



Referenz/Aktenzeichen: H471-0150

Bundesbeschluss über die Finanzierungsetappe 2011 – 2014 für das Programm Agglomerationsverkehr

Bericht für die Vernehmlassung

Dezember 2008

Inhaltsverzeichnis

1	Grundzüge der Vorlage	5
1.1	Ausgangslage	5
1.1.1	Infrastrukturfondsgesetz.....	5
1.1.2	Abstimmung der Programme „Engpassbeseitigung Nationalstrassen“ und „Agglomerationsverkehr“	7
1.2	Entstehung und Inhalt des Programms Agglomerationsverkehr	8
1.2.1	Dringende und baureife Projekte des Agglomerationsverkehrs, Stand der Umsetzung	8
1.2.2	Ausgangslage Programm Agglomerationsverkehr	9
1.2.3	Eingereichte Agglomerationsprogramme (Finanzierungsgesuche).....	10
1.2.4	Ablauf und Methodik der Prüfung.....	12
1.2.5	Resultate der Prüfung der Agglomerationsprogramme	15
1.2.6	Das Programm Agglomerationsverkehr	23
1.2.7	Finanzierung.....	25
1.3	Umsetzung des Programms Agglomerationsverkehr	26
1.3.1	Leistungsvereinbarung	26
1.3.2	Finanzierungsvereinbarung	27
1.3.3	Weiteres Vorgehen.....	27
2	Erläuterung zu einzelnen Artikeln	28
3	Auswirkungen	28
3.1	Auswirkungen auf den Bund	28
3.2	Auswirkungen auf die Kantone, Städte und Gemeinden	28
3.3	Auswirkungen auf die Volkswirtschaft.....	29
3.4	Auswirkungen auf Raum und Umwelt.....	30
4	Verhältnis zur Legislaturplanung	30
5	Rechtliche Aspekte	30
5.1	Verfassungs- und Gesetzmässigkeit	30
5.2	Vereinbarkeit mit internationalen Verpflichtungen der Schweiz	31
5.3	Erlassform	31
5.4	Unterstellung unter die Ausgabenbremse.....	31
5.5	Vereinbarkeit mit dem Subventionsgesetz.....	31
6	Anhang	32
6.1	Anhang 1 – Liste der Massnahmen im Bereich Schiene (Schiene allgemein und S-Bahn- Haltestellen), Priorität A	32
6.2	Anhang 2 – Liste der Massnahmen im Bereich Schiene (Schiene allgemein und S-Bahn- Haltestellen), Priorität B	33
6.3	Anhang 3 – Liste der Massnahmen im Bereich Trams/Stadtbahnen, Priorität A	34
6.4	Anhang 4 – Liste der Massnahmen im Bereich Trams/Stadtbahnen, Priorität B	34
6.5	Anhang 5 – Liste der Massnahmen öV-Strasse, Priorität A	35
6.6	Anhang 6 – Liste der Massnahmen öV-Strasse, Priorität B	35
6.7	Anhang 7 – Liste der Massnahmen im Bereich MIV (Gewichtigste Massnahmen über 3 Mio. Franken), Priorität A	36
6.8	Anhang 8 – Liste der Massnahmen im Bereich MIV (Gewichtigste Massnahmen über 3 Mio. Franken), Priorität B	36
6.9	Anhang 9 – Liste der Massnahmen im Bereich Langsamverkehr, Priorität A	37
6.10	Anhang 10 – Liste der Massnahmen im Bereich Langsamverkehr, Priorität B	38
6.11	Anhang 11 – Liste der Massnahmen im Bereich Aufwertungen Ortsdurchfahrten bzw. Sicherheit Strassenraum (Gewichtigste Massnahmen über 3 Mio. Franken), Priorität A	39
6.12	Anhang 12 – Liste der Massnahmen im Bereich Aufwertungen Ortsdurchfahrten bzw. Sicherheit Strassenraum (Gewichtigste Massnahmen über 3 Mio. Franken), Priorität B	41
6.13	Anhang 13 – Liste der Massnahmen im Bereich Multimodale Drehscheiben (Gewichtigste Massnahmen über 3 Mio. Franken), Priorität A	42
6.14	Anhang 14 – Liste der Massnahmen im Bereich Multimodale Drehscheiben (Gewichtigste Massnahmen über 3 Mio. Franken), Priorität B	43

6.15	Anhang 15 – Liste der Massnahmen im Bereich Verkehrssystemmanagement (Gewichtigste Massnahmen über 3 Mio. Franken), Priorität A	44
6.16	Anhang 16 – Liste der Massnahmen im Bereich Verkehrssystemmanagement (Gewichtigste Massnahmen über 3 Mio. Franken), Priorität B	45
6.17	Anhang 17 – Liste der Massnahmen A im Bereich Schiene, welche nicht für eine finanzielle Beteiligung des Bundes aus dem Infrastrukturfonds vorgesehen sind, sondern für eine andere Finanzierung geprüft werden	46
6.18	Anhang 18 – Liste der Massnahmen B im Bereich Schiene, welche nicht für eine finanzielle Beteiligung des Bundes aus dem Infrastrukturfonds vorgesehen sind, sondern für eine andere Finanzierung geprüft werden	46
6.19	Bundesbeschluss über die Finanzierungsetappe 2011 – 2014 für das Programm Agglomerationsverkehr (Entwurf)	47

Verzeichnis der Abkürzungen

ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
ASTRA	Bundesamt für Strassen
BAFU	Bundesamt für Umwelt
BAV	Bundesamt für Verkehr
BPUK	Schweizerische Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz
HGV	Hochgeschwindigkeitsverkehr (Schiene); siehe auch Bundesgesetz über den Anschluss der Ost- und der Westschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz (HGV-Anschluss-Gesetz, HGVA nG) vom 18. März 2005; SR 742.140.3
IFG	Bundesgesetz über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen (Infrastrukturfondsgesetz, 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
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT)
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
P+R	Park and ride
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
TU	Transportunternehmung
USG	Bundesgesetz über den Umweltschutz (Umweltschutzgesetz, USG) vom 7. Oktober 1983; SR 814.01
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
ZEB	Zukünftige Entwicklung der Bahnprojekte

1 Grundzüge der Vorlage

1.1 Ausgangslage

1.1.1 Infrastrukturfondsgesetz

1.1.1.1 Übersicht über das Infrastrukturfondsgesetz

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

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

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

1.1.1.2 Fertigstellung Nationalstrassennetz

Das Nationalstrassennetz soll bis 2015 weitgehend fertig gestellt werden. In begründeten Fällen kann die Frist verlängert werden (Art. 5 IFG, Abs. 1). In den Bereich der Fertigstellung des Nationalstrassennetzes fallen jene Nationalstrassenstrecken, die im heute gültigen Netzbeschluss aufgeführt, aber noch nicht vollendet sind. Die Fertigstellung bleibt eine Verbundaufgabe von Bund und Kantonen. Da die zur Fertigstellung erforderlichen Arbeiten nicht allein in der Hand des Bundesrates liegen, sondern auch von kantonalen und gegebenenfalls richterlichen Verfahren abhängig sind, kann die Frist zur Fertigstellung vom Bundesrat in begründeten Fällen verlängert werden. Die Bundesversammlung hat auf den Zeitpunkt des Inkrafttretens des Infrastrukturfondsgesetzes die Mittel für die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes freigegeben (Art. 2 Bundesbeschluss über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds vom 4. Oktober 2006).

1.1.1.3 Engpassbeseitigung im bestehenden Nationalstrassennetz

Nach dem Infrastrukturfondsgesetz sind Engpässe überlastete Abschnitte des bestehenden Nationalstrassennetzes, welche die Funktionsfähigkeit des Gesamtnetzes nachhaltig beeinträchtigen. Der Bundesrat unterbreitet der Bundesversammlung spätestens zwei Jahre nach Inkrafttreten dieses Gesetzes ein Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz. Er berichtet der Bundesversammlung in der Regel alle vier Jahre über den Stand der Realisierung des Programms und beantragt die Freigabe der Mittel für die nächste Periode (Art. 6 IFG). Mittel für den Bereich „Engpassbeseitigung im bestehenden Nationalstrassennetz“ wurden bisher noch nicht gesprochen. Ein erster Teilbetrag soll nun mit dem Bundesbeschluss über das Programm „Engpassbeseitigung Nationalstrassennetz“ freigegeben werden.

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

1.1.1.4 Verbesserung der Verkehrsinfrastrukturen in Städten und Agglomerationen

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

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

Gemäss Artikel 7 Absatz 3 Infrastrukturfondsgesetz hat der Bundesrat der Bundesversammlung spätestens zwei Jahre nach dem Inkrafttreten des Gesetzes ein Programm zur Mitfinanzierung von Agglomerationsprogrammen (Programm Agglomerationsverkehr) vorzulegen.

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

1.1.1.5 Beiträge an die Substanzerhaltung der Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen

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

1.1.2 Abstimmung der Programme „Engpassbeseitigung Nationalstrassen“ und „Agglomerationsverkehr“

Die Prüfung der Agglomerationsprogramme erfolgte über einen Zeitraum von mehreren Monaten. Im Rahmen dieser Prüfung haben sich alle involvierten Bundesämter intensiv mit den einzelnen Agglomerationen auseinandergesetzt und die zur Diskussion gestellten Massnahmen mit den jeweiligen übergeordneten Massnahmen auf Schiene und Nationalstrasse abgestimmt. Parallel dazu hat das Bundesamt für Strassen die Grundlagen zur Beseitigung der Engpässe auf den Nationalstrassen aufbereitet. 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 die Verbesserung des Verkehrssystems in den Agglomerationen ausgerichtet. Dabei sollen Fortschritte sowohl bezüglich Verkehrsqualität, Verkehrssicherheit also auch bezüglich Raumentwicklung und Umweltqualität erzielt werden. Kernanliegen der Agglomerationsprogramme sind die Siedlungsentwicklung nach innen, die Verlagerung des Verkehrs auf den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr sowie eine möglichst verträgliche Abwicklung des verbleibenden motorisierten Individualverkehrs.

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

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

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

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

In Lausanne soll im Rahmen der Zukünftigen Entwicklung der Bahnprojekte (ZEB) und dem Programm Agglomerationsverkehr das ÖV-Angebot insbesondere im Westen von Lausanne mit dem vierten Gleis Lausanne-Renens, dem S-Bahn-Bahnhof Prilly-Malley und dem Tram Lausanne-Renens deutlich verbessert werden. Diese Massnahmen werden beim Autobahnknoten Crissier-Ecublens eine

gewisse Entlastung bringen. Bei Morges sind die räumlichen Verhältnisse eng und ein Ausbau der bestehenden Nationalstrasse wäre städtebaulich nicht verträglich, sodass auf ein solches Vorhaben zugunsten einer mittel- bis langfristig sinnvolleren und verträglicheren Lösung verzichtet wird und vorerst einzig im Abschnitt Verzweigung Ecublens - Villars-Ste-Croix zur Verbesserung der Verkehrsqualität eine Entflechtung der kritischen Verkehrsströme vorgesehen wird (Goulet d'étranglement de Crissier).

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

1.2 Entstehung und Inhalt des Programms Agglomerationsverkehr

1.2.1 Dringende und baureife Projekte des Agglomerationsverkehrs, Stand der Umsetzung

Mit Annahme des Infrastrukturfondsgesetzes gab die Bundesversammlung gleichzeitig 2,559 Milliarden Franken für den Bau von 23 dringenden und baureifen Projekten des Agglomerationsverkehrs frei (vgl. Bundesbeschluss vom 4. Oktober 2006 über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds; BBl 2007 8553). Diese Projekte sind Teil der Agglomerationsprogramme und haben in der damaligen groben Beurteilung ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis sowie einen fortgeschrittenen Planungsstand ausgewiesen. Mit ihrer vorzeitigen Realisierung sollen sie 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 Infrastrukturfondsgesetz). Ein Projekt ist bereits realisiert und eröffnet worden (Métro M2). Bei einem Objekt konnte mit dem Bau der zur Mitfinanzierung vorgesehenen Etappe zwar noch nicht begonnen werden, die Mitfinanzierung des Bundes gilt aber als gesichert, da bereits früher ein erster Teil realisiert wurde (CEVA). Weitere 15 Projekte standen vor Ende 2008 (Stand November 2008) im Bau. Ein Projekt kann wegen einer negativen Volksabstimmung nicht realisiert werden (Kerntangente Frauenfeld). Bei 5 Projekten (Stand November 2008) konnte aufgrund von noch nicht abgeschlossenen Rechtsmittelverfahren bisher nicht mit dem Bau begonnen werden bzw. sind die Rechtsmittelverfahren zwar abgeschlossen aber der Baubeginn ist noch nicht erfolgt. Kann mit dem Bau dieser Projekte nicht vor Ende 2008 begonnen werden, wird der Anspruch der Mittel für diese Projekte erlöschen. Die dafür vorgesehenen Mittel von 25 – 373 Millionen Franken¹ stehen in diesem Fall für Projekte im Rahmen der Agglomerationsprogramme zur Verfügung.

Der Stand der einzelnen Infrastrukturmassnahmen kann nachfolgender Tabelle entnommen werden (Stand November 2008):

Tabelle 1: Dringende und baureife Eisenbahninfrastruktur-Projekte des Agglomerationsverkehrs

	Projekt	Stand November 2008
a.	Durchmesserlinie Zürich (DML), 1. Teil S-Bahn	im Bau
b.	Schienenverbindung zwischen Mendrisio–Varese (FMV)	Plangenehmigungsentscheid vom 19.09.2008 ist rechtskräftig; keine Beschwerden
c.	Schienenverbindung zwischen Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse (CEVA)	Bewilligung am 5.5.2008; Rekurse sind hängig; Finanzierung gesichert, da ein erster Teil schon realisiert

¹ Es wird erst per 31. Dezember 2008 bekannt sein, welche Vorhaben effektiv nicht begonnen werden konnten. Die Bandbreite liegt im Moment zwischen 25 – 373 Millionen Franken. Wenn noch alle derzeit unsicheren Projekte begonnen werden können, ist der Betrag, welcher dadurch für Projekte im Rahmen der Agglomerationsprogramme zur Verfügung steht, 25 Millionen Franken (Kerntangente Frauenfeld). Wenn keines der noch unsicheren Projekte begonnen werden könnte, steigt dieser Betrag auf 373 Millionen Franken (Doppelspur, Tieflegung Zentralbahn; Tramverlängerungen Saint Louis u. Weil a. Rh., Stadt Basel; Kerntangente Frauenfeld; Bahnhof Prilly- Malley, RéseauExpressVaudois (REV); Tram Onex–Bernex; Schienenverbindung zwischen Mendrisio–Varese (FMV)). Bis auf weiteres wird angenommen, dass alle Projekte (ausser Kerntangente Frauenfeld) noch bis Ende 2008 begonnen werden können.

Tabelle 2: Dringende und baureife Projekte des Agglomerationsverkehrs

	Projekt	Stand November 2008
a.	ZH Glattalbahn, Etappen 2 und 3	im Bau
b.	ZH Tram Zürich West	im Bau
c.	BE Tram Bern West	im Bau
d.	BE Wankdorfplatz, Tramverlängerung	im Bau
e.	LU Doppelspur, Tieflegung Zentralbahn	Plangenehmigung BAV 11.06.08; rechtskräftig; Spatenstich: 09.12.2008 geplant
f.	ZG Stadtbahn Zug, 1. Ergänzung	im Bau
g.	ZG Neubau Kantonsstr. Nr. 4 «Nordzufahrt»	im Bau
h.	FR Pont et tunnel de la Poya	im Bau
i.	SO Entlastung Olten	im Bau
j.	BS Tramverlegung St. Johann / Pro Volta	im Bau
k.	BS Tramverlängerungen Saint Louis u. Weil a. Rh., Basel	Plangenehmigung BAV vom 06.10.2008; Baubeginn 2008 unsicher (evtl. Rekurse)
l.	BL Bahnhof Dornach Arlesheim / Doppelspurausbau Stollenrain	im Bau
m.	BL H2 Pratteln - Liestal	im Bau
n.	AG Eigentrossierung WSB, Suhr - Aarau	im Bau
o.	TG Kerntangente Frauenfeld	Projekt abgebrochen (Volksabstimmung)
p.	VD Ouchy – Les Croisettes, Métro M2	realisiert; eröffnet am 18.09.2008
q.	VD Bahnhof Prilly- Malley, RéseauExpressVaudois (REV)	Plangenehmigung BAV 14.10.2008; Baubeginn 2008 unsicher (evtl. Rekurse)
r.	VD Durch TL-Netz 2008 bedingte Ausbauten	im Bau
s.	GE Tram Cornavin–Meyrin–CERN (TCMC)	im Bau
t.	GE Tram Onex–Bernex	Projekt am 29.08.08 genehmigt; rechtskräftig; keine Beschwerden

Alle Projekte obiger Listen (Tabellen 1 und 2) wurden mit dem Bundesbeschluss über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds vom 4. Oktober 2006 von den eidgenössischen Räten als dringliche Vorhaben anerkannt. Die vorgesehenen Mittel der Projekte, welche nicht per Ende 2008 begonnen werden konnten, stehen für Projekte im Rahmen der Agglomerationsprogramme zur Verfügung. Die Dringlichkeit und Wirksamkeit dieser Projekte wurde jedoch bereits in der Vorbereitung des vorerwähnten Bundesbeschluss bestätigt. Sie konnten zwar nicht per Ende 2008 begonnen werden, sind aber zwischen 2011 und 2014 bau- und finanzreif, sodass sie im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr erneut zur Mitfinanzierung vorgesehen werden. Der Beitragssatz des Bundes richtet sich dabei nach der Beurteilung des jeweiligen Agglomerationsprogramms und liegt demnach zwischen 30% und 50%.

1.2.2 Ausgangslage Programm Agglomerationsverkehr

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

Die Mittel werden von der Bundesversammlung in Etappen von vier Jahren freigegeben (Art. 7 Abs. 4 IFG). Die ersten Mittel sollten ab dem 1.1.2011 fliessen. Aufgrund der Fondssituation (siehe Kapitel 1.2.7.1 sowie Programm Engpassbeseitigung Nationalstrassen) kann die Finanzierung der Agglomerationsverkehr

rationsprogramme aber erst nach Abschluss der dringlichen Projekte ca. 2015 angegangen werden. Weitere Mittelfreigaben sind ab den Jahren 2015, 2019 und 2023 geplant (vgl. Kapitel 1.4.3). Das Verfahren wurde in den Ausführungsbestimmungen (MinVV) und in vom UVEK erlassenen Weisungen geregelt. Weiterführende Grundlagen finden sich im Handbuch Agglomerationsprogramme, Teil Verkehr und Siedlung, welches das Bundesamt für Raumentwicklung zuhanden der Kantone und Agglomerationen ausgearbeitet hat, in der Botschaft zur Neugestaltung des Finanzausgleiches und der Aufgaben zwischen Bund und Kantonen (NFA) sowie in der Botschaft zur Ausführungsgesetzgebung der NFA, der Botschaft zum Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr und das Nationalstrassennetz sowie in den Erläuterungen zur MinVV und in der ASTRA-Arbeitshilfe „Der Langsamverkehr in den Agglomerationsprogrammen“.

Es ist unbestritten, dass es für einen solchen Zeithorizont nicht möglich ist, bereits zum jetzigen Zeitpunkt ein abschliessendes "Bauprogramm" zu entwickeln. Im Programm beantragt der Bundesrat deshalb die Mittelfreigabe vorerst für die ersten vier Jahre und zeigt in einer Übersicht die aus heutiger Sicht mittelfristig voraussichtlich erforderlichen Bundesmittel auf. Das Programm weist somit die notwendige Flexibilität auf, um auf veränderte Rahmenbedingungen reagieren zu können.

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

1.2.3 Eingereichte Agglomerationsprogramme (Finanzierungsgesuche)

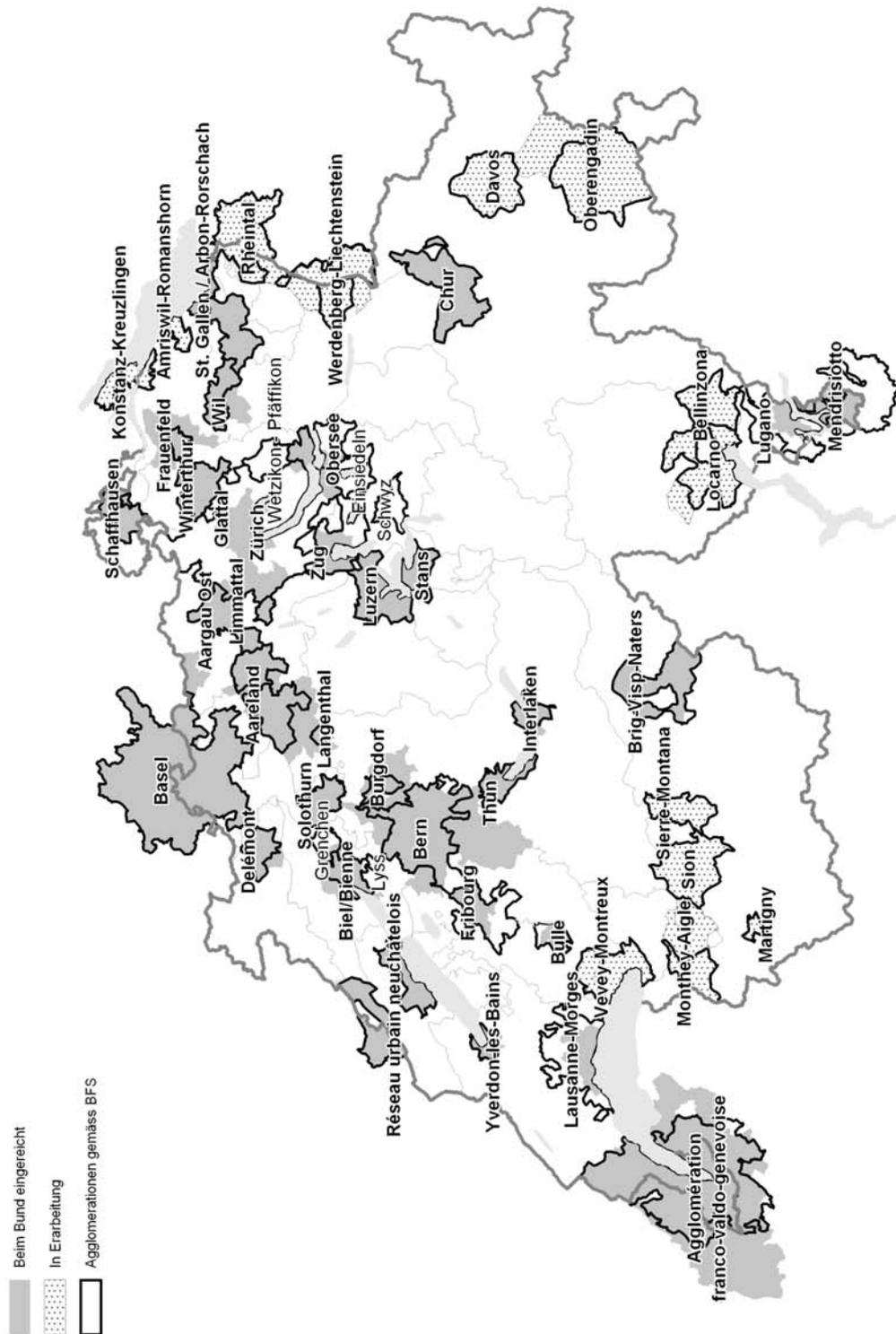
Dreissig Agglomerationsprogramme wurden bis zum Stichtag 31. Dezember 2007 dem Bundesamt für Raumentwicklung zur Prüfung eingereicht (vgl. Abbildung 1). Die Programme gelten als Finanzierungsgesuche gemäss Subventionengesetz. Diese Agglomerationsprogramme umfassen 37 Agglomerationen, die 90 % der Agglomerationsbevölkerung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

Das mit den bereits eingereichten Agglomerationsprogrammen eingegebene Investitionsvolumen für die ersten zwei (von insgesamt vier) Finanzierungsetappen 2011-2014 und 2015-2018 beträgt zusammen ca. 17 Milliarden Franken. Auch wenn in diesem Betrag teilweise Vorhaben enthalten sind, welche gemäss Infrastrukturfondsgesetz nicht beitragsfähig sind, übersteigt das von den Agglomerationen beim Bund beantragte Investitionsvolumen die zur Verfügung stehenden Mittel deutlich. Bei einer Bundesbeteiligung von 30-50 % wären für diesen Zeitraum Bundesmittel im Umfang von rund 5,1-8,5 Milliarden Franken erforderlich. Für die Jahre nach 2018 sowie für die noch nicht eingereichten Agglomerationsprogramme ist eine Reserve von rund 1 Milliarde Franken vorzusehen. Die beantragten Mittel übersteigen daher die für die Jahre 2011-2018 für den Agglomerationsverkehr verfügbaren Mittel des Infrastrukturfonds von rund 2,5 Milliarden Franken um das Mehrfache.

Diese Ausgangslage zwingt den Bundesrat, die Finanzen auf Massnahmen mit dem besten Kosten-Nutzen-Verhältnis zu konzentrieren. Zur Bewältigung des grossen Investitionsvolumens schlägt er eine gestaffelte Finanzierung vor. Als erstes will er diejenigen Massnahmen mit guter oder sehr guter Wirksamkeit mitfinanzieren, die innerhalb von vier Jahren nach Inkrafttreten des Bundesbeschlusses bau- und finanzreif sind (A-Liste; vgl. Kapitel 1.2.4.2). In einer zweiten Periode will er Massnahmen mit guter oder sehr guter Wirksamkeit, die aber die Bau- und Finanzreife erst ab 2015 erreichen, oder Massnahmen mit noch zu optimierender Wirksamkeit finanzieren (B-Liste; vgl. Kapitel 1.2.4.2). Für diese zwei Gruppen werden rund 2,6 Milliarden Franken Bundesbeiträge eingeplant (vgl. Kapitel 1.2.6, Tabelle 3). Projekte, für die weitere Abklärungen notwendig sind oder deren Kosten deutlich zu senken sind bzw. deren Kosten-Nutzen-Verhältnis spürbar zu verbessern ist, werden zurückgestellt. Die-

se Projekte werden zu einem späteren Zeitpunkt – im Rahmen der Verteilung der Reserve – nochmals überprüft.

Abbildung 1: Eingereichte Agglomerationsprogramme



1.2.4 Ablauf und Methodik der Prüfung

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

1.2.4.1 Ablauf des Prüfprozesses

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

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

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

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

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

Die provisorischen Prüfergebnisse des Bundes (Entwurf Prüfbericht) wurden allen Trägerschaften im 3. Quartal 2008 unterbreitet und mit ihnen auf fachlicher Ebene diskutiert. Hier ging es darum sicherzustellen, dass sämtliche relevanten Argumente in die Prüfung einbezogen wurden und dass die Gesamtkohärenz des Agglomerationsprogramms trotz der vom Bund abgeänderten Prioritäten gewahrt blieb.

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

Die bereinigten Prüfberichte werden den Trägerschaften Anfang 2009 zugestellt und über Internet veröffentlicht.

1.2.4.2 Methodik

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

Erster Schritt: Grundanforderungen

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

Zweiter Schritt: Überprüfung der Massnahmen-Priorisierung

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

- A-Massnahmen weisen ein sehr gutes oder gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis auf und sind zwischen 2011 und 2014 bau- und finanzreif.
- B-Massnahmen weisen entweder ein sehr gutes oder gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis auf und sind aber erst zwischen 2015 und 2018 bau- und finanzreif oder sie weisen ein lediglich genügendes Kosten-Nutzen-Verhältnis auf. Sie werden für die 2. Mittelfreigabe nochmals auf ihr Kosten-Nutzen-Verhältnis geprüft.
- C-Massnahmen weisen ein ungenügendes Kosten-Nutzen-Verhältnis auf oder sie haben einen zu geringen Reifegrad, um das Kosten-Nutzen-Verhältnis überhaupt beurteilen zu können.

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

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

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

Dritter Schritt: Prüfung der Programmwirkung und der Vorleistungen

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

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

Der Nutzen wird gestützt auf die folgenden Wirksamkeitskriterien evaluiert (Art. 17d Abs. 1 und 2 des Gesetzes über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer MinVG²).

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

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

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

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

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

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

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

² SR 725.116.2; AS 2007 5794

1.2.5 Resultate der Prüfung der Agglomerationsprogramme

1.2.5.1 Erfüllung der Grundanforderungen

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

1.2.5.2 Ergebnisse der Massnahmen-Priorisierung

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

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

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

Verschiedene Massnahmen, die gemäss gesetzlichen Grundlagen und Weisung zwar mit dem Infrastrukturfonds mitfinanziert werden könnten, wurden als so genannte Eigenleistungen eingestuft. Es handelt sich dabei um kleinere Einzelmassnahmen, die nicht Bestandteil eines umfassenden und flächendeckenden Gesamtpakets bilden und deren Finanzierung den Trägerschaften aus eigener Kraft zugemutet werden kann. Die Investitionssumme der Eigenleistungen beträgt insgesamt rund 850 Mio. Grossmehrheitlich handelt es sich um Massnahmen im einstelligen Millionenbereich.

Bei einigen Massnahmen im Bereich Schiene kommt nicht nur eine finanzielle Beteiligung des Bundes aus dem Infrastrukturfonds, sondern auch über das ordentliche Budget der Bahnunternehmen in Fra-

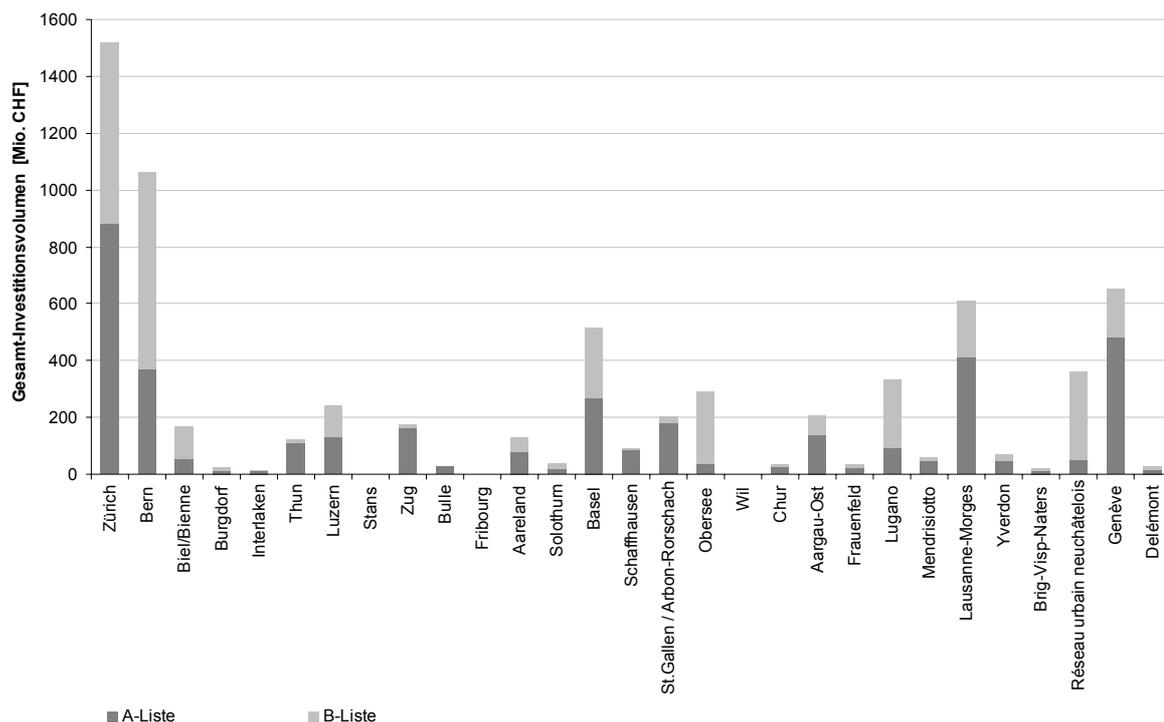
ge (Leistungsvereinbarungen SBB/TU). Der Infrastrukturfonds dient nicht der Entlastung dieser bereits bestehenden Finanzierungsinstrumente. Bei kleineren Massnahmen der Agglomerationsprogramme, welche in der Vergangenheit typischerweise über das ordentliche Budget der Bahnunternehmen finanziert werden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

Der Infrastrukturfonds ist bezüglich Infrastrukturen des öffentlichen Verkehrs auf die Finanzierung von Vorhaben im Agglomerationsverkehr beschränkt (vgl. Kapitel 1.2.7.2). Die Finanzierung von Massnahmen, welche beispielsweise mehrheitlich dem Fernverkehr dienen, ist nicht vorgesehen. Die Mitfinanzierung von reinen Vorhaben im Agglomerationsverkehr ist aber aus den übrigen Finanzierungsfässen im Schienenverkehr, wie z.B. FinöV-Fonds oder Leistungsvereinbarung SBB nicht vorgesehen. Daher muss bei einigen wenigen Schienenvorhaben, welche sowohl dem Agglomerations- als auch dem Fern- oder Güterverkehr dienen, der genaue Kostenteiler zwischen Infrastrukturfonds und Fernverkehrsfinanzierung (ZEB 2 oder Leistungsvereinbarung SBB) festgelegt werden. Bei denjenigen Vorhaben, bei welchen der Bund aus Sicht Agglomerationsverkehr einen Handlungsbedarf anerkennt, findet der Agglomerationsverkehrsanteil Eingang in die Liste der entsprechenden Priorität A, B oder C.

In einigen Agglomerationsprogrammen werden P+R-Anlagen zur Mitfinanzierung beantragt. Grundsätzlich sieht die Weisung die Möglichkeit vor, P+R-Anlagen mitzufinanzieren. Bei der Prüfung wurden zwei Arten P+R unterschieden, „Park + Rail“ und „P+R Anlagen am Rand des Agglomerationskerns“. Bei „Park + Rail“ handelt es sich in der Regel um kleinere Anlagen. Ihre Erstellung ist mit relativ geringen Kosten verbunden. In vielen Fällen können sie auch kostendeckend erstellt und betrieben werden. „P+R Anlagen am Rand des Agglomerationskerns“ weisen oft eine negative Energiebilanz auf und können sogar einen entsprechenden Anstieg der CO₂-Emissionen und weiterer Abgase bewirken, da sie den MIV-Benutzer nicht möglichst nahe am Ausgangsort abholen. Die Erfahrungen zeigen zudem, dass ihre Wirkung auf das Verkehrsaufkommen im Kern der Agglomeration relativ klein ist, oft aber ein hoher Flächen- und Investitionsbedarf an meist hervorragend mit ÖV erschlossenen Standorten besteht, welche sich für die Siedlungsentwicklung nach innen bestens eignen. Für keine der in den Agglomerationsprogrammen vorgeschlagenen P+R-Anlagen konnte der Nachweis einer genügenden Wirksamkeit erbracht werden. Aus diesen Gründen ist für die erste Phase 2011-2014 keine Mitfinanzierung von P+R-Anlagen vorgesehen, für spätere Phasen ist aber eine Mitfinanzierung durchaus denkbar. Soweit Bike+Ride-Anlagen separat ausgewiesen wurden, wurden diese zu den Langsamverkehrsmassnahmen gezählt.

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

Abbildung 2: Gesamt-Investitionsvolumen pro Agglomerationsprogramm für die Massnahmen der A- und B-Liste



1.2.5.3 Ergebnisse der Beurteilung der Programmwirkung und der Vorleistungen

Die massgeblichen Fragen bei der Evaluation der Programmwirkung sind in Kapitel 1.2.4.2 aufgeführt. Die besten Ergebnisse erzielen die Agglomerationsprogramme in der Regel bei der Verbesserung der Verkehrssysteme. In den übrigen Wirkungskriterien konnte kein Programm die maximale Punktzahl erreichen.

Beim Wirkungskriterium „Verbesserung Verkehrssysteme“ ergaben sich beispielsweise reduzierte Bewertungen, wenn die einzelnen Massnahmen nur ungenügend in eine sichtbare oder nachvollziehbare Gesamtkonzeption eingebettet sind und deshalb nur punktuelle Wirkungen erzielt werden oder die Wirkung nur schlecht nachvollziehbar ist.

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

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

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

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

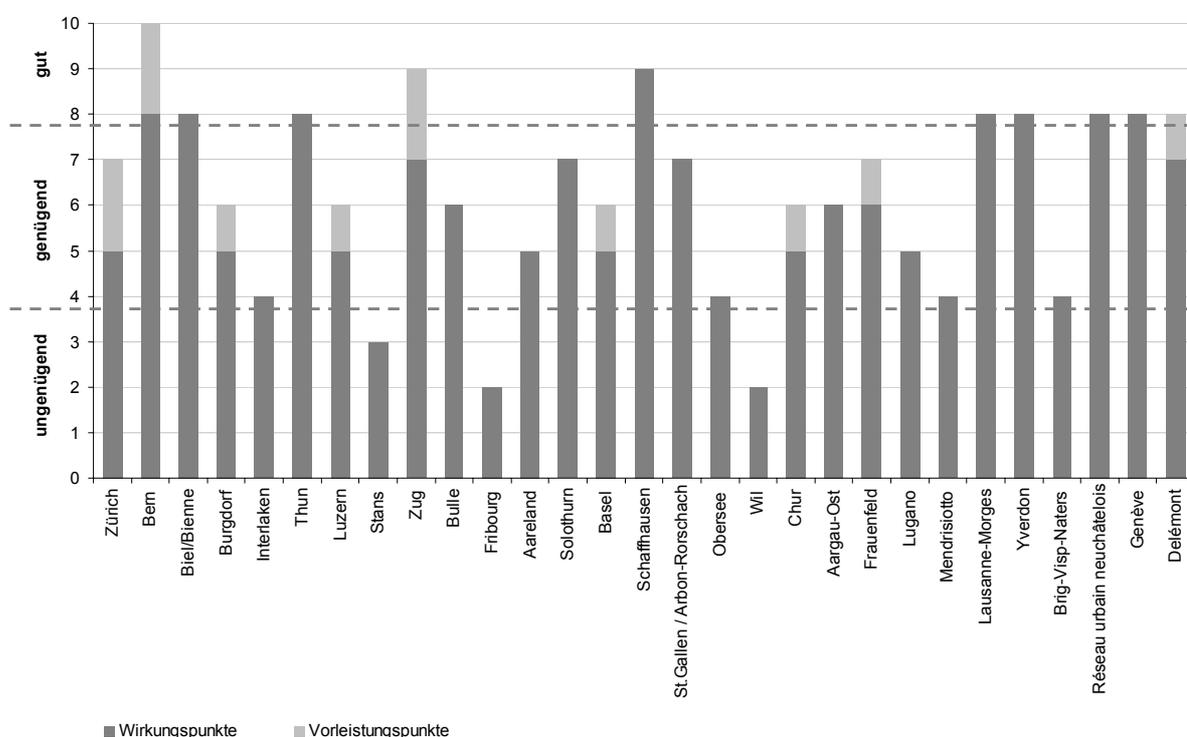
Im Wirkungskriterium „Verbesserung Verkehrssysteme“ wird vorallem ein deutlich überdurchschnittlicher Standard des agglomerationsweiten ÖV-Systems (insbesondere S-Bahn und Tramsysteme, bei

kleineren Agglomerationen auch das Bussystem) sowie grössere Vorinvestitionen in zentrale ÖV-Drehscheiben oder in den Langsamverkehr honoriert.

Mit einem Vorleistungspunkt im Wirkungskriterium „Siedlungsentwicklung nach innen“ werden Agglomerationen honoriert, welche auf eine längere, konsequente Praxis einer Siedlungsentwicklung nach innen und einer Koordination von Verkehr und Siedlung verweisen können. Dazu gehören namentlich eine aktive und wirksame Politik betreffend Entwicklungsschwerpunkten und Umnutzungsgebieten, Standorten für verkehrsintensive Einrichtungen und Neueinzonungen.

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

Abbildung 3: Wirkungs- und Vorleistungspunkte der Agglomerationsprogramme



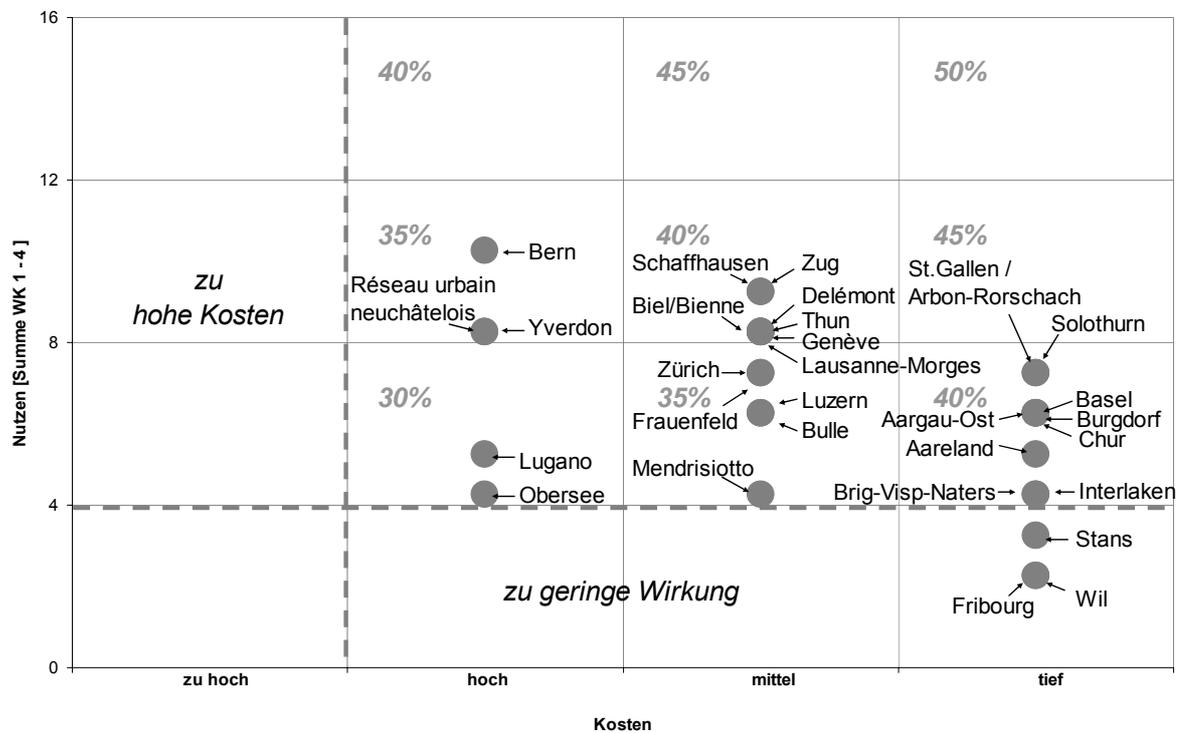
Gesamthaft erreicht die Mehrheit der Agglomerationsprogramme eine genügende Wirkung (zwischen 4 und 7 Punkten) (vgl. Abbildung 3). Ein Drittel der Agglomerationsprogramme können als gut eingestuft werden (8 Punkte und mehr). Die maximale Punktzahl beträgt 12 ohne und 16 mit Vorleistungspunkten. Drei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

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

Von den 30 eingereichten Agglomerationsprogrammen wurde Langenthal aufgrund unerfüllter Grundanforderungen zurückgewiesen (vgl. Kapitel 1.2.5.1). Aufgrund der Gegenüberstellung der Programmwirkung mit den Programmkosten (vgl. Abbildung 4) ergibt sich, dass weitere 3 Programme aufgrund ungenügender Programmwirkung vorerst keine Bundesbeiträge aus dem Infrastrukturfonds erhalten. Von den übrigen werden 5 Agglomerationsprogramme als teuer eingestuft, 12 Programme weisen mittlere Kosten und 12 Programme tiefe Kosten auf. In der Konsequenz profitieren 16 Agglo-

merationen von 40% Bundesbeiträgen, 8 Agglomerationen werden 35% und 2 Agglomerationen 30% erhalten (vgl. Abbildung 4).

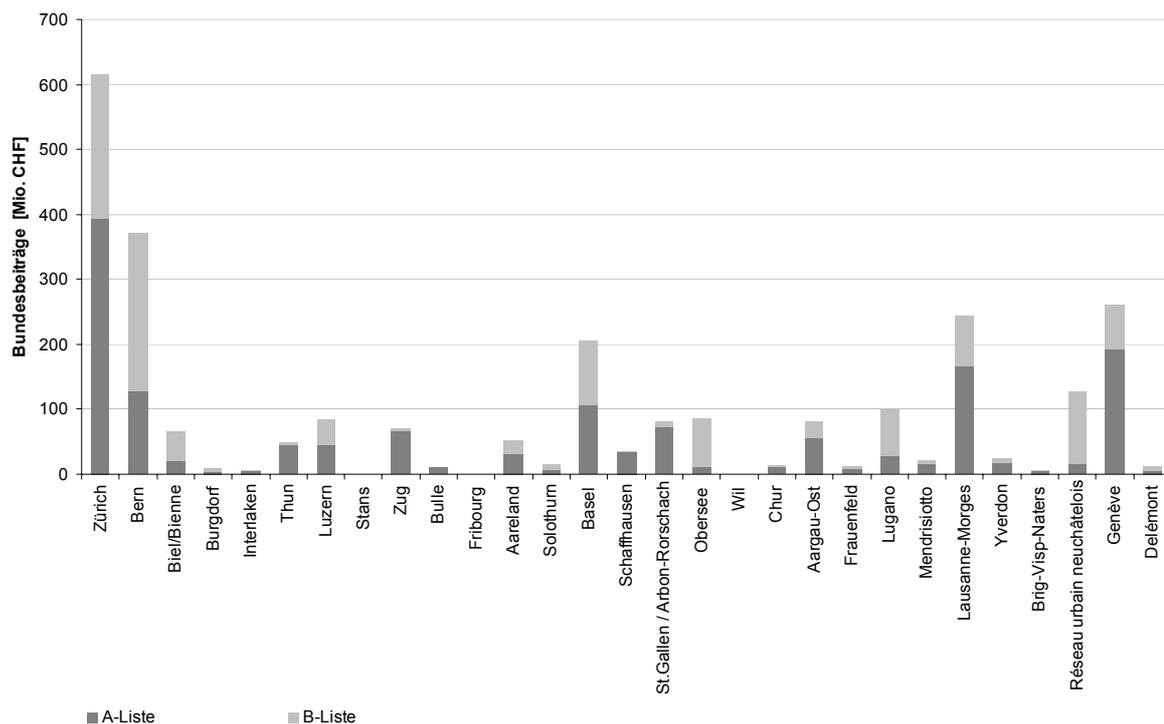
Abbildung 4: Kosten- und Nutzenpunkte der Agglomerationsprogramme



Diese Beitragssätze gelten für die erste Etappe 2011 – 2014 und somit vorerst nur für die A-Massnahmen. Die Agglomerationen haben die Möglichkeit, ihr Agglomerationsprogramm zu verbessern und damit für die zweite Finanzierungsetappe 2015 – 2018 von höheren Beitragssätzen zu profitieren. Der Bund wird seine Weisung anpassen und präzisieren, um die Agglomerationen bei diesen Arbeiten zu unterstützen.

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

Abbildung 5: Beiträge des Bundes (entsprechend dem Beitragssatz) pro Agglomerationsprogramm für die Massnahmen der A- und B-Liste



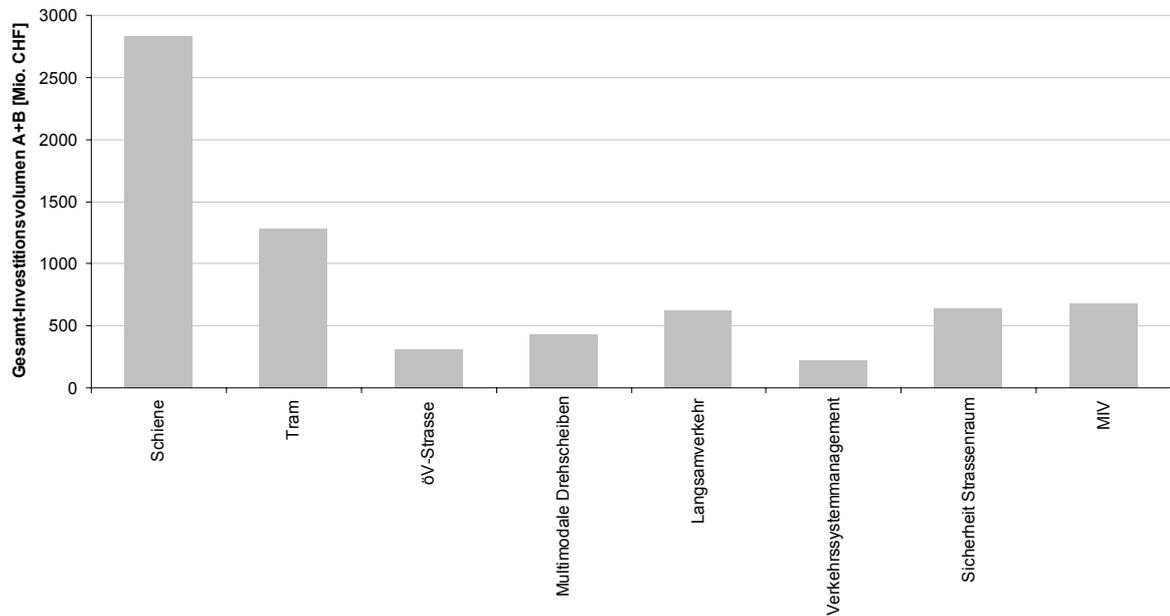
Die Bundesbeiträge werden hauptsächlich in den grössten fünf Agglomerationen Zürich, Basel, Genève, Bern und Lausanne-Morges eingesetzt, wo der grösste Bedarf an Verkehrsinfrastrukturen besteht. Damit wird gewährleistet, dass die Agglomerationsprogramme, die zur Lösung der grössten Verkehrs- und Umweltprobleme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

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

1.2.5.4 Auswertungen der Ergebnisse

Die Auswertungen der Ergebnisse der Massnahmen-Priorisierung bzw. die Verteilung der Investitionssummen auf die wichtigsten Kategorien (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 rund 60% der Investitionen in den grössten 5 Agglomerationen anfallen wo die Lösungsansätze stark auf Tram- und S-Bahnen ausgerichtet sind. Weitere namhafte Investitionsvolumen entfallen auf die Massnahmenkategorien Langsamverkehr, Sicherheit im Strassenraum und motorisierter Individualverkehr. Letztere sind schwergewichtig auf die mittleren Agglomerationen konzentriert (vgl. Abbildung 7). Bei den mittleren und kleinen Agglomerationen sind die Investitionen in die Kategorie Schiene und motorisierter Individualverkehr relativ ausgewogen.

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

Abbildung 7: Gesamt-Investitionsvolumen pro Massnahmenkategorie für die Massnahmen der A- und B-Liste nach Grössenklasse der Agglomerationen

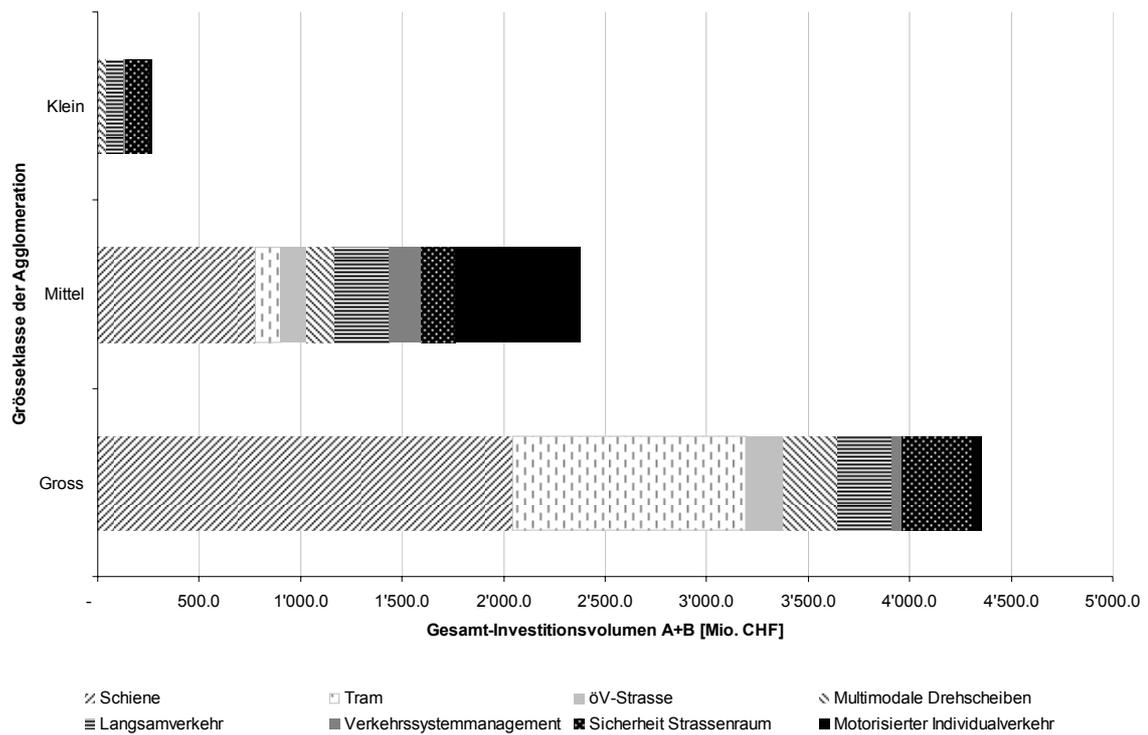
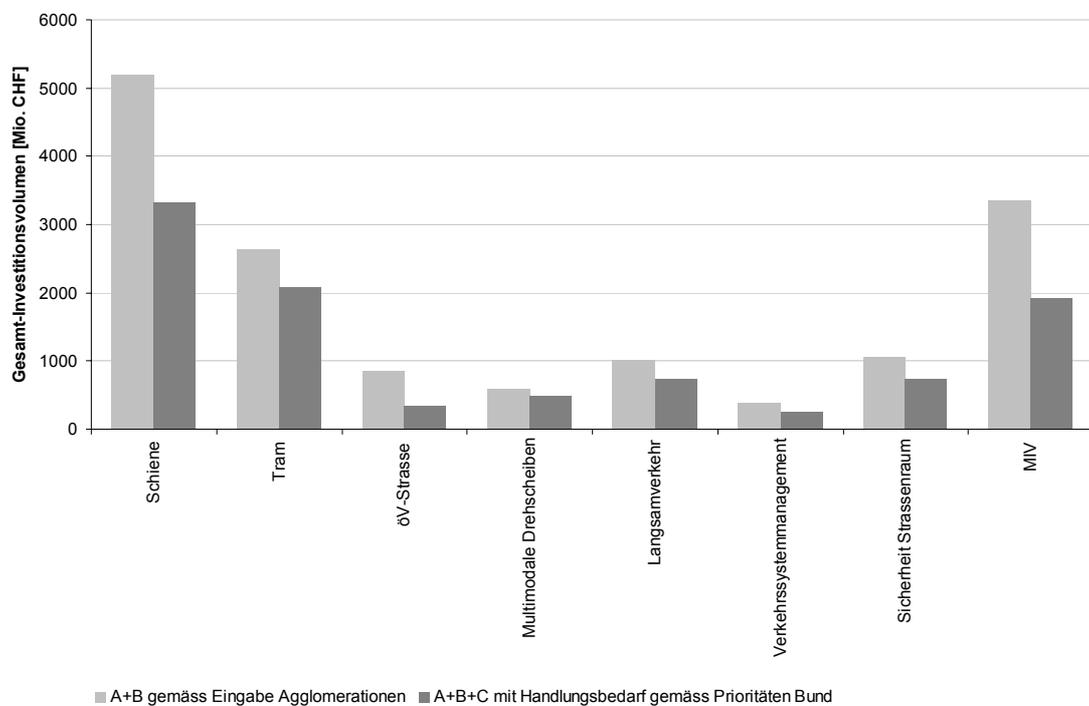


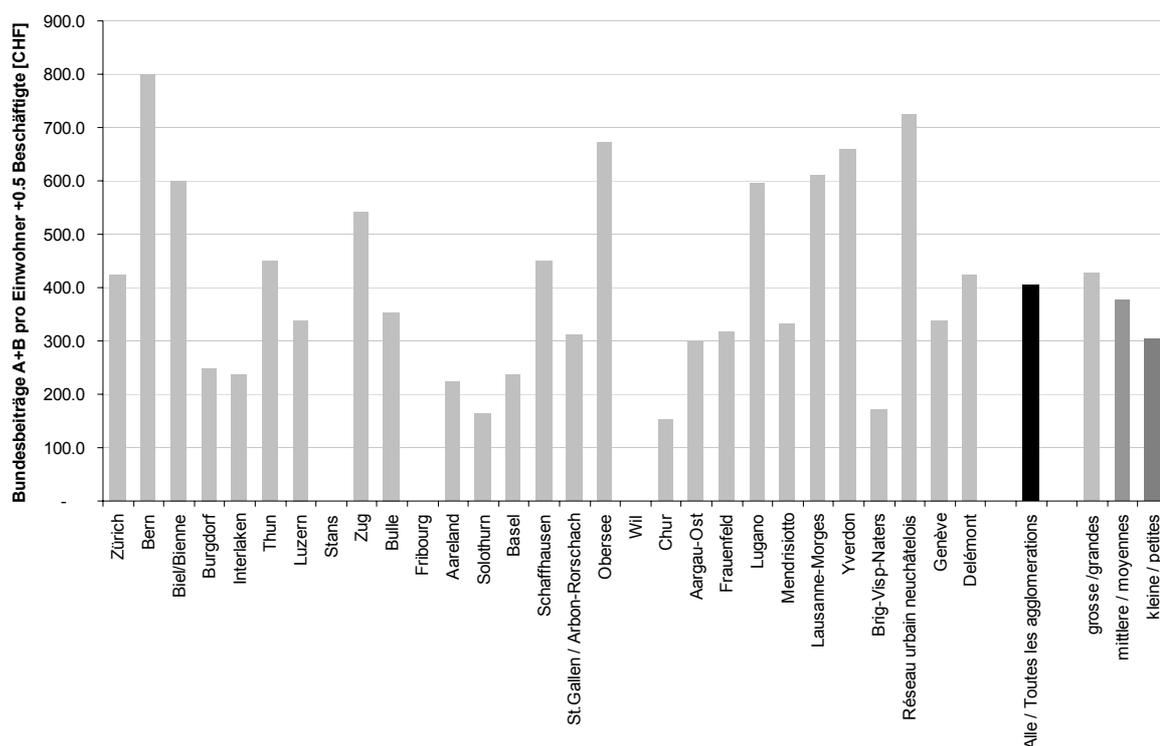
Abbildung 8: Gesamt-Investitionsvolumen für Massnahmen A- und B-Liste (inkl. C-Massnahmen mit anerkanntem Handlungsbedarf) – Vergleich Prioritäten Bund und Eingaben Agglomerationsprogramme (Investitionen in Millionen Franken)³



³ In diesem Vergleich werden diejenigen C-Massnahmen aller Kategorien berücksichtigt, bei denen der Bund einen Handlungsbedarf anerkennt, aber noch keine genügend ausgereiften Lösungsansätze vorliegen. Dies betrifft die Kategorien Schiene, Tram, ÖV-Strasse und MIV. Dies deshalb, weil bei diesen Massnahmen die reelle Aussicht besteht, im Rahmen der in einigen Jahren aktualisierten Agglomerationsprogramme auf die heutige B-Liste nachzurücken.

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

Abbildung 9: Beiträge des Bundes pro Agglomerationsprogramm für die Massnahmen der A- und B-Liste im Verhältnis zur Grösse der Agglomeration (Bundesbeitrag (A+B) in Franken pro Einwohner + 0.5 Beschäftigte)



1.2.6 Das Programm Agglomerationsverkehr

1.2.6.1 Beitragssatz

Mit dem Programm Agglomerationsverkehr wird der Beitragssatz des Bundes pro Agglomeration für die erste Finanzierungsetappe festgelegt. Der Beitragssatz wird für die nächste Finanzierungsetappe in vier Jahren wieder neu ermittelt und festgesetzt.

1.2.6.2 A-Liste

Die in der A-Liste ausgewiesenen Massnahmen sollen für die einzelnen Agglomerationsprogramme in der 1. Etappe durch den Bund mitfinanziert werden. Der Bundesrat beantragt der Bundesversammlung die Mittel der ersten Etappe mit dem Bundesbeschluss freizugeben (vgl. Tabelle 3 bzw. Bundesbeschluss).

1.2.6.3 B-Liste

Die in der B-Liste ausgewiesenen Projekte der Agglomerationsprogramme sollen in der 2. Etappe (2015 – 2018) voraussichtlich durch den Bund mitfinanziert werden (vgl. Tabelle 3). Der Bundesrat wird dem Parlament in der zweiten Programmbotschaft die entsprechende Mittelfreigabe beantragen. Die B-Massnahmen werden nochmals auf ihr Kosten-Nutzen-Verhältnis geprüft. Änderungen des Antrages aufgrund einer neuen Wirksamkeitsbeurteilung der Projekte oder nicht nachweisbarer Finanz- und Baureife bleiben daher vorbehalten.

Tabelle 3: A- und B- Liste mit den Kosten pro Agglomerationsprogramm (Preisstand Oktober 2005, exklusive Teuerung und Mehrwertsteuer)

Agglomerationsprogramm	Beitrags- satz Bund [%]	A-Liste (bau- und fi- nanzreife Projekte), zur Freigabe beantragt; Bundesbeitrag [Anga- ben in Mio. Franken]	B-Liste (geplante Projekte); bleibt gesperrt [Anga- ben in Mio. Fran- ken]	Total [Angaben in Mio. Franken]
Zürich	35	395	221	616
Bern	35	129	242	371
Biel/Bienne	40	21	46	67
Burgdorf	40	4	5	9
Interlaken	40	5	1	6
Thun	40	45	3	48
Luzern	35	46	39	85
Stans	0	0	0	0
Zug	40	66	4	69
Bulle	35	9	0	9
Fribourg	0	0	0	0
Aareland	40	31	21	52
Solothurn	40	7	8	15
Basel	40	107	100	207
Schaffhausen	40	34	2	35
St.Gallen / Arbon-Rorschach	40	72	9	81
Obersee	30	11	76	87
Wil	0	0	0	0
Chur	40	11	2	13
Aargau-Ost	40	56	26	82
Frauenfeld	35	8	4	11
Lugano	30	27	72	100
Mendrisiotto	35	17	4	21
Lausanne-Morges	40	165	78	243
Yverdon	35	17	7	24
Brig-Visp-Naters	40	5	2	7
Réseau urbain neuchâtelois	35	17	109	126
Genève	40	193	69	262
Delémont	40	6	6	11
Total		1'503	1'155	2'657
Reserve (bleibt gesperrt)				784
Total Programm				3'441

Die Prüfung der Agglomerationsprogramme ergibt Bundesbeiträge in der A-Liste von rund 1,5 Milliarden Franken und in der B-Liste von rund 1,1 Milliarden Franken, für die A- und B-Liste also insgesamt rund 2,6 Milliarden Franken. Unter der Annahme, dass alle dringlichen Projekte (ausser der Kerntangente Frauenfeld) vor Ende 2008 begonnen werden können (vgl. Kapitel 1.2.1), werden von den mit dem Bundesbeschluss vom 4. Oktober 2006 freigegebenen 2,559 Milliarden Franken deren 2,534 Milliarden Franken für die dringlichen Projekte beansprucht. Zusammen mit dem hiermit beantragten Bundesbeschluss sind insgesamt 4,062 Milliarden Franken freigegeben. Für Massnahmen der B-Liste werden weitere 1,155 Milliarden Franken eingeplant, sodass eine Reserve von 809 Millionen Franken verbleibt⁴. Es soll bewusst ein namhafter Betrag als Reserve für C-Projekte und Agglomerationsprogramme, die in der nächsten Phase zusätzlich eingereicht werden, zurückgestellt werden. Die verbleibende Reserve wird sich im Laufe der Zeit noch etwas erhöhen, da davon ausgegangen werden kann, dass für einzelne Vorhaben der A- und B-Liste z.B. die dafür vorgesehenen Mittel nicht voll ausgeschöpft werden oder aber z.B. aufgrund von negativen Volksentscheiden einzelne Vorhaben nicht realisiert werden können.

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

1.2.7 Finanzierung

1.2.7.1 Situation Infrastrukturfonds bezüglich der Finanzierung der Agglomerationsprogramme

Für die Finanzierung der Aufgaben des Infrastrukturfonds bewilligte das Parlament am 4. Oktober 2006 einen Gesamtkredit von real 20,8 Milliarden Franken. Mit Teuerung und Mehrwertsteuer benötigt der Infrastrukturfonds über seine gesamte Laufzeit Mittel in der Höhe von ca. 26 Milliarden Franken. Um eine kontinuierliche Finanzierung in der erforderlichen Höhe sicherzustellen, hat der Bundesrat im Budgetprozess 2009 die Einlagen im nötigen Ausmass aufgestockt.

Im Bereich der Agglomerationen sieht der Infrastrukturfonds Ausgaben von real 6 Milliarden Franken vor. Wie in der Botschaft zum Infrastrukturfonds dargestellt ist, geht die Konstruktion des Fonds von einer gleichmässigen Verteilung dieser Mittel über die gesamte Fondslaufzeit von 20 Jahren aus. Dies führt zu einem durchschnittlichen jährlichen Volumen von real 300 Millionen Franken, welches für die Agglomerationen eingesetzt werden kann. Bis ca. 2015 werden diese Mittel durch die Zahlungen zugunsten der dringlichen Agglomerationsprojekte – bei denen nach heutigem Kenntnisstand von einem Realisierungsvolumen von ca. 2,5 Milliarden Franken auszugehen ist – vollständig ausgenützt⁵. Die Finanzierung der Agglomerationsprogramme kann somit erst nach Abschluss der dringlichen Projekte angegangen werden.

Sofern die Agglomerationen dennoch einen früheren Baubeginn anstreben, können sie selber die Vorfinanzierung der mit dem Bundesbeschluss freigegebenen Vorhaben übernehmen. Eine Verzinsung dieser Mittel durch den Bund wird allerdings nicht möglich sein.

Eine detaillierte Darstellung der Fondssituation, einschliesslich der Auswirkungen auf die Spezialfinanzierung Strassenverkehr, ist in den Vernehmlassungsunterlagen zum Programm Engpassbeseitigung Nationalstrassen enthalten.

⁴ Die in der Tabelle 3 ausgewiesene Reserve von 784 Millionen erhöht sich um die für die Umfahrung Frauenfeld nicht benötigten 25 Millionen (784 + 25 = 809 Millionen).

⁵ Es ist in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, dass der Durchschnittswert von 300 Millionen Franken in den Jahren 2008 und 2009 mit 430 bzw. 470 Millionen Franken sogar deutlich übertroffen wurde. In späteren Jahren wird hierzu ein Ausgleich zugunsten der anderen Aufgaben des Fonds herzustellen sein.

1.2.7.2 Andere Finanzierungsgefässe

Beiträge aus dem Infrastrukturfonds können an die Finanzierung von Infrastrukturen des Strassen-, Schienen-, und Langsamverkehrs in Städten und Agglomerationen geleistet werden, soweit sie zur Verbesserung des Agglomerationsverkehrs führen (Art. 7 Abs. 5 IFG). Investitionen in Eisenbahninfrastrukturen für den Agglomerationsverkehr erfolgen grundsätzlich über die Finanzierungsinstrumente nach der Eisenbahngesetzgebung. Beiträge aus dem Infrastrukturfonds sind zulässig, wenn sie zu einem Mehrwert für eine Stadt oder Agglomeration führen und die Strasse unmittelbar entlasten (Art. 7 Abs. 6 IFG).

Kann ein Schienenprojekt nicht über den Infrastrukturfonds finanziert werden, ist zu prüfen, ob ein anderes Finanzierungsinstrument in Frage kommen kann. Im Bereich des Agglomerationsverkehrs verfügt der Bund aber über keine weiteren gesetzlichen Grundlagen für solche Finanzierungen. Denn der seit 1998 bestehende FinöV-Fonds sichert die Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte BAHN 2000, NEAT, Anschluss an das europäische Hochleistungs-Bahnnetz (HGV-Anschlüsse) sowie die Lärmsanierung des Eisenbahnnetzes. Finanziell und inhaltlich besteht zwischen der Zukünftigen Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB) und den genannten 4 Grossprojekten einerseits aufgrund der finanziellen Begrenzung des FinöV-Fonds ein Zusammenhang, andererseits indem ZEB Teile der Eisenbahngrossprojekte umsetzt und weiterentwickelt, beispielsweise das Knotenprinzip von BAHN 2000. Der FinöV-Fonds ist auf die Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte und nicht auf Infrastrukturen im Agglomerationsverkehr ausgelegt.

Bei einigen wenigen Schienenvorhaben, welche sowohl dem Agglomerations- als auch dem Fern- oder Güterverkehr dienen, wird eine Mischfinanzierung vorgeschlagen (vgl. Kapitel 1.2.5.2). Dazu muss der Kostenteiler zwischen Infrastrukturfonds und anderen Finanzierungsquellen, namentlich FinöV-Fonds und ordentliche Finanzierung festgelegt werden.

Im Bezug auf die Finanzierung der Nationalstrassen ergibt sich eine Abhängigkeit zur Fertigstellung des Netzes und zur Engpassbeseitigung auf den Nationalstrassen, da diese Bundesaufgaben ebenfalls mit dem Infrastrukturfonds finanziert werden. Eine weitere Abhängigkeit ergibt sich mit den übrigen Aufgaben im Bereich der Nationalstrassen, wie Betrieb und Unterhalt, indem der Infrastrukturfonds aus Mitteln der Spezialfinanzierung Strasse alimentiert wird.

1.3 Umsetzung des Programms Agglomerationsverkehr

1.3.1 Leistungsvereinbarung

Das UVEK schliesst, gestützt auf die Agglomerationsprogramme und den Finanzbeschluss der Bundesversammlung, nach Anhörung der Eidgenössischen Finanzverwaltung mit der Trägerschaft eine Leistungsvereinbarung ab (Art. 24, Abs. 1 MinVV). Die Leistungsvereinbarung umfasst vom Bund mitfinanzierte Strassen- und Schieneninfrastrukturmassnahmen sowie nicht-infrastrukturelle Massnahmen der Bereiche Verkehr und Siedlung. In der Leistungsvereinbarung sind insbesondere zu regeln: umzusetzende Massnahmen und Massnahmenpakete, Zeitplan, Bundesbeitrag, Anforderungen an die Berichterstattung, Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten, Anpassungsmodalitäten, Regelungen bei Nichterfüllung der Vereinbarung sowie Geltungsdauer (Art. 24, Abs. 2 MinVV). Einen wichtigen Teil der Leistungsvereinbarungen werden die Themen Berichterstattung sowie Grundlagen für das Wirkungs- und Finanzcontrolling bilden.

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

1.3.2 Finanzierungsvereinbarung

Gestützt auf die Leistungsvereinbarung sowie das Ergebnis der Prüfung der zuständigen Behörde⁶ vereinbart das zuständige Bundesamt mit der Trägerschaft für die baureifen Massnahmen die Auszahlungsmodalitäten (Art. 24, Abs. 4 MinVV). Ist die Bau- und Finanzreife einer Massnahme gegeben, vereinbart das zuständige Bundesamt demnach die Modalitäten sowie das Verfahren für die Auszahlung in einer Finanzierungsvereinbarung, wobei der Fondssituation des Infrastrukturfonds gebührend Rechnung zu tragen ist. Die zuständigen Bundesämter tragen die Verantwortung für die Begleitung der Massnahme und die Finanzkontrolle.

1.3.3 Weiteres Vorgehen

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

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

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

Dieser Prozess wiederholt sich alle 4 Jahre.

⁶ Gemäss dem Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz (NHG) vom 1. Juli 1966 (SR 451) Art. 2 und dem Bundesgesetz über den Umweltschutz (Umweltschutzgesetz, USG) vom 7. Oktober 1983 (SR 814.01) Art. 41 sind subventionierte (Strassen-)Verkehrsanlagen durch den Bund auf ihre Verträglichkeit mit den Bestimmungen des NHG und des USG zu überprüfen.

2 Erläuterung zu einzelnen Artikeln

Art. 1

Mit dieser Bestimmung werden aus dem gesperrten Kredit für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen die Mittel für Projekte der A-Liste freigegeben.

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 Höchstbetrag des Bundes definiert. Dieser Höchstbetrag setzt sich zusammen aus den einzelnen Höchstbeträgen der einzelnen gemäss der A-Liste vom Bund zur Unterstützung vorgesehenen Massnahmen. Die Beträge sind Höchstbeiträge und können jeweils nur für die bezeichneten Projekte verwendet werden. Allfällige Mehrkosten gehen zu Lasten der Agglomerationen bzw. deren Trägerschaften.

Der Beitragssatz und die Beiträge des Bundes werden alle vier Jahre von der Bundesversammlung neu beschlossen.

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 eine 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 Strassenverkehr geäuft und wird nun jährlich mit dem Voranschlag aus einem von der Bundesversammlung zugewiesenen Teil der Reinerträge nach Artikel 86 Absatz 3 BV gespeist (Art. 2 IFG). Der Bundesbeschluss zum Programm Agglomerationsverkehr regelt die erste Tranche der Mittelfreigabe aus diesem Fonds und ändert nichts am Betrag oder der Konzeption des Infrastrukturfonds. Es sind daher keine weitergehenden Auswirkungen auf die Finanzpolitik zu erwarten, als vom Parlament mit dem Beschluss zum Infrastrukturgesetz bereits beschlossen worden sind.

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

3.2 Auswirkungen auf die Kantone, Städte und Gemeinden

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

Die Mitfinanzierung des Bundes gemäss Bundesbeschluss in der Höhe von rund 1,5 Milliarden Franken löst ein Gesamt-Investitionsvolumen von rund 3,8 Milliarden Franken aus (der durchschnittliche Beitragssatz beträgt etwas weniger als 40%). Dies bedeutet, dass die Kantone, Städte und Gemeinden entsprechende Mittel in der Höhe von rund 2,3 Milliarden Franken bereitstellen müssen.

Nicht alle Massnahmen werden in den Jahren 2011 bis 2014 bereits vollständig umgesetzt werden können. Vielmehr werden Projekte teilweise erst gegen Ende der ersten Finanzierungsetappe überhaupt erst begonnen werden, sodass damit zu rechnen ist, dass sich der Mittelbedarf über das Jahr 2014 hinaus noch über weitere 2 bis 3 Jahre verteilen wird.

Demgegenüber ist aber zu beachten, dass sich die Mitfinanzierung der Massnahmen aus den Agglomerationsprogrammen bundesseitig verzögern wird (Kapitel 1.2.7.1). Die Agglomerationen müssen die Verzögerung in Kauf nehmen oder selber die Vorfinanzierung übernehmen. Allfällige Vorfinanzierungen könnten Kantone, Städte und Gemeinden daher zusätzlich belasten.

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

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

3.3 Auswirkungen auf die Volkswirtschaft

Der Infrastrukturfonds sichert die für die Verbesserung des Verkehrssystems in den Agglomerationen benötigten Bundesmittel. Der Bundesbeschluss zum Programm Agglomerationsverkehr regelt die Mittelfreigabe für die erste Etappe der Projekte des Agglomerationsverkehrs. Dies ist ein wichtiger Schritt im Vollzug des Gesetzes zum Infrastrukturfonds. Die erste Etappe des Programms Agglomerationsverkehr bezweckt die Mitfinanzierung derjenigen Projekte des Agglomerationsverkehrs mit einer guten bis sehr guten Wirksamkeit und liefert damit einen wichtigen Beitrag zur Aufrechterhaltung der Funktionalität der Verkehrsnetze. Somit wird nicht nur die wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit des Landes gesichert, sondern auch eine Verbesserung für die Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer erreicht, die beispielsweise von Zeitersparnissen profitieren.

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

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.

3.4 Auswirkungen auf Raum und Umwelt

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

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-Split zu Gunsten dieser Verkehrsträger führt zu einer Verminderung der klimawirksamen Gase und der Emissionen von Luftschadstoffen.
- Diverse Projekte tragen zwar zur Bodenversiegelung bei. Mit der Förderung der inneren Entwicklung der Siedlungen wird aber der weiteren Zersiedlung entgegengewirkt, die Entwicklung von Zentren wird gestärkt und dadurch der Siedlungsflächenverbrauch gegenüber dem Trend vermindert.

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

4 Verhältnis zur Legislaturplanung

Die Vorlage ist in der Botschaft über die Legislaturplanung 2007–2011 als Richtliniengeschäft angekündigt⁷.

5 Rechtliche Aspekte

5.1 Verfassungs- und Gesetzmässigkeit

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

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

⁷ BBI 2008 761 820

5.2 Vereinbarkeit mit internationalen Verpflichtungen der Schweiz

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

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

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

5.3 Erlassform

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

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 Vorhaben wurde diese Zustimmung bereits im Rahmen des Infrastrukturfondsgesetzes bzw. des damit verbundenen Gesamtkredites 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 1990⁸ sind für den Infrastrukturfonds subsidiär gültig.

⁸ SR 616.1

6 Anhang**6.1 Anhang 1 – Liste der Massnahmen im Bereich Schiene (Schiene allgemein und S-Bahn-Haltestellen), Priorität A**

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.	Beitrags-satz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.; Höchstbeiträge
0261 Zürich	Ausfinanzierung Durchmesserlinie; Teil S-Bahn	564.7	50	282.3
	4. Teilergänzung S-Bahn Zürich, inkl. Nachbarkantone, Prio 1	132.6	35	46.4
0351 Bern	Entflechtung Wylerfeld	93.3	35	32.7
0371 Biel/Bienne	SBB-Bahnhalt Bözingenfeld	6.9	40	2.8
1711 Zug	S-Bahn-Netz: Neue Haltestelle Sennweid (Baar)	6.5	40	2.6
	S-Bahn-Netz: Neue Haltestelle Sumpf	3.7	40	1.5
2581 Aareland	WSB-Station Torfeld Süd	4.0	40	1.6
	Verlegen Haltestelle Küngoldingen	1.7	40	0.7
2601 Solothurn	Neuer Haltepunkt Solothurn Brühl Ost	8.7	40	3.5
2939 Schaffhausen	S-Bahn-Ausbau Schaffhausen, Viertelstundentakt	34.7	40	13.9
3203 St. Gallen / Arbon-Rorschach	S-Bahn-Ausbau St. Gallen, Viertelstundentakt	90.3	40	36.1
5586 Lausanne-Morges	REV Concept 2010: Etat final (Aménagements Cossonay, Bussigny, Cully)	56.0	40	22.4
6458 RUN	Nouvelle gare Morgarten	1.6	35	0.6
6621 Genève	12-9 Amélioration de la capacité de la ligne RER Coppet - Genève : création de deux points de croisements	69.4	40	27.8
Summe		1'074.2		474.8

6.2 Anhang 2 – Liste der Massnahmen im Bereich Schiene (Schiene allgemein und S-Bahn-Haltestellen), Priorität B

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investi- tion [Mio. Fran- ken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.	Bei- trags- satz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Franken]; Preisstand Ok- tober 2005 exkl. MWSt.; Höchst- beiträge
0261 Zürich	4. Teilergänzung S-Bahn Zürich, inkl. Nach- barkantone, Prio 2	249.2	35	87.2
0351 Bern	Tiefbahnhof Bern RBS	350.0	35	122.5
	Entflechtung Holligen, Etappe 1 *	82.6	35	28.9
	HB Bern: Neue Fussgängerunterführung / Anbindung Stadt und Ortsverkehr	200.0	35	70.0
1061 Luzern	S-Bahnhalt Luzern Langensand-Steghof	11.3	35	3.9
	Doppelspur Rotsee *	82.4	35	28.8
2581 Aareland	Neue Haltestelle Oftringen Zentrum	12.8	40	5.1
2601 Solothurn	Verschiebung Bahnhof Bellach	8.7	40	3.5
2701 Basel	Anbindung Kopfgleis Bahnhof Liestal	49.9	40	20.0
	Entflechtung Basel-Muttenz *	65.1	40	26.0
	Überwerfung Pratteln *	65.1	40	26.0
	Ausbau Doppelspur Laufental *	60.7	40	24.3
4021 Aargau-Ost	Haltestelle Wettingen Tägerhard	2.7	40	1.1
	Neue Haltestelle Bremgarten-Obere Ebene (zur Erschliessung und Entwicklung ESP für Fachmarkt, Produktion)	3.7	40	1.5
4566 Frauenfeld	Realisierung S-Bahn-Stationen Frauenfeld Ost	10.6	35	3.7
5192 Lugano	Sistema tram-treno, tratto centrale (Bioggio – Centro)	195.2	30	58.6
6458 RUN	Transrun	274.6	35	96.1
	Nouvelle gare Eplatures	1.6	35	0.6
	2ème voie Halte crêt-du-Locele	6.1	35	2.2
	Nouvelle gare vieille-ville	4.4	35	1.5
	Nouvelle gare cité Martini	3.7	35	1.3
	Démolition ancienne ligne	8.0	35	2.8
6621 Genève	13-7 Nouvelle halte ferroviaire à Châteline	4.3	40	1.7
6711 Delémont	Halte Communance	3.0	40	1.2
Summe		1'755.8		618.6

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

6.3 Anhang 3 – Liste der Massnahmen im Bereich Trams/Stadtbahnen, Priorität A

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.	Beitrags-satz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.; Höchstbeiträge
0351 Bern	Umstellung auf Tram der Buslinie 10 nach Köniz/Schliern	89.3	35	31.3
	Tram Ostermundigen/Rüti	123.2	35	43.1
2701 Basel	ÖV-Erschliessung Erlenmatt	31.0	40	12.4
	ÖV-Direktverbindung Leimental – Basel Bahnhof SBB (Margarethenstich)	16.5	40	6.6
	Verlängerung Tramlinie 11 nach Saint-Louis	53.7	40	21.5
5586 Lausanne-Morges	Axe fort tram Renens-Lausanne	184.8	40	73.9
6621 Genève	33-2 Extension du tramway : traversée directe de Meyrin par route de Meyrin (directissima)	17.4	40	6.9
	34-2 Tram Cornavin - Onex - Bernex : tronçon Cornavin - George-Favon	79.8	40	31.9
	34-5 Extension du tramway : extension TCOB jusqu'en amont du village de Bernex	60.7	40	24.3
	36-1-6 Extension du tram entre Annemasse (centre) et Moëlleulaz (par route de Genève)	59.0	40	23.6
Summe		715.4		275.5

6.4 Anhang 4 – Liste der Massnahmen im Bereich Trams/Stadtbahnen, Priorität B

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.	Beitrags-satz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.; Höchstbeiträge
0261 Zürich	Limmattalbahn 1. Etappe Farbhof-Schlieren	106.9	35	37.4
	Tram Hardbrücke: Neubauabschnitt Hardplatz-Pfingstweidstrasse	89.3	35	31.3
0371 Biel/Bienne	Regio-Tram	101.4	40	40.6
5192 Lugano	Sistema tram-treno, estensione 1 (nord) Partie Manno	27.9	30	8.4
5586 Lausanne-Morges	Axe fort tram Lausanne-Rionzi	129.9	40	51.9
6621 Genève	33-7 Extension du tramway : prolongement entre CERN (CH) et Saint-Genis-Pouilly centre	109.3	40	43.7
Summe		564.6		213.3

6.5 Anhang 5 – Liste der Massnahmen öV-Strasse⁹, Priorität A

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.	Beitragsatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.; Höchstbeiträge
0371 Biel/Bienne	Regio-Tram, Busvorlauf	14.8	40	5.9
1061 Luzern	Infrastrukturausbau Trolleybusnetz	3.5	35	1.2
1711 Zug	öV-Feinverteiler auf Eigentrassee 1. Teil	57.0	40	22.8
2939 Schaffhausen	Angebotsausbau städtisches Busangebot	6.7	40	2.7
5192 Lugano	Offerta TP 2010-12 (OTPLu2)	4.5	30	1.4
5586 Lausanne-Morges	Axes forts trolleybus A	48.0	40	19.2
	Réseau de bus TP Morges (2008-2014)	14.1	40	5.6
	Réseau de bus TP Lausanne (2009-2014)	29.0	40	11.6
6621 Genève	34-3 Réorganisation du réseau trolleybus en lien avec la réalisation du TCOB	6.5	40	2.6
	36-1-4 TCSP à Annemasse perpendiculaire au tram: rabattement sur CEVA et tram	9.4	40	3.8
	36-3-2 Développement TC sur l'axe Eaux-Vives - Communaux d'Ambilly (MICA) : infrastructures pour trolleybus	10.5	40	4.2
Summe		204.0		81.0

6.6 Anhang 6 – Liste der Massnahmen öV-Strasse, Priorität B

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.	Beitragsatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.; Höchstbeiträge
0261 Zürich	Buseigentrassee zwischen Dietikon und Killwangen	11.2	35	3.9
	Bus-Eigentrossierung Wallisellen-Dietlikon	6.2	35	2.2
4021 Aargau-Ost	Trasseesicherung/Busvorlaufbetrieb Stadtbahn Limmattal (zwischen Dietikon und Killwangen inkl. neue Buslinien)	32.0	40	12.8
5586 Lausanne-Morges	Réseau de bus (2015-2018)	29.0	40	11.6
6621 Genève	12-8 Rabattements TC sur les gares du réseau national dans le Canton de Vaud	12.2	40	4.9
	36-3-4 Prolongement de l'axe TC entre MICA et la Gare d'Annemasse	7.0	40	2.8
Summe		97.6		38.2

⁹ Die Summe aller Massnahmen unter 3 Millionen Franken beträgt: 6.7 Millionen Franken (Preisstand Okt. 2005 exkl. MWSt.)

6.7 Anhang 7 – Liste der Massnahmen im Bereich MIV (Gewichtigste Massnahmen über 3 Mio. Franken)¹⁰, Priorität A

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.	Beitragsatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.; Höchstbeiträge
0942 Thun	Bypass Nord und Netzanpassung inkl. flankierende Massnahmen	87.7	40	35.1
1061 Luzern	Optimierung Seetalplatz	53.0	35	18.5
	K65: Buchrain, Anschluss A14 - Inwil-Knoten Oberhofen	4.0	35	1.4
1711 Zug	Umfahrung Cham-Hünenberg, Kammern A, C	89.8	40	35.9
2581 Aareland	Knotensanierung K104 Zofingen bis Zentrum Oftringen	12.9	40	5.2
2939 Schaffhausen	Aufwertung und Leistungsoptimierung Gensbrunnerstrasse	2.5	40	1.0
3203 St. Gallen / Arbon-Rorschach	Altstadtentlastung mit Erschliessung Saurer WerkZwei	35.9	40	14.4
3901 Chur	Neuerschliessung Stadtzentrum Chur ab Südumfahrung	4.2	40	1.7
	Bessere Erschliessung von Chur West	6.7	40	2.7
4021 Aargau-Ost	Baden Umbau Schulhausplatz (Optimierung Langsamverkehr inkl. Anpassungen Schlossbergtunnel + Velotunnel)	32.5	40	13.0
	Brugg Umbau Knoten Neumarkt mit Bahnunterführung	2.8	40	1.1
5250 Mendrisiotto	Nuova gerarchia stradale Chiasso	9.1	35	3.2
6458 RUN	Giratoire Place Numa-Droz	2.8	35	1.0
Summe		344.0		134.1

6.8 Anhang 8 – Liste der Massnahmen im Bereich MIV (Gewichtigste Massnahmen über 3 Mio. Franken)¹¹, Priorität B

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.	Beitragsatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.; Höchstbeiträge
0261 Zürich	Ausbau Achse Bernstrasse Schlieren	13.4	35	4.7
	Ausbau Knoten Bern-/Enstringerstrasse (Schlieren)	22.3	35	7.8
0351 Bern	Ausbau Bolligenstrasse (abhängig von Wankdorfplatz)	11.6	35	4.1
1061 Luzern	Massnahme Schlossberg (2. Etappe)	4.4	35	1.5
2581 Aareland	Hintere Bahnhofsstrasse + Knoten Gais	25.9	40	10.3
3336 Obersee	Rapperswil-Jona	242.9	30	72.9
4021 Aargau-Ost	Baden Ausbau Brückenkopf Ost	8.6	40	3.4
Summe		329.0		104.7

¹⁰ Die Summe aller Massnahmen unter 3 Millionen Franken beträgt: 5.8 Millionen Franken (Preisstand Okt. 2005 exkl. MWSt.)

¹¹ Die Summe aller Massnahmen unter 3 Millionen Franken beträgt: 1.4 Millionen Franken (Preisstand Okt. 2005 exkl. MWSt.)

6.9 Anhang 9 – Liste der Massnahmen im Bereich Langsamverkehr, Priorität A

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investi- tion [Mio. Fran- ken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.	Bei- trags- satz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Franken]; Preisstand Ok- tober 2005 exkl. MWSt.; Höchstbeiträge
0261 Zürich	Umsetzung LV-Konzept (Benchmark A-Liste)	43.4	35	15.2
0351 Bern	Bern: Neue Brücke Breitenrain - Länggasse (Bern)	6.0	35	2.1
	Umsetzung LV-Konzept (Benchmark A-Liste)	16.7	35	5.9
0371 Biel/Bienne	Umsetzung LV-Konzept (Benchmark A-Liste)	28.8	40	11.5
0404 Burgdorf	Umsetzung LV-Konzept (Benchmark A-Liste)	4.3	40	1.7
0581 Interlaken	Umsetzung LV-Konzept (Benchmark A-Liste)	3.9	40	1.6
0942 Thun	Umsetzung LV-Konzept (Benchmark A-Liste)	13.1	40	5.2
1061 Luzern	Umsetzung LV-Konzept (Benchmark A-Liste)	24.2	35	8.5
1711 Zug	Umsetzung LV-Konzept (Benchmark A-Liste)	5.3	40	2.1
2125 Bulle	Umsetzung LV-Konzept (Benchmark A-Liste)	3.3	35	1.2
2581 Aareland	Umsetzung LV-Konzept (Benchmark A-Liste)	25.2	40	10.1
2601 Solothurn	Umsetzung LV-Konzept (Benchmark A-Liste)	7.4	40	2.9
2701 Basel	Velo-/Fussverbindung S. Johann-Park – Hu- ningue	8.6	40	3.4
	Umsetzung LV-Konzept (Benchmark A-Liste)	38.1	40	15.2
2939 Schaffhau- sen	Duraduct mit Lift	3.4	40	1.3
	Umsetzung LV-Konzept (Benchmark A-Liste)	14.8	40	5.9
3203 St. Gallen / Arbon-Rorschach	Umsetzung LV-Konzept (Benchmark A-Liste)	-	40	-
3336 Obersee	Ortszentrum Rapperswil (Rapperswil-Jona)	3.5	30	1.0
	Umsetzung LV-Konzept (Benchmark A-Liste)	6.9	30	2.1
3901 Chur	Umsetzung LV-Konzept (Benchmark A-Liste)	13.1	40	5.2
4021 Aargau-Ost	Umsetzung LV-Konzept (Benchmark A-Liste)	26.8	40	10.7
4566 Frauenfeld	Umsetzung LV-Konzept (Benchmark A-Liste)	7.9	35	2.8
5192 Lugano	Umsetzung LV-Konzept (Benchmark A-Liste)	9.0	30	2.7
5250 Mendrisiotto	Umsetzung LV-Konzept (Benchmark A-Liste)	10.8	35	3.8
5586 Lausanne- Morges	Umsetzung LV-Konzept (Benchmark A-Liste)	56.7	40	22.7
5938 Yverdon	Umsetzung LV-Konzept (Benchmark A-Liste)	6.9	35	2.4
6002 Brig-Visp- Naters	Fussgängerbrücke zwischen Brig-Glis und Naters	2.9	40	1.2
	Aufhebung und Umgestaltung MGB Trasse in Naters	2.9	40	1.2
	Umsetzung LV-Konzept (Benchmark A-Liste)	2.9	40	1.2
6458 RUN	Umsetzung LV-Konzept (Benchmark A-Liste)	27.3	35	9.6
6621 Genève	30-3 Passerelle piétonne sur le pont du Mont-Blanc et/ou aménagements modes doux pont du Mont-Blanc	12.2	40	4.9
	Umsetzung LV-Konzept (Benchmark A-Liste)	18.4	40	7.4
6711 Delémont	Itinéraire cyclable sur route cantonale xx, porte d'entrée Est	2.1	40	0.9
	Umsetzung LV-Konzept (Benchmark A-Liste)	0.9	40	0.4
Summe		457.6		173.8

6.10 Anhang 10 – Liste der Massnahmen im Bereich Langsamverkehr, Priorität B

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investi- tion [Mio. Fran- ken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.	Bei- trags- satz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Franken]; Preisstand Ok- tober 2005 exkl. MWSt.; Höchstbeiträge
0261 Zürich	Umsetzung LV-Konzept (Benchmark B-Liste)	14.6	35	5.1
0351 Bern	Umsetzung LV-Konzept (Benchmark B-Liste)	31.5	35	11.0
0371 Biel/Bienne	Umsetzung LV-Konzept (Benchmark B-Liste)	6.5	40	2.6
0404 Burgdorf	Umsetzung LV-Konzept (Benchmark B-Liste)	11.3	40	4.5
0581 Interlaken	Umsetzung LV-Konzept (Benchmark B-Liste)	-	40	-
0942 Thun	Umsetzung LV-Konzept (Benchmark B-Liste)	8.1	40	3.3
1061 Luzern	Umsetzung LV-Konzept (Benchmark B-Liste)	2.7	35	1.0
1711 Zug	Umsetzung LV-Konzept (Benchmark B-Liste)	8.8	40	3.5
2125 Bulle	Umsetzung LV-Konzept (Benchmark B-Liste)	-	35	-
2581 Aareland	Umsetzung LV-Konzept (Benchmark B-Liste)	-	40	-
2601 Solothurn	Umsetzung LV-Konzept (Benchmark B-Liste)	6.1	40	2.4
2701 Basel	Umsetzung LV-Konzept (Benchmark B-Liste)	4.3	40	1.7
2939 Schaffhau- sen	Umsetzung LV-Konzept (Benchmark B-Liste)	1.7	40	0.7
3203 St. Gallen / Arbon-Rorschach	Umsetzung LV-Konzept (Benchmark B-Liste)	1.7	40	0.7
3336 Obersee	Umsetzung LV-Konzept (Benchmark B-Liste)	-	30	-
3901 Chur	Umsetzung LV-Konzept (Benchmark B-Liste)	4.4	40	1.8
4021 Aargau-Ost	Umsetzung LV-Konzept (Benchmark B-Liste)	-	40	-
4566 Frauenfeld	Umsetzung LV-Konzept (Benchmark B-Liste)	-	35	-
5192 Lugano	Umsetzung LV-Konzept (Benchmark B-Liste)	8.1	30	2.4
5250 Mendrisiotto	Umsetzung LV-Konzept (Benchmark B-Liste)	10.8	35	3.8
5586 Lausanne- Morges	Umsetzung LV-Konzept (Benchmark B-Liste)	-	40	-
5938 Yverdon	Umsetzung LV-Konzept (Benchmark B-Liste)	11.7	35	4.1
6002 Brig-Visp- Naters	Umsetzung LV-Konzept (Benchmark B-Liste)	2.0	40	0.8
6458 RUN	Umsetzung LV-Konzept (Benchmark B-Liste)	6.7	35	2.3
6621 Genève	Umsetzung LV-Konzept (Benchmark B-Liste)	17.5	40	7.0
6711 Delémont	Umsetzung LV-Konzept (Benchmark B-Liste)	2.1	40	0.9
Summe		160.6		59.5

6.11 Anhang 11 – Liste der Massnahmen im Bereich Aufwertungen Ortsdurchfahrten bzw. Sicherheit Strassenraum (Gewichtigste Massnahmen über 3 Mio. Franken)¹², Priorität A

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Franken]; Preisstand Okto- ber 2005 exkl. MWSt.	Bei- trags- satz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Franken]; Preisstand Okto- ber 2005 exkl. MWSt.; Höchst- beiträge
0261 Zürich	Beruhigung Quartiertangenten Stadt Winterthur	14.3	35	5.0
	Umgestaltung der Forchstrasse (Hegibachplatz, Hedwigsteig, Burgwies) im Zusammenhang mit Gleisbauten	4.5	35	1.6
	Quarz prio A : Birmensdorferstrasse, Albisriedplatz, Kreuzplatz, Vorderberg, Bellevueplatz, Oerliker Bahnhofplatz, Max-Frisch-Platz, Schaffhausserplatz, Witikonstrasse	24.0	35	8.4
	Aufwertung von Ortszentren, Verbesserung Aufenthaltsqualität für Fussgänger und Zugänge zum OeV	28.5	35	10.0
0351 Bern	Verträgliches Strassennetz (Umsetzung nach Berner Modell)	17.1	35	6.0
	Bern: Erhöhung Verkehrssicherheit Thunstrasse - Buchserplatz	6.9	35	2.4
	Bern: Erhöhung Verkehrssicherheit Nordring	5.1	35	1.8
0404 Burgdorf	Umbau Ortsdurchfahrt Burgdorf	5.0	40	2.0
0581 Interlaken	Gestaltung/Betrieb Flaniermeile, Bödeliweg (Crossbow TP 1) A1	9.0	40	3.6
0942 Thun	Verträgliches MIV-Netz Thun: Allmend-, Hofstetten-, Jungfraustrasse	3.8	40	1.5
1061 Luzern	K65: Buchrain	2.6	35	0.9
	K17: Root Ronnegg - Knoten Tell	7.9	35	2.8
2125 Bulle	Réaménagement de l'axe d'entrée nord	4.5	35	1.6
	Réaménagement de l'axe d'entrée ouest	4.6	35	1.6
	a. réaménagement de la rue et de la Place St-Denis et de la rue de Gruyères (Temple - Union)	3.3	35	1.2
	a. réaménagement de la traversée de Riaz	2.7	35	0.9
2581 Aareland	Buchs Aufwertung Ortszentrum	3.4	40	1.4
	Suhr Aufwertung Ortszentrum	5.2	40	2.1
2701 Basel	Umgestaltung Luzerner-/Wasgenring	14.6	40	5.9
	Umgestaltung / Sanierung Ortsdurchfahrt Augst und Kaiseraugst	9.8	40	3.9
	Beruhigung Ortszentrum Reinach	26.7	40	10.7
	Verkehrsberuhigung Riehen/Umgestaltung Lörcherstrasse	11.3	40	4.5
	Ausbau Baslerstrasse Allschwil	50.8	40	20.3
2939 Schaffhausen	Aufwertung Rheinuferstrasse / Verbesserung Rheinzugang	5.9	40	2.4
	Aufwertung und Verkehrsoptimierung Bereich Adlerunterführung / Schwabentor	8.4	40	3.4
	Aufwertung Ortsdurchfahrten Beringen	3.0	40	1.2
3203 St. Gallen / Arbon-Rorschach	Aufwertung Altstadt Gossau	5.1	40	2.0
3336 Obersee	Schindellegi (Feusisberg) 1. e	3.4	30	1.0
	Hauptachsen Rapperswil-Jona	9.8	30	2.9

¹² Die Summe aller Massnahmen unter 3 Millionen Franken beträgt: 19.2 Millionen Franken (Preisstand Okt. 2005 exkl. MWSt.)

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.	Beitrags- satz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.; Höchst- beiträge
4021 Aargau-Ost	Baden Strassenraumgestaltung Mellingerstrasse K268	5.2	40	2.1
	Obersiggenthal Landstrasse: Trennwirkung mindern durch Strassenraumgestaltung	3.4	40	1.4
	Neugestaltung Ortsdurchfahrt Niederlenz (K248)	6.9	40	2.8
	Wildegg Neugestaltung Ortsdurchfahrt (K112: Abschnitt Bärenkreisel bis Grenze Holderbank)	6.4	40	2.6
	Sanierung/Aufwertung Ortsdurchfahrten Wohlen (K127 / K266)	5.2	40	2.1
	Rudolfstetten Neugestaltung Ortsdurchfahrt	3.4	40	1.4
4566 Frauenfeld	Attraktivierung des Bahnhofumfelds	2.5	35	0.9
	Teilmassnahme Sanierung Altstadt Frauenfeld	4.2	35	1.5
5192 Lugano	Riassetto assi principali di penetrazione alla Città	20.1	30	6.0
5250 Mendrisiotto	Moderazioni sicurezza e sistemazione	14.8	35	5.2
5586 Lausanne-Morges	Réaménagements routes principales	23.7	40	9.5
5938 Yverdon	Réaménagement du Pont Bel-Air, du Quai de la Thièle et de l'Avenue de Grandson	7.3	35	2.6
	Réaménagement de la Rue du Midi, de la Rue du Curtil-Maillet et du Sud de la Rue du Cheminet	3.3	35	1.2
	Réaménagement de la Rue des Remparts et de la Place d'Armes	12.1	35	4.2
	Axe Gare-Lac par le Canal Oriental: Réaménagement de l'axe Gare-Lac le long du Canal Oriental	7.2	35	2.5
	Espaces publics dans les centressecondaires et villages: étape 1 (Grandson)	5.9	35	2.1
6458 RUN	Revalorisation secteur Est, Av. Léop.-Robert	3.2	35	1.1
	Aménagement carrefours, voiries, modération trafic	3.7	35	1.3
6621 Genève	33-6 Requalification de l'espace rue sur la route de Meyrin	5.2	40	2.1
	34-4 Requalification de l'espace rue sur la route de Chancy	5.2	40	2.1
	36-1-5 Requalification de l'espace rue Annemasse - route de Genève	5.8	40	2.3
	30-6 Requalification de l'espace public du projet de densification Praille-Acacias-Vernets	2.8	40	1.1
	52-1 Requalification de la route Suisse (première étape)	17.5	40	7.0
6711 Delémont	Centre gare, zone 20	3.0	40	1.2
	Courroux	2.6	40	1.0
Summe		482.0		179.9

6.12 Anhang 12 – Liste der Massnahmen im Bereich Aufwertungen Ortsdurchfahrten bzw. Sicherheit Strassenraum (Gewichtigste Massnahmen über 3 Mio. Franken)¹³, Priorität B

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investi- tion [Mio. Fran- ken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.	Bei- trags- satz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Franken]; Preisstand Ok- tober 2005 exkl. MWSt.; Höchstbeiträge
0261 Zürich	Redimensionierung Badener-/Zürcherstrasse in Dietikon und Schlieren	5.3	35	1.9
0351 Bern	Bern: Weissensteinstrasse (Weissenbühl - Bümpliz)	17.1	35	6.0
0371 Biel/Bienne	Sanierung Ortsdurchfahrten Korridor rechtes Bielerseeufer: Ipsach	5.5	40	2.2
0581 Interlaken	Gestaltung/Betrieb Flaniermeile, Bödeliweg (Crossbow TP 1) A2	3.0	40	1.2
2581 Aareland	Oberentfelden Aufwertung Ortszentrum	3.4	40	1.4
2701 Basel	Beruhigung Ortszentrum Dornach	4.0	40	1.6
3203 St. Gallen / Arbon-Rorschach	Städtebaul. Aufwertung Durchfahrt Altstadt Arbon	4.2	40	1.7
3336 Obersee	Hauptachsen Rapperswil-Jona	9.8	30	2.9
4021 Aargau-Ost	Baden Umgestaltung K117 Bruggerstrasse inkl. Merkerplatz	8.6	40	3.4
5586 Lausanne- Morges	Réaménagements routes principales (tran- quillisation)	23.7	40	9.5
6458 RUN	Vieille-ville : Revalorisation de l'espace-public par coupure du trafic de transit	7.4	35	2.6
6621 Genève	35-15 Requalification de l'espace-rue sur la route de St-Julien, y.c aménagements pour bus	21.8	40	8.7
6711 Delémont	Centre gare, zone 20	3.0	40	1.2
	Courrendlin	5.6	40	2.2
Summe		122.6		46.6

¹³ Die Summe aller Massnahmen unter 3 Millionen Franken beträgt: 13.7 Millionen Franken (Preisstand Okt. 2005 exkl. MWSt.)

6.13 Anhang 13 – Liste der Massnahmen im Bereich Multimodale Drehscheiben (Gewichtigste Massnahmen über 3 Mio. Franken)¹⁴, Priorität A

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.	Beitragsatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.; Höchstbeiträge
0261 Zürich	Velostation HB	23.2	35	8.1
0351 Bern	Bern: Velostation Bahnhof Bern	10.1	35	3.5
2581 Aareland	Bushof Bahnhof Aarau	7.2	40	2.9
2701 Basel	Busbahnhof Laufen	7.0	40	2.8
3203 St. Gallen / Arbon-Rorschach	Umgestaltung Bahnhofplatz St.Gallen	16.9	40	6.7
	Bahnhof Nord SG	4.2	40	1.7
3336 Obersee	Pfäffikon (Freienbach)	7.2	30	2.1
	Rüti	2.7	30	0.8
4021 Aargau-Ost	Bushof Bahnhof Brugg/Windisch (Umbau Station Brugg und Busterminal Windisch & Verlängerung PU-Mitte)	4.6	40	1.8
	Brugg-Windisch Velounterführung SBB Bahnhof (Verbesserung Attraktivität Langsamverkehr Zentrum/Bahnhof/Campus)	10.3	40	4.1
	Ausbau Bahnhof Lenzburg (Verbesserung Zugang zur Bahn, Bushof, B+R-Anlage, Strassenraumgestaltung)	10.7	40	4.3
5192 Lugano	Terminale degli autobus	10.3	30	3.1
	Strutture e collegamenti pedonali della stazione	35.4	30	10.6
	sistemazione piazzali della stazione	10.3	30	3.1
5250 Mendrisiotto	Nodo intermodale FFS Chiasso	9.1	35	3.2
6458 RUN	Nouvel aménagement place de la gare	5.4	35	1.9
6621 Genève	10-3 Réaménagements des interfaces de la ligne CEVA (gares/haltes de Pont-Rouge, Bachet, Champel, Eaux-Vives, Chêne-Bourg et Annemasse), amélioration de l'intermodalité	78.5	40	31.4
	10-4 Liaison souterraine modes doux entre l'hôpital cantonal et la halte CEVA de Champel	12.2	40	4.9
	30-7 Nouvelle passerelle piétonne et 2 roues de Sécheron	8.7	40	3.5
6711 Delémont	Pôle d'échange (gare routière)	4.2	40	1.7
Summe		278.2		102.3

¹⁴ Die Summe aller Massnahmen unter 3 Millionen Franken beträgt: 6.0 Millionen Franken (Preisstand Okt. 2005 exkl. MWSt.)

6.14 Anhang 14 – Liste der Massnahmen im Bereich Multimodale Drehscheiben (Gewichtigste Massnahmen über 3 Mio. Franken)¹⁵, Priorität B

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.	Beitragsatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.; Höchstbeiträge
0261 Zürich	Auwertung Bahnhof Hardbrücke	26.7	35	9.3
	Umsteigezentrum Zürich-Örlikon	86.2	35	30.2
2581 Aareland	Aarau Bahnhof Velo-/Fussgängerunterführung Ost	8.6	40	3.4
5192 Lugano	Nodo d'interscambio stazione FFS di Lamone-Cadempino	10.0	30	3.0
5586 Lausanne-Morges	Tunnel Gare-St-François	12.2	40	4.9
5938 Yverdon	Aménagement mobilité douce à la Gare (nouveau passage inférieur Nord et passerelle Sud)	7.9	35	2.7
Summe		151.6		53.6

¹⁵ Die Summe aller Massnahmen unter 3 Millionen Franken beträgt: 0 Millionen Franken (Preisstand Okt. 2005 exkl. MWSt.)

6.15 Anhang 15 – Liste der Massnahmen im Bereich Verkehrssystemmanagement (Gewichtigste Massnahmen über 3 Mio. Franken)¹⁶, Priorität A

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.	Beitragsatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.; Höchstbeiträge
0261 Zürich	RVS W'thur: Sanierung / Umgestaltung Ver- lustpunkte öV	12.0	35	4.2
	Regionale Verkehrssteuerung Glattal	32.5	35	11.4
0942 Thun	Busbevorzugung und Busspuren Stadt Thun	5.7	40	2.3
1061 Luzern	Verkehrssystem-Management (VSM)	4.4	35	1.5
	K13: Luzern, Kasernenplatz - Emmen-See- talplatz	10.6	35	3.7
	K13: Emmen, Seetalplatz - Lorenkreuzung und K15: Emmen, Sprengiplatz- Bösfeld	8.4	35	2.9
	K17: Ebikon, Schachenweid (inkl.), - Schöss- listrasse (exkl.)	4.0	35	1.4
	K4: Kriens, Zentrum (exkl.) - Einmündung Hergiswilstrasse	3.5	35	1.2
2581 Aareland	Verkehrsmanagement Region Aarau mit Do- sierungen und Busspuren (Zentrum)	5.2	40	2.1
	Verkehrsmanagement Region Aarau mit Do- sierungen und Busspuren (Südost)	2.6	40	1.0
	Verkehrsmanagement Region Wiggertal inkl. Busspuren (Koordination mit Kt. SO & Auto- bahn)	9.2	40	3.7
2939 Schaffhau- sen	Dosierung/Verkehrslenkung	4.2	40	1.7
3203 St. Gallen / Arbon-Rorschach	ÖV-Eigentrossierung Stadt St.Gallen A	28.5	40	11.4
3336 Obersee	Rüti	2.7	30	0.8
4021 Aargau-Ost	Verkehrsmanagement Grossraum Baden- Wettingen (Baden/Fislisbach)	3.4	40	1.4
	Verkehrsmanagement Grossraum Baden- Wettingen	10.3	40	4.1
	Verkehrsmanagement Brugg Regio inkl. Zu- flussteuerung und Busspuren	3.4	40	1.4
	Busbevorzugung an neuralgischen Stellen einrichten (K411)	2.6	40	1.0
4566 Frauenfeld	Verkehrsfluss in das Stadtzentrum Frauen- feld	5.9	35	2.1
6621 Genève	35-3 TCSP Saint-Julien - Genève : tronçon Saint-Julien (sous-préfecture) et Saint-Julien (gare) Aménagement du TCSP et réalisation de la tranchée routière couverte	3.3	40	1.3
Summe		162.5		60.7

¹⁶ Die Summe aller Massnahmen unter 3 Millionen Franken beträgt: 19.8 Millionen Franken (Preisstand Okt. 2005 exkl. MWSt.)

6.16 Anhang 16 – Liste der Massnahmen im Bereich Verkehrssystemmanagement (Gewichtigste Massnahmen über 3 Mio. Franken)¹⁷, Priorität B

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.	Beitragsatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.; Höchstbeiträge
1061 Luzern	K17: Ebikon, Schösslistrasse (inkl.) - Knoten Migros	4.1	35	1.5
	K4: Kriens, Zentrum	2.6	35	0.9
	K19: Kriens, Schlund	3.5	35	1.2
3203 St. Gallen / Arbon-Rorschach	Verkehrssystem-Management St.Gallen	14.4	40	5.8
4021 Aargau-Ost	Verkehrsmanagement Region Lenzburg	3.3	40	1.3
	Verkehrsmanagement Region Mutschellen (inkl. Wechselwegweisung und Abstimmung Kt. ZH)	5.9	40	2.3
Summe		33.9		13.0

¹⁷ Die Summe aller Massnahmen unter 3 Millionen Franken beträgt: 2.7 Millionen Franken (Preisstand Okt. 2005 exkl. MWSt.)

6.17 Anhang 17 – Liste der Massnahmen A im Bereich Schiene, welche nicht für eine finanzielle Beteiligung des Bundes aus dem Infrastrukturfonds vorgesehen sind, sondern für eine andere Finanzierung geprüft werden

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.
0261 Zürich	4. Teilergänzung S-Bahn Zürich, inkl. Nachbarkantone, Prio 1, Module Glarnerland (8 Mio) und Marthalen (20 Mio)	26.1
2581 Aareland	Umbau WSB-Bahnhofanlagen in Aarau	5.2
	Doppelspur Bleien - Teufenthal	7.8
	Ausbau Bahnhof Oberentfelden	2.2
2939 Schaffhausen	Kreuzungsstelle St. Katharimental (Diessenhofen)	4.3
	Neue Haltestelle Rheinfall (Ersatz Schloss Laufen)	3.5
4021 Aargau-Ost	Ausbau Bahnhof Wettingen	2.9
	Verlängerung Kreuzungsgleis Hunzenschwil	4.3
	Strecke Reppischhof-Dietikon	5.2
	Doppelspurabschnitt Bremgarten West - Erdmannlistein	11.3
5586 Lausanne-Morges	BAM: Cadence à 30 min, Morges-Bière	5.6
6458 RUN	Littorail: cadence 1/4h aux heures de pointe	5.2
6711 Delémont	Réouverture de l'arrêt CFF de Soyhières.	1.6
Summe		85.3

6.18 Anhang 18 – Liste der Massnahmen B im Bereich Schiene, welche nicht für eine finanzielle Beteiligung des Bundes aus dem Infrastrukturfonds vorgesehen sind, sondern für eine andere Finanzierung geprüft werden

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt.
0371 Biel/Bienne	Abschnittsweiser Doppelspurausbau BTI	17.4
0351 Bern	Doppelspur Liebefeld-Köniz, inkl. Anpassung Haltestelle Liebefeld	7.8
2581 Aareland	Doppelspur Gränichen - Bleien	9.5
2601 Solothurn	Doppelspurausbauten RBS SO-BE	21.7
3203 St. Gallen / Arbon-Rorschach	Buchs-Neugrüt	4.3
	Weesen-Ziegelbrücke (ZFZ)	1.1
	Uznach (Ausbau Bhf)	3.1
3425 Wil	Bahnsanierungsmassnahmen	1.7
4021 Aargau-Ost	Umbau SBB-Haltestelle Siggenthal-Würenlingen	38.2
6621 Genève	12-3 Amélioration de capacité de la ligne ferroviaire Nyon - St-Cergue - Morez	11.3
Summe		116.2



6.19 Bundesbeschluss über die Finanzierungsetappe 2011 – 2014 für das Programm Agglomerationsverkehr (Entwurf)

Bundesbeschluss

Entwurf

über die Finanzierungsetappe 2011 – 2014 für das Programm Agglomerationsverkehr
vom ...

Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
gestützt auf Artikel 7 Absätze 3 und 4 des Infrastrukturfondsgesetzes vom 6. Oktober 2006¹
nach Einsicht in die Botschaft des Bundesrates vom ... ,
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 2006² über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds) werden 1'503 Millionen Franken für das Eingehen von Verpflichtungen freigegeben (Preisstand Oktober 2005, exklusive Teuerung und Mehrwertsteuer).

¹ SR 725.13

² BBl 2007 8553

Art. 2

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

Agglomerationsprogramm	Beitragssatz Bund [%]	Höchstbeitrag an Massnahmen in den Jahren 2011-2014 [Angaben in Mio. Franken]
Zürich	35	395
Bern	35	129
Biel/Bienne	40	21
Burgdorf	40	4
Interlaken	40	5
Thun	40	45
Luzern	35	46
Zug	40	66
Bulle	35	9
Aareland	40	31
Solothurn	40	7
Basel	40	107
Schaffhausen	40	34
St.Gallen / Arbon-Rorschach	40	72
Obersee	30	11
Chur	40	11
Aargau-Ost	40	56
Frauenfeld	35	8
Lugano	30	27
Mendrisiotto	35	17
Lausanne-Morges	40	165
Yverdon	35	17
Brig-Visp-Naters	40	5
Neuenburg (Réseau urbain neuchâtelois)	35	17
Genf	40	193
Delsberg	40	6
Total		1'503
Reserve (bleibt gesperrt)		1'938

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

Art. 3

Dieser Beschluss untersteht nicht dem Referendum.