art. 24a MinVV geregelt.

1.4.3 Weiteres Vorgehen

Das Infrastrukturfondsgesetz IFG legt fest, dass der Bundesrat der Bundesversammlung alle vier Jahre über den Stand der Realisierung des Programms Agglomerationsverkehr berichtet und das Parlament jeweils die Mittel für die nächste Generation freigibt. Für diese Berichterstattung benötigt der Bund von den Agglomerationen einen Bericht über den Stand der Umsetzung (Umsetzungsbericht über den Stand der dringenden Projekte und der Massnahmen der A- und B-Liste, Wirkungsanalyse, Aktualisierung der Kosten). Auf der Basis der von den Agglomerationen eingereichten Umsetzungsberichte sowie der Agglomerationsprogramme der 2. Generation wurde der vorliegende Vernehmlassungsbericht erstellt. Das Weitere Vorgehen ist wie folgt geplant:

- bis 31.10.2013: Vernehmlassung zum vorliegenden Bericht
- 11/2013 bis 03/2014: Auswertung Vernehmlassung und Erstellung Botschaft und Bundesbeschluss
- ca. Ende 03/2014: Botschaft des Bundesrats an die Bundesversammlung
- ca. Ende 2014: Parlamentsbeschluss für die Mittelfreigabe

2 Erläuterung zu einzelnen Artikeln

Art. 1

Mit dieser Bestimmung werden aus dem gesperrten Kredit für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen die Mittel für Massnahmen der A-Liste der 2. Generation freigegeben. Der Fonds darf sich nicht verschulden (Art. 9 Abs. 1 IFG). Zu welchem Zeitpunkt diese Mittel tatsächlich zur Verfügung stehen werden, richtet sich somit nach der Fondsliquidität. Zur Steuerung dieser Mittel werden sich Zeitpunkt und Umfang der einzugehenden Verpflichtungen für die einzelnen Massnahmen und Massnahmenpakete (siehe Anhang) nach den im Infrastrukturfonds verfügbaren Mitteln richten. Wenn nötig könnte Vorfinanzierungen durch die Trägerschaften gemäss Art. 24a MinVV vereinbart werden.

Art. 2

Diese Bestimmung legt für jedes Agglomerationsprogramm den Beitragssatz des Bundes sowie die Höchstbeiträge pro Agglomeration für die Massnahmen der A-Liste fest. Im Entwurf des Bundesbeschlusses wird somit pro Agglomeration der Höchstbeitrag des Bundes definiert. Dieser Höchstbeitrag setzt sich zusammen aus den Höchstbeiträgen der einzelnen gemäss der A-Liste vom Bund zur Unterstützung vorgesehenen Massnahmen und Massnahmenpakete. Der Beitragssatz gilt auch für die einzelnen Massnahmen und Massnahmenpakete (siehe Anhang). Das Parlament verabschiedet den Beitragssatz für jedes Agglomerationsprogramm, damit er auch für die einzelnen Massnahmen und Massnahmenpakete gilt. Die Beiträge sind Höchstbeiträge und können jeweils nur für die bezeichneten Massnahmen und Massnahmenpakete (siehe Anhang) verwendet werden. Allfällige Mehrkosten gehen zu Lasten der Agglomerationen beziehungsweise deren Trägerschaften.

²¹ 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.

Art. 3

Der Finanzierungsbeschluss untersteht als einfacher Bundesbeschluss nicht dem Referendum.

3 Auswirkungen**3.1 Auswirkungen auf den Bund**

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

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

Gemäss Bericht zum Finanzplan 2014 – 2016 vom 22. August 2012 stellt sich die Situation für den Bund wie folgt dar:

Tabelle 4: Infrastrukturfonds (Bericht zum Finanzplan 2014 – 2016 vom 22. August 2012)

Mio. CHF	Voranschlag 2012	Voranschlag 2013	Finanzplan 2014	Finanzplan 2015	Finanzplan 2016
Fondseinlagen	928	1'026	1'049	1'224	1'219
Einlagen aus Sanktionen CO ₂ -Verminderung Personenwagen	-	-	-	55	32
Jährliche Einlage	928	1'026	1'049	1'169	1'186
Fondsentnahmen	1'360	1'471	1'595	1'482	1'323
Nationalstrassen Fertigstellung	730	730	780	749	630
Nationalstrassen Engpassbeseitigung	90	130	210	270	300
Dringliche Projekte Agglomerationsverkehr	386	321	181	124	106
Agglomerationsprogramme	110	245	384	299	246
Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen	44	45	40	40	41
Fondsliquidität	1'479	1'033	488	230	126

Die Mitfinanzierung des Bundes im Agglomerationsverkehr wurde mit der NFA als dauerhafte Aufgabe eingeführt. Gemäss Bundesverfassung und NFA ist sie nicht befristet. Die Erhöhung der zur Verfügung stehenden Mittel von jährlich 30 – 40 Millionen Franken auf jährlich rund 300 Millionen Franken wurde mit der Schaffung des Infrastrukturfonds jedoch nur befristet auf 20 Jahre eingeführt. Eine langfristige und unbefristete Mitfinanzierung des Agglomerationsverkehrs auf höherem Niveau ist allerdings davon abhängig, dass entsprechend zusätzliche Mittel zur Verfügung gestellt werden.

3.2 Auswirkungen auf die Kantone, Städte und Gemeinden

Der Infrastrukturfonds stellt unter anderem Mittel zur Verbesserung des Verkehrssystems in Städten und Agglomerationen zur Verfügung. Der vorliegende Bundesbeschluss legt lediglich die Höchstbeiträge für die A-Massnahmen der 2. 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 nicht in der Lage, die erforderlichen Investitionen zu finanzieren. Dies insbesondere auch deshalb, weil Verkehrsinvestitionen in dichten Siedlungsräumen besonders hoch sind.

Die Mitfinanzierung des Bundes gemäss Bundesbeschluss in der Höhe von rund 1,56 Milliarden Franken löst ein Gesamt-Investitionsvolumen von rund 4,23 Milliarden Franken aus (der durchschnittliche Beitragssatz beträgt etwas mehr als 35%). Dies bedeutet, dass die Kantone, Städte und Gemeinden entsprechende Mittel in der Höhe von rund 2,67 Milliarden Franken bereitstellen müssen. Die Kantone, Städte und Gemeinden tragen also weiterhin die Hauptlast der Investitionen, sodass sich die Geschwindigkeit der Umsetzung vorab nach deren finanziellen Möglichkeiten richtet.

Nicht alle Massnahmen werden in den Jahren 2015 bis 2018 bereits vollständig umgesetzt werden können. Vielmehr werden Massnahmen teilweise erst gegen Ende dieser Periode überhaupt erst begonnen. Zudem wird auch für die vorliegende 2. Generation der Programmfinanzierung im Agglomerationsverkehr auf einen fixen Termin für den Baubeginn verzichtet (siehe Ziff. 1.3.5.2), sodass damit zu rechnen ist, dass sich der Mittelbedarf über das Jahr 2018 hinaus noch über einige Jahre verteilen wird.

Mit dem Infrastrukturfonds werden keine Beiträge an Unterhalt oder Betrieb im Agglomerationsverkehr geleistet. Die Betriebs- und Unterhaltskosten für die neuen Infrastrukturen werden demzufolge bei Kantonen, Städten und Gemeinden anfallen und deren Ausgaben entsprechend erhöhen. Die Finanzierung des Agglomerationsverkehrs in den Kantonen und Agglomerationen wird in der Regel durch Gesetze geregelt. Die Frage des zusätzlichen Personalbedarfs für die Kantone, Städte und Agglomerationen ist von der gewählten Organisationsform und den bereits bestehenden Strukturen abhängig. Die Notwendigkeit gesetzlicher Anpassungen in den Kantonen beziehungsweise die Frage des zusätzlichen Personalbedarfs für die Kantone, Städte und Agglomerationen hat sich bereits im Rahmen der Botschaft vom 2. Dezember 2005²² zum Infrastrukturfondsgesetz gestellt und muss daher im Rahmen des vorliegenden Berichtes nicht erneut thematisiert werden.

3.3 Auswirkungen auf die Volkswirtschaft

Notwendigkeit und Möglichkeit staatlichen Handelns

Die Städte und Agglomerationen der Schweiz leiden zusehends unter Verkehrsproblemen. Vielerorts sind die Verhältnisse durch ständige grosse Verkehrsaufkommen, Lärm- und Luftschadstoffimmissionen und Staus gekennzeichnet. Staus und der damit verbundene Zeitverlust führen schon heute zu jährlichen Kosten von deutlich über 1 Milliarde Franken. Dies hat negative Auswirkungen auf die Bevölkerung, die Umwelt und das Wachstum unserer Wirtschaft. Der Infrastrukturfonds sichert die für die Verbesserung des Verkehrssystems in den Agglomerationen benötigten Bundesmittel. Der Bundesbeschluss zum Programm Agglomerationsverkehr regelt die Mittelfreigabe für die nächste Generation der Massnahmen des Agglomerationsverkehrs (2. Generation). Dies ist ein weiterer wichtiger Schritt im Vollzug des Gesetzes zum Infrastrukturfonds. Diese 2. Generation des Programms Agglomerationsverkehr bezweckt die Mitfinanzierung derjenigen Massnahmen des Agglomerationsverkehrs mit einer guten bis sehr guten Wirksamkeit und liefert damit einen wichtigen Beitrag zur Aufrechterhaltung der Funktionalität der Verkehrsnetze.

²² 12 BBl 2006 763

Auswirkungen auf einzelne gesellschaftliche Gruppen

Mit der Vorlage wird nicht nur die wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit des Landes gesichert, sondern auch eine Verbesserung für die Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer erreicht, die beispielsweise von Zeitersparnissen profitieren. 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, was in den Agglomerationen ein wichtiger Schwerpunkt ist. 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 Langsamverkehrsnetzen.

Von den Verbesserungen des Verkehrssystems in den Städten und Agglomerationen und der damit einhergehenden Erhöhung der Erreichbarkeit profitieren nebst den Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern auch das Gewerbe sowie der Dienstleistungssektor. Mit dem Bundesbeschluss wird zudem als direkter Effekt zugunsten der Bauwirtschaft ein Gesamt-Investitionsvolumen von rund 4,23 Milliarden Franken ausgelöst. Darin sind indirekte konjunkturelle Wirkungen noch nicht eingerechnet.

Auswirkungen auf die Gesamtwirtschaft

Eine gut ausgebaute Infrastruktur bildet eine wichtige Basis für die wirtschaftliche Entwicklung eines Landes. Ziel des Infrastrukturfonds im Allgemeinen und des Programms Agglomerationsverkehr im Speziellen ist es, auch in Zukunft eine funktionsfähige Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung zu stellen und damit zur internationalen Wettbewerbsfähigkeit des Landes beizutragen. Die Schweiz verfügt heute – insbesondere auch im internationalen Vergleich – 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 die Verkehrsinfrastruktur. Langfristig dienen die mit dieser Vorlage ausgelösten Investitionen dem Wirtschaftsstandort Schweiz, der Sicherung von Arbeitsplätzen und dem Wohlstand des Landes.

Alternative Regulierungen

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

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

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

Zweckmässigkeit im Vollzug

Die Unterstützung von verkehrs- und raumplanerisch abgestimmten Agglomerationsprogrammen führt dazu, dass die Verkehrsprobleme aus einer Gesamtsicht heraus, durch ein intelligentes Zusammenspiel aller Verkehrsträger und abgestimmt mit der Siedlungsentwicklung der Agglomerationen gelöst werden. Die Verkehrsträger werden entsprechend ihrer komparativen Vorteile weiterentwickelt. Dadurch wird der effiziente Einsatz der knappen Mittel gewährleistet. Der Bund leistet seine Beiträge lediglich im Sinne einer Mitfinanzierung. Für die Umsetzung sind die Agglomerationen verantwortlich. Dies entspricht einer zweckmässigen Aufteilung der Aufgaben nach dem Subsidiaritätsprinzip.

3.4 Auswirkungen auf Raum und Umwelt

Das Programm Agglomerationsverkehr mit den Massnahmen der A- und B-Liste hat zahlreiche positive Wirkungen auf die Siedlungen und die Umwelt, insbesondere auf die Luftqualität, das Klima, Landschaften, Lebensräume und Gewässer, die Beanspruchung von Flächen sowie die Lebensqualität in Siedlungen. Das Gebot der Nachhaltigkeit verlangt, dass der wachsende Verkehr möglichst umweltverträglich gestaltet und die Qualität der Siedlungen erhalten oder verbessert wird. Der Infrastrukturfonds im Allgemeinen und das Programm Agglomerationsverkehr im Speziellen können hier einen wichtigen Beitrag leisten. Der gesamtverkehrliche Ansatz wird insbesondere in den grossen Agglomerationen zu einer Stärkung des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs führen, welche in dicht besiedelten Gebieten in der Regel komparative Vorteile haben. Insgesamt wird damit der Modal-Split vorab in grösseren Agglomerationen zugunsten des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs verschoben und der Verkehr wird in Bezug auf Flächenbeanspruchung sowie Lärm- und Luftbelastung verträglicher bewältigt. Mit der Förderung der inneren Entwicklung der Siedlungen wird der weiteren Zersiedlung entgegengewirkt, die Entwicklung von Zentren wird gestärkt. Die Verlagerung des Agglomerationsverkehrs in Richtung des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs in dicht besiedelten Gebieten trägt auch dazu bei, die klimapolitischen Ziele gemäss CO₂-Gesetz und Kyoto-Protokoll zu erreichen.

Im Rahmen der Beurteilung durch den Bund wurde die Wirkung der einzelnen Agglomerationsprogramme auf die Kriterien «Siedlungsentwicklung nach innen» und «Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch» vertieft geprüft. Das Programm Agglomerationsverkehr hat demnach folgende Wirkungen:

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

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

4 Verhältnis zur Legislaturplanung

Die Vorlage ist in der Botschaft vom 25. Januar 2012²³ über die Legislaturplanung 2011–2015 angekündigt.

5 Rechtliche Aspekte

5.1 Verfassungs- und Gesetzmässigkeit

Basierend auf den Artikeln 86 Absatz 3 und 173 Absatz 2 der Bundesverfassung hat die Bundesversammlung das Infrastrukturfondsgesetz beschlossen. Der vorliegende Bundesbeschluss stützt sich auf Artikel 7 Absatz 4 dieses Gesetzes. Artikel 7 Absatz 4 bestimmt, dass der Bundesrat der Bundesversammlung in der Regel alle vier Jahre über den Stand der Realisierung des Programms berichtet und die Freigabe der Mittel zur Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme für die nächste Generation beantragt.

Mit dem zur Beantragung vorgesehenen Bundesbeschluss soll die Zustimmung zum Programm Agglomerationsverkehr und eine teilweise Freigabe der Finanzmittel für die Agglomerationsprogramme beantragt werden.

²³ BBI 2012 481

5.2 Vereinbarkeit mit internationalen Verpflichtungen der Schweiz

Durch die Errichtung des Infrastrukturfonds wurde das europäische Recht nicht tangiert. Die Finanzierung von Massnahmen im grenznahen Ausland ist durch Artikel 17a Absatz 3 MinVG abgedeckt. Infrastrukturmassnahmen im grenznahen Ausland können Bestandteil der Programmfinanzierung sein, sofern die Infrastrukturen in erster Linie zur Verbesserung der Verkehrssituation im Schweizer Teil der Agglomeration dienen, sich das benachbarte Ausland ebenfalls finanziell engagiert und zweckmässig in die Trägerschaft integriert ist (BBl 2006 763 791). Der vorliegende Bundesbeschluss steht somit im Einklang mit dem europäischen Recht.

5.3 Erlassform

Gestützt auf das IFG berichtet der Bundesrat der Bundesversammlung in der Regel alle vier Jahre über den Stand der Realisierung des Programms Agglomerationsverkehr und beantragt die Freigabe der Mittel zur Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme für die nächste Generation. Das Programm und der Antrag für die Mittelfreigabe enthalten keine rechtsetzenden Bestimmungen. Sie unterstehen auch nicht dem Referendum. Sie können daher in Form eines einfachen Bundesbeschlusses erlassen werden.

5.4 Unterstellung unter die Ausgabenbremse

Artikel 159 Absatz 3 Buchstabe b der Bundesverfassung sieht vor, dass «Subventionsbestimmungen sowie Verpflichtungskredite und Zahlungsrahmen, die neue einmalige Ausgaben von mehr als 20 Millionen Franken oder neue wiederkehrende Ausgaben von mehr als 2 Millionen Franken nach sich ziehen» der «Zustimmung der Mehrheit der Mitglieder jedes der beiden Räte bedürfen» (Ausgabenbremse). Für alle aus dem Infrastrukturfonds finanzierten Massnahmen wurde diese Zustimmung bereits im Rahmen des Infrastrukturfondsgesetzes beziehungsweise des damit verbundenen Gesamtkredits über 20,8 Milliarden Franken erwirkt. Die nochmalige Unterstellung des vorliegenden Bundesbeschlusses unter die Ausgabenbremse ist deshalb nicht notwendig.

5.5 Vereinbarkeit mit dem Subventionsgesetz

Die Bestimmungen des Subventionsgesetzes vom 5. Oktober 1990²⁴ sind für den Infrastrukturfonds subsidiär gültig.

²⁴ SR 616.1

6 Anhang

6.1 Anhang 1 – Liste Massnahmen Eisenbahn, Priorität A

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.; Höchstbeiträge
0230 Winterthur	4. Teilergänzungen S-Bahn 3. Etappe	163.01	40%	65.20
0230 Winterthur	Winterthur - Verbesserung Zugang / Aufwertung Bahnhöfe beim urbanen Zentrum Neuhegi-Grüze - Bahnhof Grüze	3.14	40%	1.25
0230 Winterthur	Winterthur - Verbesserung Zugang / Aufwertung Bahnhöfe beim urbanen Zentrum Neuhegi-Grüze - Bahnhof Oberwinterthur	2.69	40%	1.08
0230 Winterthur	Winterthur - Verbesserung Zugang / Aufwertung Bahnhöfe beim urbanen Zentrum Neuhegi-Grüze - Bahnhof Hegi	4.93	40%	1.97
0261-1 Zürich Glattal	Zürich - Realisierung Quartieranbindung Ost Bahnhof Oerlikon (Etappe 3b)	35.85	35%	12.55
0261-1 Zürich Glattal	Zürich - Anpassungen Bahnhof Hardbrücke (Sofortmassnahmen)	26.88	35%	9.41
0261-1 Zürich Glattal	Dübendorf - Aufwertung Zugang Bahnhof Stettbach Nordseite	2.06	35%	0.72
0261-2 Limmattal	Dietikon - Doppelspur-Ausbau BDWM	31.01	35%	10.85
0329 Langenthal	Erweiterung der Personenunterführung zur Bahnhofspassage (Ausgestaltung als velogängige Stadtverbindung, Verbindung neue Bhf. Plätze)	26.55	35%	9.29
0351 Bern	Realisierung Bahnhof RBS	466.00	35%	163.10
0351 Bern	Realisierung Publikumsanlagen SBB	309.17	35%	108.21
0371 Biel/Bienne	Schienegebundener öffentlicher Verkehr (Optimierung Bahnhaltstellen Buswil und Lyss)	1.91	30%	0.57
1061 Luzern	Infrastruktur Rothenburg Station (1. Etappe)	1.62	35%	0.57
1711 Zug	Stadtbahn Zug, 2. Teilergänzung - Teilmassnahme 5: Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof Cham (Teil Bahn)	8.96	35%	3.14
1711 Zug	OV-Feinverteiler auf Eigentrasse, 2. Teil - Teilmassnahme 5: Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof Cham (Teil Bus und Vorplatz)	2.69	35%	0.94
1711 Zug	Kurzfristige Netzergänzungen im Langsamverkehr - Teilmassnahme 11: Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof Cham (Teil Langsamverkehr)	0.90	35%	0.31
1711 Zug	Quartierverbindungen in der Agglomeration - Teilmassnahme 2: Quartierverbindung Theilerplatz	9.01	35%	3.15
1711 Zug	Quartierverbindungen in der Agglomeration - Teilmassnahme 5: Quartierverbindung Bahnhof Rotkreuz Ost mit Perronaufgang	15.32	35%	5.36
2581 Aareland	Oberentfelden Zentrum: WSB S14: Eigentrassierung mit Aufwertung Ortsdurchfahrt - Teil: Eigentrassierung	9.64	40%	3.86
2939 Schaffhausen	Leistungssteigerung Bahn Schaffhausen-Neuhausen	32.71	40%	13.08
2939 Schaffhausen	Schaffung zusätzliche Personenunterführung Süd in Neuhausen Bad Bhf.	2.24	40%	0.90
2939 Schaffhausen	Personenunterführung Beringen Bad Bhf.	2.33	40%	0.93
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	St. Gallen, Bahnhof Winkeln; Bushof	0.90	40%	0.36
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	Rorschach, Stadtbahnhof	25.99	40%	10.40
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	Goldach, Bahnhof	2.24	40%	0.90
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	Gossau, Umsteigepunkt Arnegg	0.27	40%	0.11
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	Verlängerung der Rathausunterführung	8.96	40%	3.58
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	Bahnhof Stadt, Personenunterführung SBB	1.17	40%	0.47
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	Bahnhof, direkter Zugang Spital / Bildungszentrum zum Bahnperon	1.97	40%	0.79
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	Weitere Massnahmen Teilergänzung S-Bahn St.Gallen (2018) - Teil Weiche Gossau	2.69	40%	1.08
3231 Rheintal	Schlüsselprojekte Langsamverkehr - LV-Unterführung als Verbindung von Heerbrugg und Widnau	2.69	0%	-
3271 Werdenberg-Liechtenstein	S-Bahn FL-A-CH 1. Etappe - Aufwertungen	3.41	35%	1.19
5002 Bellinzona	Interventi infrastrutturali: spostamento fermata ferroviaria, Sant'Antonino (TILO)	7.44	40%	2.98
5113 Locarno	Nodo ferroviario TILO di Minusio	4.48	40%	1.79
5890 Rivelac	élargissement passage sous-voies St-Antoine, accès au quai 3 et piétonisation rue des Deux-Gares	8.92	0%	-
5938 Yverdon	Réaménagement de la gare CFF de Grandson	6.27	35%	2.20
6002 Brig-Visp-Naters	Unterführung Bahnhof Visp	3.58	35%	1.25
6266 Sion	Interface de la gare d'Ardon	0.60	40%	0.24
6266 Sion	Interface de la gare de Châteauneuf-Conthey	0.40	40%	0.16
6266 Sion	Interface de la gare de Saint-Léonard	0.25	40%	0.10
6458 RUN	Amélioration de la capacité Le Locle-la Chaux-de-Fonds	19.72	30%	5.91
6621 Genève	Amélioration de l'accessibilité à la gare de Coppet en faveur de la MD : élargissement du passage sous voies et création d'un nouveau passage côté Genève	5.38	40%	2.15
6621 Genève	Optimisation des espaces publics pour l'accessibilité à la gare de Satigny	7.51	40%	3.00
6621 Genève	Aménagement de la place de la gare de ZIMEYSA et développement d'un réseau MD d'accessibilité à cette gare intégrant l'élargissement ou la création d'un passage sous voie	9.41	40%	3.76
6711 Delémont	Halte ferroviaire à la Communance	2.49	35%	0.87
Summe		1'285.33		459.73

6.2 Anhang 2 – Liste Massnahmen Eisenbahn, Priorität B

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.; Höchstbeiträge
0371 Biel/Bienne	Abschnittweiser Doppelspurausbau BTI	28.21	30%	8.46
0371 Biel/Bienne	Langsamverkehr: Schliessen von Netzlücken - 2. Bahnhofspassage Biel	9.96	30%	2.99
1061 Luzern	S-Bahnhaltestelle Langensand-Steghof	24.89	35%	8.71
1061 Luzern	Infrastruktur Rothenburg Station (2. Etappe)	4.06	35%	1.42
1509 Nidwalden	Haltestelle Bitzi	5.84	40%	2.34
2196 Fribourg	Aménagement de l'interface de la halte de Villars-sur-Glâne	1.01	40%	0.40
2581 Aareland	Ofringen Zentrum: Intermodale ÖV-Drehscheibe: Neue Haltestelle SBB	12.45	40%	4.98
2601 Solothurn	Luterbach-Attisholz SBB	9.96	35%	3.49
2601 Solothurn	Hauptbahnhof Solothurn, Teil RBS	29.04	35%	10.16
2701 Basel	Verbesserte Zugänglichkeit Badischer Bahnhof	1.79	35%	0.63
2939 Schaffhausen	Verbesserung Bahnunterführung Thayngen für Fuss- u. Veloverkehr	0.90	40%	0.36
2939 Schaffhausen	Erweiterung Zugangswege zu westlichem Perron in Dachsen	0.27	40%	0.11
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	St.Gallen, Bahnhof Winkeln; Unterführung	2.69	40%	1.08
3425 Wil	Infrastruktur Frauenfeld-Wil-Bahn - Doppelspurabschnitt Jakobstal	4.12	40%	1.65
3901 Chur	Verbesserung der Zugänglichkeit von RhB Stationen	16.85	0%	-
4021 Aargau-Ost	Wettingen, Neubau Haltestelle Tägerhard	6.64	35%	2.32
4021 Aargau-Ost	Baden Bahnhof, Personenunterführung Nord und Perronzugang Nord	8.30	35%	2.90
4566 Frauenfeld	S-Bahnhalt Frauenfeld Langdorf	10.95	35%	3.83
4671 Kreuzlingen-Konstanz	Förderung der kombinierten Mobilität	1.17	35%	0.41
5113 Locarno	Potenziamento delle prestazioni sulla rete ferroviaria TILO	11.37	40%	4.55
5890 Rivelac	halte GP entre Fontanivent et Chernex	0.35	0%	-
5890 Rivelac	réaménagement interface régionale halte de Clarens	1.22	0%	-
6153 Chablais	Réaménagement de l'interface de la gare AOMC de Monthey	0.29	0%	-
6153 Chablais	Réaménagement de l'interface de la gare CFF/AOMC de Collombey-Muraz	0.42	0%	-
6458 RUN	TransRUN (nouvelle ligne Neuchâtel - La Chaux-de-Fonds)	385.35	30%	115.60
6458 RUN	Mise hors service de la ligne existante Neuchâtel/Vauseyon - La Chaux-de-Fonds/Bas-du-Reymond	8.07	30%	2.42
6458 RUN	Bôle: voie de croisement	26.88	30%	8.07
6458 RUN	Electrification tronçon Col-des-Roches - Morteau	32.26	30%	9.68
6458 RUN	Boudry/Perreux: nouvelle halte	5.83	30%	1.75
6458 RUN	Neuchâtel/Monruz: nouvelle halte	3.58	30%	1.08
6621 Genève	Réaménagement de la plateforme intermodale de la gare de Rolle (1ère étape)	4.48	40%	1.79
6621 Genève	Construction d'un passage sous-voies à la gare de Versoix et réaménagement de l'interface	2.24	40%	0.90
6621 Genève	Amélioration accessibilité MD à la gare de Gland : passage sous voie Est au bout des quais	9.86	40%	3.94
Summe		671.28		206.02

6.3 Anhang 3 – Liste Massnahmen Motorisierter Individualverkehr, Priorität A

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.; Höchstbeiträge
0261-1 Zürich Glattal	Wallisellen - Umgestaltung/Entflechtung Vorfahrt Glattzentrum	12.38	35%	4.33
0351 Bern	Muri, Ausbau Knoten Melchenbühlplatz	2.40	35%	0.84
0351 Bern	Korrektion Wangental	8.99	35%	3.15
0942 Thun	Umbau Ziegeleikreisel, Steffisburg	1.80	35%	0.63
1061 Luzern	K17: Ebikon, Knoten Schösslistrasse, flankierende Massnahme Zubringer Rontal, Umbau Knoten in Kreisel	8.11	35%	2.84
1509 Nidwalden	Stans, Knoten Robert-Durrerstrasse	0.98	40%	0.39
2581 Aareland	Aarburg, Oftringen, Zofingen: Wiggertalstrasse Abschnitt Mitte „ERZO bis Bernstrasse“	22.65	40%	9.06
2581 Aareland	Aufwertung Ortskern Buchs und ESP-Erschliessung Torfeld Süd Aarau mit Verbindungsspanne Buchs Nord (VSBN) - Teil VSBN	9.06	40%	3.62
2601 Solothurn	Derendingen, Kreuzplatz (Umgestaltung des Knotens)	2.47	35%	0.86
2601 Solothurn	Bibersit, Bürenstrasse/Westtangente (Knotenoptimierung und Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr)	1.24	35%	0.43
2601 Solothurn	Solothurn, Baselstrasse	20.59	35%	7.21
2701 Basel	Basel-Dreispez: Knotenanpassungen	24.32	35%	8.51
2701 Basel	H3 Verlegung Rheinstrasse (Salina Raurica)	46.69	35%	16.34
2701 Basel	ÖV-Drehscheibe Saint-Louis - P+R	6.25	35%	2.19
3336 Obersee	Zentrumsentlastung Lachen	27.30	40%	10.92
3336 Obersee	Kreisel Bergstrasse-Beichenstrasse Samstagern	0.94	40%	0.37
3901 Chur	Optimierung Strassennetz in Chur West - Sommeraustasse	2.11	0%	-
3901 Chur	Optimierung Strassennetz in Chur West - Bypass und Busspur Kreuzung Sommerau	0.42	0%	-
4021 Aargau-Ost	Handlungsprogramm Sanierung Unfallsschwerpunkte auf Kantonsstrassen	3.24	35%	1.13
4021 Aargau-Ost	Berikon/Widen/Rudolfstetten: Zentrumsentwicklung Knoten Mutschellen - Knotensanierung Mutschellen	3.74	35%	1.31
4566 Frauenfeld	Erschliessung Langdorf (Oststrasse)	3.35	35%	1.17
5586 Lausanne-Morges	Epalinges, Lausanne / Rte de Berne (RC601)	19.75	35%	6.91
5586 Lausanne-Morges	Chavannes / Réseau routier d'accès à la jonction de Chavannes (RC76, tronçon Léman-Mèbre; Av. Concorde)	9.31	35%	3.26
5586 Lausanne-Morges	Ecublens, Echandens, Bussigny / Réseau routier d'accès à la jonction d'Ecublens (RC79a,b et RC151a,b)	14.07	35%	4.92
5586 Lausanne-Morges	Crissier, Bussigny / Compléments routiers à la jonction de Crissier	9.40	35%	3.29
5890 Rivelac	Châtel-St-Denis : pont entre ch. des Artisans et route de la Péralla et réaménagement ch. des Artisans	3.50	0%	-
6002 Brig-Visp-Naters	Aufwertung Glismattenstrasse Brig-Glis	0.99	35%	0.35
6002 Brig-Visp-Naters	Verkehrsoptimierung Überlandstrasse Brig	0.66	35%	0.23
6621 Genève	Requalification de la route Suisse (2ème étape) : Bellevue -Genthod (canton de Genève), Founex-Perroy y compris traversées de localités (canton du Vaud)	13.92	40%	5.57
6621 Genève	Amélioration de l'accessibilité multimodale du nouveau quartier de Bernex nord : création d'un boulevard urbain (barreau Nord) avec mise en site propre TC et qualification de l'espace rue	25.96	40%	10.38
Summe		306.58		110.21

6.4 Anhang 4 – Liste Massnahmen Motorisierter Individualverkehr, Priorität B

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.; Höchstbeiträge
0261-2 Limmattal	Limmattal - Optimierung Verkehrssteuerung und -management - Dietikon, Optimierung der Leistungsfähigkeit Mutschellenstrasse	6.02	35%	2.11
0261-2 Limmattal	Limmattal - Optimierung Verkehrssteuerung und -management - Schlieren, Ausbau Engstringerkreuzung	8.48	35%	2.97
0351 Bern	Kehrsatz, Neukonzeption Umfahrung	4.45	35%	1.56
0351 Bern	Münsingen, Entlastungsstrasse Nord	13.50	35%	4.73
0351 Bern	Bern / Ostermundigen, Korrektion Bolligenstrasse	15.00	35%	5.25
0404 Burgdorf	Umgestaltung des Löwenknotens in Oberburg	1.42	40%	0.57
1509 Nidwalden	Stans, Netzergänzung Stans West	4.91	40%	1.97
2196 Fribourg	Réaménagement du carrefour de Belle-Croix	16.47	40%	6.59
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	Rorschach, A1-Anschluss Witen (Kantonsstrasse) inkl. Unterführung Industriestrasse	63.17	40%	25.27
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	Herisau, Anpassung Strasseninfrastruktur Bahnhof	14.82	40%	5.93
3271 Werdenberg-Liechtenstein	Optimierung Rheinquerung Haag / Benden - Eschen	10.95	35%	3.83
3336 Obersee	Abzweiger St. Gallerstrasse-Feldmoosstrasse Lachen	2.73	40%	1.09
3425 Wil	Netzergänzung Grünaustrasse	4.89	40%	1.95
3425 Wil	Knotensanierung Schwanenkreisel	6.74	40%	2.70
3851 Davos	Entlastungsstrasse 1. Etappe	11.03	0%	-
4021 Aargau-Ost	Baden, Brückenkopf Ost - Niveaufreie Entflechtung	22.52	35%	7.88
5113 Locarno	Porta est di Tenero (concelto urbanistico e riassetto viario) - seconda tappa: riorganizzazione viaria asse via Brere, collegamenti mobilità lenta	2.01	40%	0.80
5113 Locarno	Riorganizzazione svincolo S. Materno	5.44	40%	2.18
6266 Sion	Sion, nouvel accès est au quartier de Vissigen	0.70	40%	0.28
6458 RUN	Morteau : P+R	1.78	30%	0.53
Summe		217.03		78.19

6.5 Anhang 5 – Liste Massnahmen Langsamverkehr, Priorität A

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.; Höchstbeiträge
0121 Zürcher Oberland	Uster - Öffnung der ortstrennenden Verkehrsachse für den Langsamverkehr	2.54	40%	1.02
0121 Zürcher Oberland	LV A-Liste	20.70	40%	8.28
0230 Winterthur	Winterthur - Veloschnellrouten und Ausbau städtisches Velonetz - Bau Achsen 1. Priorität (Neuhegi-Grütze und Winterthur Mitte)	7.63	40%	3.05
0230 Winterthur	Winterthur und Umgebung - Optimierung regionales Velonetz und Anbindung an städtische Veloschnellrouten: Anbindung Seuzach	5.09	40%	2.04
0230 Winterthur	LV A-Liste	27.57	40%	11.03
0261-1 Zürich Glattal	Zürich - Verbindung Sihlsteg / Giesshübel (Netzlückenschliessung Haupttruten Velo)	4.24	35%	1.48
0261-1 Zürich Glattal	Zürich - Neugestaltung/Ergänzung Velo-Komfortroute Shil - HB - Limmat	10.01	35%	3.50
0261-1 Zürich Glattal	Opfikon - Realisierung Fussgängerbrücke über die Autobahn A1	1.95	35%	0.68
0261-1 Zürich Glattal	Glattal - „Fil Bleu“ Langsamverkehrsverbindung entlang der Glatt - 3 Abschnitte Dübendorf	5.09	35%	1.78
0261-1 Zürich Glattal	Glattal - „Fil Bleu“ Langsamverkehrsverbindung entlang der Glatt - Abschnitt Stettbach - Wallisellen - Zürich - Opfikon	5.09	35%	1.78
0261-1 Zürich Glattal	LV A-Liste	7.63	35%	2.67
0261-2 Limmattal	Limmattal - Schliessung Netzlücken Langsamverkehr Priorität A - Schlieren	5.09	35%	1.78
0261-2 Limmattal	LV A-Liste	4.33	35%	1.51
0329 Langenthal	LV A-Liste	0.99	35%	0.35
0351 Bern	LV A-Liste	4.82	35%	1.69
0371 Biel/Bienne	Langsamverkehr: Reparatur von Hauptverkehrsstrassen	4.12	30%	1.24
0371 Biel/Bienne	LV A-Liste	4.97	30%	1.49
0404 Burgdorf	LV A-Liste	8.47	40%	3.39
0581 Interlaken	LV A-Liste	-	0%	-
0942 Thun	Neubau Bahnunterführung Kleine Allmend-Uttigenstrasse	2.25	35%	0.79
0942 Thun	LV A-Liste	9.53	35%	3.34
1061 Luzern	K2: Luzern, Rebstock - Meggen, Lerchenbühl	3.65	35%	1.28
1061 Luzern	LV A-Liste	12.43	35%	4.35
1509 Nidwalden	LV A-Liste	1.25	40%	0.50
1711 Zug	Kurzfristige Netzerergänzungen im Langsamverkehr - Teilmassnahme 10: Entflechtung Rad-/Fussweg mit Parkplatz vor dem Schiessstand Choller	2.19	35%	0.77
1711 Zug	LV A-Liste	14.30	35%	5.01
2196 Fribourg	Réalisation d'une passerelle mixte piétons/vélos en franchissement de l'avenue Tivoli, avec continuité au Nord de la gare et vers Tour-Henri	0.70	40%	0.28
2196 Fribourg	Réalisation d'une passerelle mixte piétons/vélos sur la semi-autoroute entre Villars-Vert et Moncor, au carrefour de Belle-Croix	0.74	40%	0.30
2196 Fribourg	Réalisation de deux franchissements mobilité douce des voies de la halte de Givisiez, avec accès aux quais	3.71	40%	1.48
2196 Fribourg	Réalisation d'un franchissement mixte piétons/vélos des vois ferrées, entre la Bahnhofplatz et le Haltaweg	2.47	40%	0.99
2196 Fribourg	LV A-Liste	16.50	40%	6.60
2581 Aareland	Olten: Reduktion Trennwirkung Bahngleise Olten Bahnhof Hammer – Zentrum	4.94	40%	1.98
2581 Aareland	LV A-Liste	17.26	40%	6.90
2601 Solothurn	Solothurn Westbahnhof, Neue Langsamverkehrsunterführung und neue Gestaltung der Südseite des Westbahnhofs	2.96	35%	1.04
2601 Solothurn	LV A-Liste	3.50	35%	1.23
2701 Basel	Neuer Rhein-Steg zwischen den beiden Rheinfeldern	5.84	35%	2.04
2701 Basel	LV-Massnahmen Birsfelden - Schweizerhalle (Rheinfelder-/Rheinstrasse)	6.81	35%	2.38
2701 Basel	Münchenstein: Fuss- und Velowegverbindung Dreispitz-Bruglingen-GrosseAllee	4.86	35%	1.70
2701 Basel	Reinach: Fuss-/Veloverbindung Reinach-Dornach/Arlesheim	4.86	35%	1.70
2701 Basel	Riehen: Fuss- und Veloverbindung Weilstrasse mit Anschluss Wiese	3.89	35%	1.36
2701 Basel	LV A-Liste	11.45	35%	4.01
2939 Schaffhausen	LV A-Liste	5.05	40%	2.02
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	Winkeln Nord - Breitfeld, Fuss- und Veloverbindung inkl. Brücke über Autobahn im Bereich Arena SG	1.09	40%	0.44
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	Bahnhof Winkeln - Entwicklungsgebiet Winkeln Nord, neue Fusswegverbindung (inkl. velogängige Unterführung)	1.94	40%	0.77
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	Fuss- und Veloverbindung Gründenmoosweg - Gaiserswaldweg inkl. Brücke	1.94	40%	0.77
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	Anschlusskreisel Bildstrasse			
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	Verbreiterung der Rad- / Fusswegachse auf der SBB-Brücke Winkeln - Bruggen	1.43	40%	0.57
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	St. Leonhard Strasse/Knoten Wehrstrasse, Velo- und Fussgängerquerung	2.53	40%	1.01
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	Verbindung Lachen / Vonwil mit Güterbahnhofsareal: Neubau Passerelle West, Zylisstrasse, evtl. mit Verlängerung bis Oberstrasse	1.77	40%	0.71
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	Erschliessung Güterbahnhofsareal, Neubau Passerelle Ost, bei St. Leonhardskirche über die Bahnlinie	1.94	40%	0.77
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	Bahnhof St. Fiden, Velopasserelle	1.68	40%	0.67
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	Bahnhof Arnegg: neue Gleisquerung	0.84	40%	0.34
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	Herisau, Ergänzung SOB-Viadukt mit Fussgänger- / Velosteg	4.04	40%	1.62
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	LV A-Liste	80.41	40%	32.17
3231 Rheintal	LV A-Liste	6.60	0%	-
3271 Werdenberg-Liechtenstein	Zusätzliche Rheinbrücken für Langsamverkehr - Brücke Räfis - Schaan/Vaduz	2.53	35%	0.88
3271 Werdenberg-Liechtenstein	LV A-Liste	8.40	35%	2.94
3336 Obersee	Zugang/Querung Bahnhöfe - Lachen	1.87	40%	0.75
3336 Obersee	Zugang/Querung Bahnhöfe - Richterswil	1.09	40%	0.44
3336 Obersee	LV A-Liste	14.33	40%	5.73

Referenz/Aktenzeichen: M215-0122

3425 Wil	Vernetzung Entwicklungsgebiet Lenzenbüel mit Wil Süd	1.26	40%	0.50
3425 Wil	Schiessen von Netzlücken	5.07	40%	2.03
3425 Wil	LV A-Liste	20.33	40%	8.13
3851 Davos	LV A-Liste	2.84	0%	-
3901 Chur	Optimierung und Koordination Langsamverkehr - Verbindung Chur - Haldenstein	2.19	0%	-
3901 Chur	Optimierung und Koordination Langsamverkehr - Querung RhB Domat/Ems	0.84	0%	-
3901 Chur	LV A-Liste	11.37	0%	-
4021 Aargau-Ost	Ennetbaden/Baden, Mättelsteg	1.44	35%	0.50
4021 Aargau-Ost	LV A-Liste	19.72	35%	6.90
4566 Frauenfeld	LV A-Liste	1.47	35%	0.51
4671 Kreuzlingen-	LV A-Liste	5.12	35%	1.79
5002 Bellinzona	Completamento collegamenti ciclopedonali: percorso utilitario lungo la ferrovia Arbedo - Cadenazzo - ML 2.1.2 passerella Via Zorzi/Via Bellinzona	1.54	40%	0.61
5002 Bellinzona	Completamento collegamenti ciclopedonali: mobilità ciclopedonale "Castione - Gorduno, Bellinzona" - ML 2.3.1 passerella sul fiume Ticino	3.07	40%	1.23
5002 Bellinzona	ML Lista A	4.97	40%	1.99
5113 Locarno	ML Lista A	11.68	40%	4.67
5192 Lugano	Rete ciclabile regionale, Fase 2 - passerella ciclopedonale sulla Tresa	1.67	35%	0.59
5192 Lugano	Pista ciclabile quartiere NQC	8.37	35%	2.93
5192 Lugano	ML Lista A	19.26	35%	6.74
5250 Mendrisiotto	Completamento della rete pedonale locale: Mendrisio, completamento del sottopasso pedonale alla stazione FFS di Mendrisio per il collegamento della zona insediativa strategica a ovest dei binari (indispensabile per l'attuazione della misura IN4)	1.99	35%	0.70
5250 Mendrisiotto	ML Lista A	17.79	35%	6.23
5586 Lausanne-Morges	Franchissements mobilité douce 2015-2018 (mesures individuelles) (4d.CL.02; 4d.CL.23; 4d.CL.134; 4d.CL.142; 4d.CL.143; 4d.CL.151; 4d.EL.106; 4d.NL111; 4dOL12a; 4dOL110; 4dOL112; 4dOL113; 4dOL114; 4dOL115; 4dRM8)	28.30	35%	9.90
5586 Lausanne-Morges	MD Liste A	20.09	35%	7.03
5890 Rivelac	MD Liste A	4.12	0%	-
5938 Yverdon	Nouvelles liaisons assurant la continuité des itinéraires de mobilité douce le long des canaux	4.15	35%	1.45
5938 Yverdon	Réseau mobilité douce à Chamard et franchissements de l'YSteC	2.12	35%	0.74
5938 Yverdon	Aménagements de mobilité douce le long des canaux du Bey et de la Brinaz	5.05	35%	1.77
5938 Yverdon	Aménagement du passage dénivelé du Buron et des liaisons correspondantes	1.50	35%	0.53
5938 Yverdon	Réouverture du passage St-Roch	0.94	35%	0.33
5938 Yverdon	MD Liste A	1.81	35%	0.63
6002 Brig-Visp-Naters	LV-Verbindung Brig-Glis - Eyholz (Rote Meile)	6.96	35%	2.44
6002 Brig-Visp-Naters	LV A-Liste	7.10	35%	2.49
6153 Chablais	MD Liste A	8.21	0%	-
6266 Sion	MD Liste A	8.31	40%	3.33
6458 RUN	Amélioration réseau MD: Le Locle Chemin des Rencontres (Le Locle)	3.56	30%	1.07
6458 RUN	La Tène: Nouveau passage inférieur protégé (PIP) Rue des Sugiez-Epagnier	1.33	30%	0.40
6458 RUN	Boudry : amélioration réseau MD: Passerelle MD le long du viaduc CFF de Boudry	3.56	30%	1.07
6458 RUN	MD Liste A	5.06	30%	1.52
6621 Genève	Amélioration de l'accessibilité MD à la Gare de Rolle : passages sous-voies est-ouest/Biguaire/Rupalet	4.70	40%	1.88
6621 Genève	Aménagement MD pour relier la voie verte d'aggio et celle de Bernex pour piétons et cycles : secteur de la Jonction	7.52	40%	3.01
6621 Genève	Voie verte d'agglomération- section tranchée couverte Ville de Genève - centre de Vernier	5.64	40%	2.26
6621 Genève	Création réseau MD centre régional de Nyon : élargissement du chemin du Cossy / passerelle Etraz sud	3.76	40%	1.50
6621 Genève	Voie verte d'agglomération section centre de Vernier-Route du Mandement	13.17	40%	5.27
6621 Genève	Maillage mobilité douce et aménagements paysagers dans la centralité des Trois-Chêne	13.92	40%	5.57
6621 Genève	MD Liste A	3.88	40%	1.55
6711 Delémont	MD Liste A	0.54	35%	0.19
Summe		713.23		253.37

6.6 Anhang 6 – Liste Massnahmen Langsamverkehr, Priorität B

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.; Höchstbeiträge
0121 Zürcher Oberland	Oberland - Netzerergänzungen gem. kant. Radwegstrategie - 2. Priorität: Teil Hinwil Dürnten	5.51	40%	2.21
0121 Zürcher Oberland	LV B-Liste	10.52	40%	4.21
0230 Winterthur	LV B-Liste	-	40%	-
0261-1 Zürich Glattal	Zürich - Gleisquerung Negrellisteg (Netzlückenschliessung Hauptrouen Velo)	25.45	35%	8.91
0261-1 Zürich Glattal	Zürich - Verbindung Stadtkreise 4 und 5 (Netzlückenschliessung Hauptrouen Velo)	14.42	35%	5.05
0261-1 Zürich Glattal	Zürich - Kapazitätssteigerung Personenunterführung Bahnhof Altstetten - PU West	7.17	35%	2.51
0261-1 Zürich Glattal	LV B-Liste	-	35%	-
0261-2 Limmattal	Limmattal - Schliessung Netzlücken Langsamverkehr Priorität B - Schlieren	1.27	35%	0.45
0261-2 Limmattal	Limmattal - Schliessung Netzlücken Langsamverkehr Priorität B - Killwangen	3.39	35%	1.19
0261-2 Limmattal	Limmattal - Schliessung Netzlücken Langsamverkehr Priorität B - Neuenhof	3.39	35%	1.19
0261-2 Limmattal	Limmattal - Schliessung Netzlücken Langsamverkehr Priorität B - Neuenhof, Limmattsteg	5.09	35%	1.78
0261-2 Limmattal	LV B-Liste	-	35%	-
0329 Langenthal	LV B-Liste	7.41	35%	2.59
0351 Bern	Bern, LV-Führung Knoten Bolligenstrasse - Schermenweg	17.79	35%	6.23
0351 Bern	Bern, LV-Brücke Breitenrain - Länggasse	12.45	35%	4.36
0351 Bern	Bern - Kóniz, Morillonstrasse und Bahnübergang BLS	11.12	35%	3.89
0351 Bern	LV B-Liste	3.41	35%	1.19
0371 Biel/Bienne	Langsamverkehr: Schliessen von Netzlücken - Bahnunterführung Lyss	6.59	30%	1.98
0371 Biel/Bienne	LV B-Liste	6.34	30%	1.90
0404 Burgdorf	LV B-Liste	9.62	40%	3.85
0581 Interlaken	LV B-Liste	-	0%	-
0942 Thun	LV B-Liste	4.59	35%	1.61
1061 Luzern	Dierikon - Udligenswil: Götzenthalstrasse	5.68	35%	1.99
1061 Luzern	K30: Luzern, Brüel (Velounterführung)	0.89	35%	0.31
1061 Luzern	Luzern, Lädlistrasse (Dammdurchbruch)	3.25	35%	1.14
1061 Luzern	Luzern, Velostation Altstadt Luzern (unterirdisch)	2.11	35%	0.74
1061 Luzern	LV B-Liste	2.98	35%	1.04
1509 Nidwalden	LV B-Liste	7.48	40%	2.99
1711 Zug	Mittelfristige Netzerergänzungen Langsamverkehr - Teilmassnahme 4: Personenunterführung Blickensdorferstrasse Lorzenuferweg beim Schulhaus Wiesental	1.75	35%	0.61
1711 Zug	LV B-Liste	18.05	35%	6.32
2196 Fribourg	Réaménagement du passage du Cardinal et aménagement de carrefours régulés aux extrémités	2.59	40%	1.04
2196 Fribourg	LV B-Liste	5.10	40%	2.04
2581 Aareland	Aarau: Aarebrücke: flankierende Massnahmen Velo- und Fussverkehr	8.24	40%	3.29
2581 Aareland	Olten: Attraktivierung Aareraum „andaare“	13.18	40%	5.27
2581 Aareland	LV B-Liste	5.90	40%	2.36
2601 Solothurn	Solothurn Weststadt, zusätzliche Überführung der Westtangente für den Langsamverkehr	2.06	35%	0.72
2601 Solothurn	LV B-Liste	4.41	35%	1.54
2701 Basel	Bahnübergang Grellingen: Gleisquerung oder neue Birsbrücke	1.95	35%	0.68
2701 Basel	Pratteln: Neubau Übergang Güter-/Hardmattstrasse	2.43	35%	0.85
2701 Basel	Grenzach-Wyhlen-Schweizerhalle: Fuss-/Velobrücke	7.78	35%	2.72
2701 Basel	Pratteln: Aufwertung Unterführung Viaduktstrasse (Fröschmatt)	1.95	35%	0.68
2701 Basel	Langsamverkehrsachse Salina Raurica entlang Rheinufer	9.73	35%	3.40
2701 Basel	Basel: Seevogelbrücke	7.78	35%	2.72
2701 Basel	Basel: Fuss-/Velobrücke Güterbahnhof Wolf	16.54	35%	5.79
2701 Basel	Fuss-/Velobrücke Dreiländereck-	4.86	35%	1.70
2701 Basel	Neue Gleisfeldquerung West am Bahnhof Basel SBB	15.56	35%	5.45
2701 Basel	Fuss- und Velohochweg Grenzach-Wyhlen-Basel	4.38	35%	1.53
2701 Basel	LV B-Liste	1.52	35%	0.53
2939 Schaffhausen	Munotlift	2.11	40%	0.84
2939 Schaffhausen	LV B-Liste	0.76	40%	0.30
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	Verbindung Gaiserwaldweg - Altenwegenstrasse inkl. Passerelle über Autobahn, Fussweg bis Säntispark	2.02	40%	0.81
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	Bahnhof Bruggen, Velogängige Passerelle über Gleisfeld	0.84	40%	0.34
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	Kantonsspital SG - Museumsquartier, Fuss- / Radwegverbindung	1.43	40%	0.57
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	LV B-Liste	23.96	40%	9.58
3231 Rheintal	Schlüsselprojekte Langsamverkehr - Verbindung Au/St. Margrethen - Lustenau	11.79	0%	-
3231 Rheintal	LV B-Liste	3.61	0%	-
3271 Werdenberg-Liechtenstein	LV B-Liste	2.91	35%	1.02
3336 Obersee	Zugang/Querung Bahnhöfe	1.25	40%	0.50
3336 Obersee	Umsteigeknotenpunkte Wollerau	4.68	40%	1.87
3336 Obersee	Umsteigeknotenpunkte Blumenau	3.12	40%	1.25
3336 Obersee	LV B-Liste	-	40%	-

Referenz/Aktenzeichen: M215-0122

3425 Wil	LV B-Liste	2.11	40%	0.84
3851 Davos	LV B-Liste	1.85	0%	-
3901 Chur	LV B-Liste	-	0%	-
4021 Aargau-Ost	LV B-Liste	9.82	35%	3.44
4566 Frauenfeld	LV B-Liste	1.04	35%	0.36
4671 Kreuzlingen-Konstanz	Fuss- und Radweg Helvetiaplatz – Seestrasse	3.79	35%	1.33
4671 Kreuzlingen-Konstanz	Fussgängerunterführung Bahnhof Kreuzlingen-Hafen	4.21	35%	1.47
4671 Kreuzlingen-Konstanz	Überführung Hafenstrasse und Bahn im Bereich Promenadenstrasse	0.93	35%	0.32
4671 Kreuzlingen-Konstanz	LV B-Liste	5.59	35%	1.96
5002 Bellinzona	ML Lista B	5.97	40%	2.39
5113 Locarno	Asse di collegamento e di transizione a lago, fase B - Nuova passerella sulla Maggia (3.1)	3.35	40%	1.34
5113 Locarno	ML Lista B	1.67	40%	0.67
5192 Lugano	ML Lista B	-	35%	-
5250 Mendrisiotto	Completamento della rete pedonale locale: Chiasso, passerella pedonale sopraelevata (sopra la ferrovia) quale collegamento tra il Quartiere Soldini e i quartieri Boffalora / Centro	1.72	35%	0.60
5250 Mendrisiotto	ML Lista B	1.99	35%	0.70
5586 Lausanne-Morges	Franchissements mobilité douce 2019-2022 (mesures individuelles) (4d.CL.04; 4d.CL.138; 4d.CL.141; 4d.NL.112; 4d.OL.12b; 4d.OL.16)	23.09	35%	8.08
5586 Lausanne-Morges	MD Liste B	35.52	35%	12.43
5890 Rivelac	St-Légier : passage sous-voies GoldenPass + route d'Hauteville RC743b	1.16	0%	-
5890 Rivelac	Villeneuve : passage sous-voies CFF ch. du Pissot	0.87	0%	-
5890 Rivelac	Villeneuve : passage sous-voies CFF ch. de la Confrérie	0.87	0%	-
5890 Rivelac	MD Liste B	5.85	0%	-
5938 Yverdon	MD Liste B	0.85	35%	0.30
6002 Brig-Visp-Naters	LV-Brücke Eyholz - Brigerbad	2.82	35%	0.99
6002 Brig-Visp-Naters	LV B-Liste	1.22	35%	0.43
6153 Chablais	Nouveau passage de MD sous les voies CFF à Aigle (secteur Arsenal-Landi)	1.74	0%	-
6153 Chablais	Nouveau passage de MD sous les voies CFF à Aigle (secteur Hôpital)	1.74	0%	-
6153 Chablais	Nouveau passage de MD sous la voie CFF à Monthey (gare CFF)	0.87	0%	-
6153 Chablais	MD Liste B	3.16	0%	-
6266 Sion	Franchissement cyclable de la voie CFF entre la rue de la Blancherie et le Collège des Creusets	1.74	40%	0.70
6266 Sion	Franchissement cyclable du Rhône entre Uvrier et Champsec	1.96	40%	0.78
6266 Sion	MD Liste B	-	40%	-
6458 RUN	MD Liste B	1.78	30%	0.53
6621 Genève	Création réseau MD centre régional de Nyon : passerelle Prangins-Gland	2.82	40%	1.13
6621 Genève	MD Liste B	-	40%	-
6711 Delémont	Passage cyclable sous voies CFF, Delémont	5.35	35%	1.87
6711 Delémont	Passage sous les lignes CFF et RC6, Delémont	1.65	35%	0.58
6711 Delémont	MD Liste B	3.34	35%	1.17
Summe		514.55		174.04

6.7 Anhang 7 – Liste Massnahmen Bus, Priorität A

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.; Höchstbeiträge
0121 Zürcher Oberland	Oberland - Bauliche Massnahmen zur Busbeschleunigung - 1. Priorität	2.12	40%	0.85
0230 Winterthur	Effretikon - Aufwertung Umsteigepunkt	4.24	40%	1.70
0261-1 Zürich Glattal	Dietlikon - Eigentrossierung Bus Dietlikon Süd	8.06	35%	2.82
0261-2 Limmattal	Limmattal - Busbeschleunigung/Umsteigeoptimierung - Unterengstringen	1.70	35%	0.59
0942 Thun	Stärkung des öffentlichen Agglomerationsverkehrs: Thun - ÖV 3.4, 3.5 (Erschliessung ESP Thun Nord und ESP Bahnhof Steffisburg)	0.90	35%	0.31
1061 Luzern	Infrastruktur Emmenbrücke Seetalplatz	5.92	35%	2.07
1061 Luzern	Infrastruktur Emmenbrücke Sprengli (1. Etappe)	0.81	35%	0.28
1061 Luzern	Verlängerung Linie 1	7.30	35%	2.56
1061 Luzern	Stärkere Vernetzung durch Tangentiallinien ÖV-8.1 Neue Linie 3 Kriens-Emmenbrücke ÖV-8.2 Modifizierung Linie 18 Littau-Ebikon ÖV-8.3 Anpassung Linie 13 Littau-Emmenbrücke ÖV-8.4 Neu geführte Linie 16 ÖV-8.5 Option Linie 26/27 und Option Verlängerung Linie 54	0.65	35%	0.23
1711 Zug	ÖV-Feinverteiler auf Eigenstrasse, 2. Teil - Teilmassnahme 1: Neubau Busspur Chollerstrasse	2.57	35%	0.90
2196 Fribourg	Aménagement de voies bus sur la route de la Chassotte, jusqu'aux giratoires de la Colombière et de la Chassotte, et arrêts sur chaussée (2 directions)	1.68	40%	0.67
2196 Fribourg	Extension de l'électrification de la ligne 3, entre Jura (terminus actuel) et Givisiez halte	1.98	40%	0.79
2196 Fribourg	Réalisation d'un nouvel accès à Matran, pour la mise en oeuvre du concept des transports publics	1.24	40%	0.49
2939 Schaffhausen	Erweiterung Trolleybusnetz Schaffhausen	10.95	40%	4.38
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	St.Gallen, Eigentrossierung (betrieblich und baulich) auf den Hauptachsen (hoher MIV), 2. Teil	5.05	40%	2.02
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	Trolleybusfahrlleitung Bahnhof St.Gallen - St.Georgen	2.53	40%	1.01
3336 Obersee	Buspriorisierung Richterswil	0.23	40%	0.09
3425 Wil	Bau neuer Bushalte	3.16	40%	1.26
3901 Chur	Optimierung öffentlicher Verkehr Stadtgebiet Chur - Malixerstrasse	1.68	0%	-
3901 Chur	Busbeschleunigung auf den Einfallsachsen von Chur - Masanserstrasse	3.37	0%	-
3901 Chur	Busbeschleunigung auf den Einfallsachsen von Chur - Kreisel Masans	0.84	0%	-
4021 Aargau-Ost	Baden, Busachse Ost	29.36	35%	10.28
4021 Aargau-Ost	Wohlen / Villmergen, Infrastruktur zur Optimierung Busangebot	1.80	35%	0.63
4021 Aargau-Ost	Berikon/Widen/Rudolfstetten: Zentrumsentwicklung Knoten Mutschellen - Umorganisation Bushof	0.72	35%	0.25
4021 Aargau-Ost	Baden-Dättwil, Mellingerstrasse K268 Busspuren und Radrouten - Mellingerstrasse	4.32	35%	1.51
4566 Frauenfeld	Anpassung Stadtbusnetz	2.73	35%	0.96
5002 Bellinzona	Ottimizzazione del sistema dei trasporti pubblici: nuovo concetto TP	3.29	40%	1.32
5113 Locarno	Riorganizzazione dei servizi su gomma nel settore Locarno - Ascona - Losone	6.45	40%	2.58
5250 Mendrisiotto	Infrastruttura in funzione della nuova offerta TP: Balerna - Morbio Inferiore, corsie preferenziali complete in ambo le direzioni (tra rotonde Bellavista - Serfontana)	1.09	35%	0.38
5250 Mendrisiotto	Adeguamento e accessibilità fermate TP	2.01	35%	0.70
5250 Mendrisiotto	Infrastruttura in funzione della nuova offerta TP: Morbio Inferiore, sistemazione nodo del nucleo (fermata "Posta")	1.81	35%	0.63
5586 Lausanne-Morges	t2 / Lausanne, Pully - tronçon St-François - Pully Reymondin	28.60	35%	10.01
6002 Brig-Visp-Naters	Busnetz Visp und Umgebung - Etape 1	1.27	35%	0.45
6266 Sion	Réseau de transports publics routiers d'agglomération	2.53	40%	1.01
6621 Genève	Construction d'aménagement pour les bus en rabattement vers les gares ferroviaires dans le Canton de Vaud (intégrant l'amélioration du franchissement des jonctions autoroutières de Nyon, Gland et Rolle pour les bus)	23.51	40%	9.40
6621 Genève	Aménagements routiers sur l'ensemble de l'itinéraire de la RD1005 pour la mise en site propre du BHNS entre Gex et Cornavin	41.94	40%	16.77
6711 Delémont	Transports publics d'agglomération: Courroux	0.29	35%	0.10
6711 Delémont	Transports publics d'agglomération: Courrendlin	0.17	35%	0.06
6711 Delémont	Transports publics d'agglomération: Delémont	1.20	35%	0.42
Summe		220.05		80.48

6.8 Anhang 8 – Liste Massnahmen Bus, Priorität B

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.; Höchstbeiträge
0121 Zürcher Oberland	Oberland - Bauliche Massnahmen zur Busbeschleunigung - 2. Priorität	9.33	40%	3.73
0942 Thun	zusätzliche Linienführung, -optimierung, ÖV und Siedlungsentwicklung Thun Süd (Neufeld, Allmendingen) aufeinander abstimmen	0.45	35%	0.16
0942 Thun	ÖV-Anbindung Kandergrien	0.27	35%	0.09
1061 Luzern	Kapazitätssteigerung und ev. Elektrifizierung Linie 12	5.19	35%	1.82
1061 Luzern	Umsteigepunkte Bus am Rand des Agglomerationszentrums Luzern ÖV-10.1 Pilatusplatz ÖV-10.2 Kreuzstutz ÖV-10.3 Schlossberg, 2. Etappe	3.65	35%	1.28
1711 Zug	ÖV-Feinverteiler auf Eigentrasse, 2. Teil - Teilmassnahme 4: Bustrasse Steinhausen Bahnhof-Zugerland	19.28	35%	6.75
1711 Zug	ÖV-Feinverteiler auf Eigentrasse, 3. Teil - Teilmassnahme 1: Neubau Bustrasse Rotkreuz Forren-Hünenberg Bösch	26.29	35%	9.20
2196 Fribourg	Réaménagement du boulevard de Pérolles	3.49	40%	1.40
2196 Fribourg	Réaménagement du carrefour des routes de Villars et Villars-Vert	1.24	40%	0.50
2196 Fribourg	Aménagement d'un passage inférieur TP et MD pour le franchissement de la route de Cormanon (Dort-verte)	3.52	40%	1.41
2701 Basel	Linien-schiffahrt auf dem Rhein	5.84	35%	2.04
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	St.Gallen, Eigentrossierung (betrieblich und baulich) auf den Hauptachsen (hoher MIV), 3. Teil	5.05	40%	2.02
3231 Rheintal	Schlüsselprojekte Infrastrukturausbau ÖV (für Angebotsanpassung) - Bushof St. Margrethen	8.42	0%	-
3231 Rheintal	Schlüsselprojekte Infrastrukturausbau ÖV (für Angebotsanpassung) - Umbau Kreuzung	0.84	0%	-
3231 Rheintal	Schlüsselprojekte Infrastrukturausbau ÖV (für Angebotsanpassung) - Neue Rheinbrücke zwischen St. Margrethen und Lustenau	25.27	0%	-
3425 Wil	Bushaltestellen ESP Wil-West	0.42	40%	0.17
3901 Chur	Neue Busführung in Landquart Tardis	0.42	0%	-
3901 Chur	Neue Busführung in Domat/Ems	0.42	0%	-
3901 Chur	Optimierung öffentlicher Verkehr Stadtgebiet Chur - Rheinfelsstrasse und Sommerausstrasse	8.00	0%	-
5586 Lausanne-Morges	t2 / Crissier, Bussigny - tronçon Bré - Croix-de-Plan	31.65	35%	11.08
5586 Lausanne-Morges	t2 / Bussigny - Electrification tronçon Croix-de-Plan - Bussigny	3.30	35%	1.16
5890 Rivelac	prolongement ligne de bus entre Les Taux et Chernex	0.38	0%	-
6002 Brig-Visp-Naters	Busnetz Visp und Umgebung - Etape 2	0.05	35%	0.02
6153 Chablais	Mise en service du réseau de bus d'agglomération	2.54	0%	-
6458 RUN	Aménagement du tracé Vauseyon-anc. Gare de Corcelles-Peseux pour bus en site propre, y c. aménagements ponctuels Rues Parcs-Sablons	15.12	30%	4.54
6621 Genève	Aménagement en site propre pour trolleybus entre Rive et Cornavin sur le pont du Mont Blanc	22.76	40%	9.10
6621 Genève	Construction d'un axe fort TC en site propre entre Genève et Vernier (et/ou Zimeysa)	64.47	40%	25.79
6621 Genève	Aménagement d'un axe TC en site propre et d'une voie verte MD avec traitement paysager sur le tronçon Cherpines - Bernex	12.76	40%	5.10
Summe		280.42		87.36

6.9 Anhang 9 – Liste Massnahmen Multimodale Drehscheiben, Priorität A

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.; Höchstbeiträge
0121 Zürcher Oberland	Uster - Umsetzung Velostrategie - Veloparkhaus	4.66	40%	1.87
0121 Zürcher Oberland	Wetzikon - Ausbau Bushof: Teil Bushof und Velostation	29.09	40%	11.64
0230 Winterthur	Winterthur - Neue Querung und Aufwertung Umsteigepunkt Grüze	42.41	40%	16.96
0230 Winterthur	Winterthur und Umgebung - Ausbau Veloparkierung - Stadtraum Bahnhof Winterthur	9.33	40%	3.73
0329 Langenthal	Gestaltung Bahnhofplatz Süd (ESP): Nutzungskonzept, Wettbewerb, Nutzungsplanung, Umsetzung	1.65	35%	0.58
0329 Langenthal	Gestaltung Bahnhofplatz Nord (ESP): Nutzungskonzept, Wettbewerb, Nutzungsplanung, Umsetzung	1.48	35%	0.52
0329 Langenthal	B+R-Anlagen im Bahnhofgebiet (ESP): Velostation, Bahnhofplatz Nord	1.89	35%	0.66
0329 Langenthal	B+R-Anlagen im Bahnhofgebiet (ESP): Velostation, Bahnhofplatz Süd	1.40	35%	0.49
0351 Bern	Velostation S-Bahnhaltestelle Wankdorf	2.14	35%	0.75
0351 Bern	Velostation Bahnhof Ostermundigen	1.77	35%	0.62
0404 Burgdorf	Neuer Bushof und Bahnhofplatz Burgdorf	5.87	40%	2.35
1061 Luzern	Infrastruktur Bushub Ebikon	4.87	35%	1.70
1061 Luzern	Infrastruktur Bushub Horw	6.49	35%	2.27
2196 Fribourg	Aménagement de la place de la Gare de Fribourg, avec réorganisation de l'interface TP des bus urbains et de l'avenue de la gare	4.88	40%	1.95
2196 Fribourg	Aménagement de l'interface de la halte de Givisiez, avec organisation de l'interface avec les bus urbain et les circulations MD	2.57	40%	1.03
2581 Aareland	Zofingen: Gesamtverkehrsprojekt Bahnhof/Untere Grabenstrasse K104: Sanierung und Aufwertung	8.24	40%	3.29
2581 Aareland	Oftringen Zentrum: Intermodale ÖV-Drehscheibe (Bushof / - terminal)	2.47	40%	0.99
2581 Aareland	Egerkingen: Intermodale ÖV-Drehscheibe	2.47	40%	0.99
2581 Aareland	Olten: Gesamtverkehrsprojekt: Neuer Bahnhofplatz - Teil: ÖV/LV	29.52	40%	11.81
2701 Basel	ÖV-Drehscheibe Muttenz (Busbahnhof)	5.84	35%	2.04
2701 Basel	Neue Velostation Süd am Bahnhof Basel SBB	7.78	35%	2.72
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	Rorschach, Hauptbahnhof	2.53	40%	1.01
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	südöstlich Hauptbahnhof, Neubau einer Velostation	4.21	40%	1.68
3271 Werdenberg-Liechtenstein	Entwicklung Bahnhofsgelände Buchs	4.21	35%	1.47
3336 Obersee	Umsteigeknotenpunkt Richterswil	3.12	40%	1.25
3425 Wil	Aufwertung Bahnhof Wil	12.63	40%	5.05
3425 Wil	Aufwertung Bahnhof Uzwil	4.21	40%	1.68
4021 Aargau-Ost	Wohlen, Aufwertung Umsteigeknoten Bus-Bahn	11.26	35%	3.94
4021 Aargau-Ost	Bremgarten, BGK Zürcherstrasse (K262) - Bushof	2.70	35%	0.95
4566 Frauenfeld	Umgestaltung Bahnhofplatz	4.21	35%	1.47
4671 Kreuzlingen-Konstanz	Ausbau Bushaltestelle Bärenplatz	1.09	35%	0.38
5113 Locarno	Nodo intermodale stazione Locarno - Muralto (realizzazione del piano d'indirizzo, riorganizzazione del nodo) - prima tappa: P+R (non cofinanziato nel quadro PA), sottopasso pedonale stazione - lungolago, collegamento pedonale verticale Chiesa S. Vittore	3.77	40%	1.51
5586 Lausanne-Morges	Pully / Aménagement interface gare CFF	6.40	35%	2.24
5586 Lausanne-Morges	Renens / Aménagement interface gare CFF	7.81	35%	2.73
5586 Lausanne-Morges	Vélo station Prilly-Malley CFF (200 places)	1.32	35%	0.46
5586 Lausanne-Morges	Vélo station Morges (400 places)	2.63	35%	0.92
5890 Rivelac	réaménagement interface principale Gare de Vevey : place des Bosquets	2.50	0%	-
5890 Rivelac	réaménagement interface régionale gare de Villeneuve	2.12	0%	-
5938 Yverdon	Aménagement mobilité douce à la Gare – Secteur Ouest	8.45	35%	2.96
5938 Yverdon	Réorganisation et réaménagement de l'interface de la Gare de Grandson	0.94	35%	0.33
6002 Brig-Visp-Naters	Erstellen eines ÖV-Hub mit MGB und PostAuto	28.21	35%	9.88
6002 Brig-Visp-Naters	Nordzugang Bahnhof Brig	4.04	35%	1.42
6153 Chablais	Réaménagement de l'interface de la gare CFF d'Aigle	0.83	0%	-
6266 Sion	Réaménagement de la gare de Sion (1ère étape)	10.28	40%	4.11
6458 RUN	Neuchâtel : accès MD et B+R Gare de Neuchâtel	0.44	30%	0.13
6621 Genève	Amélioration de l'accessibilité MD à la gare de Nyon : passage sous-voies Viollier-Martinet / passerelle entre Prangins et Nyon / section gare de Nyon - Colovray - Crans / station vélo	14.11	40%	5.64
6621 Genève	Réaménagement de l'interface TP de l'aéroport avec réorganisation du réseau de bus urbains et aménagements MD	9.35	40%	3.74
Summe		330.20		123.91

6.10 Anhang 10 – Liste Massnahmen Multimodale Drehscheiben, Priorität B

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.; Höchstbeiträge
0351 Bern	ÖV-Knotenpunkt Ostermundigen	38.63	35%	13.52
1061 Luzern	Infrastruktur Bushub Kriens Mattenhof	4.06	35%	1.42
2581 Aareland	Schönenwerd: Intermodale ÖV-Drehscheibe	3.29	40%	1.32
2701 Basel	Neue Velostation West und Ost am Bahnhof Basel SBB	9.73	35%	3.40
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	Herisau, Bushof Bahnhof Herisau	8.59	40%	3.44
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	St.Gallen, Neugestaltung Marktplatz / Bohli	12.63	40%	5.05
4671 Kreuzlingen-Konstanz	Ausbau Bahnhof Konstanz	4.46	35%	1.56
5002 Bellinzona	Interventi infrastrutturali: area d'interscambio, stazione FFS Bellinzona	18.09	40%	7.24
5113 Locarno	Nodo intermodale stazione Locarno - Muralto (realizzazione del piano d'indirizzo, riorganizzazione del nodo) - seconda tappa: riorganizzazione nodo intermodale, terminal bus, taxi, K+R, B+R, velostation, riassetto viario e moderazione stradale	8.79	40%	3.52
5586 Lausanne-Morges	tl2 / Lausanne - Aménagement interface Bourdonnette	3.29	35%	1.15
5586 Lausanne-Morges	Lausanne - Aménagement interface Blécherette	2.82	35%	0.99
5586 Lausanne-Morges	Lausanne / Aménagement interface gare CFF	18.81	35%	6.58
5586 Lausanne-Morges	Vélo station Lausanne CFF Sud, 2ème étape	2.82	35%	0.99
5890 Rivelac	réaménagement interface principale Gare de Vevey : place de la Gare	8.46	0%	-
6153 Chablais	Réaménagement de l'interface de la gare CFF de Monthey	1.31	0%	-
6266 Sion	Réaménagement de la gare de Sion (2ème étape)	7.15	40%	2.86
6458 RUN	Neuchâtel : amélioration interface bus-train Gare de Neuchâtel (Place Blaise Cendrars)	5.54	30%	1.66
6621 Genève	Réaménagement de la Plateforme intermodale de la Gare Sud à Nyon : réaménagement de l'interface place de la gare et requalification de l'Av. Edouard Rod	4.70	40%	1.88
6621 Genève	Construction d'une velostation à la gare de Cornavin	2.35	40%	0.94
6621 Genève	Réaménagement de la plateforme intermodale de la gare de Rolle (2ème étape)	4.48	40%	1.79
6621 Genève	Optimisation des espaces publics pour l'accessibilité à la gare de Cornavin	56.43	40%	22.57
6621 Genève	Réaménagement de la plateforme intermodale de la gare de Gland	4.48	40%	1.79
Summe		230.92		83.67

6.11 Anhang 11 – Liste Massnahmen Verkehrsmanagement, Priorität A

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.; Höchstbeiträge
0230 Winterthur	Winterthur und Umgebung - Regionale Verkehrssteuerung (RVS), 2. Etappe - Winterthur	4.24	40%	1.70
0230 Winterthur	Winterthur und Umgebung - Regionale Verkehrssteuerung (RVS), 2. Etappe - Region	0.85	40%	0.34
0261-2 Limmattal	Limmattal - Optimierung Verkehrssteuerung und -management - Limmattal, Ausfahrtsteuerung	1.65	35%	0.58
0261-2 Limmattal	Limmattal - Optimierung Verkehrssteuerung und -management - Limmattal - RVS Dietikon-Spreitenbach	7.04	35%	2.46
0261-2 Limmattal	Limmattal - Busbeschleunigung/Umsteigeoptimierung - Dietikon	1.52	35%	0.53
0261-2 Limmattal	Limmattal - Busbeschleunigung/Umsteigeoptimierung - Schlieren/Dietikon	1.70	35%	0.59
0351 Bern	Verkehrsmanagement Region Bern-Nord	7.78	35%	2.72
0351 Bern	Verkehrsmanagement Tram Region Bern	4.45	35%	1.56
0371 Biel/Bienne	Strassengebundener öffentlicher Verkehr / Busbevorzugung (Agglomeration Biel)	1.65	30%	0.49
0942 Thun	Verkehrsmanagement West- und Talackerstrasse	0.45	35%	0.16
0942 Thun	Verkehrsmanagement Allmendstrasse	0.90	35%	0.31
0942 Thun	Verkehrsmanagement Länggasse, Pestalozzi- und Mittlere Strasse	0.45	35%	0.16
0942 Thun	Verkehrsmanagement Bernstrasse und Autobahnzubringer	1.80	35%	0.63
0942 Thun	Ausweichverkehr Dürrenast und Schwäbis	0.09	35%	0.03
0942 Thun	Verkehrsmanagement Gurnigelstrasse	2.70	35%	0.94
0942 Thun	Verkehrsmanagement Innenstadtring Thun	1.30	35%	0.45
0942 Thun	Grossräumige Verkehrslenkung Region Thun	5.85	35%	2.05
1061 Luzern	Optimierungen Bereich Luzernerhof - Bahnhof - Pilatusplatz - Bundesplatz GV-1.2a Bussystem (betrieblich)	4.06	35%	1.42
1061 Luzern	GV-1.2b Anpassungen Infrastruktur			
1061 Luzern	Busbevorzugung Agglomeration Luzern	29.21	35%	10.22
1509 Nidwalden	Oberdorf, KH2/KH9, Knoten Büren (+ Bahnübergang -> nicht in den Kosten enthalten)	0.66	40%	0.26
1711 Zug	ÖV-Feinverteiler auf Eigenstrasse, 2. Teil - Teilmassnahme 2: Busspur Bahnmatt, Baar	1.31	35%	0.46
1711 Zug	ÖV-Feinverteiler auf Eigenstrasse, 2. Teil - Teilmassnahme 3: Busspur Blegstrasse, Rotkreuz	1.31	35%	0.46
2196 Fribourg	Mise en œuvre d'une centrale de régulation du trafic (11.4-11.11; 41.14; 42.1; A)	8.29	40%	3.32
2581 Aareland	Gäu: Umsetzung Verkehrsmanagement	4.94	40%	1.98
2601 Solothurn	Biberist, Solothurnstrasse (Stauraumbewirtschaftung und Busbevorzugung)	1.48	35%	0.52
2601 Solothurn	Biberist, Bernstrasse (Stauraumbewirtschaftung und Busbevorzugung)	1.76	35%	0.62
2601 Solothurn	Biberist, Knoten Gerlafingen-/Derendingenstrasse (Steuerung des Knotens mittels LSA und Busbevorzugung)	1.48	35%	0.52
2601 Solothurn	Derendingen/Zuchwil, Luzernstrasse West (Umbau div. Knoten, Neuaufteilung des Strassenraums, Stauraumbewirtschaftung, Busbevorzugung, Optimierung des Verkehrsablaufs, Zusätzlicher Stauraum)	4.32	35%	1.51
2601 Solothurn	Derendingen/Subingen, Luzernstrasse Ost (Busbevorzugung mittels LSA und separatem Busstreifen am Siedlungsrand Derendingen Ost, Busbevorzugung mittels LSA bei der Einmündung der Deitingenstrasse in die Luzernstrasse)	1.24	35%	0.43
2701 Basel	Verkehrsmanagement Rheinfelden-Kaiseraugst	4.49	35%	1.57
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	Anpassung / Aktualisierung LSA-Steuerung Stadt St. Gallen aufgrund Steuerungskonzept	2.53	40%	1.01
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	Massnahmen VSM Agglomeration St. Gallen Stufe 1: Stauraummanagement	12.63	40%	5.05
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	Massnahmen VSM Agglomeration Arbon - Rorschach Stufe 1: Staumanagement	4.21	40%	1.68
3271 Werdenberg-Liechtenstein	Dosierung Zufahrten Regionalzentrum 1. Priorität - Teil CH	0.84	35%	0.29
3336 Obersee	Buspriorisierung Rapperswil-Jona	3.90	40%	1.56
3336 Obersee	Buspriorisierung Pfäffikon	7.72	40%	3.09
3425 Wil	Verkehrsmanagement Wil	8.42	40%	3.37
3851 Davos	Busbeschleunigung Dorf - Platz	0.84	0%	-
3901 Chur	Optimierung öffentlicher Verkehr Stadtgebiet Chur - Kreuzung Sommerau	0.34	0%	-
3901 Chur	Busbeschleunigung auf den Einfallssachsen von Chur - Kasernenstrasse	1.68	0%	-
4021 Aargau-Ost	Verkehrsmanagement Limmattal, Teil Neuenhof	4.95	35%	1.73
4021 Aargau-Ost	Verkehrsmanagement Region Lenzburg - Bünzli	14.41	35%	5.04
4021 Aargau-Ost	Verkehrsmanagement Region Mutschellen (abgestimmt mit VM Limmattal)	8.25	35%	2.89
4671 Kreuzlingen-Konstanz	Seetalstrasse vor dem Ziikreisel	0.59	35%	0.21
4671 Kreuzlingen-Konstanz	Romanshonerstrasse zwischen Ziikreisel und Bärenkreisel Bottighofen	0.51	35%	0.18
4671 Kreuzlingen-Konstanz	Verkehrskreisel Bärenplatz, Kreuzlingen	0.25	35%	0.09
4671 Kreuzlingen-Konstanz	Verkehrskreisel Löwenplatz, Kreuzlingen	0.25	35%	0.09
4671 Kreuzlingen-Konstanz	Verkehrskreisel Rebstockplatz, Kreuzlingen	0.25	35%	0.09
4671 Kreuzlingen-Konstanz	Verkehrskreisel Kolosseumplatz, Kreuzlingen	0.25	35%	0.09
4671 Kreuzlingen-Konstanz	Verkehrskreisel Sonnenplatz, Kreuzlingen	0.25	35%	0.09
4671 Kreuzlingen-Konstanz	Verkehrskreisel Bärenplatz, Bottighofen	0.25	35%	0.09
5002 Bellinzona	Gestione del traffico: regolazione del traffico nell'agglomerato	2.71	40%	1.09
5002 Bellinzona	Riqualifica urbanistica e di gestione del traffico: rete stradale comparto Sant'Antonino - Cadenazzo	0.46	40%	0.18
5002 Bellinzona	Sistemazione della rete viaria: viabilità comparto Tatti - Franscini - Murate	0.04	40%	0.01
5250 Mendrisiotto	Infrastruttura in funzione della nuova offerta TP: Chiasso, nuovo impianto semaforico Via Dunant / Viale Manzoni / Via Livio	0.40	35%	0.14
5250 Mendrisiotto	Infrastruttura in funzione della nuova offerta TP: Mendrisio (Capolago), messa in sicurezza capolinea	0.41	35%	0.14
5586 Lausanne-Morges	t2 / Lausanne - Aménagements routiers sur av. de Rhodanie	1.13	35%	0.40
5586 Lausanne-Morges	Pully - Aménagements pour bus - Phase 1	0.66	35%	0.23
5586 Lausanne-Morges	Cheseaux - Route de Genève / Voie bus	0.56	35%	0.20
5586 Lausanne-Morges	GCTA / Mise en œuvre	25.39	35%	8.89
6002 Brig-Visp-Naters	MIV-Leitsystem (inkl. Leitsystem Autoverlad)	0.71	35%	0.25
6621 Genève	Aménagement de sites propres pour l'amélioration de l'axe TC PAV-Grands Esserts-Veyrier	4.31	40%	1.73
Summe		219.06		78.89

6.12 Anhang 12 – Liste Massnahmen Verkehrsmanagement, Priorität B

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.; Höchstbeiträge
0351 Bern	Bern, Verkehrsoptimierung Weissenstein-, Turnier-, Könizstrasse	4.00	35%	1.40
0351 Bern	Verkehrsmanagement Region Bern	40.03	35%	14.01
0371 Biel/Bienne	Strassengebundener öffentlicher Verkehr / Busbevorzugung (Lyss)	0.78	30%	0.23
0942 Thun	Verkehrsmanagement Gwattstrasse, Frutigenstrasse und - Seestrasse	3.15	35%	1.10
1061 Luzern	Verkehrssystem-Management (VSM)	4.06	35%	1.42
1061 Luzern	Busbevorzugung Agglomeration Luzern	24.34	35%	8.52
1509 Nidwalden	Stans, Stansstadterstrasse	0.98	40%	0.39
1711 Zug	ÖV-Feinverteiler auf Eigentrasse, 3. Teil - Teilmassnahme 2: Busspur Birkenstrasse, Rotkreuz	0.88	35%	0.31
1711 Zug	ÖV-Feinverteiler auf Eigentrasse, 3. Teil - Teilmassnahme 3: Busspur Langgasse, Baar	2.63	35%	0.92
2196 Fribourg	Aménagements de priorisation des transports publics dans le secteur St-Pierre - Alpes	0.04	40%	0.02
2701 Basel	Verkehrssteuerung und flankierende Massnahmen Anschluss Basel-City - Basel SBB - Gundeldinger Quartier	16.12	35%	5.64
3203 St. Gallen- Arbon-Rohrschach	Massnahmen VSM Agglomeration St. Gallen Stufe 2: Ergänzungen aufgrund Konzept Engpassbeseitigung A1	16.85	40%	6.74
3203 St. Gallen- Arbon-Rohrschach	Massnahmen VSM Agglomeration Arbon - Rorschach Stufe 2: Ergänzung aufgrund A1-Anschluss Witen	8.42	40%	3.37
3271 Werdenberg- Liechtenstein	Dosierung Zufahrten Regionalzentrum 2. Priorität - Teil CH	0.84	35%	0.29
4671 Kreuzlingen- Konstanz	Emmishoferzoll	0.08	35%	0.03
4671 Kreuzlingen- Konstanz	Unterseestrasse, Bereich Mowag	0.59	35%	0.21
4671 Kreuzlingen- Konstanz	Bernrainstrasse südlich Bernrain-Kapelle oder Bergstrasse	0.42	35%	0.15
4671 Kreuzlingen- Konstanz	Hauptstrasse Bottighofen östlich Bärenkreisel	1.01	35%	0.35
4671 Kreuzlingen- Konstanz	Verkehrssteuerung	5.90	35%	2.06
6458 RUN	Neuchâtel : amélioration de la liaison Gare - Centre Ville	0.27	30%	0.08
6621 Genève	Aménagements TP pour la mise en œuvre de la ligne rapide suburbaine entre la gare des Eaux-Vives et la Pallanterie	18.94	40%	7.58
Summe		150.32		54.82

6.13 Anhang 13 – Liste Massnahmen Aufwertung/Sicherheit Strassenraum, Priorität A

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.; Höchstbeiträge
0121 Zürcher Oberland	Wetzikon - Umgestaltung Bahnhofstrasse	2.70	40%	1.08
0121 Zürcher Oberland	Oberland - Umgestaltung Ortsdurchfahrten - 1. Priorität - Gossau Grüningerstrasse	2.46	40%	0.98
0121 Zürcher Oberland	Oberland - Umgestaltung Ortsdurchfahrten - 1. Priorität - Fehraldorf	2.70	40%	1.08
0121 Zürcher Oberland	Oberland - Umgestaltung Ortsdurchfahrten - 1. Priorität - Hinwil Zürcherstrasse / Dürntenstrasse	3.00	40%	1.20
0230 Winterthur	Winterthur - öV-Hochleistungs-korridor und Urban Boulevards 1. Priorität	30.88	40%	12.35
0230 Winterthur	Winterthur - Umgestaltung Zentrum Wülflingen	1.95	40%	0.78
0230 Winterthur	Winterthur und Umgebung - Sanierung/Aufwertung Ortsdurchfahrten, 1. Etappe - Effretikon Bahnhofstrasse - Rikonstrasse (2. Teil)	3.38	40%	1.35
0261-1 Zürich Glattal	Zürich - Neugestaltung Strassenraum Badenerstrasse (Farbhof - Altstetterstrasse)	7.20	35%	2.52
0261-1 Zürich Glattal	Wangen-Brütisellen - Aufwertung Dorfplatz	1.27	35%	0.45
0261-1 Zürich Glattal	Glattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Bassersdorf	3.38	35%	1.18
0261-1 Zürich Glattal	Glattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Schwerzenbach	2.97	35%	1.04
0261-1 Zürich Glattal	Glattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Wangen-Brütisellen	2.97	35%	1.04
0261-1 Zürich Glattal	Glattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Fallanden	1.80	35%	0.63
0261-1 Zürich Glattal	Glattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Opfikon/Glattbrugg	2.70	35%	0.95
0261-1 Zürich Glattal	Zürich - Realisierung QUARZ- Gestaltungsprojekte Priorität A - Morgental	1.32	35%	0.46
0261-2 Limmattal	Limmattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Dietikon, Überlandstrasse	1.50	35%	0.53
0261-2 Limmattal	Limmattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Schlieren, Engstringerstrasse - Süd	3.00	35%	1.05
0261-2 Limmattal	Limmattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Oetwil bis Unterengstringen, Limmattalstrasse	3.39	35%	1.19
0261-2 Limmattal	Limmattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Urdorf, Birmsendorferstrasse Nord und Feldstrasse	5.16	35%	1.81
0261-2 Limmattal	Limmattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Oberengstringen, Zürcherstrasse	1.35	35%	0.47
0261-2 Limmattal	Limmattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Würenlos, Landstrasse	1.86	35%	0.65
0261-2 Limmattal	Limmattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Würenlos, Schulstrasse	2.64	35%	0.92
0351 Bern	Ittigen, Grauholzstrasse	1.78	35%	0.62
0351 Bern	Bolligen, Umgestaltung Bolligen-/ Krauchtalstrasse	4.45	35%	1.56
0351 Bern	Konolfingen, Sanierung Emmentalstrasse	1.33	35%	0.47
0351 Bern	Stadt Bern, Breitenrainplatz	3.60	35%	1.26
0351 Bern	Stadt Bern, Eigerplatz	6.00	35%	2.10
0351 Bern	Stadt Bern, Viktoriaplatz	5.40	35%	1.89
0371 Biel/Bienne	Kantonsstrassen und wichtige Gemeindestrassen / Regionale Strassenbauvorhaben	2.10	30%	0.63
0371 Biel/Bienne	Sanierung Ortsdurchfahrt Lyss - Biel-/Hauptstrasse			
0371 Biel/Bienne	Langsamverkehr, Reparatur Quartiere - Teil: Biel Kreuzplatz	2.06	30%	0.62
0371 Biel/Bienne	Korridor rechtes Bielseeufer - Teil: Ipsach	2.40	30%	0.72
0581 Interlaken	Interlaken, Klosterstrasse - Kreuzung Beauivage	0.91	0%	-
0581 Interlaken	Unterseen, Stadthausplatz - Grosse Aare	0.98	0%	-
0581 Interlaken	Interlaken, Grosse Aare - Postplatz	0.88	0%	-
0581 Interlaken	Interlaken, Postplatz - Kreuzung Savoy	1.15	0%	-
0581 Interlaken	Interlaken, Kreuzung Savoy, Gemeindegrenze Matten	1.07	0%	-
0581 Interlaken	Matten, Gemeindegrenze bis Hirschenplatz	1.19	0%	-
0581 Interlaken	Wilderswil, Umgestaltung Ortsdurchfahrt vor Bau Umfahrung	1.83	0%	-
0942 Thun	Sanierung Ortsdurchfahrt Steffisburg, Unterdorfstrasse	1.78	35%	0.62
1061 Luzern	Luzern, Geissensteinring, Steghof bis Weinberglistrasse	2.19	35%	0.77
1509 Nidwalden	Stans, KH3, Emmetmooserstrasse	1.44	40%	0.58
1509 Nidwalden	Stans, Robert-Durrerstrasse (NKB - Karliplatz)	4.09	40%	1.64
2196 Fribourg	Réaménagement du secteur de la Cathédrale	2.02	40%	0.81
2196 Fribourg	Aménagement de l'avenue Beauregard et de la connexion MD vers la gare	1.52	40%	0.61
2196 Fribourg	Réaménagement de la place Vignettaz - Daler et de ses arrêts	0.94	40%	0.38
2196 Fribourg	Réaménagement de la traversée de localité de Givisiez (VALTRALOC), secteur de la route de Belfaux (RC)	2.20	40%	0.88
2196 Fribourg	Réaménagement de la traversée de localité de Düdingen (VALTRALOC), phase I.a	2.47	40%	0.99
2581 Aareland	Gränichen: Betriebs- und Gestaltungskonzept Suhrer- / Unterdorfstrasse (K242)	2.88	40%	1.15
2581 Aareland	Zofingen: Betriebs- und Gestaltungskonzept Altstadtring (K104)	4.12	40%	1.65
2581 Aareland	Aarburg: Betriebs- und Gestaltungskonzept Bahnhofstrasse (K310)	2.07	40%	0.83
2581 Aareland	Aarau / Buchs / Suhr: Betriebs- und Gestaltungskonzept Buchser- und Tramstrasse	9.69	40%	3.88
2581 Aareland	Aarau: Betriebs- und Gestaltungskonzept Tellstrasse	4.20	40%	1.68
2581 Aareland	Aufwertung Ortskern Buchs und ESP-Erschliessung Torfeld Süd Aarau mit Verbindungsspanne Buchs Nord (VSBN) - Teil: BGK Ortsdurchfahrt Buchs	3.29	40%	1.32
2601 Solothurn	Biberist, Hauptstrasse inkl. Kreisel St. Urs	1.76	35%	0.62
2601 Solothurn	Derendingen, Hauptstrasse von Kreuzplatz bis südlicher Dorfrand Richtung Kriegstetten	8.44	35%	2.95
2601 Solothurn	Subingen, Luzernstrasse inkl. Umgestaltung des Knotens Derendingen-/Gewerbe- /Luzernstrasse zu einem Kreisel und Sanierung Kreisel Bahnhofstrasse	2.57	35%	0.90
2701 Basel	Verkehrssteuerung und flankierende Massnahmen Anschluss Basel-City - Basel SBB - Gundeldinger Quartier - ABAC	7.78	35%	2.72
2701 Basel	Betriebs- und Gestaltungskonzept Liestal-Ost	5.40	35%	1.89
2701 Basel	Strassenraumgestaltung Bachgraben	7.20	35%	2.52
2701 Basel	Liestal: Umgestaltung und Velo- massnahmen entlang der Rheinstrasse	1.46	35%	0.51
2939 Schaffhausen	Aufwertung Bachstrasse Schaffhausen	2.53	40%	1.01
2939 Schaffhausen	Erweiterung Zentrumsaufwertung Neuhausen am Rheinfall	3.60	40%	1.44
2939 Schaffhausen	Aufwertung Klettgauerstrasse Bereich ESP RhyTech-Areal, inkl. Knoten Kreuzstr.	2.10	40%	0.84
2939 Schaffhausen	Aufwertung Zürcherstrasse, Feuerthalen (Rheinbrücke - Ortszentrum)	0.84	40%	0.34
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	Städtebauliche Aufwertung Durchfahrt Altstadt Arbon	4.21	40%	1.68
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	Aufwertung Ortsdurchfahrt Steinach	1.26	40%	0.51
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	BGK Goldach (Hauptstrasse/Zentrum)	0.90	40%	0.36
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	St.Gallen, Strassenraumgestaltung Lachen (Zürcher Strasse)	5.76	40%	2.30
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	St.Gallen, Aufwertung St. Leonhard Strasse	1.26	40%	0.51
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	St.Gallen, Strassenraumgestaltung Riethüsi (Teufener Strasse) mit DML	2.70	40%	1.08
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	Rorschach, BGK Hauptstrasse und BGK St.Gallerstrasse (Abschnitt Sonnhalden- bis Landhauskreisel)	1.05	40%	0.42
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	Wittenbach, BGK St.Gallerstrasse	4.21	40%	1.68
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	Flawil, BGK Wilerstrasse	2.53	40%	1.01
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	BGK Herisau, Ortszentrum Obstmarkt	0.42	40%	0.17
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	BGK Ortsdurchfahrt Horn	0.84	40%	0.34
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	BGK Gaisenwald, Hauptstrasse Abtwil	1.52	40%	0.61
3231 Rheintal	Aufwertung Ortsdurchfahrten 1. Priorität	16.85	0%	
3271 Werdenberg-Liechtenstein	BGK St.Gallen-/Churerstrasse Buchs	1.68	35%	0.59
3271 Werdenberg-Liechtenstein	BGK Staatsstrasse Grabs	1.26	35%	0.44
3336 Oberrsee	Aufwertung Dorfkern Lachen	3.12	40%	1.25
3336 Oberrsee	Aufwertung Hauptachsen Rapperswil-Jona	9.05	40%	3.62

Referenz/Aktenzeichen: M215-0122

3425 Wil	BGK Zürcherstrasse	2.02	40%	0.81
3425 Wil	BGK Toggenburgerstrasse	2.53	40%	1.01
3425 Wil	BGK Konstanzerstrasse	2.53	40%	1.01
3425 Wil	BGK Obere Bahnhofstrasse	1.26	40%	0.51
3425 Wil	BGK Frauenfelderstrasse	6.30	40%	2.52
3425 Wil	BGK Winterthurerstrasse	3.00	40%	1.20
3901 Chur	Busbeschleunigung auf den Einfallsachsen von Chur - Grabenstrasse und Postplatz	2.48	0%	-
4021 Aargau-Ost	Gebenstorf, Betriebs- und Gestaltungskonzept K117/K272	1.71	35%	0.60
4021 Aargau-Ost	Wettingen, Betriebs- und Gestaltungskonzept Landstrasse	7.95	35%	2.78
4021 Aargau-Ost	Brugg, Betriebs- und Gestaltungskonzept K112 Zurzacherstrasse	7.57	35%	2.65
4021 Aargau-Ost	Brugg, Aufwertung Bahnhofplatz-Neumarkt und Buserminal Nord	4.50	35%	1.58
4021 Aargau-Ost	Neugestaltung Ortsdurchfahrt Lenzburg Hendschiker-/Niederlenzerstrasse (K123)	0.90	35%	0.32
4021 Aargau-Ost	Neugestaltung Ortsdurchfahrten Hunzenschwil (K247)	2.25	35%	0.79
4021 Aargau-Ost	Neugestaltung Ortsdurchfahrten Schafisheim (K246) inkl. Knoten Schoren	3.42	35%	1.20
4021 Aargau-Ost	Berikon/Widen/Rudolfstetten: Zentrumsentwicklung Knoten Mutschellen - BGK Bellikonstrasse Widen	3.96	35%	1.39
4021 Aargau-Ost	Bremgarten, BGK Zürcherstrasse (K262) - BGK	2.10	35%	0.74
4566 Frauenfeld	Konzept Innenstadt, Phase 2	2.70	35%	0.95
4566 Frauenfeld	Betriebs- und Gestaltungskonzept St. Gallerstrasse	1.80	35%	0.63
4671 Kreuzlingen-Konstanz	Aufwertung Löwenstrasse in Kreuzlingen zur neuen Fussgängerpromenade	2.10	35%	0.74
4671 Kreuzlingen-Konstanz	Betriebs- und Gestaltungskonzept Romanshornstrasse, Kreuzlingen	2.53	35%	0.88
5002 Bellinzona	Riqualifica urbanistica e di gestione del traffico: rete stradale comparato Arbedo-Castione	4.88	40%	1.95
5113 Locarno	Introduzione modello UPI 50/30 a Brissago e Solduno - SOLDUNO	1.67	40%	0.67
5250 Mendrisiotto	Completamento della rete pedonale locale: Mendrisio, riqualifica e sviluppo della permeabilità pedonale della Piazza antistante la Stazione FFS, regolazione della sosta breve (in relazione alla misura IN4)	2.16	35%	0.76
5250 Mendrisiotto	Messa in sicurezza dei collegamenti ciclo-pedonali: Coldrerio, messa in sicurezza e riqualifica del centro civico	1.54	35%	0.54
5250 Mendrisiotto	Moderazione del traffico e messa in sicurezza: Vacallo, moderazioni Via Guisan - Piazza San Simone	0.75	35%	0.26
5586 Lausanne-Morges	Lausanne / Rte des Plaines-du-Loup	9.40	35%	3.29
5586 Lausanne-Morges	Lutry / Route de la Conversion (RC770b)	4.70	35%	1.65
5586 Lausanne-Morges	Paudex, Lutry / Liaison Haldimand - Grand-Pont (RC777) - Phase 1	3.76	35%	1.32
5586 Lausanne-Morges	Pully / Boulevard de la Forêt	3.29	35%	1.15
5586 Lausanne-Morges	Le Mont / Rte de Lausanne (RC501)	3.60	35%	1.26
5586 Lausanne-Morges	Chavannes / Rte de la Maladière, Etape 2: Mèbre - Tir-Fédéral (RC76)	4.97	35%	1.74
5586 Lausanne-Morges	Lausanne, Prilly / Av. du Chablais, tronçon Galicien - Provence	4.19	35%	1.46
5586 Lausanne-Morges	Morges / Aménagement interface gare CFF - Phase 1	4.70	35%	1.65
5586 Lausanne-Morges	Ecublens-Chavannes, Av. du Tir-Fédéral, tronçon RC1-Pont bleu: itinéraire mobilité douce	5.55	35%	1.94
5890 Rivelac	réaménagement interface principale av. des Alpes-Grand-Rue de Montreux	0.72	0%	-
5890 Rivelac	réaménagement traversée centre de Montreux : RC780a entre carrefour av. des Alpes et rue de Bon-Port (y.c. parc Rouvenaz)	9.71	0%	-
5890 Rivelac	réaménagement traversée localité St-Légier RC 742c routes d'Hauteville et des deux-Villages	4.23	0%	-
5890 Rivelac	réaménagement urbain axe structurant La Tour-de-Peilz RC780a entre Entre-deux-Villes et La TdP centre	2.45	0%	-
5890 Rivelac	réaménagement urbain axe structurant Veytaux RC780a entre Veray et Chillon	5.61	0%	-
6002 Brig-Visp-Naters	Aufwertung Dorfkern Glis (Brig-Glis)	3.80	35%	1.26
6002 Brig-Visp-Naters	Begegnungszone Bahnhof Brig	3.47	35%	1.21
6153 Chablais	Réaménagement du centre-ville d'Aigle	9.00	0%	-
6153 Chablais	Réaménagement de l'avenue de l'Europe à Monthey	6.27	0%	-
6153 Chablais	Réaménagement de la route de Lausanne à Aigle	3.53	0%	-
6153 Chablais	Réaménagement de l'avenue du Simplon à Monthey	6.27	0%	-
6153 Chablais	Réaménagement de l'avenue de France à Monthey	4.50	0%	-
6153 Chablais	Réaménagement de la route cantonale en traversée de Massongex	1.65	0%	-
6153 Chablais	Réaménagement de la route cantonale en traversée de Collombey-Village	1.80	0%	-
6153 Chablais	Réaménagement de la route cantonale en traversée de Muraz	1.08	0%	-
6266 Sion	Sion, réaménagement de l'avenue de la Gare	6.88	40%	2.75
6266 Sion	Sion, réaménagement de l'avenue de France (entrée ouest)	5.23	40%	2.09
6266 Sion	Sion, réaménagement de l'avenue de Tourbillon (entrée est)	5.93	40%	2.37
6266 Sion	Sion, réaménagement de la rue de Lausanne	2.82	40%	1.13
6266 Sion	Sion, réaménagement de la rue de la Dixence (entrée sud)	1.96	40%	0.78
6266 Sion	Sion, réaménagement de la rue du Rawyl (entrée nord)	2.20	40%	0.88
6266 Sion	Sion, réaménagement de l'avenue Ritz	1.38	40%	0.55
6266 Sion	Ardon, réaménagement de la route cantonale T9	5.10	40%	2.04
6266 Sion	Vétroz, réaménagement de la route cantonale T9	9.35	40%	3.74
6266 Sion	Conthey, réaménagement de la route cantonale T9	4.31	40%	1.73
6266 Sion	Saint-Léonard - Uvrier, réaménagement de la route cantonale T9	4.91	40%	1.96
6458 RUN	Neuchâtel Rue de l'Ecluse: requalification	3.11	30%	0.93
6458 RUN	La Chaux-de-Fonds : mesures d'accompagnement liées à la mise en service de la H18	3.40	30%	1.02
6458 RUN	Le Locle Entrée de Ville (périmètre de l'Ancienne Poste): requalification	1.20	30%	0.36
6458 RUN	Neuchâtel: Amélioration réseau MD - Av. de la Gare: réaménagement	0.90	30%	0.27
6458 RUN	La Chaux-de-Fonds Rue de l'Hôtel-de-Ville et vieille ville: requalification de l'espace public (I2-013, I2-014, K2)	5.16	30%	1.55
6621 Genève	Axe fort tangentiel petite ceinture : Ring PAV : requalification urbaine et amélioration de la vitesse commerciale TP (Jonction-stade de la Praille)	16.88	40%	6.75
6621 Genève	Requalification de l'avenue de la Praille : croix verte est-ouest (1ère étape) - du rond point des Noirettes à la rue de Monfalcon	2.34	40%	0.94
6621 Genève	Réaménagement de places publiques dans le cœur d'agglomération : place des Eaux-Vives	3.06	40%	1.22
6621 Genève	axe fort tangentiel petite ceinture : requalification de l'axe place des Nations - place des Charmilles	7.06	40%	2.82
6621 Genève	Requalification du réseau routier à Nyon en faveur des TP et de la MD : route de Signy, route de la Morache, route de Divonne et route du Stand	8.08	40%	3.23
6621 Genève	Traitement de l'espace public entre l'axe route de Chancy le long du prolongement du tramway vers Vailly et le tissu bâti existant au Sud	3.51	40%	1.40
6621 Genève	Requalification de l'Avenue Louis-Casai entre l'aéroport de le Carrefour du Bouchet, dont aménagements TP et MD	9.62	40%	3.85
6621 Genève	Axe fort TP tangentiel moyenne ceinture : requalification de la route de Pré Bois	4.95	40%	1.98
6621 Genève	Réaménagement de la place de Moillesulaz en lien avec le projet de tram (projet transfrontalier)	2.25	40%	0.90
6621 Genève	Requalification de l'espace-rue sur l'axe de Frontenex entre la place des Eaux-Vives et MICA en lien avec l'axe fort trolleybus	18.45	40%	7.38
6711 Delémont	Espaces publics Vieille Ville, zone 20 km/h, Delémont	4.12	35%	1.44
6711 Delémont	Centre-gare, zone 20 km/h, étape 2, rues Molière-Maitière, Delémont	4.12	35%	1.44
Summe		604.86		195.60

6.14 Anhang 14 – Liste Massnahmen Aufwertung/Sicherheit Strassenraum, Priorität B

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.; Höchstbeiträge
0121 Zürcher Oberland	Oberland - Umgestaltung Ortsdurchfahrten - 2. Priorität - Pfäffikon Hoch- /Kemptalstrasse	4.20	40%	1.68
0230 Winterthur	Winterthur - öV-Hochleistungs-korridor und Urban Boulevards 2. Priorität	8.48	40%	3.39
0261-1 Zürich Glattal	Zürich - Neue Verkehrsorganisation Uraniastrasse	5.09	35%	1.78
0261-1 Zürich Glattal	Glattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität B - Bassersdorf, Klotenstrasse	2.70	35%	0.95
0261-1 Zürich Glattal	Glattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität B - Bassersdorf, Winterthurerstrasse	2.25	35%	0.79
0261-1 Zürich Glattal	Glattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität B - Wallisellen	1.27	35%	0.45
0261-1 Zürich Glattal	Glattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität B - Kloten	3.39	35%	1.19
0261-1 Zürich Glattal	Glattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität B - Fällanden	2.40	35%	0.84
0261-1 Zürich Glattal	Zürich - Realisierung QUARZ- Gestaltungsprojekte Priorität B - Meierhofplatz	3.60	35%	1.26
0261-1 Zürich Glattal	Zürich - Realisierung QUARZ- Gestaltungsprojekte Priorität B - Wipkingenplatz	2.40	35%	0.84
0261-2 Limmattal	Limmattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität B - Dietikon, Badener- /Zürcherstrasse (Zentrumsbereich)	2.12	35%	0.74
0329 Langenthal	Bützbergstrasse (Abschnitt Kreisel Weststrasse - Kreisel Hasenmattstrasse; Abschnitt Bahnhofstrasse - Anwangenstrasse)	1.80	35%	0.63
0351 Bern	Vechigen, Boll, Anpassung Ortsdurchfahrt	2.49	35%	0.87
0351 Bern	Konolfingen, Sanierung Kreuzplatz	1.50	35%	0.53
0351 Bern	Bern - Köniz, Könizstrasse, Loryplatz - Turnierstrasse - Neuhausplatz	8.89	35%	3.11
0942 Thun	Sanierung Ortsdurchfahrt Steffisburg, Oberdorfstrasse	0.90	35%	0.31
0942 Thun	Umgestaltung Mönchplatz	0.84	35%	0.29
2196 Fribourg	Réaménagement du secteur de la Grand Rue	2.26	40%	0.91
2196 Fribourg	Réaménagement de la centralité de Schönberg	2.63	40%	1.05
2196 Fribourg	Réaménagement de la traversée de Marly, entre Marly - Grand-Pré et Marly- Cité, y.c. rabattement MD	3.00	40%	1.20
2196 Fribourg	Réaménagement de la centralité de Marly-Cité	2.74	40%	1.10
2196 Fribourg	Réaménagement de l'avenue Général-Guisan	3.23	40%	1.29
2196 Fribourg	Réaménagement de la traversée de localité de Corninboeuf, secteur amont de la route de Belfaux, et de Belfaux, secteur route de Corninboeuf (VALTRALOC)	0.82	40%	0.33
2196 Fribourg	Réaménagement de la Bahnhofstrasse, du carrefour Bahnhofstrasse - Hauptstrasse et de la Bahnhofplatz (traversée de localité de Düdingen, VALTRALOC, phase I.b)	2.71	40%	1.08
2581 Aareland	Schönenwerd: Zentrumsdurchfahrt (OHNE Umfahrung)	2.43	40%	0.97
2581 Aareland	Aarburg: Aufwertung Oltnenstrasse K103	7.20	40%	2.88
2701 Basel	Beruhigung Ortszentrum Dornach	1.50	35%	0.53
2701 Basel	Beruhigung Ortsdurchfahrt Aesch	1.80	35%	0.63
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	St.Gallen, Strassenraumgestaltung Bruggen (Zürcher Strasse)	3.37	40%	1.35
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	St.Gallen, Strassenraumgestaltung St.Fiden (Rorschacher Strasse)	4.21	40%	1.68
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	St.Gallen, Strassenraumgestaltung Krontal (Rorschacher Strasse)	4.21	40%	1.68
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	Herisau, BGK Alpsteinstrasse	2.53	40%	1.01
3231 Rheintal	Aufwertung Ortsdurchfahrten 2. Priorität	5.05	0%	-
3271 Werdenberg-Liechtenstein	Betriebs- und Gestaltungskonzepte 2. Priorität - Teil CH	8.42	35%	2.95
3425 Wil	BGK St. Gallerstrasse	3.87	40%	1.55
3425 Wil	BGK Tonhallenstrasse	2.27	40%	0.91
3425 Wil	BGK Hauptstrasse	3.54	40%	1.41
3425 Wil	BGK Bahnhofstrasse	5.05	40%	2.02
3425 Wil	BGK Im Dorf / Unterdorf	1.77	40%	0.71
3425 Wil	BGK Wiesentalstrasse	2.78	40%	1.11
4021 Aargau-Ost	Birmenstorf, Betriebs- und Gestaltungskonzept (K272)	1.80	35%	0.63
4671 Kreuzlingen-Konstanz	Betriebs- und Gestaltungskonzept Scherzungen	0.90	35%	0.32
5002 Bellinzona	Riqualifica urbanistica e di gestione del traffico: riqualifica degli assi stradali con carico di traffico elevato (B)	14.20	40%	5.68
5113 Locarno	Introduzione modello UPI 50/30 a Minusio e Losone (via Locarno)	4.69	40%	1.88
5113 Locarno	Messa in sicurezza di via Simen a Minusio	3.77	40%	1.51
5250 Mendrisiotto	Messa in sicurezza dei collegamenti ciclo-pedonali: Chiasso, messa in sicurezza e riqualifica di Piazza Elvezia	0.54	35%	0.19
5586 Lausanne-Morges	Lausanne / Av. du Chablais, tronçon Provence - Bourdonnette	3.95	35%	1.38
5586 Lausanne-Morges	Morges / Contournement urbain Nord	9.40	35%	3.29
5890 Rivelac	réaménagement centre Vevey : place du Marché - secteur Ceresole	10.57	0%	-
5890 Rivelac	réaménagement traversée centre RC780a Villeneuve	5.29	0%	-
5890 Rivelac	réaménagement traversée localité Jongny RC 744b route de Châtel	1.88	0%	-
5890 Rivelac	réaménagement urbain axe structurant Corsier RC744b route de Châtel entre Vevey Funi et Corseaux rte du Cyprés	1.37	0%	-
5890 Rivelac	réaménagement urbain axe structurant RC743b entre Corsier rte de Corseaux et giratoire Hauteville	1.74	0%	-
5890 Rivelac	réaménagement urbain axe structurant Clarens RC734b route de Chailly entre RC780a et route de la Saussaz	6.20	0%	-
5890 Rivelac	réaménagement urbain axe structurant Vevey/St-Légier RC742b route de St- Légier Hauteville - Vevey	2.94	0%	-
5890 Rivelac	réaménagement urbain axe structurant Vevey RC780a Bergère - Entre-deux- Villes	9.82	0%	-
6153 Chablais	Réaménagement du centre-ville de Monthey	17.33	0%	-
6621 Genève	Requalification de l'avenue de la Prairie : croix verte est-ouest (2ème étape) - De la route des Jeunes au rond point des Noirettes et de l'avenue de Montfalcon à l'Arve	2.61	40%	1.04
6621 Genève	Axe fort TP tangentiel moyenne ceinture : secteur Av. de l'Ain (y.c espace rue)	2.79	40%	1.12
6621 Genève	Axe fort TP tangentiel moyenne ceinture : secteur Etang (y.c espace rue)	4.68	40%	1.87
6621 Genève	Requalification du réseau routier à Nyon en faveur des TP et de la MD : Eules/Oulteret/Etraz (Prangins) soit la Médiane, Av. Alfred Cortot et route de Saint-Cergue	7.97	40%	3.19
6711 Delémont	Centre-gare, zone 20 km/h, étape 3, rues Sorne-Moutier, Delémont	1.67	35%	0.58
Summe		247.86		70.68

6.15 Anhang 15 – Liste Massnahmen Tram, Priorität A

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.; Höchstbeiträge
0261-1 Zürich Glattal	Zürich - Realisierung Tramverbindung Hardbrücke	91.41	35%	31.99
0261-1 Zürich Glattal	Zürich - Realisierung Tramnetzergänzung Altstetterstrasse / Anbindung Bahnhof Altstetten	29.57	35%	10.35
0261-2 Limmattal	Limmattalbahn - Abschnitt Schlieren	164.00	35%	57.40
2701 Basel	Tramverlängerung Stücki – Kleinhüningen	36.74	35%	12.86
5586 Lausanne-Morges	t1 / Tram Renens-Villars-Ste-Croix	166.69	35%	58.34
6621 Genève	Construction d'un axe tram entre Genève et St-Julien par rte de Base et requalification de l'espace-rue	209.88	40%	83.95
Summe		698.29		254.89

6.16 Anhang 16 – Liste Massnahmen Tram, Priorität B

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.; Höchstbeiträge
0261-1 Zürich Glattal	Zürich - Tramnetzergänzung Affoltern	224.04	35%	78.41
0261-2 Limmattal	Limmattalbahn - Abschnitt Dietikon	263.47	35%	92.21
0351 Bern	Netzentwicklung Zentrum (2. Tramachse / Redundanzen)	95.17	35%	33.31
0371 Biel/Bienne	Regiotram	210.10	30%	63.03
2701 Basel	Verlängerung Tramlinie 3 nach Saint-Louis	87.82	35%	30.74
2701 Basel	Tramerschliessung Salina Raurica (1. Etappe)	71.69	35%	25.09
2701 Basel	Neue Tramverbindung Dreispitz	53.77	35%	18.82
2701 Basel	Tramerschliessung Salina Raurica (2. Etappe)	53.77	35%	18.82
2701 Basel	Tramverlängerung Allschwil-Letten	17.92	35%	6.27
2701 Basel	Expresstram Linie 10	17.92	35%	6.27
2701 Basel	Neue Tramverbindung Claragraben	17.92	35%	6.27
5192 Lugano	Rete tram Lugano – Bioggio – Manno	229.10	35%	80.19
5586 Lausanne-Morges	m3 / Réalisation du métro	340.79	35%	119.28
6621 Genève	Construction d'un axe tram entre la place des Nations et Ferney-Voltaire avec requalification de l'espace-rue (partie CH)	121.88	40%	48.75
6621 Genève	Construction d'un axe tram entre le Grand-Saconnex et l'aéroport	37.64	40%	15.06
Summe		1'843.01		642.52



6.17 Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr (Entwurf)

Bundesbeschluss

(Entwurf)

über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr vom ...

Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,

gestützt auf Artikel 167 der Bundesverfassung¹

und auf Artikel 7 Absatz 4 des Infrastrukturfondsgesetzes vom 6. Oktober 2006²,

nach Einsicht in die Botschaft des Bundesrates vom 2014³,

beschliesst:

Art. 1

Aus dem gesperrten Kredit für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen (Art. 1 Abs. 2 Bst. c des Bundesbeschlusses vom 4. Oktober 2006⁴ über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds) werden 1557,08 Millionen Franken freigegeben (Preisstand Oktober 2005, exklusive Teuerung und Mehrwertsteuer).

¹ SR 101

² SR 725.13

³ BBl 2014 ...

⁴ BBl 2007 8553

Art. 2

¹ Für die einzelnen Agglomerationsprogramme gelten die Beitragssätze und Höchstbeiträge gemäss nachstehender Tabelle (Preisstand Oktober 2005, exklusive Teuerung und Mehrwertsteuer):

Agglomerationsprogramm	Beitragssatz Bund [%]	Höchstbeitrag [Angaben in Mio. Franken]
Zürcher Oberland	40	28.00
Winterthur	40	124.53
Zürich Glatttal	35	92.33
Limmattal	35	82.91
Langenthal	35	11.89
Bern	35	290.54
Biel/Bienne	30	5.76
Burgdorf	40	5.74
Thun	35	10.42
Luzern	35	30.56
Nidwalden	40	3.37
Zug	35	20.50
Freiburg	40	21.57
Aareland	40	54.99
Solothurn	35	18.84
Basel	35	67.06
Schaffhausen	40	24.94
St. Gallen-Arbon-Rorschach	40	81.66
Werdenberg-Liechtenstein	35	7.80
Obersee	40	29.07
Wil	40	29.08
Aargau-Ost	35	49.11
Frauenfeld	35	5.69
Kreuzlingen-Konstanz	35	4.72
Bellinzona	40	11.36
Locarno	40	11.22
Lugano	35	10.26
Mendrisiotto	35	10.48
Lausanne-Morges	35	135.19
Yverdon	35	10.94
Brig-Visp-Naters	35	21.23
Sion	40	28.97
RUN	30	14.23
Genève	40	197.60
Delémont	35	4.52
Total		1557.08
Reserve (bleibt gesperrt)		373.30

² Der Beitragssatz für eine Agglomeration gilt auch für die im Agglomerationsprogramm vorgesehenen einzelnen Massnahmen.

Art. 3

Dieser Beschluss untersteht nicht dem Referendum.