



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Raumentwicklung ARE
Agglomerationsverkehr

Bern, 10. Juni 2022

Aktenzeichen: ARE-223.2-04-4/2/1/3

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

Erläuternder Bericht für die Vernehmlassung



Übersicht

Der Bund unterstützt im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr aus dem Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAF) wirkungsvolle Massnahmen zur Verbesserung des Agglomerationsverkehrs. Mit dem vorliegenden Bericht unterbreitet der Bundesrat die geplante Freigabe der für die vierte Generation der Agglomerationsprogramme im Rahmen dieses Programms ab 2024 erforderlichen Finanzmittel in der Höhe von 1,3 Milliarden Franken der Vernehmlassung.

Ausgangslage

Im Jahr 2020 waren in der Schweiz 78 Prozent der Bevölkerung und 84 Prozent der Arbeitsplätze¹ in Agglomerationen angesiedelt. Gemäss den Zielen der schweizerischen Raumentwicklung soll das künftige Wachstum vorwiegend in diesen Räumen konzentriert werden. Laut Prognosen wächst der Verkehr auch in Zukunft weiter. So weisen die Verkehrsperspektiven 2050 des Bundes im Basisszenario eine Zunahme von Einwohnern und Einwohnerinnen sowie Arbeitsplätzen in den urbanen Regionen aus. Dies stellt die Verkehrsinfrastruktur vor grosse Herausforderungen. Die Kantone und Gemeinden können die für die Bewältigung des Verkehrs in den Agglomerationen nötigen Infrastrukturen oft nicht alleine finanzieren.

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

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

Inhalt der Vorlage

2021 wurden dem Bundesamt für Raumentwicklung insgesamt 32 Agglomerationsprogramme der vierten Generation zur Prüfung eingereicht. Die Trägerschaften der Agglomerationsprogramme beantragen mit ihren Eingaben die Mitfinanzierung von Verkehrsinfrastrukturmassnahmen mit einem Investitionsvolumen von rund sechs Milliarden Franken. Um die begrenzten Bundesmittel effizient einzusetzen, wurden diejenigen Programme und Massnahmen priorisiert, die zur Lösung der grössten Verkehrsprobleme beitragen und das beste Nutzen-Kosten-Verhältnis ausweisen.

Im vorliegenden erläuternden Bericht ist das Ergebnis der Prüfung der Agglomerationsprogramme der vierten Generation festgehalten. Für die wirksamsten Massnahmen, die innerhalb von vier Jahren finanz- und baureif sind, sieht der Bundesrat vor, die Bewilligung eines Verpflichtungskredites in der Höhe von rund 1,3 Milliarden Franken zu beantragen.

¹ Beitragsberechtigte Städte und Agglomerationen nach STATPOP 2020 und STATENT 2019

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage	4
1.1	Problemlage und Anlass des Finanzbegehrens, Bedeutung des zu finanzierenden Vorhabens	4
1.1.1	Problemlage der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung in den Agglomerationen	4
1.1.2	Unterstützung des Bundes zur Lösung der Verkehrsprobleme in den Agglomerationen	4
1.1.3	Bedeutung der Mitfinanzierung des Bundes von Infrastrukturen des Agglomerationsverkehrs	5
1.2	Geprüfte Alternativen	5
1.3	Verhältnis zur Legislatur- und Finanzplanung sowie zu Strategien des Bundesrates	6
1.3.1	Verhältnis zur Legislatur- und Finanzplanung	6
1.3.2	Verhältnis zu Strategien des Bundesrats	6
2	Vorverfahren	8
2.1	Grundsätze und Ablauf des Programms Agglomerationsverkehr	8
2.2	Übersicht über die bisherigen Generationen des Programms Agglomerationsverkehr und den Stand der Umsetzung	8
2.2.1	Die bisherigen Generationen des Programms Agglomerationsverkehr	8
2.2.2	Stand der Umsetzung	9
2.3	Die vierte Generation des PAV	9
2.3.1	Erarbeitung durch die Trägerschaften und Einreichung	9
2.3.2	Prüfung durch den Bund	10
3	Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr	16
3.1	Antrag des Bundesrates und Begründung	16
3.2	Inhalt der Vorlage, Erläuterungen zu einzelnen Bestimmungen	16
3.3	Teuerungsannahmen	17
4	Auswirkungen	18
4.1	Auswirkungen auf den Bund	18
4.1.1	Finanzielle Auswirkungen	18
4.1.2	Personelle Auswirkungen	18
4.2	Auswirkungen auf Kantone, Städte und Gemeinden sowie Agglomerationen und Berggebiete	18
4.3	Auswirkungen auf die Volkswirtschaft	19
4.3.1	Auswirkungen auf die Agglomerationen	19
4.3.2	Auswirkungen auf die Gesamtwirtschaft	19
4.4	Auswirkungen auf Raum und Umwelt	19
4.5	Auswirkungen auf die vernetzte Mobilität sowie nationale Verkehrsinfrastrukturen	19
5	Rechtliche Aspekte	21
5.1	Verfassungs- und Gesetzmässigkeit	21
5.2	Vereinbarkeit mit internationalen Verpflichtungen der Schweiz	21
5.3	Erlassform	21
5.4	Unterstellung unter die Ausgabenbremse	21
5.5	Einhaltung der Grundsätze des Subventionsgesetzes	21
6	Abkürzungsverzeichnis	22

Erläuternder Bericht

1 Ausgangslage

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

1.1.1 Problemlage der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung in den Agglomerationen

Im Jahr 2020 waren in der Schweiz 78 Prozent der Bevölkerung und 84 Prozent der Arbeitsplätze² in Agglomerationen angesiedelt. Agglomerationen sind wichtige Wirtschaftsmotoren. Die urban geprägten Gebiete sind deshalb für die Wettbewerbsfähigkeit des ganzen Landes von entscheidender Bedeutung.

Während der Anteil der Bevölkerung in den Städten und Agglomerationen an der Gesamtbevölkerung seit 2000 leicht zunahm, konzentrierten sich die Beschäftigten stärker in den Agglomerationen. Aufgrund der räumlichen Konzentration der Bevölkerung und der Beschäftigten in den Städten und Agglomerationen ist das Verkehrsaufkommen innerhalb dieser Räume sowohl auf dem Strassen- als auch auf dem Schienennetz deutlich höher als ausserhalb. Der Verkehr nahm in den letzten Jahren deutlich zu. Die Verkehrsleistung im Personenverkehr stieg von 2000 bis 2019 in der Schweiz generell um rund 35 Prozent; im öffentlichen Strassenverkehr sogar um 38 Prozent³. Im Güterverkehr betrug der Zuwachs der Transportleistung zwischen 2000 und 2020 14 Prozent⁴. In den Spitzenstunden erreichen das Strassen- und Schienennetz unterdessen vielerorts die Kapazitätsgrenzen, Staus auf den Strassen und überlastete Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs (ÖV) gehören zum Alltag.

Im Jahr 2021 hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) die Verkehrsperspektiven⁵ mit dem Zeithorizont 2050 publiziert. Die Verkehrsperspektiven 2050 gehen im Basisszenario davon aus, dass Bevölkerung und Arbeitsplätze weiterwachsen werden. Es wird zudem davon ausgegangen, dass dieses Wachstum vor allem in den urbanen, gut mit ÖV erschlossenen Regionen stattfindet. Diese Entwicklung entspricht auch den Zielen der schweizerischen Raumentwicklung. Das Basisszenario geht für den Zeitraum von 2017 bis 2050 von einem Wachstum der generellen Verkehrsleistung von elf Prozent aus. Insbesondere in den Agglomerationen wird sich der Anteil des Verkehrsnetzes mit einer sehr hohen Auslastung sowohl in der Morgen- als auch in der Abendspitzenstunde weiter akzentuieren. Ebenfalls überdurchschnittlich ist das Verkehrswachstum zwischen den Agglomerationen.

Eine angemessene Konzentration des Wachstums auf die Städte und Agglomerationen trägt insgesamt zu einer Abschwächung der Verkehrszunahme bei. In den grössten Agglomerationen liegt die pro Person zurückgelegte Distanz rund neun Prozent unter dem schweizerischen Durchschnitt⁶. Je dichter die Besiedelung ist, desto höher ist in der Regel auch der Anteil der flächeneffizienteren Verkehrsarten ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr (FVV). Umso wichtiger sind auch Verkehrsdrehscheiben, welche die verschiedenen Verkehrsträger miteinander verknüpfen. Verkehrserhebungen zeigen, dass Bewohner dicht bebauter Gebiete signifikant weniger Verkehr in der Schweiz verursachen und überdurchschnittlich häufig mit ÖV, zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs sind⁷. Verkehrsdrehscheiben leisten zudem einen wesentlichen Beitrag zur Vernetzung von städtischen und ländlichen Räumen und damit zur Sicherung der Erreichbarkeit urbaner Räume.

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

1.1.2 Unterstützung des Bundes zur Lösung der Verkehrsprobleme in den Agglomerationen

Volk und Stände haben am 12. Februar 2017 der Schaffung eines Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAF) zugestimmt⁸. Der unbefristete, in Artikel 86 Absatz 1 der Bundesverfassung⁹ (BV) verankerte und mit verschiedenen Mitteln gemäss Artikel 86 Absatz 2 BV gespeiste Fonds schafft für den Bund unter anderem die Grundlage, um finanzielle Beiträge an Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen leisten zu können. Die Änderung trat am 1. Januar 2018 in Kraft, gleichzeitig wie das Bundesgesetz vom 30. September 2016¹⁰ über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAFG).

² BFS – Beitragsberechtigte Städte und Agglomerationen nach STATPOP 2020 und STATENT 2019

³ BFS – Leistungen des Personenverkehrs (PV-L), Statistik des öffentlichen Verkehrs (OeV)

⁴ BFS – Gütertransportstatistik (GTS)

⁵ ARE (2021), Schweizerische Verkehrsperspektiven 2050

⁶ BFS/ARE (2017), Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015

⁷ ARE (2018), Dichte und Mobilitätsverhalten

⁸ AS 2017 6731

⁹ SR 101

¹⁰ SR 725.13

Am 1. Februar 2020 wurden mit der Verordnung vom 20. Dezember 2019 über das Programm Agglomerationsverkehr¹¹ (PAVV) die Ausführungsbestimmungen in Kraft gesetzt. Diese wurden noch mit den Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr (RPAV) präzisiert. Über die Bewilligung der Mittel aus dem NAF entscheiden die eidgenössischen Räte. Der Bundesrat legt der Bundesversammlung in der Regel alle vier Jahre entsprechende Bundesbeschlüsse vor (Art. 7 Bst. b in Verbindung mit Art. 5 Abs. 1 Bst. b NAFG). Gemäss dem vorliegenden Bericht sollen die Verpflichtungskredite für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr (PAV) ab 2024 beantragt werden.

Als Voraussetzung für die Mitfinanzierung von Massnahmen im Rahmen des PAV verlangt der Bund nach Artikel 17c Buchstaben a und b MinVG sowie Artikel 2 Absatz 1 PAVV eine wirkungsvolle Abstimmung von Verkehr und Siedlung unter Berücksichtigung der Landschaft, in einer umfassenden Planung. Die begrenzten Mittel sollen dort eingesetzt werden, wo ein gutes Nutzen-Kosten-Verhältnis erzielt werden kann. Um in den Genuss von Bundesgeldern zu kommen, verpflichten sich die beteiligten Kantone, Städte und Gemeinden zudem nicht nur, ihren Teil an die vom Bund mitfinanzierten Massnahmen beizutragen, sondern auch die vorgesehenen Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen sowie die weiteren verkehrlichen Massnahmen ohne finanzielle Beteiligung des Bundes zu realisieren.

1.1.3 Bedeutung der Mitfinanzierung des Bundes von Infrastrukturen des Agglomerationsverkehrs

Städte und Agglomerationen erbringen viele Leistungen, die nicht nur ihnen, sondern dem ganzen Land zugutekommen. Ein funktionierender Agglomerationsverkehr als Teil des schweizerischen Gesamtverkehrssystems dient nicht nur der Stärkung des Wirtschaftsstandortes Schweiz, sondern trägt zusammen mit der Abstimmung von Siedlung und Verkehr auch zur Lebensqualität der Schweizer Bevölkerung bei. So können die Siedlungsentwicklung nach innen ermöglicht, die Zersiedelung der Landschaft eingedämmt und die Erreichbarkeit der Städte aus dem Umland gewährleistet werden.

Ein wichtiger Erfolg der Agglomerationsprogramme ist auch der Aufbau und die Intensivierung der Zusammenarbeit zwischen Kantonen, Städten und Gemeinden, teilweise sogar unter Einbezug von Gebieten im grenznahen Ausland. Dies ist zur Erarbeitung und Umsetzung einer kohärenten Siedlungs-, Verkehrs- und Landschaftsentwicklung unabdingbar und trägt wesentlich dazu bei, dass Agglomerationen ihre Planung gemeinsam und bereichsübergreifend angehen sowie Verkehrsprobleme ganzheitlich, effizient und wirksam lösen.¹²

Die Agglomerationsprogramme entsprechen einem grossen Bedürfnis von Kantonen, Städten und Gemeinden. Ein überwiegender Teil der gemäss Anhang 4 der Verordnung vom 7. November 2007¹³ über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassenverkehr zweckgebundener Mittel (MinVV) beitragsberechtigten Städte und Agglomerationen haben mindestens ein Agglomerationsprogramm in einer der bislang vier Generationen erarbeitet und beim Bund zur Prüfung und Mitfinanzierung eingereicht. Die Bundesbeiträge helfen nicht nur den grossen, sondern auch den mittleren und kleineren beitragsberechtigten Städten und Agglomerationen in der ganzen Schweiz ihre Projekte für ein attraktives, gut funktionierendes Gesamtverkehrssystem und eine abgestimmte Planung zwischen Siedlung und Verkehr voranzutreiben. Dank der Agglomerationsprogramme konnten Massnahmen realisiert werden, die sonst, trotz grossem Problemdruck, nicht finanzier- oder umsetzbar gewesen wären.

Die direkten Auswirkungen der Agglomerationsprogramme können allerdings nur schwer von anderen Einflussfaktoren isoliert werden. Entwicklungen im nationalen Verkehr betreffend Angebot und Infrastruktur, technische Entwicklungen, die Konjunktur aber auch politische Entscheide oder Entscheide privater Investoren überlagern die Effekte der Agglomerationsprogramme¹⁴. Dennoch lassen sich bei der Umsetzung der Verkehrs- und Siedlungsmassnahmen eine Reihe von Trends beobachten, die auf dem Gebiet der Agglomerationen sichtbar sind. Die Agglomerationsprogramme haben insbesondere dazu beigetragen, das Angebot des ÖV¹⁵ und des FVV¹⁶ zu verbessern. Dies auch durch eine Neugestaltung des bestehenden Strassenraums¹⁷. Verkehrs- und Siedlungsmassnahmen innerhalb der bebauten Gebiete haben ebenfalls dazu beigetragen, sowohl die Einwohner- und Arbeitsplatzdichte als auch die Nutzung des öffentlichen Verkehrs zu erhöhen¹⁸. Insbesondere durch die Umsetzung von Betriebs- und Gestaltungskonzepten, durch Verkehrsmanagementmassnahmen und durch Massnahmen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs¹⁹ wurde die Verkehrssicherheit verbessert.

1.2 Geprüfte Alternativen

Durch die im Kampf gegen das COVID-19-Virus ergriffenen Massnahmen kam es zu einem merkbaren Rückgang der Verkehrsleistungen insbesondere im öffentlichen Verkehr aber auch im motorisierten Individualverkehr und

¹¹ SR 725.116.214

¹² ARE (2019), Berichterstattung an den Bundesrat zum Stand der Umsetzung der Agglomerationspolitik 2016+ und der Politik der ländlichen Räume und Berggebiete

¹³ SR 725.116.21

¹⁴ ARE (2015) Räumliche Auswirkungen von Verkehrsinfrastrukturen in der Schweiz

¹⁵ Verlängerung Linie 1 (Luzern); Ausbau des Trams Cornavin - Onex - Bernex (Grand Genève)

¹⁶ Velostation Bahnhof Bern (Bern); Velonetz «TransAgglo» Abschnitt Düdingen - Zelg (Fribourg)

¹⁷ Ecublens-Chavannes, Av. du Tir-Fédéral, Abschnitt « RC1-Pont bleu » (Lausanne-Morges)

¹⁸ ÖV-Eigentrassierung in der Stadt St.Gallen (St. Gallen – Bodensee)

¹⁹ Fussgängerbrücke Maillefer (Lausanne-Morges); unterirdische Fuss- und Veloverbindung zwischen dem Kantonsspital und der S-Bahnhaltestelle Champel (Grand Genève); Fuss- und Velobrücke zwischen den Ortschaften Maggia und Moghegno (Locarnese)

zu spürbaren Verkehrszuwächsen im FVV²⁰. Mögliche längerfristige Effekte lassen sich aber noch nicht empirisch belegen. Angesichts des nach wie vor bestehenden, grossen Handlungsbedarfs sieht der Bundesrat trotz dieser Unsicherheit davon ab, die Beteiligung des Bundes an der vierten Generation der Agglomerationsprogramme auf einen späteren Zeitpunkt zu verschieben. Dies einerseits, weil eine zeitliche Erstreckung der Mitfinanzierung des Bundes gegen den Grundsatz von Treu und Glauben verstossen würde. Eine zeitliche Erstreckung der Mitfinanzierung durch den Bund würde zu Verfahrensunterbrüchen oder Planungsabbrüchen führen und so die Realisierung der Massnahmen gefährden. Andererseits ist mit einer weiteren Verkehrszunahme zu rechnen. Die von den Trägerschaften der Agglomerationen erarbeiteten und vom Bund zur Mitfinanzierung vorgeschlagenen Massnahmen dürften so über kurz oder lang unabdingbar sein.

Für die Massnahmen zur Verbesserung des Agglomerationsverkehrs sind nach Artikel 17f des Bundesgesetzes vom 22. März 1985²¹ über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel (MinVG) neun bis zwölf Prozent der Mittel des NAF vorgesehen. Die Trägerschaften haben eine grosse Anzahl von vordringlich zu realisierenden Massnahmen eingereicht. Dies zeigt, dass die Agglomerationen in den nächsten Jahren weiterhin vor bedeutenden Herausforderungen stehen. Bei einer durchschnittlichen Bundesbeteiligung von 37 Prozent übersteigt der von den Trägerschaften angemeldete Bedarf die maximal verfügbaren Bundesmittel um den Faktor 1,7. Der Bundesrat spricht sich darum für die Maximalvariante von zwölf Prozent der Fondseinlagen für die Verwendung im Rahmen des PAV aus. So ist sichergestellt, dass die Massnahmen mitfinanziert werden, welche nach der Prüfung des Bundes ein sehr gutes Nutzen-Kosten-Verhältnis aufweisen. Eine Reduktion auf eine Bundesbeteiligung von neun Prozent der Mittel des NAF würde bedeuten, dass der angemeldete Bedarf die maximal verfügbaren Bundesmittel um den Faktor 2,5 übersteigen würde. Zahlreiche, auch aus Sicht des Bundes wichtige, Massnahmen müssten dann durch Kantone und Gemeinden alleine finanziert werden. Es besteht die Gefahr, dass dadurch vermehrt Massnahmen aufgrund mangelnder Finanzen von Kantonen, Städten und Gemeinden verspätet oder gar nicht realisiert werden können.

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

1.3.1 Verhältnis zur Legislatur- und Finanzplanung

Die Vorlage ist in der Botschaft vom 29. Januar 2020²² zur Legislaturplanung 2019–2023 angekündigt. Das Geschäft ist im Zahlenwerk des Voranschlags mit integriertem Aufgaben- und Finanzplan enthalten.

1.3.2 Verhältnis zu Strategien des Bundesrats

Raumkonzept Schweiz, Sachpläne des Bundes und STEP-Ausbauschritte

Das PAV berücksichtigt das Raumkonzept Schweiz²³ und baut auf den Zielen des Sachplans Verkehr – Teil Programm auf²⁴. Letzterer bildet den vom Bundesrat beschlossenen strategischen Rahmen für die Entwicklung der Verkehrsinfrastrukturen und die Abstimmung mit der Raumentwicklung. Das PAV ist mit den STEP-Programmen für die Nationalstrassen und die Eisenbahninfrastruktur²⁵ abgestimmt. Während die beiden STEP-Programme eine längerfristige Perspektive mit umfangreichen Projekten enthalten, fokussiert das PAV auf einen kurz- bis mittelfristigen Realisierungshorizont mit Baubeginn der Massnahmen zwischen 2024 und 2027. Bei der Erarbeitung der Bundesprogramme wurden die gegenseitigen Abhängigkeiten berücksichtigt.

Die für die drei Programme zuständigen Bundesämter für Raumentwicklung (ARE), Strassen (ASTRA) und Verkehr (BAV) tauschten sich regelmässig über die Planung von bereits beschlossenen Massnahmen sowie die geplanten Weiterentwicklungen aus. So berücksichtigt die im Sachplan Verkehr festgelegte Strategie des Bundesrates auch der Stand der Planungen bei Wünschen Dritter²⁶ an die Nationalstrassen und die Entwicklungen im Bereich der Haltestellen des Eisenbahnnetzes. Die Bundesplanung ist in die Betrachtung der Agglomerationsprogramme eingeflossen. Massnahmen aus den Agglomerationsprogrammen, welche nicht bereits beschlossene oder in den STEP-Planungen enthaltene Nationalstrassen- oder Eisenbahnprojekte voraussetzen, wurden durch den Bund entsprechend der aktuellen Bundesplanung priorisiert. Eine Koordination der verschiedenen Planungen und eine Abstimmung mit der gesamten räumlichen Entwicklung der Schweiz ist sichergestellt.

Langfristige Klimastrategie der Schweiz

Die Klimastrategie 2050²⁷ hat zum Ziel, dass die Treibhausgasemissionen bis 2050 bei Netto-Null liegen. Im Jahr 2019 verursachte der Strassenverkehr rund 37 Prozent der CO₂-Emissionen der Schweiz. Entsprechend hoch ist der Handlungsbedarf in diesem Sektor.

Der Bundesrat setzt zur Erreichung der Klimaziele im Verkehrsbereich mit der Umsetzung der Energiestrategie 2050²⁸ primär auf die Dekarbonisierung der Fahrzeugflotten, die weitere Verschärfung der CO₂-Emissionsvorschriften für neue Personen- und Lieferwagen sowie die Verlagerung des Verkehrs auf den öffentlichen Verkehr sowie

²⁰ BFS/ARE (2021), Auswirkungen der Covid-19-Pandemie auf das Mobilitätsverhalten

²¹ SR 725.116.2

²² BBl 2020 1777, hier 1892

²³ BBl 2016 1105, hier 1221.

²⁴ Schweizerischer Bundesrat (2021), Mobilität und Raum 2050 Sachplan Verkehr – Teil Programm

²⁵ BBl 2018 6949 und BBl 2018 7321

²⁶ Wünsche Dritter umfassen Begehren für neue Anschlüsse, Eindeckungen, zusätzlichem Lärmschutz etc.

²⁷ Schweizerischer Bundesrat (2021), Langfristige Klimastrategie der Schweiz

²⁸ AS 2017 6839

den Fuss- und Veloverkehr. Beim Eisenbahnverkehr steht die Reduktion des Energiemehrbedarfs durch Effizienzsteigerungen im Vordergrund. Daneben ist eine Vielzahl von kleineren und grösseren Massnahmen umzusetzen und aufeinander abzustimmen.

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

Bodenstrategie Schweiz, Strategie Biodiversität Schweiz und Strategie Baukultur

Mit der Bodenstrategie²⁹ wird beabsichtigt in der Schweiz bis 2050 netto keine Böden mehr zu verbrauchen. Zudem verlangt die Biodiversitätsstrategie³⁰ unter anderem, dass der Verkehr keine zusätzlichen Trennwirkungen verursacht.

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

Die Strategie Baukultur³¹ thematisiert die baukulturelle Qualität der gebauten Umwelt angesichts aktueller gesellschaftlicher und raumwirksamer Herausforderungen. Die Mobilität und Verkehrsmassnahmen sind dafür wesentliche Elemente. Der Bund setzt sich für eine hohe Baukultur ein. Dies und das Streben nach hoher baukultureller Qualität von Orten ist namentlich in den Agglomerationen von Bedeutung. Die Mitfinanzierung durch den Bund trägt dazu bei, dass Massnahmen im Bereich von Verkehr und Mobilität von hoher Qualität umgesetzt werden.

²⁹ Schweizerischer Bundesrat (2020), Bodenstrategie Schweiz

³⁰ BAFU (2012), Strategie Biodiversität Schweiz

³¹ Schweizerischer Bundesrat (2020), Strategie Baukultur

2 Vorverfahren

2.1 Grundsätze und Ablauf des Programms Agglomerationsverkehr

Die Unterstützung des Agglomerationsverkehrs richtet sich nach Artikel 86 BV, Artikel 2 Absatz 3 Buchstabe d NAFG sowie Artikel 17a – 17f MinVG. Die Grundsätze und der Ablauf des Verfahrens im PAV hatten sich bei der Beurteilung der bisherigen Generationen bewährt. Sie sind fachlich und politisch breit akzeptiert. Für die vierte Generation bleiben sie unverändert. Der Bund leistet demnach Beiträge an Verkehrsinfrastrukturen, die zu einem effizienteren und nachhaltigeren Gesamtverkehrssystem in beitragsberechtigten Städten und Agglomerationen führen und zu einer nachhaltigen Raumentwicklung in der Schweiz beitragen.

Finanzielle Beiträge werden für Infrastrukturmassnahmen zugunsten des Strassen- und Schienenverkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs ausgerichtet, sofern sie nicht bereits durch andere Bundesmittel finanziert werden³². Sie können unter gewissen Bedingungen auch für Massnahmen im grenznahen Ausland ausgerichtet werden. Betriebs- und Unterhaltsbeiträge sind von einer Mitfinanzierung ausgeschlossen.

Die Beiträge des Bundes richten sich nach der Gesamtwirkung des Programms und betragen zwischen 30 und 50 Prozent der Investitionssumme (Artikel 22 MinVV). Um die begrenzten Mittel effizient einzusetzen, werden die Programme und die darin enthaltenen Massnahmen gestützt auf die Kriterien gemäss Artikel 17d des MinVG priorisiert. So werden Massnahmen mitfinanziert, die zur Lösung der grössten Verkehrsprobleme beitragen, ein gutes Nutzen-Kosten-Verhältnis aufweisen und innerhalb von vier Jahren finanz- und baureif sind. Für diese Massnahmen beantragt der Bundesrat die Bewilligung eines Verpflichtungskredits.

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

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

2.2.1 Die bisherigen Generationen des Programms Agglomerationsverkehr

Zu Beginn des Programms wurde mit der Annahme des Infrastrukturfondsgesetzes³³ (IFG) auch gleichzeitig ein Paket mit dringlichen und baureifen Projekten verabschiedet. Danach folgten die ersten beiden Generationen der eingereichten Agglomerationsprogramme. Die dritte Generation wurde nach der Überführung des Infrastrukturfonds in den NAF beschlossen. Wie in Tabelle 1 dargestellt, hat der Bund in den vergangenen 15 Jahren rund 7,2 Milliarden Franken für Verkehrsinfrastrukturmassnahmen in den Agglomerationen beschlossen.

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

	Verabschiedeter Bundesbeitrag ³⁴	Abgeschlossene Finanzierungsvereinbarungen ³⁵	Nicht realisierbar ³⁶
Dringliche Projekte ³⁷	2,56 Mia. Fr.	2,53 Mia Fr.	0,05 Mia. Fr.
PAV erste Generation ³⁸	1,51 Mia. Fr.	1,08 Mia Fr.	0,05 Mia. Fr.
PAV zweite Generation ³⁹	1,70 Mia. Fr.	0,67 Mia Fr.	0,01 Mia. Fr.
PAV dritte Generation ⁴⁰	1,41 Mia. Fr.	0,41 Mia. Fr.	-
Total	7,18 Mia. Fr.	4,69 Mia. Fr.	0,11 Mia. Fr.

Während die dringlichen Projekte realisiert sind, läuft die Umsetzung der Massnahmen aus den ersten drei Generationen des PAV noch. Bislang war der Mittelbedarf seitens der Agglomerationen für die Realisierung effektiv geringer als ursprünglich durch die Trägerschaften beantragt. Der Abschluss von Finanzierungsvereinbarungen im Umfang von rund 2,5 Milliarden Franken ist noch ausstehend. Es ist möglich, dass einzelne Projekte aufgrund negativer Volksentscheide oder anderer politischer und planerischer Entscheide nicht innerhalb der geltenden Fristen für die Umsetzung, realisiert werden können. Gemäss den Leistungsvereinbarungen der ersten beiden Generationen erlischt bei diesen ohne Vorliegen einer unterzeichneten Finanzierungsvereinbarung bis 2027 der Anspruch auf die beschlossenen Bundesmittel. Gemäss Artikel 18 PAVV läuft bei der dritten Generation die Frist Ende 2025 ab. Um welche Summe es sich dabei handeln wird, ist derzeit nicht abschliessend abschätzbar.

³² Massnahmen im Schienenverkehr werden in erster Linie durch den Bahninfrastrukturfonds (BIF) finanziert, davon ausgenommen sind nach Artikel 49 Absatz 3 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 (EBG; SR 742.101) Strecken, die nur zur Feinerschliessung (z. B. Tram- und Metrobahnen) dienen.

³³ BBl 2007 8553

³⁴ Preisstand gemäss Bundesbeschluss

³⁵ Stand Dezember 2021

³⁶ Verzicht auf Projekte wegen Volksabstimmungen oder Rückgabe der Mittel durch die Trägerschaften. Stand Dezember 2021

³⁷ BBl 2007 8553

³⁸ BBl 2010 6901

³⁹ BBl 2014 7853

⁴⁰ BBl 2020 753 ergänzt mit einem Zusatzkredit für die Massnahme «Umfahrung Oberburg» (BBl 2021 2397)

2.2.2 Stand der Umsetzung

Mit Inkrafttreten des IFG gab die Bundesversammlung gleichzeitig 2,56 Milliarden Franken für den Bau von 23 dringenden und baureifen Projekten des Agglomerationsverkehrs frei, um möglichst rasch eine erste wesentliche Verbesserung im Agglomerationsverkehr zu erreichen. Mit Ausnahme der Kerntangente in Frauenfeld, die wegen einer negativen Volksabstimmung nicht umgesetzt wurde, konnten alle Projekte realisiert werden.

Das Parlament hat am 21. September 2010⁴¹ Mittel in der Höhe von 1,51 Milliarden Franken für 26 Agglomerationsprogramme im PAV der ersten Generation freigegeben. Auf Basis des Parlamentsbeschlusses zur Mittelfreigabe konnte das UVEK mit allen Trägerschaften der mitfinanzierten Agglomerationsprogramme eine Leistungsvereinbarung gemäss Artikel 24 MinVV abschliessen. Damit können für die einzelnen Massnahmen Finanzierungsvereinbarungen abgeschlossen und Mittel in Anspruch genommen werden. Von Anfang 2011 bis Ende 2021 konnten aus dem Verpflichtungskredit für das PAV der ersten Generation durch die Trägerschaften 992 Millionen Franken (Stand 31.12.2021 mit Teuerung und MWST) beim Bund abgerufen werden, was rund zwei Drittel des Kredits entspricht.

Die Mittel in der Höhe von 1,70 Milliarden Franken für 37 Agglomerationsprogramme im Rahmen des PAV der zweiten Generation wurden durch das Parlament am 16. September 2014⁴² freigegeben. Auf Basis des Parlamentsbeschlusses zur Mittelfreigabe und nach Abschluss der Leistungsvereinbarung gemäss Artikel 24 MinVV konnten die Trägerschaften ihre Massnahmen realisieren. Aus dem Verpflichtungskredit für das PAV der zweiten Generation wurden durch die Trägerschaften bisher 412 Millionen Franken (Stand 31.12.2021 mit Teuerung und MWST) beim Bund abgerufen, was knapp einem Viertel des Kredits entspricht.

Mit den Beschlüssen vom 25. September 2019⁴³ und 28. September 2021⁴⁴ hat das Parlament Mittel in der Höhe von 1,41 Milliarden Franken für 35 Agglomerationsprogramme im PAV der dritten Generation freigegeben. Auf Basis des Parlamentsbeschlusses zur Mittelfreigabe konnte das UVEK mit allen Trägerschaften der mitfinanzierten Agglomerationsprogramme eine Leistungsvereinbarung gemäss Artikel 24 MinVV abschliessen. Neu umfasst der Verpflichtungskredit auch pauschal mitfinanzierte Massnahmen. Dadurch wird das Verfahren für die Umsetzung vereinfacht und die Realisierung beschleunigt. Aus dem Verpflichtungskredit für das PAV der dritten Generation wurden durch die Agglomerationen bisher 133 Millionen Franken (Stand 31.12.2021 mit Teuerung und MWST) beim Bund abgerufen, was knapp zehn Prozent des Kredits entspricht.

Insgesamt kann festgestellt werden, dass gewisse Agglomerationen mit der Umsetzung der Massnahmen im Verzug sind. Der Bundesrat hat darum mit der PAVV Fristen für den Baubeginn festgelegt. Dies hat dazu geführt, dass verschiedene Trägerschaften auf die Einreichung eines Programms in der vierten Generation verzichtet haben (vgl. Kap. 2.3.1) und ihre Ressourcen auf die Umsetzung der bereits beschlossenen Massnahmen konzentrieren.

2.3 Die vierte Generation des PAV

2.3.1 Erarbeitung durch die Trägerschaften und Einreichung

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

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

In ihren Agglomerationsprogrammen informieren die Trägerschaften über die Situations- und Trendanalyse sowie ihr Zukunftsbild hinsichtlich Verkehr und Siedlung. Überdies zeigen sie den Stand der Umsetzung beschlossener Massnahmen früherer Generationen auf. Darauf basierend stellen sie Teilstrategien für die Bereiche Verkehr und Siedlung unter Berücksichtigung der Landschaft, den Handlungsbedarf sowie Massnahmen dar. Im Sinne einer rollenden Planung können diese sechs Bausteine neu in einem eigenständigen Rhythmus aktualisiert werden, so dass das betreffende Agglomerationsprogramm kontinuierlich weiterentwickelt und optimiert wird. Damit können bei entsprechendem Handlungsbedarf ab der vierten Generation auch inhaltliche Schwerpunkte gesetzt werden.

Um die Trägerschaften in der Phase der Erstellung der überarbeiteten oder neuen Agglomerationsprogramme zu unterstützen, bot das ARE Gespräche zur Standortbestimmung an, welche mit vielen Trägerschaften durchgeführt wurden. Aufgrund der Einschränkungen im Kampf gegen das COVID-19 Virus wurde den Trägerschaften die Möglichkeit geboten, ihre Programme mit einer Nachfrist von drei Monaten einzureichen. Davon haben 16 Agglomerationen Gebrauch gemacht.

Insgesamt wurden dem ARE 32 Agglomerationsprogramme der vierten Generation zur Prüfung eingereicht. Bei diesen handelt es sich um ein neues⁴⁵ und 31 überarbeitete Programme aus den vorherigen Generationen. Darunter befinden sich mit Basel, Grand Genève, Rheintal und RUN vier grenzüberschreitende Agglomerationen. Von den

⁴¹ BBI 2010 6901

⁴² BBI 2014 7853

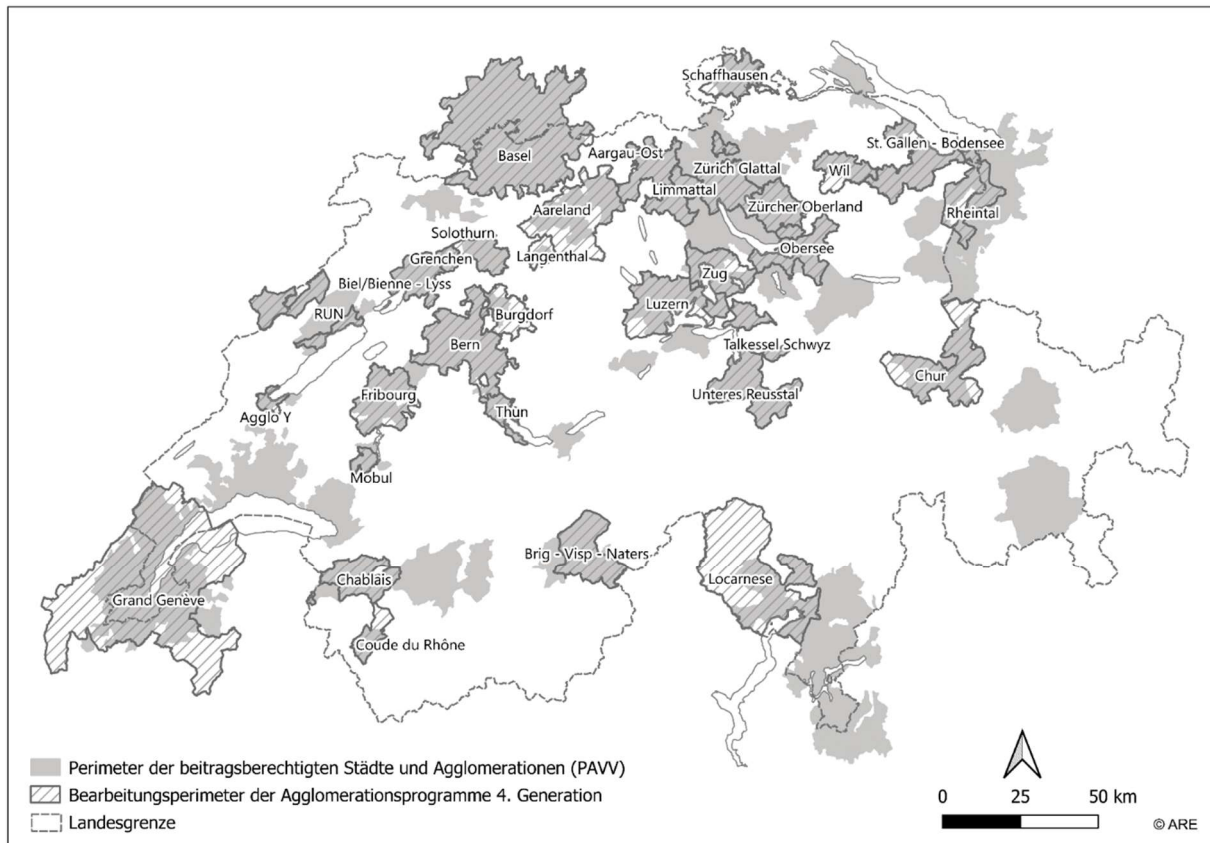
⁴³ BBI 2020 753

⁴⁴ BBI 2021 2397

⁴⁵ Agglomerationsprogramm Grenchen

mitfinanzierten Agglomerationsprogrammen der vorherigen Generationen haben insgesamt zwölf Trägerschaften⁴⁶ kein Programm eingereicht. Von den fünf grossen Agglomerationen der Schweiz (Basel, Bern, Genf, Lausanne und Zürich) verzichtet mit Lausanne-Morges erstmals die Trägerschaft eines grossen Agglomerationsprogramms auf die Einreichung. Dafür nehmen vier beitragsberechtigige Städte und Agglomerationen⁴⁷ nach einer Pause von einer oder zwei Generationen wieder am Programm teil. Von den beitragsberechtigten 59 Städten und Agglomerationen haben bisher nur fünf⁴⁸ nicht teilgenommen.

Abbildung 1: Eingereichte Agglomerationsprogramme



2.3.2 Prüfung durch den Bund

2.3.2.1 Organisation und Durchführung

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

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

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

Parallel zur Vernehmlassung werden die provisorischen Prüfergebnisse des Bundes mit den Trägerschaften auf fachlicher Ebene diskutiert. Mit diesen Fachgesprächen kann gewährleistet werden, dass sämtliche relevanten Argumente in die Prüfung einbezogen werden. Aufgrund der Gespräche und der Ergebnisse der Vernehmlassung zum Entwurf des Bundesbeschlusses werden im Herbst 2022 schliesslich in einer bundesinternen Schlusskonferenz allfällige Anpassungen der hier vorliegenden Prüfergebnisse vorgenommen.

⁴⁶ Agglomerationsprogramme Bellinzonese, Delémont, Frauenfeld, Interlaken, Kreuzlingen-Konstanz, Lausanne-Morges, Luganese, Mendrisiotta, Nidwalden, Valais central, Werdenberg-Liechtenstein und Winterthur

⁴⁷ Agglomerationsprogramme Agglo Y, Chur, Rheintal und Schaffhausen

⁴⁸ Agglomerationen Appenzell, Glarus, Sarnen, St. Moritz sowie die Stadt Einsiedeln

2.3.2.2 Eingangsprüfung und Prüfung der Grundanforderungen

Bei der Eingangsprüfung nach Artikel 11 PAVV prüft der Bund die Vollständigkeit der Unterlagen. So müssen die eingereichten Agglomerationsprogramme die zur Durchführung der Prüfung zwingend notwendigen Berichtsteile enthalten. Einzelne Trägerschaften mussten aufgefordert werden, fehlende Unterlagen zum Agglomerationsprogramm nachzureichen. Dieser Aufforderung sind die betroffenen Trägerschaften fristgerecht nachgekommen, so dass die Prüfung für alle eingereichten Agglomerationsprogramme aufgenommen werden konnte.

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

2.3.2.3 Prüfung der Massnahmen

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

Einzelmassnahmen

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

Aufgrund dieser Bundesprüfung werden die Einzelmassnahmen durch den Bund der A-, B- oder C-Liste zugeteilt. Für die Massnahmen der A-Liste beabsichtigt der Bundesrat, der Bundesversammlung die Genehmigung der Verpflichtungskredite zur Mitfinanzierung in der vierten Generation zu beantragen. Die in der B-Liste ausgewiesenen Massnahmen werden bei der nachfolgenden Programmbeurteilung mitberücksichtigt. Für diese Massnahmen können die Trägerschaften im Programm der nächsten Generation zusammen mit weiteren Massnahmen eine Mitfinanzierung beantragen. Bei den Massnahmen, welche durch den Bund der C-Liste zugewiesen wurden, rechtfertigt der teilweise fehlende Handlungsbedarf, das Nutzen-Kosten-Verhältnis oder der Reifegrad keine Mitfinanzierung durch den Bund. Massnahmen der C-Liste werden bei der Programmbeurteilung nicht berücksichtigt. Bei ausgewiesenem Handlungsbedarf oder nach einer Optimierung können sie, wie die Massnahmen der B-Liste, für eine allfällige Bewilligung einer Mitfinanzierung in einer späteren Generation von den Trägerschaften nochmals eingereicht werden.

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

Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen

Ab der dritten Generation können nach Artikel 21a MinVV in den Bereichen Fuss- und Veloverkehr, Verkehrsmanagement sowie Aufwertung und Sicherheit des Strassenraums Massnahmen mit einem Investitionsvolumen von jeweils bis zu fünf Millionen Franken in Paketen zusammengefasst und zur Mitfinanzierung mit pauschalen Bundesbeiträgen beantragt werden. Damit wird der Verwaltungsaufwand für die Abrechnung reduziert und die Trägerschaften erhalten eine grössere Flexibilität beim Ersatz von Massnahmen, die sich bei der weiteren Konkretisierung als nicht umsetzbar erweisen. Neu können auch im Bereich Tram- und Bushaltestellen Massnahmen mit Kosten von jeweils bis zu fünf Millionen Franken in solchen Paketen zusammengefasst werden. Der Bund prüft bei den pauschalen Massnahmen die Einhaltung standardisierter Kostensätze sowie die Qualität der Konzeption dieser Massnahmen im Agglomerationsprogramm. Von den insgesamt 1223 eingereichten Verkehrsmassnahmen der A-Liste wurden zwei Drittel durch die Trägerschaften in solchen Paketen zusammengefasst. Damit hat sich die Anzahl der pauschal mitfinanzierbaren Massnahmen gegenüber der dritten Generation nahezu verdoppelt.

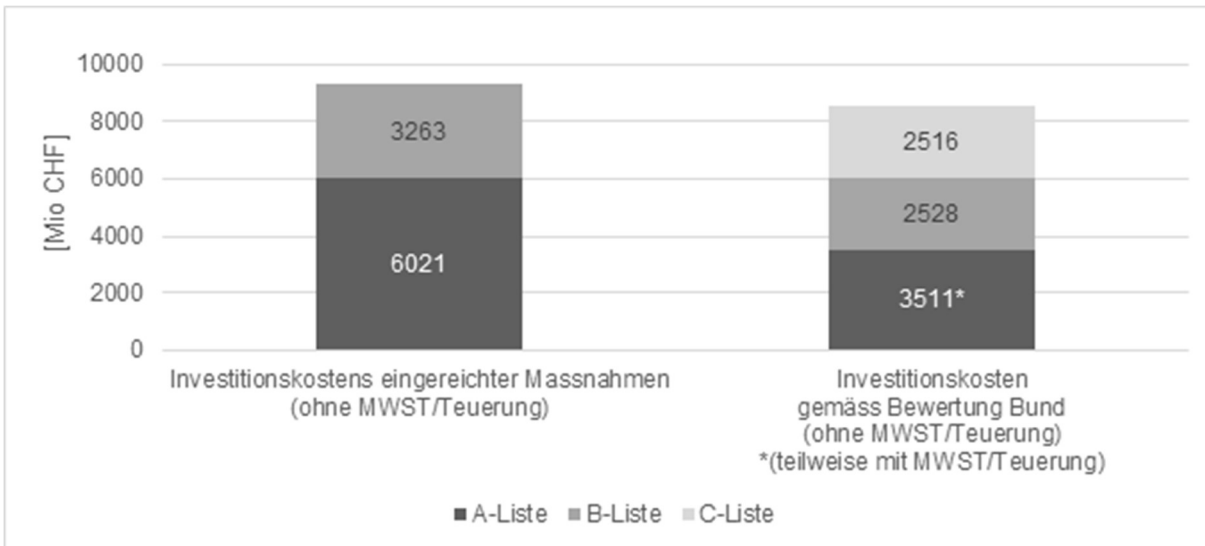
Übersicht der Massnahmenbeurteilung

Die 32 geprüften Agglomerationsprogramme umfassen auf der A- und B-Liste knapp 2700 Massnahmen. Davon sind rund ein Drittel Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen. Insgesamt sind die Investitionskosten der für die vierte Generation eingereichten Verkehrsinfrastrukturmassnahmen gegenüber der dritten Generation um mehr als 1 Milliarde Franken geringer und betragen noch 9,3 Milliarden Franken. Dies gibt einerseits wieder, dass in der vierten Generation sechs Agglomerationsprogramme weniger eingereicht wurden. Andererseits kann festgestellt werden, dass gegenüber früheren Generationen vor allem mittlere und kleinere beitragsberechtigende Städte und Agglomerationen weniger teure Massnahmen eingereicht haben. Mit ein Grund dafür ist, dass sich viele Trägerschaften auf die Umsetzung der bereits beschlossenen Massnahmen konzentrieren.

Von den knapp 1800 eingereichten Verkehrsinfrastrukturmassnahmen werden rund zwei Drittel durch die Trägerschaften der beitragsberechtigenden Städte und Agglomerationen zur Mitfinanzierung in der vierten Generation des Programms Agglomerationsverkehr beantragt. Die Gesamtinvestitionskosten dieser von den Trägerschaften auf der A-Liste ausgewiesenen Massnahmen beläuft sich auf rund 6,02 Milliarden Franken. Davon entfallen rund 77 Prozent auf Einzelmassnahmen nach Artikel 21 MinVV. Die Investitionskosten der vom Bund pauschal mitfinanzierbaren Massnahmen nach Artikel 21a MinVV betragen rund 23 Prozent.

Die Höhe der beantragten Mitfinanzierung übersteigt die verfügbaren Mittel des Bundes bei Weitem. Daher muss der Bund eine Priorisierung vornehmen. Wie Abbildung 2 aufzeigt, werden in der Prüfung durch den Bund insgesamt Massnahmen im Umfang von 3,51 Milliarden Franken der A-Liste zugeordnet und Massnahmen von 2,53 Milliarden Franken der B-Liste.⁴⁹ Nicht ganz 30 Prozent der eingereichten Massnahmen weisen gemäss der Prüfung durch den Bund kein gutes oder sehr gutes Nutzen-Kosten-Verhältnis, eine ungenügende Bau- und Finanzierungsreife oder einen ungenügenden Handlungsbedarf auf. Sie wurden der C-Liste zugeordnet. Zudem wurden unter den Eingaben der Trägerschaften auch nicht beitragsberechtigte Massnahmen ermittelt. Diese Massnahmen werden als Eigenleistungen der Trägerschaften bei der Programmbeurteilung berücksichtigt. Sie sind jedoch nicht in den Investitionskosten einer allfälligen Mitfinanzierung durch den Bund inbegriffen.

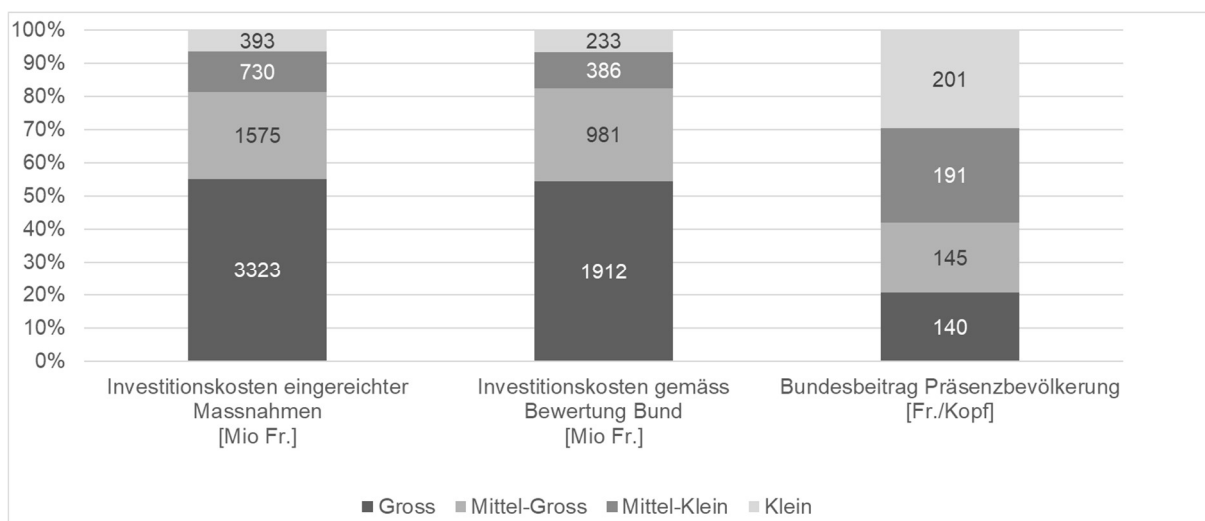
Abbildung 2: Eingereichte Investitionskosten der bewerteten Agglomerationsprogramme und deren Einordnung durch den Bund nach Horizont



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

Wird jedoch das Verhältnis der Investitionskosten zur Präsenzbevölkerung aus Einwohnern und Einwohnerinnen sowie Beschäftigten⁵⁰ betrachtet, zeigt sich, dass in den kleineren beitragsberechtigten Städten und Agglomerationen sogar höhere Investitionskosten anfallen.

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



⁴⁹ Alle Beträge sind ohne Mehrwertsteuer und Teuerung, Preisstand Oktober 2020. Ausnahme: Sofern nicht detailliert dargestellt enthalten die Beträge der Investitionskosten der A-Liste gemäss Bewertung des Bundes und die Bundesbeiträge für die pauschal mitfinanzierten Massnahmen auch die Mehrwertsteuer und die Teuerung.

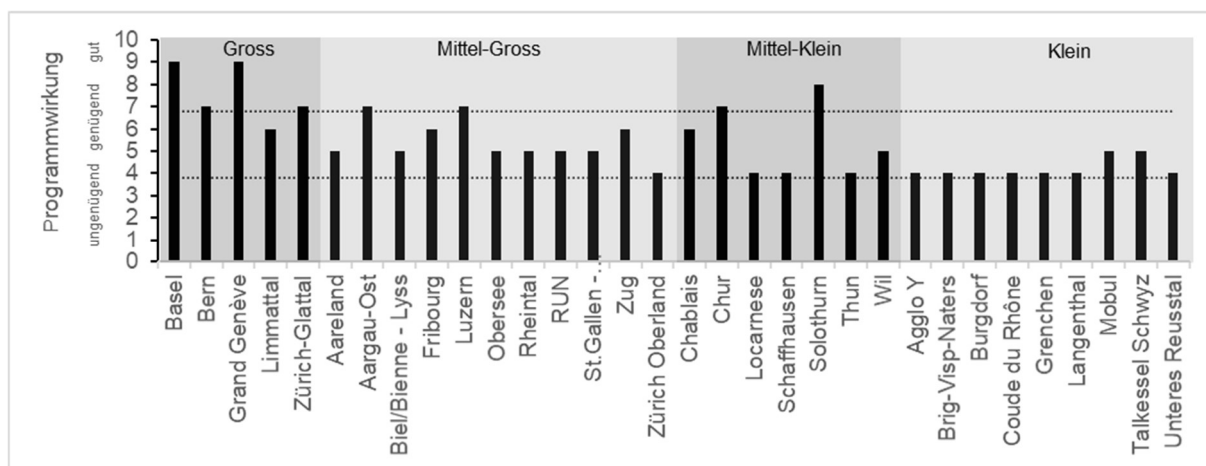
⁵⁰ Die Präsenzbevölkerung entspricht der Anzahl Einwohner und Einwohnerinnen sowie 50 Prozent der Beschäftigten.

Prüfung der Programmwirkung

Die Gesamtwirkung eines Programms wird nach Artikel 14. PAVV auf Basis der durch den Bund in die A- und B-Liste (vgl. Kapitel 2.3.2.3) priorisierten Verkehrsinfrastrukturmassnahmen sowie den Massnahmen im Bereich Siedlung und Landschaft ermittelt. Das Verfahren für die Ermittlung der Programmwirkung stellt den Nutzen des Agglomerationsprogramms in Punkten dessen Kosten gegenüber. Um der Verschiedenartigkeit der Agglomerationsprogramme Rechnung zu tragen, werden sowohl der Nutzen als auch die Kosten jeweils vor dem Hintergrund der spezifischen Herausforderungen und der Grösse einer beitragsberechtigten Stadt oder Agglomeration⁵¹ beurteilt. Zudem wird auch der Stand der Umsetzung von bereits mitfinanzierten Massnahmen beurteilt.

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

Abbildung 4: Wirkungspunkte der Agglomerationsprogramme



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

Gemäss Artikel 14 Absatz 2 PAVV wird der Stand der Umsetzung der vereinbarten Verkehrs-, Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen der zweiten Generationen des PAV bewertet. Aufgrund einer ungenügenden Umsetzung sieht der Bundesrat für die neun in Tabelle 2 genannte Agglomerationsprogramme einen Abzug des Beitragssatzes von 5 Prozentpunkten vor, solange damit der minimale Beitragssatz nach Artikel 22 MinVV nicht unterschritten wird. Dies betrifft die Agglomeration Wil, wo trotz ungenügender Umsetzung der vereinbarten Massnahmen der zweiten Generation dennoch ein Bundesbeitrag von 30 Prozent für die Massnahmen der vierten Generation vorgesehen wird.

Aufgrund der durchgeführten Programmbeurteilung profitiert erstmals eine Agglomeration von einem Bundesbeitrag von 45 Prozent. Acht Agglomerationen erhalten Bundesbeiträge in der Höhe von 40 Prozent. An 13 Agglomerationen richtet der Bund Beiträge in der Höhe von 35 Prozent und an weitere zehn Agglomerationen von 30 Prozent aus. Diese Beitragssätze gelten für die A-Massnahmen der vierten Generation deren Realisierung ab 2024 ansteht.

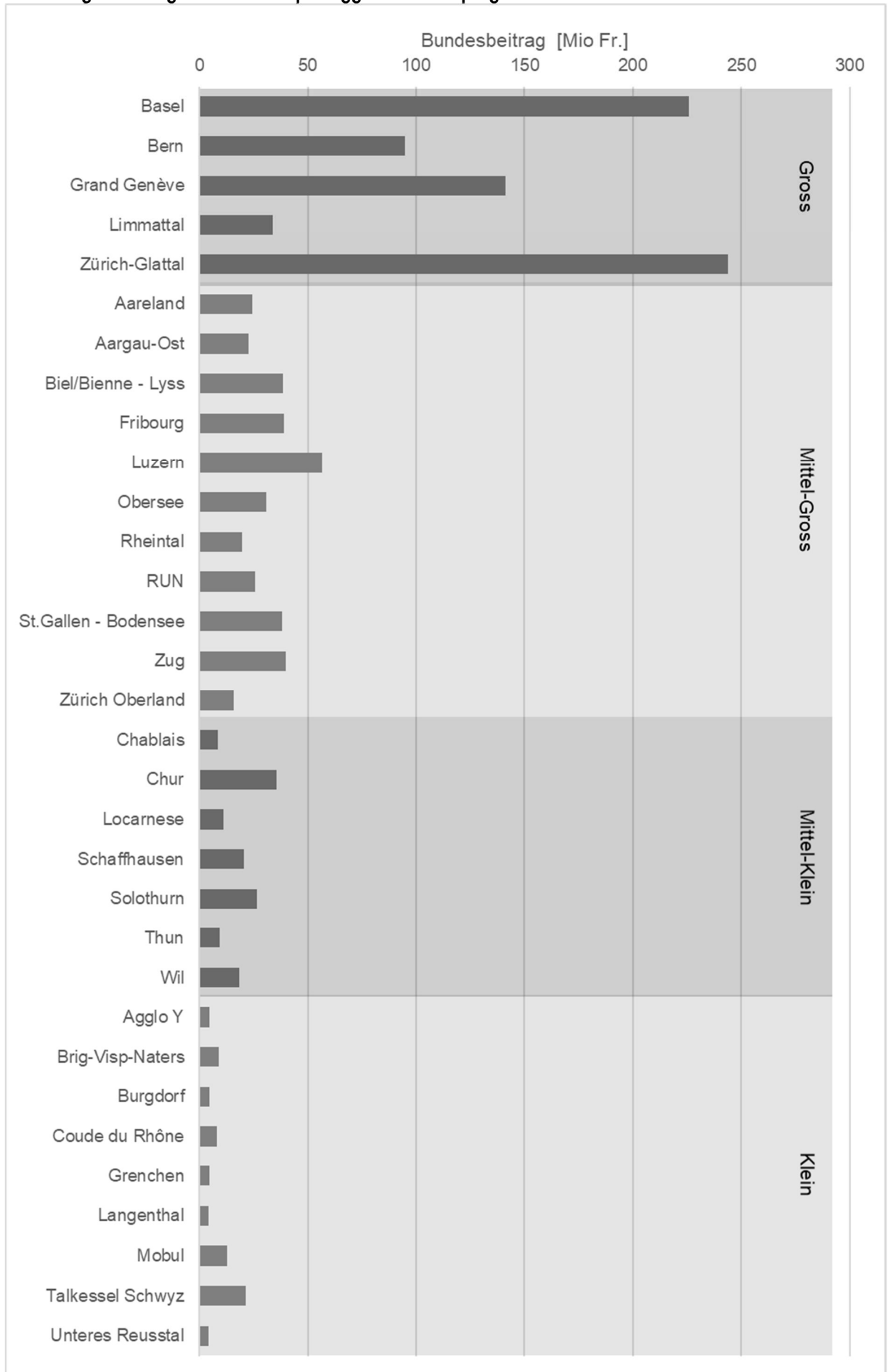
⁵¹ Investitionskosten unter Berücksichtigung von Bevölkerung und Beschäftigten der Stadt oder Agglomeration.

Tabelle 2: Bundesbeitrag unter Berücksichtigung der Umsetzung

Agglomeration	Umsetzungsabzug (- 5 %)	Resultierender Bundesbeitrag	Agglomeration	Umsetzungsabzug (- 5 %)	Resultierender Bundesbeitrag
Aareland	nein	35 %	Locarnese	nein	40 %
Aargau-Ost	nein	45 %	Luzern	nein	40 %
Agglo Y	ja	30 %	Mobul	nein	35 %
Basel	nein	40 %	Obersee	nein	40 %
Bern	nein	40 %	Rheintal	nein	30 %
Biel/Bienne - Lyss	nein	35 %	RUN	ja	30 %
Brig-Visp-Naters	nein	35 %	Schaffhausen	nein	35 %
Burgdorf	ja	30 %	Solothurn	nein	40 %
Chablais	ja	30 %	St.Gallen - Bodensee	ja	35 %
Chur	ja	30 %	Talkessel Schwyz	nein	30 %
Coude du Rhône	nein	30 %	Thun	nein	40 %
Fribourg	nein	35 %	Unteres Reusstal	nein	35 %
Grand Genève	ja	35 %	Wil	ja	30 %
Grenchen	nein	35 %	Zug	nein	35 %
Langenthal	ja	30 %	Zürich Oberland	nein	35 %
Limmattal	nein	35 %	Zürich-Glattal	nein	40 %

Werden die vom Bund auf der A-Liste priorisierten Massnahmen mit dem jeweiligen Prozentsatz der Mitfinanzierung hochgerechnet, beträgt der Bundesbeitrag insgesamt rund 1,30 Milliarden Franken. Die Verteilung der Bundesbeiträge auf die einzelnen beitragsberechtigten Städte und Agglomerationen ist in Abbildung 5 dargestellt. Die detaillierte Übersicht zu den einzelnen Massnahmen findet sich in Anhang 1.

Abbildung 5: Beiträge des Bundes pro Agglomerationsprogramm für die Massnahmen der A-Liste



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

3.1 Antrag des Bundesrates und Begründung

Damit Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssysteme in den beitragsberechtigten Städten und Agglomerationen durch den Bund weiter unterstützt werden können, beabsichtigt der Bundesrat den eidgenössischen Räten, zwei Verpflichtungskredite für die Mitfinanzierung von Massnahmen der Agglomerationsprogramme der vierten Generation ab 2024 in der Höhe von rund 1,30 Milliarden Franken zu beantragen.

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

Finanzielle Beiträge werden für Infrastrukturmassnahmen zugunsten des Strassen- und Schienenverkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs ausgerichtet, sofern sie nicht bereits durch andere Bundesmittel finanziert werden⁵². Sie können unter gewissen Bedingungen auch für Massnahmen im grenznahen Ausland ausgerichtet werden. Werden mit speziellem, der Feinerschliessung dienendem Rollmateriel erhebliche Infrastrukturkosten eingespart, so können auch Beiträge an die entsprechenden Mehrkosten des Rollmaterials ausgerichtet werden (Art. 17a Abs. 2^{bis} MinVG). Betriebs- und Unterhaltsbeiträge sind von einer Mitfinanzierung ausgeschlossen.

Die Beiträge des Bundes richten sich nach der Gesamtwirkung des Programms und betragen zwischen 30 und 50 Prozent der Investitionssumme (Art. 22 MinVV). Um die begrenzten Mittel effizient einzusetzen, werden die Programme und die darin enthaltenen Massnahmen gestützt auf die Kriterien gemäss Artikel 17d des MinVG priorisiert. Für Massnahmen, die zur Lösung der grössten Verkehrsprobleme beitragen, ein gutes Nutzen-Kosten-Verhältnis ausweisen und innerhalb von vier Jahren finanz- und baureif sind, beantragt der Bundesrat die Bewilligung der Mittel.

3.2 Inhalt der Vorlage, Erläuterungen zu einzelnen Bestimmungen

Der Bundesbeschluss legt die Verpflichtungskredite und die für eine Mitfinanzierung berechtigten Städte und Agglomerationen mit dem jeweiligen Beitragssatz und dem Höchstbeitrag des Bundes für Investitionen in Verkehrsinfrastrukturen im Rahmen der vierten Generation des PAV fest.

Art. 1

Mit dieser Bestimmung werden in Übereinstimmung mit Artikel 21 Absatz 2 des Finanzhaushaltgesetzes vom 7. Oktober 2005 (FHG, SR 611.0) die beiden Verpflichtungskredite nach Artikel 7 Buchstabe b NAFG für Massnahmen der A-Liste der vierten Generation des PAV bewilligt. Die nach anrechenbaren Kosten mitfinanzierten Massnahmen gemäss Artikel 21 MinVV werden exklusive Teuerung und Mehrwertsteuer bewilligt (vgl. Bst. a). Die in einzelnen Kategorien zu Paketen zusammengestellten pauschal finanzierten Massnahmen gemäss Artikel 21a MinVV werden demgegenüber inklusive Teuerung und Mehrwertsteuer beschossen (vgl. Bst. b). Die Gründe für diese Unterscheidung werden in Artikel 2 des Beschlussentwurfs ausgeführt.

Art. 2

Der Bundesrat kann in Übereinstimmung mit Artikel 21 Absatz 2 FHG den Verpflichtungskredit nach Artikel 1 Buchstabe a um die ausgewiesene Teuerung und Mehrwertsteuer erhöhen. Angesichts der zum Teil langen Realisierungsdauer der grösseren Massnahmen wäre es schwierig, schon im Zeitpunkt des Bundesbeschlusses exakte Werte für Teuerung und – davon abhängig – Mehrwertsteuer in den Verpflichtungskredit einzurechnen. Um die eidgenössischen Räte später nicht mit Aufstockungen des Verpflichtungskredits zu belasten, bei denen faktisch kein Entscheidungsspielraum besteht, wird die entsprechende Kompetenz an den Bundesrat übertragen. Diese Lösung hat sich bei den Verpflichtungskrediten der früheren Programme bereits bewährt.

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

Art. 3

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

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

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

Art. 4

Der Finanzierungsbeschluss untersteht nach Artikel 163 Absatz 2 BV als einfacher Bundesbeschluss nicht dem Referendum.

⁵² Massnahmen im Schienenverkehr werden in erster Linie durch den BIF finanziert, davon ausgenommen sind nach Artikel 49 Absatz 3 EBG Strecken, die nur zur Feinerschliessung (z. B. Tram- und Metrobahnen) dienen.

3.3 Teuerungsannahmen

Gestützt auf die von den eidgenössischen Räten angenommene Motion 16.3705 von Ständerat Josef Dittli will der Bundesrat in den Beschlüssen zu Verpflichtungskrediten und Zahlungsrahmen jeweils die Annahmen zur Teuerung aufführen, damit eine eindeutige Grundlage für allfällige späteren Anpassungen an den realen Teuerungsverlauf vorhanden ist. Dies ist insbesondere bei Verpflichtungskrediten und Zahlungsrahmen im Rahmen der Bundesrechnung bedeutsam, denn diese werden aus allgemeinen Bundesmitteln finanziert und stehen somit in Konkurrenz zu anderen Aufgaben.

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

4 Auswirkungen

4.1 Auswirkungen auf den Bund

4.1.1 Finanzielle Auswirkungen

Der Bundesrat beantragt zwei Verpflichtungskredite in der Höhe von 1296.17 Millionen Franken für die Mitfinanzierung von Massnahmen im Rahmen des PAV ab 2024. Die Ausgaben für die Beteiligung des Bundes an den Verkehrsinvestitionen der Agglomerationsprogramme werden über den NAF finanziert. Der Fonds wird grossmehrheitlich durch zweckgebundene Finanzquellen gespeist. Mit dieser Finanzierungsform belasten die Ausgaben für das PAV den Bundeshaushalt nicht. Durch die Einführung der Umsetzungsfristen für die ersten drei Generationen des PAV wird mit einem erhöhten Mittelbedarf in den kommenden Jahren gerechnet. Danach wird davon ausgegangen, dass der Mittelbedarf wieder abnimmt. Bis 2030 entwickeln sich die Entnahmen des NAF voraussichtlich wie in Tabelle 3 dargestellt⁵³. Dabei basieren die Angaben für die Jahre 2021 bis 2025 auf den Angaben der Kantone zum geplanten Mittelbedarf. Die Angaben für die 4. Generation sowie ab 2027 sind Hochrechnungen des Bundes.

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

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Dringliche Projekte	3	0	0	0	0					
1. Generation	55	91	80	73	69	70	60	60	40	20
2. Generation	63	144	115	154	136	133	60	60	40	20
3. Generation	56	82	102	152	186	202	40	20		
4. Generation			50	60	70	100	80	80	100	100
5. Generation								20	60	100
Total PAV	177	317	347	438	461	505	240	240	240	240

Die Finanzierung der geplanten Entnahmen aus dem NAF für das PAV und die Nationalstrassen ist bis 2027 sichergestellt. Danach hängt die Mittelverfügbarkeit für das PAV im Wesentlichen davon ab, wie sich einerseits die Einnahmen des NAF und andererseits die Umsetzung der Nationalstrassenprojekte entwickeln. Diese Prognosen sind mit Unsicherheiten behaftet. Auf der Einnahmenseite sind insbesondere die Erträge aus dem Mineralölsteuerezuschlag angesichts der fortschreitenden Dekarbonisierung des Strassenverkehrs schwierig vorhersehbar. Der Mittelbedarf für die Erweiterungsprojekte der Nationalstrasse sowie für Verkehrsinfrastrukturmassnahmen in den Agglomerationen könnte auf Grund von Verzögerungen bei der Umsetzung der Projekte tiefer ausfallen. Wenn die in Artikel 18 PAVV und den Leistungsvereinbarungen festgelegten Fristen für die Umsetzung zu greifen beginnen, wird sich ab 2025 für die dritte Generation des PAV und ab 2027 für die ersten beiden Generationen zeigen, ob die verpflichteten Mittel im vorgesehenen Umfang benötigt werden.

4.1.2 Personelle Auswirkungen

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

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

Kantone, Städte und Gemeinden sowie Agglomerationen profitieren in hohem Masse von Beiträgen des Bundes an die Investitionskosten der Verkehrsinfrastrukturen. Weil die grössten Verkehrsprobleme in den Agglomerationen bestehen, ist die Vorlage für diese Gebiete von grösster Wichtigkeit. Kantone, Städte und Gemeinden wären alleine oft nicht in der Lage, die erforderlichen Investitionen zu finanzieren. Dies insbesondere auch deshalb, weil Verkehrsinfrastrukturen in dichten Siedlungsräumen besonders hohe Investitionen erfordern und meist nur im Verbund mit anderen Massnahmen ihre Wirkung erzielen.

Die Mitfinanzierung des Bundes gemäss Entwurf des Bundesbeschlusses in der Höhe von rund 1,30 Milliarden Franken löst aufgrund des durchschnittlichen Beitragssatz von 37 Prozent ein Gesamtinvestitionsvolumen von rund 3,51 Milliarden Franken aus. Dies bedeutet, dass die Kantone, Städte und Gemeinden entsprechende Mittel in der Höhe von rund 2,21 Milliarden Franken bereitstellen müssen. Die Kantone, Städte und Gemeinden tragen also weiterhin die Hauptlast der Investitionen, sodass sich die Geschwindigkeit der Umsetzung vorab nach deren finanziellen Möglichkeiten richtet.

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

⁵³ Zahlen 2021 gemäss Rechnung, 2022 und 2023 gemäss Voranschlag, Zahlen 2024 bis 2026 gemäss Finanzplan, 2027 -2030 gemäss Annahmen ARE unter Berücksichtigung des Zahlungsrahmens 2024-2027 gemäss Botschaft STEP Nationalstrassen 2023; Stand 29.04.2022.

Durch die gesicherte langfristige Finanzierung, die wiederkehrenden, nun eingeführten Prozesse und durch die Mitfinanzierung von Massnahmen gewisser Massnahmenkategorien über pauschale Bundesbeiträge sollte sich der Ressourcenaufwand der Trägerschaften pro Generation in Zukunft reduzieren.

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

4.3 Auswirkungen auf die Volkswirtschaft

4.3.1 Auswirkungen auf die Agglomerationen

Die Bevölkerung in den Städten und Agglomerationen der Schweiz leidet nachweislich unter Verkehrsproblemen. Vielerorts sind die Verhältnisse durch Lärm- und Luftschadstoffmissionen, Unfälle und Staus gekennzeichnet. Die negativen Auswirkungen auf die Bevölkerung, die Wirtschaft und die Umwelt führten 2018 zu jährlichen Kosten von knapp 13.7 Milliarden Franken externer Kosten in der Schweiz.⁵⁴

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

4.3.2 Auswirkungen auf die Gesamtwirtschaft

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

Eine gut ausgebaute Infrastruktur bildet eine wichtige Basis für die wirtschaftliche Entwicklung eines Landes. Ziel des NAF im Allgemeinen und des PAV im Speziellen ist es, auch in Zukunft eine funktionsfähige Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung zu stellen und damit zur internationalen Wettbewerbsfähigkeit des Landes beizutragen. Die Unterstützung von verkehrs- und raumplanerisch abgestimmten Agglomerationsprogrammen führt dazu, dass die Verkehrsprobleme aus einer Gesamtsicht heraus, durch ein intelligentes Zusammenspiel aller Verkehrsträger und abgestimmt auf die Siedlungsentwicklung der Agglomerationen gelöst werden. Die Verkehrsträger werden entsprechend ihren komparativen Vorteilen weiterentwickelt. Dadurch wird der effiziente Einsatz der knappen Mittel gewährleistet.

4.4 Auswirkungen auf Raum und Umwelt

Das PAV hat über die mitfinanzierten Verkehrsinfrastrukturmassnahmen zahlreiche Wirkungen auf die Siedlungen und die Umwelt, insbesondere auf die Luftqualität, das Klima, Landschaften, Lebensräume und Gewässer, die Beanspruchung von Flächen sowie die Lebensqualität in Siedlungen. Das Gebot der Nachhaltigkeit verlangt, dass der wachsende Verkehr möglichst umweltverträglich gestaltet und die Qualität der Siedlungen erhalten oder verbessert wird. Das PAV leistet hier einen wichtigen Beitrag. Der gesamtheitliche Ansatz wird in den beitragsberechtigten Städten und Agglomerationen zu einem optimierten Einsatz der verschiedenen Verkehrsmittel führen. Damit ist mit einer Verschiebung des Modal-Splits zugunsten des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs zu rechnen, was eine verträglichere Bewältigung des Verkehrs in Bezug auf die Flächenbeanspruchung, den Energieverbrauch und die Lärm- und Luftbelastung ermöglicht.

Durch die Abstimmung mit der qualitätsvollen Entwicklung der Siedlungen nach innen wird der weiteren Zersiedlung und dem fortschreitenden Verlust von Kulturland und Naturräumen entgegengewirkt. Die Entwicklung von Zentren in allen Landesteilen wird gestärkt. Die Verlagerung des Agglomerationsverkehrs in Richtung des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs in dicht besiedelten Gebieten trägt auch dazu bei, die klimapolitischen Ziele gemäss CO₂-Gesetz⁵⁵ vom 23. Dezember 2011 und dem Pariser Abkommen⁵⁶ zu erreichen. So dienen auch rund die Hälfte der Investitionen für Massnahmen des strassengebundenen ÖV der Umstellung auf e-Mobilität und tragen damit zur Dekarbonisierung bei. Im Weiteren tragen Landschaftskonzepte mit entsprechenden Massnahmen zur Aufwertung von Lebensräumen und der Landschaftsqualität bei und fördern die Lebensqualität.

4.5 Auswirkungen auf die vernetzte Mobilität sowie nationale Verkehrsinfrastrukturen

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

Beim PAV spielt die Förderung kurzer Wege und die Nutzung flächeneffizienter Verkehrsmittel eine zentrale Rolle. Damit wird die multimodale Mobilität gefördert, die Effizienz des Gesamtverkehrssystems verbessert und die

⁵⁴ ARE (2021), Externe Kosten und Nutzen des Verkehrs in der Schweiz - Strassen-, Schienen-, Luft- und Schiffsverkehr 2018

⁵⁵ SR 641.71

⁵⁶ SR 0.814.012

nationalen Verkehrsinfrastrukturen können von agglomerationsinternem Verkehr entlastet werden. Umgekehrt soll der Ausbau der nationalen Verkehrsinfrastrukturen dazu dienen, den verkehrlichen Druck in den Agglomerationen zu entschärfen. Neben den vorgesehenen Massnahmen werden ohne weitere begleitende Massnahmen (z. B. Verkehrslenkung, Parkraummanagement und weitere Massnahmen zum Glätten von Verkehrsspitzen) nicht sämtliche Verkehrsüberlastungen im regionalen Verkehrssystem der beitragsberechtigten Städte und Agglomerationen vermieden werden können.

5 Rechtliche Aspekte

5.1 Verfassungs- und Gesetzmässigkeit

Die Zuständigkeit der Bundesversammlung für den vorliegenden Kreditbeschluss ergibt sich aus Artikel 167 BV. Nach Artikel 7 Buchstabe b NAFG beantragt der Bundesrat in der Regel alle vier Jahre einen Verpflichtungskredit für Beiträge des Bundes an Massnahmen zur Verbesserung des Agglomerationsverkehrs. Mit dem vorliegenden Beschluss werden die Mittel ab 2024 beantragt.

5.2 Vereinbarkeit mit internationalen Verpflichtungen der Schweiz

Die Finanzierung von Massnahmen im grenznahen Ausland in den Agglomerationen Basel, Grand Genève, Rheintal, Schaffhausen und RUN ist nach Artikel 17a Absatz 3 MinVG möglich. 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.⁵⁷ Der vorliegende Bundesbeschluss steht somit im Einklang mit dem europäischen Recht.

5.3 Erlassform

Nach Artikel 141 Absatz 1 Buchstabe c e contrario und Artikel 163 Absatz 2 BV und Artikel 25 Absatz 2 des Parlamentsgesetzes vom 13. Dezember 2002⁵⁸ ist für den vorliegenden Fall ein Erlass in der Form des einfachen, also nicht dem Referendum unterstehenden Bundesbeschlusses vorgesehen.

5.4 Unterstellung unter die Ausgabenbremse

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

5.5 Einhaltung der Grundsätze des Subventionsgesetzes

Die Bestimmungen des Subventionsgesetzes vom 5. Oktober 1990⁵⁹ sind für den NAF subsidiär gültig. Die Abgeltungen sind an Kantone oder ihre öffentlich-rechtlichen Gebietskörperschaften vorgesehen und werden im Rahmen von Leistungsvereinbarungen zwischen Bund und der Trägerschaft der Agglomerationsprogramme ausgerichtet.

⁵⁷ BBl 2006 763 791

⁵⁸ SR 171.10

⁵⁹ SR 616.1

ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
ASTRA	Bundesamt für Strassen
BAFU	Bundesamt für Umwelt
BAV	Bundesamt für Verkehr
BFS	Bundesamt für Statistik
BIF	Bahninfrastrukturfonds
BV	Bundesverfassung (SR 101)
EBG	Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957 (SR 742.101)
FVV	Fuss- und Veloverkehr (Langsamverkehr)
IFG	Bundesgesetz vom 6. Oktober 2006 über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen (BBI 2006 8433)
MinVG	Bundesgesetz vom 22. März 1985 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel (SR 725.116.2)
MinVV	Verordnung vom 7. November 2007 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassenverkehr zweckgebundener Mittel (SR 725.116.21)
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MWST	Mehrwertsteuer
NAF	Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr
NAFG	Bundesgesetz vom 30. September 2016 über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (SR 725.13)
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PAV	Programm Agglomerationsverkehr
PAVV	Verordnung des UVEK vom 20. Dezember 2019 über das Programm Agglomerationsverkehr (SR 725.116.214)
RPAV	Richtlinien zum Programm Agglomerationsverkehr vom 13. Februar 2020
STEP	Strategisches Entwicklungsprogramm
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation

Anhang 1 Liste der Massnahmen der vierten Generation des Programms Agglomerationsverkehr

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

A1-1 Öffentlicher Verkehr

Tabelle A1-1

Liste der Massnahmen nach Artikel 21 MinVV - Priorität A

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Fr.]; Preisstand Oktober 2020 exkl. MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Fr.]; Preisstand Oktober 2020 exkl. MWST Höchstbeiträge
Aareland	Egerkingen, Optimierung der ÖV-Erschliessung Areal Gäupark	2,09	35	0,73
	Neuendorf, Neue Haltestelle Kreisschule Gäu	0,28	35	0,10
Agglo Y	Arrêts de bus	2,62	30	0,79
Basel	BS: Tram Petersgraben	19,62	40	7,85
	BL: Tram Letten	75,53	40	30,21
	BS: Aufwertung Ortsdurchfahrt Riehen Dorf	1,75	40	0,70
	Weil am Rhein: Verlängerung Tram 8 Weil am Rhein bis Läublinpark	20,67	40	8,27
	BL: Neue Tramhaltestelle Freilager	4,98	40	1,99
	BS: Bussystem 2027 (Buselektrifizierung inkl. Lade- und Depotinfrastruktur)	54,66	40	21,86
	BL: Elektrifizierung Buslinien	5,89	40	2,36
	Kaiseraugst: Neue Bushaltestelle «Aurica»	0,17	40	0,07
BS: Haltestellen Schifflande/Marktplatz	16,42	40	6,57	
Bern	Stadt Bern, neue Haltestelle Guisanplatz	8,00	40	3,20
	Stadt Bern, Zukunft Bahnhof Bern: Verkehrsmassnahmen im 1. Ausbauschnitt, Teil 1: Baustein 4	6,70	40	2,68
	Stadt Bern, S-Bahnhof Europaplatz Nord, ehemals Stöckacker, Verschiebung inkl. neuer Zugänge	5,10	40	2,04
	Stadt Bern, Bus-/LV-Verbindung Neuenschwanderstrasse	4,00	40	1,60
	Stadt Bern, Elektrifizierung Buslinie 28	4,46	40	1,78
	Stadt Bern, Feinerschliessung unterhalb des Viadukts A12 Auserholligen	15,00	40	6,00
	Bern, Elektrifizierung Buslinien 38, 41, 44, 46 und 47	7,22	40	2,89
Münsingen, Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt Münsingen, Perron West	5,90	40	2,36	
Biel/Bienne - Lyss	Evillard, Wendeschlaufe Ortsbus Magglingen-Leubringen	0,60	35	0,21
	Biel, Fahrbahnhaltstellen zur Buspriorisierung	3,70	35	1,30
	Biel, Umstellung Buslinie 2 und 5 auf batterieelektrischen Betrieb	5,21	35	1,82
Chur	Busspur Chur West, Stadt Chur	3,70	30	1,11
	Pauschales Massnahmenpaket A, Aufwertung Bushaltestellen	0,90	30	0,27

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Fr.]; Preisstand Oktober 2020 exkl. MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Fr.]; Preisstand Oktober 2020 exkl. MWST, Höchstbeiträge
Coude du Rhône	Electrification du réseau de bus urbain	1,58	30	0,47
Fribourg	Surcoûts pour le passage aux bus électriques à hydrogène A	22,40	35	7,84
	Aménagement du réseau routier pour de nouvelles lignes TP	0,84	35	0,29
Grand Genève	Adaptation de l'infrastructure tram Cornavin - Terreaux du Temple y compris requalification du boulevard James Fazy	35,00	35	12,25
	Prolongement transfrontalier du tram Nations-Grand- Saconnex entre l'interface multimodale P47-P49 et Ferney-Voltaire	84,00	35	29,40
	Prolongement du tram Annemasse - secteur Dusonchet Perrier, y compris requalification des espaces publics	35,20	35	12,32
	Aménagement d'un BHNS en rabattement du Léman Express: gare d'Annemasse – Cranves-Sales - Bonne-Hôpital CHAL	18,70	35	6,55
	Axe fort TC sud autoroute section Chemin du Pavillon - Pont Pavillon	6,30	35	2,21
Langenthal	Langenthal, Bushaltestelle Wiesenstrasse Verlegung	1,10	30	0,33
	Verkehrsmanagement Dreilinden	2,80	30	0,84
Locarnese	Nuova fermata bus Avegno, Centro Punto Valle	0,60	40	0,24
Luzern	K15a Rothenburg, Knoten Butzibach – Autobahnanschluss A2	6,35	40	2,54
	Kriens, Arsenalstrasse/Nidfeldstrasse	5,52	40	2,21
	Batterie-Trolleybus: Leistungsstarke Batteriepakete, punktuelle Fahrleitungsergänzungen und Energieversorgung (A-Horizont)	3,74	40	1,50
	Ladeinfrastruktur in Depots für Depotlader-Batteriebusse	2,36	40	0,94
	Verlängerung Linie 4 bis Mattenhof	7,40	40	2,96
	K15 Emmen, Anschluss Emmen Nord	5,99	40	2,40
Mobul	Liaison multimodale sur l'axe Planchy - Pâla entre la ZI Planchy et le giratoire Sous-Crêt	5,36	35	1,88
	Electrification du réseau TP urbain	11,17	35	3,91
	Aménagement définitif des nouveaux arrêts du réseau TP urbain	3,57	35	1,25
Schaffhausen	E-Busse im Stadt- und Regionalverkehr	18,83	35	6,59
Solothurn	Bus-/ÖV-Infrastruktur: Luterbach, Riedholz: Neue Businfrastruktur Entwicklungsgebiete Attisholz	8,58	40	3,43
	Bus-/ÖV-Infrastruktur: Elektrifizierung Buslinien BSU	6,41	40	2,56
	Bus-/ÖV-Infrastruktur: Bushaltestellen: Luterbach, Derendingen, Biberist: Bushaltestellen innere Tangentiallinie	0,30	40	0,12
	Bus-/ ÖV-Infrastruktur: Kriegstetten: Neue Buswendeschlaufe	0,78	40	0,31
St.Gallen - Bodensee	St.Gallen, Elektrifizierung Buslinien 7 und 8	5,00	35	1,75
Talkessel Schwyz	Bahnhof Seewen neuer Perronzugang Südende	2,72	30	0,82
Zug	Kreisel Forren, Bypass Blegistrasse, Rotkreuz (TB3020.0433)	0,99	35	0,35
	Buserschliessung Steinhausen Nord und Ost	1,18	35	0,41
	Ladeinfrastruktur für E-Busse ZVB	2,67	35	0,93

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Fr.]; Preisstand Oktober 2020 exkl. MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Fr.]; Preisstand Oktober 2020 exkl. MWST, Höchstbeiträge
Zürich-Glattal	Zürich - Erschliessung Lengg (Gesundheitsstandort), Teil ÖV	4,01	40	1,60
	Zürich - Tram Affoltern	264,69	40	105,88
	Zürich - Erschliessung Lengg (Gesundheitsstandort), Teil ÖV	6,06	40	2,42
	Zürich - Elektrifizierung Buslinie 89	12,84	40	5,14
	Bassersdorf - Busspur neue Baltenswiler-/Bassersdorferstrasse	1,38	40	0,55
Total		871,59		333,95

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

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Fr.]; Preisstand Oktober 2020 exkl. MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Fr.]; Preisstand Oktober 2020 exkl. MWST, Höchstbeiträge
Aareland	Paket Aufw. Bushalt. A-Liste	0,51	35	0,18
Basel	Paket Aufw. Bushalt. A-Liste	0,30	40	0,12
Chablais	Paquet Bus Liste A	0,37	30	0,11
Coude du Rhône	Paquet Bus Liste A	1,93	30	0,58
Fribourg	Paquet Bus Liste A	10,71	35	3,75
Limmattal	Paket Aufw. Bushalt. A-Liste	0,51	35	0,18
Locarnese	Pacchetto Bus lista A	1,03	40	0,41
Mobul	Paquet Bus Liste A	1,34	35	0,47
Obersee	Paket Aufw. Bushalt. A-Liste	1,20	40	0,48
Rheintal	Paket Aufw. Bushalt. A-Liste	1,13	30	0,34
RUN	Paquet Bus Liste A	0,73	30	0,22
Talkessel Schwyz	Paket Aufw. Bushalt. A-Liste	3,17	30	0,95
Zug	Paket Aufw. Bushalt. A-Liste	5,00	35	1,75
Zürich Oberland	Paket Aufw. Bushalt. A-Liste	0,43	35	0,15
Zürich-Glattal	Paket Aufw. Bushalt. A-Liste	0,60	40	0,24
Total		28,96		9,93

Liste der Massnahmen - Priorität B

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Fr.]; Preisstand Oktober 2020 exkl. MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio. Fr.]; Preisstand Oktober 2020 exkl. MWST, Höchstbeiträge
Basel	BS: Tram Klybeck	60,15	40	24,06
Bern	Belp, Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt Belp	6,63	40	2,65
	Paket Aufw. Bushalt. B-Liste	2,00	40	0,80
Biel/Bienne - Lyss	Biel, Umstellung Buslinien 6 und 8 auf batterieelektrischen Betrieb	8,20	35	2,87
Chur	Neue Busführung Saltinisstrasse, Trimmis	1,56	30	0,47
	E-Mobilität Busse	3,05	30	0,92
	Buserschliessung ESP Neugut, Malans	0,56	30	0,17
Fribourg	Modifications à apporter au G7 pour la transition vers l'hydrogène	8,50	35	2,98
	Surcoûts pour le passage aux bus électriques à hydrogène B	9,80	35	3,43
	Aménagement d'une voie bus d'accès, secteur Gérine	2,63	35	0,92
Grand Genève	Réaménagement de l'avenue A,F, Dubois en faveur des MD et des TP	6,30	35	2,21
	Aménagement d'un axe TP en site propre et d'une voie MD avec traitement paysager du tronçon Cherpines-Bernex	12,80	35	4,48
Luzern	Batterie-Trolleybus: Leistungsstarke Batteriepakete, punktuelle Fahrleitungsergänzungen und Energieversorgung (B-Horizont)	0,64	40	0,26
RUN	Réalisation d'un axe TP - MD structurant entre la halte de Marin-Epagnier et le PDE Littoral Est, 2e étape, y,c, route de deserte TIM depuis la route des Perveuils et aménagement du carrefour d'accès	5,81	30	1,74
	Paquet Bus Liste B	4,05	30	1,22
Schaffhausen	Stadtbuserweiterung: Verlängerung Linie 1	0,85	35	0,30
	Verbesserung der ÖV-Anbindung von Feuerthalen und Flurlingen an Schaffhausen	4,10	35	1,44
Solothurn	Bus-/ÖV-Infrastruktur: Elektrifizierung Buslinien BSU	2,54	40	1,02
Zug	Kreisel Blegi-/Birkenstrasse, Rotkreuz	2,27	35	0,79
	Kreisel Neuhof, Baar	4,33	35	1,52
	Busspur Neuhoferstrasse, Baar	1,18	35	0,41
	Busspur Langgasse, Baar (TB3020,0280)	2,17	35	0,76
Zürich Ober- land	Uster - Busbeschleunigung	7,08	35	2,48
Zürich-Glattal Kloten -	Verlängerung Stadtbahn (Flughafen - Kloten Industrie)	262,88	40	105,15
	Zürich - Erschliessung Hochschulgebiet: Erschliessung öffentlicher Verkehr	40,09	40	16,04
Total		460,17		179,09

A1-2 Motorisierter Individualverkehr

Tabelle A1-4

Liste der Massnahmen nach Artikel 21 MinVV - Priorität A

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio, Fr.]; Preisstand Oktober 2020 exkl. MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio, Fr.]; Preisstand Oktober 2020 exkl. MWST, Höchstbeiträge
Aareland	Zofingen/Oftringen, Aufhebung Niveauübergang Aarburgerstrasse K104	14,75	35	5,16
Aargau-Ost	Umgestaltung Mellingerstrasse, Baden, 1. Etappe	7,00	45	3,15
	Verkehrstechnische Sanierung Knoten Bibenlos, Bremgarten	9,50	45	4,28
	Realisierung Parkleitsystem, Lenzburg	1,30	45	0,59
Basel	BL: Laufen, neue Birsbrücke Süd inkl. kommunaler FlaMa	15,45	40	6,18
	BL: Laufen, Brücke Norimatt und Verlegung Nau	14,49	40	5,80
	CEA: Réaménagement RD105 Saint-Louis/Hésingue - 5A3F	40,72	40	16,29
	BL: Arlesheim - Münchenstein, Verlegung Kantonsstrasse ins Tal (inkl. FlaMa)	19,32	40	7,73
	SLA: Améliorer le fonctionnement et les performances du réseau de bus (feux)	0,86	40	0,34
	BL: Fahrplanstabilität in Pratteln	1,38	40	0,55
	BL: Fahrplanstabilität in Oberwil	0,61	40	0,24
	BL: Fahrplanstabilität (Punktuelle Verbesserungen)	1,01	40	0,40
	BL: Birsfelden, Umgestaltung Ortsdurchfahrt	15,50	40	6,20
	BL: Aesch, Erneuerung und Umgestaltung Hauptstrasse, Abschnitt Nord	6,02	40	2,41
Bern	Stadt Bern, Inselplatz	6,00	40	2,40
	Stadt Bern, Verkehrsmanagement Stadt Bern	11,00	40	4,40
	Stadt Bern/Köniz; Sanierung Seftigenstrasse, Knoten Seftigen/Morillonstrasse bis Sandrain	13,92	40	5,57
Biel/Bienne - Lyss	Biel, Erweiterung Parkleitsystem	5,03	35	1,76
	Biel, Neugestaltung Bözingenstrasse, Abschnitt Falkenstrasse bis Gutenbergstrasse	6,04	35	2,11
	Biel, Neugestaltung Mettstrasse, Abschnitt Bushaltestelle Piasio bis Mühlestrasse	8,56	35	3,00
Brig-Visp-Naters	Aufwertung Gliser Allee (Brig-Glis)	5,42	35	1,90
Chur	H3a Julierstrasse: Anschluss Rosenhügel, Stadt Chur	11,00	30	3,30
	Betriebs- und Gestaltungskonzept Kantonsstrasse, Zizers	2,70	30	0,81
Grand Genève	Requalification de l'avenue de la Paix et reconstruction du pont supérieur en faveur des TP et des MD de la place des Nations à la place Albert-Thomas	6,80	35	2,38
	Réaménagement de la Place de Sardaigne et de la Place Vibert en faveur des transports publics et des modes doux	5,20	35	1,82
	Requalification de la route de Suisse (3ème étape) : tronçons sur Prangins et Gland	28,34	35	9,92
	Réaménagement de la Rue du Collège, Rue des Moraines et Rue de la Fontenette en faveur des MD et des TP	4,39	35	1,54

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio, Fr.]; Preisstand Oktober 2020 exkl. MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio, Fr.]; Preisstand Oktober 2020 exkl. MWST, Höchstbeiträge
Limmattal	Dietikon – Knotenertüchtigung Anschluss Silbern zur Busbeschleunigung	4,47	35	1,56
Luzern	Kriens, Umgestaltung SüdAllee, Arsenal-/ Nidfeldstrasse	15,04	40	6,02
Mobul	Liaison multimodale entre le passage inférieur de Planchy et Combes nord	4,75	35	1,66
Obersee	Kreisel/Umbau Feldlistich/Porthofstrasse Rapperswil-Jona	1,90	40	0,76
	Kantonsstrassen Kanton SG: ÖV-Bevorzugung mittels Linienkennung	0,51	40	0,20
	BGK Ortskernaufwertung Siebnen-Ost	4,08	40	1,63
	BGK/Ortskernaufwertung Zentrum Tuggen	6,39	40	2,56
	BGK/Ortskernaufwertung Schmerikon	4,34	40	1,74
Rheintal	Widnau, BGK Poststrasse- / Diepoldsauerstrasse	9,69	30	2,91
RUN	Requalification de la RC5 : priorisation TP, aménagement de bandes cyclables et connexion MD entre de l'axe structurant TP et la halte ferroviaire, abaissement de la vitesse à 30 km/h, étape 2	5,54	30	1,66
Solothurn	Verkehrsmanagement Westtangente Solothurn: Stauraummanagement Aarebrücke Westtangente	3,15	40	1,26
	Verkehrsmanagement Westtangente Solothurn: Optimierung Knoten Obach	2,40	40	0,96
St.Gallen - Bodensee	Herisau, Sanierung Schwänlikreisel	5,00	35	1,75
Talkessel Schwyz	Groberschliessungsstrasse Schuttweg Goldau	10,68	30	3,20
	Verlegung Franzosenstrasse	1,43	30	0,43
	BGK Bahnhofstrasse Seewen	3,34	30	1,00
	BGK Schwyz Ortskern (1, Etappe)	4,02	30	1,21
Thun	Uetendorf, BGK Ortsdurchfahrt	5,04	40	2,02
Wil	BGK Ortsdurchfahrt Eschlikon	4,92	30	1,48
	Glärnischstrasse, Umgestaltung inkl Bushaltestellen	6,17	30	1,85
Zug	Verbindung Zugerstrasse - Kirchmattstrasse, Steinhausen	1,63	35	0,57
	Strassenverbindung Altgasse - Weststrasse, Baar	3,15	35	1,10
	Verkehr Zug Nord, Stadt Zug	5,91	35	2,07
	Aufwertung Dorf-/Rathausstrasse, Baar	4,54	35	1,59
	Aufwertung Strassenräume Dorfzentrum, Oberägeri	9,85	35	3,45
Zürich Oberland	Fehraltorf - Erschliessungsstrasse und Nordanschluss Allmendstrasse	1,62	35	0,57
Zürich-Glattal	Regensdorf - Spange Althard	4,85	40	1,94
	Regensdorf - Spange Trockenloo	11,22	40	4,49
	Dübendorf/Wangen-Brüttisellen – Groberschliessung Innovationspark, Parkway	15,16	40	6,06
	Regensdorf - Anpassungen Wehntalerstrasse	13,75	40	5,50
Total		436,85		163,43

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

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio, Fr.]; Preisstand Oktober 2020 exkl. MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio, Fr.]; Preisstand Oktober 2020 exkl. MWST, Höchstbeiträge
Agglo Y	Paquet GT Liste A	4,13	30	1,24
Bern	Paket VM A-Liste	10,80	40	4,32
Biel/Bienne - Lyss	Paket VM A-Liste	10,80	35	3,78
Brig-Visp- Naters	Paket VM A-Liste	0,49	35	0,17
Chablais	Paquet GT Liste A	5,70	30	1,71
Grand Genève	Paquet GT Liste A	10,34	35	3,62
Grenchen	Paket VM A-Liste	0,80	35	0,28
Langenthal	Paket VM A-Liste	1,27	30	0,38
Obersee	Paket VM A-Liste	2,63	40	1,05
Rheintal	Paket VM A-Liste	0,37	30	0,11
RUN	Paquet GT Liste A	1,50	30	0,45
Zürich Ober- land	Paket VM A-Liste	1,80	35	0,63
Total		50,63		17,74

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

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio, Fr.]; Preisstand Oktober 2020 exkl. MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio, Fr.]; Preisstand Oktober 2020 exkl. MWST, Höchstbeiträge
Aareland	Paket Aufw. Str. A-Liste	23,57	35	8,25
Aargau-Ost	Paket Aufw. Str. A-Liste	10,60	45	4,77
Agglo Y	Paquet VSR Liste A	5,07	30	1,52
Basel	Paket Aufw. Str. A-Liste	30,48	40	12,19
Bern	Paket Aufw. Str. A-Liste	9,88	40	3,95
Biel/Bienne - Lyss	Paket Aufw. Str. A-Liste	49,60	35	17,36
Brig-Visp- Naters	Paket Aufw. Str. A-Liste	7,43	35	2,60
Burgdorf	Paket Aufw. Str. A-Liste	4,47	30	1,34
Chablais	Paquet VSR Liste A	15,53	30	4,66
Chur	Paket Aufw. Str. A-Liste	20,37	30	6,11
Coude du Rhône	Paquet VSR Liste A	3,17	30	0,95
Fribourg	Paquet VSR Liste A	24,06	35	8,42
Grand Genève	Paquet VSR Liste A	14,17	35	4,96
Langenthal	Paket Aufw. Str. A-Liste	3,30	30	0,99
Limmattal	Paket Aufw. Str. A-Liste	9,49	35	3,32
Locarnese	Pacchetto RSS lista A	12,30	40	4,92
Luzern	Paket Aufw. Str. A-Liste	3,23	40	1,29
Mobul	Paquet VSR Liste A	1,86	35	0,65
Obersee	Paket Aufw. Str. A-Liste	13,90	40	5,56
Rheintal	Paket Aufw. Str. A-Liste	14,63	30	4,39
RUN	Paquet VSR Liste A	43,07	30	12,92
Schaffhausen	Paket Aufw. Str. A-Liste	30,51	35	10,68
Solothurn	Paket Aufw. Str. A-Liste	8,98	40	3,59
St.Gallen - Bodensee	Paket Aufw. Str. A-Liste	7,51	35	2,63
Talkessel Schwyz	Paket Aufw. Str. A-Liste	3,07	30	0,92
Thun	Paket Aufw. Str. A-Liste	4,63	40	1,85
Unteres Reusstal	Paket Aufw. Str. A-Liste	1,60	35	0,56
Wil	Paket Aufw. Str. A-Liste	7,07	30	2,12
Zug	Paket Aufw. Str. A-Liste	28,69	35	10,04
Zürich Ober- land	Paket Aufw. Str. A-Liste	13,29	35	4,65

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio, Fr.]; Preisstand Oktober 2020 exkl. MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio, Fr.]; Preisstand Oktober 2020 exkl. MWST, Höchstbeiträge
Zürich-Glattal	Paket Aufw. Str. A-Liste	21,80	40	8,72
Total		447,33		156,88

Liste der Massnahmen - Priorität B

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio, Fr,]; Preisstand Oktober 2020 exkl. MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio, Fr,]; Preisstand Oktober 2020 exkl. MWST, Höchstbeiträge
Aareland	Suhr, VERAS	210,57	35	73,70
	Oensingen, Entlastung Oensingen inkl. flankierende Massnahmen mit Aufwertung der Ortsdurchfahrt	73,31	35	25,66
Aargau-Ost	Paket Aufw. Str. B-Liste	8,00	45	3,60
	Umgestaltung Mellingerstrasse, Baden, 2. Etappe	8,93	45	4,02
Agglo Y	APA Ouest	13,37	30	4,01
	Carrefours Ancienne-Douane - Remparts - Rue du Casino	2,43	30	0,73
	Rue des Prés-du-Lac	0,79	30	0,24
Basel	BS: Aeschenplatz	14,54	40	5,82
	BL: Aesch, Erneuerung und Umgestaltung Hauptstrasse, Bereich Zentrum	5,00	40	2,00
Bern	Kehrsatz, Verlegung Zimmerwaldstrasse, Anbindung an Umfahrungsstrasse	7,00	40	2,80
	Kehrsatz, Neukonzeption Umfahrung	4,00	40	1,60
	Muri, Ausbau Knoten Melchenbühlplatz	12,00	40	4,80
	Kehrsatz, Umgestaltung innerörtliches Verkehrsnetz	8,00	40	3,20
	Paket VM B-Liste	2,50	40	1,00
	Stadt Bern, BGK Murtenstrasse	5,10	40	2,04
	Paket Aufw. Str. B-Liste	23,90	40	9,56
Biel/Bienne - Lyss	Paket VM B-Liste	5,90	35	2,07
	Paket Aufw. Str. B-Liste	3,02	35	1,06
Brig-Visp- Naters	Paket Aufw. Str. B-Liste	16,79	35	5,88
Burgdorf	Paket Aufw. Str. B-Liste	9,65	30	2,90
Chablais	Paquet VSR Liste B	10,44	30	3,13
	Réaménagement de la RC302 de Monthey à Collombey	16,74	30	5,02
Chur	Industriestrasse inkl. Knoten Freihofstrasse/Kantonsstrasse, Landquart	6,81	30	2,04
	Busoptimierungen (Verkehrsmanagement), Stadt Chur	5,00	30	1,50
	Einbahnregime/Pförtneranlage Welschdörfli, Stadt Chur	2,50	30	0,75
	Parkierungsmanagement, Stadt Chur	1,00	30	0,30
	Paket Aufw. Str. B-Liste	8,07	30	2,42
	Betriebs- und Gestaltungskonzept Ring- und Kasernenstrasse, Stadt Chur	8,51	30	2,55
Coude du Rhône	Paquet GT Liste B	0,78	30	0,23
	Requalification de l'axe du Gd-St-Bernard	8,38	30	2,51
Fribourg	Paquet GT Liste B	3,16	35	1,11
	Paquet VSR Liste B	8,78	35	3,07

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio, Fr.]; Preisstand Oktober 2020 exkl. MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio, Fr.]; Preisstand Oktober 2020 exkl. MWST, Höchstbeiträge
Grand Genève	Réaménagement de la route de Peney entre la route de Canada et la route de Vernier communale	13,26	35	4,64
	Réaménagement multimodal du réseau routier cantonal dans la ZIMEYSAVER : Route du Nant d'avril Ouest	20,40	35	7,14
	Requalification de l'avenue de la Praille (PAV) : croix MD est-ouest du quartier de Pont-Rouge à la rue du Léopard	6,40	35	2,24
	Réaménagement multimodal et des espaces publics de la rue J.-Grosselin et du boulevard des Promenades (PAV)	19,13	35	6,70
	Aménagement MD et espaces publics dans le « Cœur de ville » de Nyon	5,39	35	1,89
	Requalification multimodale de la ceinture urbaine (tronçon Banc Bénit / Pont de Lancy / 1er août) : réaménagement en surface	12,24	35	4,28
Grenchen	Paket Aufw. Str. B-Liste	19,80	35	6,93
Limmattal	Paket Aufw. Str. B-Liste	1,62	35	0,57
Locarnese	Pacchetto RSS Lista B	4,41	40	1,76
Luzern	K17: Ebikon/Dierikon, Einmündung Weichlerenstrasse (exkl.) – Einmündung Industriestrasse	5,62	40	2,25
	Paket VM B-Liste	14,13	40	5,65
	K13/15: Emmen, Sprengiplatz – Sonnenplatz (inkl.) mit Zufahrten K 13 bis Einmündung Weiherstrasse und Zufahrt K 15 bis Autobahnanschluss Emmen Nord (exkl.)	7,55	40	3,02
	Kriens, Ringstrasse, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Massnahmen ÖV und LV	9,51	40	3,80
	Paket Aufw. Str. B-Liste	4,96	40	1,98
	Emmen, Seetalstrasse: Abschnitt Emmenbrücke Bahnhof Süd – Reusseggstrasse	18,87	40	7,55
	Luzern, Zürichstrasse, Löwenplatz – Einmündung Wesemlinstrasse (exkl.), Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Anpassung und Erneuerung Strassenraum	3,06	40	1,22
	K17 Ebikon, Grenze Stadt Luzern – Schachenweid	5,51	40	2,20
Mobul	Paquet VSR Liste B	2,44	35	0,85
Obersee	Bahnunterführung Hauptstrasse Wollerau	9,01	40	3,60
	Umbau Wollerau- und Wilenstrasse, Freienbach	6,12	40	2,45
	Paket Aufw. Str. B-Liste	6,99	40	2,80
Rheintal	Umfahrung Altstätten: Netzergänzung	31,43	30	9,43
	Paket Aufw. Str. B-Liste	14,43	30	4,33
RUN	Paquet GT Liste B	5,99	30	1,80
	Paquet VSR Liste B	23,92	30	7,18
Schaffhausen	Paket Aufw. Str. B-Liste	30,39	35	10,64
Solothurn	Aufwertung / Sicherheit Strassenraum: Solothurn: Knoten Dornacherstrasse / Berthastrasse	1,15	40	0,46
	Aufwertung / Sicherheit Strassenraum: Solothurn: Querungen Werkhofstrasse	3,83	40	1,53

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio, Fr.]; Preisstand Oktober 2020 exkl. MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio, Fr.]; Preisstand Oktober 2020 exkl. MWST, Höchstbeiträge
Talkessel Schwyz	BGK Mythenblick Seewen	1,26	30	0,38
	BGK Schwyz Ortskern (2. Etappe)	4,50	30	1,35
	Paket Aufw. Str. B-Liste	2,00	30	0,60
Thun	Thun, BGK Dürrenastquartier	7,71	40	3,08
Unteres Reusstal	Schattdorf: Erschliessung ESP und Aufwertung Knoten Ross- giessen	5,80	35	2,03
	Altdorf innerorts: Umgestaltung Ortsdurchfahrt	1,17	35	0,41
Wil	Netzergänzung Nord	49,05	30	14,72
	Haupt- Bronschhoferstrasse, Umgestaltung	15,60	30	4,68
	Hubstrasse, Umgestaltung mit Fahrbahnhaltestellen	5,30	30	1,59
	BGK Gupfenstrasse	9,90	30	2,97
	Paket Aufw. Str. B-Liste	11,87	30	3,56
Zug	Paket Aufw. Str. B-Liste	6,50	35	2,28
Zürich Ober- land	Paket Aufw. Str. B-Liste	9,40	35	3,29
Zürich-Glattal	Zürich - Hardturmstrasse - Umgestaltung Strassenraum	15,30	40	6,12
	Dietlikon - Aufwertung Strassenraum Dietlikon, Bahnhofstrasse und Velo Bassersdorf - Dietlikon, Teil Süd	5,45	40	2,18
	Kloten - Aufwertung Strassenraum Kloten, Dorf-/Bassers- dorferstrasse	7,08	40	2,83
	Paket Aufw. Str. B-Liste	16,17	40	6,47
	Regensdorf BGK Watt mit Dorf-, Rümlanger-, Niederhasli- und Unterdorfstrasse	8,09	40	3,24
Total		1004,68		351,99

Liste der Massnahmen nach Artikel 21 MinVV - Priorität A

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio, Fr.]; Preisstand Oktober 2020 exkl. MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio, Fr.]; Preisstand Oktober 2020 exkl. MWST, Höchstbeiträge
Aareland	Wangen b. O., Verkehrsraumgestaltung Entwicklungsgebiet Danz matt / Bahnhof	7,30	35	2,56
	Velovorzugsroute Zofingen – Olten, Abschnitt Zofingen – Aarburg (östlich Bahnlinie, Korridor A)	18,91	35	6,62
Agglo Y	Franchissement axe routier/canal à créer – Accès en entrée au Y-Parc	0,40	30	0,12
Basel	Lk Lörrach: Radschnellverbindung RS 7 (K) Wiesental Schopfheim - Lörrach	13,52	40	5,41
	BL: Birsstadt - Velovorzugsroute West, 1. Etappe (Schlüssel-massnahmen)	14,49	40	5,80
	BL: Birsstadt - Velovorzugsroute Ost, 1. Etappe	19,32	40	7,73
	CEA: Passerelle piétons/cycles entre Quartier du Lys et le Technoparc	4,39	40	1,76
	Duggingen: Neuer Treppenturm mit Lift als Dorfzugang	1,21	40	0,48
	BL: Neue Fuss- und Veloverkehrsunterführung am Bahnhof Laufen	7,73	40	3,09
	Weil am Rhein: Lückenschluss Pendlerroute Heldelinger Strasse	5,41	40	2,16
	BL: VVR Allschwil Bachgraben - Basel SBB, 1. Etappe	11,59	40	4,64
	Rheinfelden (DE): Radweg Kraftwerk Rhyburg - Beuggen	8,69	40	3,48
SO: Birsstadt - Velovorzugsroute Ost, Abschnitt Solothurn	15,45	40	6,18	
Bern	Stadt Bern, Velostation 2, S-Bahnhaltestelle Wankdorf	7,00	40	2,80
	Stadt Bern, Fuss- und Velounterführung Ausserholligen	25,41	40	10,16
	Stadt Bern, S-Bahnstation Bümpliz Nord, Verbreiterung und Aufwertung Bahnunterführung	11,50	40	4,60
	Stadt Bern, Ausbau Angebot Velostationen Bahnhof Bern, A-Horizont / Zugang Länggasse, Aufwertung PostParc	10,10	40	4,04
Biel/Bienne - Lyss	Brügg, Netzlücke Querung A6	6,50	35	2,28
Brig-Visp-Naters	LV Passerelle Dorf - Bahnhofplatz mit vertikaler Verbindung (Bitsch)	3,45	35	1,21
Chablais	Aménagement de zones de stationnement pour vélos	0,10	30	0,03
	Aménagement cheminement de mobilité douce entre Massongex et le Rhône	0,25	30	0,08
	Aménagement d'un itinéraire cyclable entre Ollon et Bex le long de la route cantonale	1,97	30	0,59
Fribourg	Aménagement de la TransAgglo Avry - Düdingen (CO Avry - Rosé)	7,00	35	2,45
	Aménagement de la TransAgglo Avry-Düdingen (Tunnelstrasse - Zelg - Garmiswil)	9,63	35	3,37

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio, Fr.]; Preisstand Oktober 2020 exkl. MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio, Fr.]; Preisstand Oktober 2020 exkl. MWST, Höchstbeiträge
Fribourg	Aménagement de la TransAgglo Marly - Belfaux / Corminboeuf (Marly)	5,34	35	1,87
Grand Genève	Construction d'une passerelle MD entre Champs-Prévost et les Batailles en lien avec la Voie Verte d'agglomération	9,00	35	3,15
	Elargissement de la Voie verte Versoix / Pregny-Chambésy et extensions en direction de Collex-Bossy et de Genève	10,30	35	3,61
	Requalification en faveur des TC et des MD du passage inférieur Route de l'Etraz	13,93	35	4,88
	Aménagement d'une voie verte entre Bernex et le Bois de la Bâtie – tronçon du parc agro-urbain au Bois de la Bâtie	22,40	35	7,84
Limmattal	Spreitenbach - Veloschnellroute, Abschnitt Spreitenbach	8,43	35	2,95
	Dietikon - Veloschnellroute, Abschnitt Dietikon – Kantonsgrenze	6,06	35	2,12
	Schlieren/Dietikon - Veloschnellroute, Abschnitt Schlieren - Dietikon	50,54	35	17,69
	Spreitenbach – FVV-Steg Boostock: Ersatzneubau mit Aufwertung als Velo-Verbindung	0,25	35	0,09
	Dietikon - Velorouten Niderfeld	0,71	35	0,25
	Dietikon/Urdsorf - Veloverbindung Bhf. Glanzenberg - Urdsorf Herweg	2,02	35	0,71
	Weiningen – Südliche Fuss-/Veloverbindung Unterengstringen - Weiningen	5,05	35	1,77
Luzern	K15: Rothenburg, Wegscheid – Rain, Erstellen Radverkehrsanlage	9,03	40	3,61
	Luzern, Reduktion der Trennwirkung des Gleiskörpers für den Fuss- und Radverkehr	7,60	40	3,04
	K17b: Dierikon/Udligenswil, Einmündung Rigistrasse (exkl.) – Einmündung K 30, Götzenthalstrasse, Erstellen Radverkehrsanlage	11,02	40	4,41
Obersee	Langsamverkehrsführung Zürcherstrasse, Tuggen	5,99	40	2,40
	Langsamverkehrsführung Hüttnerstrasse, Wollerau	7,41	40	2,96
Rheintal	Rheinbrücke Au - Lustenau für den Fuss- und Veloverkehr	7,87	30	2,36
Solothurn	Velokorridor Solothurn – Grenchen: Velovorrangroute Solothurn – Grenchen, Abschnitt Solothurn - Bellach	2,50	40	1,00
	Langendorf: LV-Verbindung Delta-Areal – Bahnhof BLS – Migros	2,04	40	0,82
St.Gallen - Bodensee	St.Gallen, Veloschnellroute Haggenstrasse bis Turnerstrasse	38,00	35	13,30
Talkessel Schwyz	Aufwertung Veloverbindung Turm-Nasegg – Arth	1,40	30	0,42
Wil	Unterführung Hubstrasse, Kunstbau	5,78	30	1,73
Zug	Verbindung Seeweg Unterägeri – Oberägeri	12,31	35	4,31

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio, Fr.]; Preisstand Oktober 2020 exkl. MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio, Fr.]; Preisstand Oktober 2020 exkl. MWST, Höchstbeiträge
Zürich-Glattal	Embrach - Übergeordnetes Velonetz	5,05	40	2,02
	Regensdorf - Neue Personenunterführung Bahnhof	11,72	40	4,69
	Zürich - Einfallsachsen Velo /Weiterführung Veloschnellrouten, A-Horizont	10,11	40	4,04
	Zürich - Passerelle Juchstrasse	6,06	40	2,42
	Zürich - Veloabstellanlage Bahnhof Altstetten	6,06	40	2,42
	Fällanden - Velohauptverbindung Pfaffhausen - Fällanden, Teil Nord	7,58	40	3,03
	Wallisellen - Veloschnellroute Bahnhof Wallisellen - Stadt Zü- rich	20,52	40	8,21
	Bachenbülach/Winkel - Velohauptverbindung Bachenbülach - Kloten (Teilabschnitt)	12,13	40	4,85
	Regensdorf - Velostation Althardstrasse	7,58	40	3,03
	Dietlikon – West-Ost-Verbindung beim Bhf. Dietlikon (Teil FVV)	5,45	40	2,18
	Glattal - «Fil Bleu Glatt» – Langsamverkehrserschliessung ent- lang der Glatt, 2. Etappe	13,55	40	5,42
	Bassersdorf/Dietlikon - Velohauptverbindung Baltenswil - Dietli- kon, Teil West	49,04	40	19,62
	Regensdorf - Velounterführung Watterstrasse	15,16	40	6,06
Total		626,31		236,92

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

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio, Fr.]; Preisstand Oktober 2020 exkl. MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio, Fr.]; Preisstand Oktober 2020 exkl. MWST, Höchstbeiträge
Aareland	Paket LV A-Liste	2,69	35	0,94
Aargau-Ost	Paket LV A-Liste	17,31	45	7,79
Agglo Y	Paquet MD Liste A	2,27	30	0,68
Basel	Paket LV A-Liste	71,68	40	28,67
Bern	Paket LV A-Liste	56,30	40	22,52
Biel/Bienne - Lyss	Paket LV A-Liste	11,26	35	3,94
Brig-Visp- Naters	Paket LV A-Liste	9,31	35	3,26
Burgdorf	Paket LV A-Liste	11,37	30	3,41
Chablais	Paquet MD Liste A	4,47	30	1,34
Chur	Paket LV A-Liste	42,03	30	12,61
Coude du Rhône	Paquet MD Liste A	10,07	30	3,02
Fribourg	Paquet MD Liste A	22,80	35	7,98
Grand Genève	Paquet MD Liste A	48,03	35	16,81
Grenchen	Paket LV A-Liste	7,49	35	2,62
Langenthal	Paket LV A-Liste	5,43	30	1,63
Locarnese	Pacchetto TL lista A	11,78	40	4,71
Luzern	Paket LV A-Liste	56,15	40	22,46
Mobul	Paquet MD Liste A	8,14	35	2,85
Obersee	Paket LV A-Liste	15,88	40	6,35
Rheintal	Paket LV A-Liste	32,07	30	9,62
RUN	Paquet MD Liste A	24,50	30	7,35
Schaffhausen	Paket LV A-Liste	9,57	35	3,35
Solothurn	Paket LV A-Liste	6,53	40	2,61
St.Gallen - Bodensee	Paket LV A-Liste	21,94	35	7,68
Talkessel Schwyz	Paket LV A-Liste	9,50	30	2,85
Thun	Paket LV A-Liste	14,00	40	5,60
Unteres Reusstal	Paket LV A-Liste	10,49	35	3,67
Wil	Paket LV A-Liste	15,03	30	4,51
Zug	Paket LV A-Liste	38,09	35	13,33
Zürich Ober- land	Paket LV A-Liste	18,03	35	6,31

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio, Fr.]; Preisstand Oktober 2020 exkl. MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio, Fr.]; Preisstand Oktober 2020 exkl. MWST, Höchstbeiträge
	Zürich-Glattal Paket LV A-Liste	52,40	40	20,96
Total		666,61		241,43

Liste der Massnahmen - Priorität B

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio, Fr.]; Preisstand Oktober 2020 exkl. MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio, Fr.]; Preisstand Oktober 2020 exkl. MWST, Höchstbeiträge
Aareland	Paket LV B-Liste	5,15	35	1,80
Aargau-Ost	Paket LV B-Liste	24,90	45	11,21
Agglo Y	Nouvelle liaison MD APA (tronçon Ouest)	2,56	30	0,77
	Paquet MD Liste B	1,39	30	0,42
Basel	Pratteln: Velounterführung Bahnhof	16,42	40	6,57
	Kaiseraugst: Überführung Landstrasse	2,61	40	1,04
	Lörrach: Grün- und Querverbindung	3,13	40	1,25
Bern	Stadt Bern, Fuss- und Radweg Bottigenstrasse	13,00	40	5,20
	Stadt Bern, Fuss-/Veloüberbindung Breitenrain - Länggasse	18,00	40	7,20
	Paket LV B-Liste	59,76	40	23,90
Biel/Bienne - Lyss	Paket LV B-Liste	10,03	35	3,51
Brig-Visp- Naters	Paket LV B-Liste	1,51	35	0,53
Burgdorf	Paket LV B-Liste	14,55	30	4,37
	Burgdorf, Fuss- und Radwegverbindung Bahnhofunterführung Ost - Anschluss Quartier Ämmebrügg (Gyrischachen)	8,10	30	2,43
Chablais	Aménagement cheminement de mobilité douce entre Bex et le Rhône	0,64	30	0,19
	Liaison de mobilité douce entre Olon et le Rhône	1,97	30	0,59
	Passerelle au-dessus du Rhône, secteur Gryonne	2,36	30	0,71
	Paquet MD Liste B	3,94	30	1,18
Chur	Veloachse Nord-Süd (Obere Au - Rheinpromenade), Stadt Chur	5,00	30	1,50
	Veloachse Ost-West, Zentrum Bahnhof bis Bahnhof Chur West, Stadt Chur	6,01	30	1,80
	Paket LV B-Liste	20,21	30	6,06
Coude du Rhône	Paquet MD Liste B	4,98	30	1,49
Fribourg	Paquet MD Liste B	9,32	35	3,26
Grand Genève	Amélioration de l'itinéraire MD le long de la route de St-Julien entre la gare de Lancy-Bachet et le chemin de Grange-Collomb	5,80	35	2,03
	Requalification de la rue Boissonnas (PAV) : croix MD nord-sud aménagement MD et paysagers	14,40	35	5,04
	Construction d'une passerelle MD sur l'Arve au chemin de la Gravière (PAV)	7,30	35	2,56
	Extension de la voie verte d'agglomération depuis la Zimeysa- ver en direction de la gare de Satigny	6,60	35	2,31
	Franchissement dénivelé de la route de Saint-Julien au niveau du carrefour Grange-Collomb en lien avec la croix MD nord-sud (PAV)	15,00	35	5,25

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio, Fr.]; Preisstand Oktober 2020 exkl. MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio, Fr.]; Preisstand Oktober 2020 exkl. MWST, Höchstbeiträge
Grand Genève	Paquet MD Liste B	9,30	35	3,26
Grenchen	Paket LV B-Liste	2,00	35	0,70
	Paket LV B-Liste	2,20	30	0,66
Limmattal	Killwangen - Veloschnellroute, Abschnitt Killwangen	1,01	35	0,35
	Dietikon - Velo- und Fussgänger-Unterführung Poststrasse	13,34	35	4,67
	Schlieren/Oberengstringen - Veloverbindung Bhf/Zentrum	5,51	35	1,93
	Schlieren - Zentrum Oberengstringen			
Locarnese	Asse di collegamento e di transizione a lago: nuova passerella sul fiume Maggia tra Locarno e Ascona e raccordi	5,41	40	2,16
	Completamento e messa in sicurezza rete ciclo-pedonale: adattamento sottopasso ferroviario Rabissale a Muralto	0,26	40	0,10
	Pacchetto TL Lista B	4,08	40	1,63
Luzern	K19a Horw/Grenze Kriens, Kreisel Bahnhof - Kreisel Steini- bach, Verbesserung Veloführung Ringstrasse Unterführung	9,13	40	3,65
	K19a: Horw, Kreisel Bahnhof - Kreisel Merkur, Verbesserung Veloführung Ringstrasse	7,02	40	2,81
	Paket LV B-Liste	27,47	40	10,99
Mobul	Paquet MD Liste B	3,35	35	1,17
Obersee	Paket LV B-Liste	11,72	40	4,69
Rheintal	Paket LV B-Liste	20,86	30	6,26
RUN	Paquet MD Liste B	10,07	30	3,02
Schaffhausen	Aufwertung Altstadt Süd (Südost)	8,10	35	2,84
	Paket LV B-Liste	6,52	35	2,28
Solothurn	Velokorridor Solothurn – Grenchen: Velovorrangroute Solothurn – 'Grenchen, Abschnitt Selzach	2,80	40	1,12
	Paket LV B-Liste	3,00	40	1,20
St.Gallen - Bodensee	Paket LV B-Liste	59,70	35	20,90
Talkessel Schwyz	Knotensicherheit Nasegg – Fischchratten – Arth	5,40	30	1,62
	Paket LV B-Liste	1,75	30	0,53
Thun	Paket LV B-Liste	19,89	40	7,96
Unteres Reusstal	Paket LV B-Liste	2,50	35	0,88
Wil	Paket LV B-Liste	8,16	30	2,45
Zug	Paket LV B-Liste	13,57	35	4,75
Zürich Ober- land	Abschnitt Greifensee – Uster Zentrum	5,56	35	1,95
	Abschnitt Uster Zentrum – Aathal	2,02	35	0,71
	Abschnitt Aathal – Wetzikon Bahnhof	9,60	35	3,36
	Seegräben, Fuss- und Radwegbrücke Aathal	6,06	35	2,12
	Paket LV B-Liste	7,90	35	2,77

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio, Fr.]; Preisstand Oktober 2020 exkl. MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio, Fr.]; Preisstand Oktober 2020 exkl. MWST, Höchstbeiträge
Zürich-Glattal	Kloten/Bassersdorf - Velohauptverbindung Kloten - Bassersdorf, Teil Kloten	68,65	40	27,46
	Dübendorf - Personenunterführung Bahnhof Dübendorf	39,13	40	15,65
	Kloten/Bassersdorf - Velohauptverbindung Kloten - Bassersdorf, Teil Bassersdorf	9,60	40	3,84
	Dübendorf - Veloschnellroute Dübendorf - Greifensee, Teil Dübendorf bis Grenze Schwerzenbach	9,10	40	3,64
	Wallisellen/Dübendorf – Veloschnellroute Wallisellen bis Dübendorf	32,34	40	12,94
	Kloten / Zürich - Schliessung Netzlücke, Veloschnellroute Flughafen - Glattpark	9,10	40	3,64
	Glattal - «Fil Bleu Glatt» – Langsamverkehrserschliessung entlang der Glatt, 3. Etappe	11,63	40	4,65
	Paket LV B-Liste	16,87	40	6,75
	Nürensdorf - Velonebenverbindung Nürensdorf, Alte Winterthurerstrasse	6,06	40	2,42
	Dübendorf - Gleisquerung Säntisstrasse	6,47	40	2,59
Total		788,85		293,24

A1-4 Verkehrs-drehscheiben

Tabelle A1-11

Liste der Massnahmen nach Artikel 21 MinVV - Priorität A

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio, Fr.]; Preisstand Oktober 2020 exkl. MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio, Fr.]; Preisstand Oktober 2020 exkl. MWST, Höchstbeiträge
Aargau-Ost	Multimodale Drehscheibe, Mägenwil	3,70	45	1,67
	P+R Rudolfstetten-Friedlisberg	1,13	45	0,51
Basel	Pratteln: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Pratteln	13,52	40	5,41
	BL: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Zwingen	3,19	40	1,28
	Riehen: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Riehen	2,67	40	1,07
	BL: ÖV-Drehscheibe Bottmingen	19,80	40	7,92
	Schliengen: B&R und P&R am Bahnhof Schliengen	0,22	40	0,09
Bern	Thurnen, Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt Thurnen	4,00	40	1,60
	Münsingen, Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt Münsingen, Aus- bau Bushof	1,30	40	0,52
	Grosshöchstetten, Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt Gross- höchstetten	4,00	40	1,60
	Stadt Bern, Fern- und Reisebusterminal Neufeld	4,62	40	1,85
	Agglomeration Bern, Regionales Veloverleihsystem	2,00	40	0,80
	Köniz, ÖV-Knotenpunkt Kleinwabern (Teil Ausgestaltung ÖV- Knoten)	3,50	40	1,40
Biel/Bienne - Lyss	Lyss, Neugestaltung Bahnhofplatz	2,50	35	0,88
Chablais	Interface à la halte AOMC d'Ollon	0,30	30	0,09
Chur	Multimodale Drehscheibe Landquart	5,81	30	1,74
	Multimodale Drehscheibe Untervaz-Trimmis	2,96	30	0,89
	Multimodale Drehscheibe Domat/Ems Süd	2,50	30	0,75
	Bahnhofsentwicklung Bonaduz	1,64	30	0,49
	Multimodale Drehscheibe Chur West	25,02	30	7,51
Coude du Rhône	Interface ferroviaire de la gare des Fumeaux	0,25	30	0,08
	Interface du hub de Martigny-Croix	1,10	30	0,33
	Interface de la gare de Martigny	8,82	30	2,65
Fribourg	Aménagement de la plateforme multimodale - nouvelle halte RER du plateau d'Agy	9,00	35	3,15
Grand Genève	Aménagement de l'interface multimodale en gare de Marignier	6,10	35	2,14
	Réaménagement des espaces publics de l'interface multimo- dale de Genève Cornavin (phase 1)	45,50	35	15,93
Grenchen	Stadt Grenchen, Multimodale Drehscheibe Bahnhof Grenchen Süd – Aufwertung Bahnhof, Etappe 1: Nordseite, Bahnhofplatz"	5,65	35	1,98
Limmattal	Würenlos - Vernetzung Bahnhof -Grosszelg / Im Grund	5,22	35	1,83
	Urdorf - Bahnhof Weihermatt: Optimierung Erschliessung und Zugänglichkeit	3,54	35	1,24

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio, Fr.]; Preisstand Oktober 2020 exkl. MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio, Fr.]; Preisstand Oktober 2020 exkl. MWST, Höchstbeiträge
Locarnese	Nodo intermodale alla fermata ferroviaria di San Nazzaro	2,19	40	0,88
Luzern	Luzern, Bahnhofplatz, Bushaltestellen Durchmesserperronan- lage	8,05	40	3,22
Obersee	Bahnhofsentwicklung Altendorf	0,88	40	0,35
	Multimodale Drehscheibe Uznach inkl. P+R	8,51	40	3,40
	Bahnhofsentwicklung Reichenburg	0,90	40	0,36
	Busdrehscheibe Eschenbach	3,02	40	1,21
RUN	Amélioration interface bus-train Gare de Neuchâtel : rue des Fahys et giratoire du Rocher	5,44	30	1,63
	Création d'une interface bus-train à la halte de Marin, en lien avec la prolongation de l'axe structurant TP vers le pôle Littoral Est	0,99	30	0,30
	Amélioration et sécurisation de l'interface TP bus - Littorail de Colombier, y.c. réaménagement de la RC, des arrêts de bus et des traversées de mobilités douces entre le centre et la halte	3,96	30	1,19
Solothurn	Multimodale Drehscheibe Bahnhof Luterbach-Attisholz	4,10	40	1,64
	Solothurn: Westbahnhof	1,15	40	0,46
	Verkehrsdrehscheibe Hauptbahnhof Süd - RBS	19,32	40	7,73
St.Gallen - Bodensee	Gossau, Neugestaltung Bushof	5,40	35	1,89
	Wittenbach, Neugestaltung Bushof	3,20	35	1,12
	St.Gallen, Verschiebung Bahnhof Bruggen und Zugang neuer Bahnhof	23,00	35	8,05
Talkessel Schwyz	Bushof Bahnhof Schwyz Seewen	6,90	30	2,07
	Bahnhofareal Brunnen – Drehscheibe öV	17,94	30	5,38
Wil	MD Stadtquerung Mitte: Veloquerung Posttunnel	12,53	30	3,76
	MD Bahnhof Wil: FWB-Haltestelle, Verschiebung (Modul 3)	9,95	30	2,99
Zürich Ober- land	Pfäffikon (ZH) - Ausbau Bushof	8,19	35	2,87
	Bahnhofplatz Süd/Bankstr.	1,72	35	0,60
Zürich-Glattal	Regensdorf - Bushof Süd / Überdeckung Ostring	8,49	40	3,40
	Regensdorf - Bushof Nord (Ostring)	8,59	40	3,44
	Regensdorf - Bushaltestellen Althardstrasse	4,35	40	1,74
	Dietlikon – Bushof beim Bhf. Dietlikon	2,86	40	1,14
	Bassersdorf - Erschliessung Businfrastruktur Bahnhof Süd	0,51	40	0,20
	Embrach - Platzgestaltung beim Bahnhof und Fussverkehr	2,88	40	1,15
	Kloten - Unterführung Bhf. West	3,03	40	1,21
Total		367,61		130,78

Liste der Massnahmen - Priorität B

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio, Fr.]; Preisstand Oktober 2020 exkl. MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio, Fr.]; Preisstand Oktober 2020 exkl. MWST, Höchstbeiträge
Aargau-Ost	Multimodale Drehscheibe, Döttingen	2,40	45	1,08
	Multimodale Drehscheibe, Turgi	1,90	45	0,86
Basel	Rheinfelden (CH): Mobilitätsdrehscheibe Schiffacker	4,83	40	1,93
	AG: ÖV-Drehscheibe Bahnhof Frick	20,28	40	8,11
	Saint-Louis: Réaménagement du parvis Est de la Gare de Saint-Louis	1,81	40	0,72
	Rheinfelden (DE): B&R und P&R an der S-Bahn Haltestelle Warmbach	0,82	40	0,33
Bern	Köniz, Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt Niederwangen	4,00	40	1,60
	Köniz, ÖV-Knotenpunkt Liebefeld (Teil Ausgestaltung ÖV-Knoten)	2,00	40	0,80
Brig-Visp-Naters	Intermodalität Bahnhof Brig Nord (Brig-Glis)	3,45	35	1,21
	Bahnhof Visp Unterführung Ost (Visp)	4,43	35	1,55
Chablais	Interface à la halte CFF de Massongex	1,58	30	0,47
	Interface à la halte CFF de Bex	4,92	30	1,48
	Interface à la halte CFF Le Grand	0,59	30	0,18
Coude du Rhône	Interface ferroviaire de la gare de Charrat-Fully	1,82	30	0,55
Grand Genève	Réaménagement des espaces publics de l'interface multimodale de Genève Cornavin (phase 2)	92,00	35	32,20
	Construction de la nouvelle interface multimodale de l'aéroport international de Genève	33,40	35	11,69
RUN	P+R Morteau (gare)	2,77	30	0,83
	Amélioration de l'interface de la place de la gare Neuchâtel, secteur ouest	4,94	30	1,48
	Restructuration et valorisation de l'interface terminus du Littorail	1,48	30	0,44
	Création d'une interface bus-train à la gare de Morteau, en lien avec la restructuration du réseau TP (rabattement des lignes jusqu'à la gare)	0,65	30	0,20
	Création d'une interface bus-train à la halte de Boudry	2,47	30	0,74
	Création d'une interface bus-train à la halte de Corcelles-Peseux pour la nouvelle ligne principale "Neuchâtel Ouest" restructurée	3,36	30	1,01
	Création d'une interface bus-train à la halte des Deurres pour la nouvelle ligne principale "Neuchâtel Ouest" restructurée	2,47	30	0,74
Schaffhausen	Optimierung Bahnzugang und Aufwertung Bahnhofplatz Bhf. Neunkirch (inkl. Gleisquerung)	4,97	35	1,74
Solothurn	Langsamverkehrsunterführung Hauptbahnhof Süd - RBS	35,83	40	14,33
Unteres Reusstal	Multimodale Drehscheibe Bahnhof Erstfeld: Umsetzung Umgestaltung	6,50	35	2,28
Zug	Multimodale Drehscheibe Bahnhof Baar	7,88	35	2,76

Agglomeration	Massnahme	Kosten Investition [Mio, Fr.]; Preisstand Oktober 2020 exkl. MWST	Beitragssatz Bund [%]	Bundesbeitrag [Mio, Fr.]; Preisstand Oktober 2020 exkl. MWST, Höchstbeiträge
Zürich Ober- land	Bushof	9,10	35	3,19
Zürich-Glattal	Bassersdorf - Massnahmen Personenverkehr im Vorbereich des Bahnhofs (Park+Ride / Bike + Ride / Haltestellen)	1,72	40	0,69
	Dübendorf - Bushof Bahnhof Dübendorf	9,50	40	3,80
Total		273,87		98,99

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

Tabelle A1-13

Liste der Massnahmen nach Artikel 21 MinVV - Priorität A

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

Anhang 2 Umsetzungsstand früherer Generationen

Tabelle A2-1

Dringende und baureife Eisenbahninfrastruktur-Projekte des Agglomerationsverkehrs

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

Tabelle A2-2

Dringende und baureife Projekte des Agglomerationsverkehrs

	Projekt	Stand per 31.12.2021
a.	ZH Glattalbahn, Etappen 2 und 3	In Betrieb
b.	ZH Tram Zürich West	In Betrieb
c.	BE Tram Bern West	In Betrieb und abgerechnet
d.	BE Wankdorfplatz, Tramverlängerung	In Betrieb und abgerechnet
e.	LU Doppelspur, Tieflegung Zentralbahn	In Betrieb
f.	ZG Stadtbahn Zug, 1, Ergänzung	In Betrieb und abgerechnet
g.	ZG Neubau Kantonsstr, Nr. 4 «Nordzufahrt»	In Betrieb und abgerechnet
h.	FR Pont et tunnel de la Poya	In Betrieb und abgerechnet
i.	SO Entlastung Region Olten	In Betrieb
j.	BS Tramverlegung St, Johann/Pro Volta	In Betrieb
k.	BS Tramverlängerungen Saint Louis u, Weil a, Rh	Basel Saint Louis sistiert; Weil a, Rh, in Betrieb
l.	BL Bahnhof Dornach Arlesheim/Doppelspurausbau Stollenrain	In Betrieb und abgerechnet
m.	BL H2 Pratteln–Liestal	In Betrieb und abgerechnet
n.	AG Eigentrossierung WSB, Suhr–Aarau	In Betrieb und abgerechnet
o.	TG Kerntangente Frauenfeld	Projekt abgebrochen (Volksabstimmung)
p.	VD Ouchy–Les Croisettes, Métro M2	In Betrieb und abgerechnet
q.	VD Bahnhof Prilly–Malley, RéseauExpressVaudois (REV)	In Betrieb
r.	VD Durch TL-Netz 2008 bedingte Ausbauten	In Betrieb und abgerechnet
s.	GE Tram Cornavin–Meyrin–CERN (TCMC)	In Betrieb und abgerechnet
t.	GE Tram Onex–Bernex	In Betrieb und abgerechnet

Projekte des Programms Agglomerationsverkehr, erste Generation

Agglomerationsprogramm	Beitragssatz Bund [%]	A-Liste Bundesbeitrag ⁶⁰ [Mio, Fr.]	Ausbezahlter Bundesbeitrag ⁶¹ [Mio, Fr.]
Zürich			
- Dringliche Projekte	50	282,33	
- Programm	35	121,42	381,89
Aareland	40	32,24	11,95
Aargau-Ost	40	55,66	40,36
Agglo Y	35	17,25	1,85
Basel	40	85,70	41,26
Bern	35	148,93	57,07
Biel/Bienne	40	20,88	7,09
Brig-Visp-Naters	40	4,85	2,45
Burgdorf	40	3,74	3,07
Chur	40	11,07	6,07
Delémont	40	5,93	2,28
Frauenfeld	35	7,51	1,53
Grand Genève	40	186,05	149,23
Interlaken	40	5,14	3,31
Lausanne-Morges	40	164,96	50,84
Lugano	30	27,45	9,06
Luzern	35	45,90	40,72
Mendrisiotto	35	19,40	10,33
Mobul	35	9,27	3,31
Obersee	30	11,00	2,10
RUN (Réseau urbain neuchâtelois)	35	16,97	6,54
Schaffhausen	40	33,78	23,76
Solothurn	40	10,40	7,68
St. Gallen/Arbon-Rorschach	40	74,37	68,88
Thun	40	45,22	39,58
Zug	40	63,20	19,92
Total		1510,62	992,14

⁶⁰ Preisstand Oktober 2005, exklusive Teuerung und Mehrwertsteuer

⁶¹ Stand 31.12.2021, inklusive Teuerung und Mehrwertsteuer

Projekte des Programms Agglomerationsverkehr, zweite Generation

Agglomerationsprogramm	Beitragssatz Bund [%]	A-Liste Bundesbeitrag ⁶² [Mio, Fr.]	Ausbezahlter Bundesbeitrag ⁶³ [Mio, Fr.]
Aareland	40	58,52	10,10
Aargau-Ost	35	49,11	17,77
Agglo Y	35	10,94	1,77
Basel	35	92,78	44,66
Bellinzona	40	18,60	12,17
Bern	35	304,62	88,50
Biel/Bienne	30	5,76	0,61
Brig-Visp-Naters	35	20,42	1,42
Burgdorf	40	5,74	0,31
Chablais	30	2,90	0,23
Chur	40	10,93	4,73
Delémont	35	4,80	1,25
Frauenfeld	35	9,52	0,14
Fribourg	40	23,24	0,99
Grand Genève (Projet franco-valdo-genevois)	40	204,07	17,53
Interlaken	35	7,28	4,28
Kreuzlingen-Konstanz	35	5,27	0,72
Langenthal	35	11,89	0,00
Lausanne-Morges	35	185,48	5,56
Limmattal	35	82,91	53,27
Locarno	40	11,66	5,16
Lugano	35	31,23	0,88
Luzern	35	32,26	7,12
Mendrisiotto	35	9,85	1,66
Nidwalden	40	3,53	0,34
Obersee	40	29,07	15,64
RUN (Réseau urbain neuchâtelois)	30	16,63	0,85
Schaffhausen	40	24,94	3,35
Sion	40	29,25	0,91
Solothurn	35	18,84	2,82
St. Gallen-Arbon-Rorschach	40	78,85	15,67
Thun	35	10,42	0,79
Werdenberg-Liechtenstein	35	7,80	2,85
Wil	40	23,98	3,93
Winterthur	40	109,81	46,29
Zug	35	20,50	0,94
Zürich Oberland	40	33,02	0,88
Zürich-Glattal	35	92,92	35,92
Total		1699,34	412,01

⁶² Preisstand Oktober 2005, exklusive Teuerung und Mehrwertsteuer

⁶³ Stand 31.12.2021, inklusive Teuerung und Mehrwertsteuer

Tabelle A2-5

Projekte des Programms Agglomerationsverkehr, dritte Generation

Agglomerationsprogramm	Beitrags- satz Bund [%]	Höchstbeiträge für Massnah- men nach Artikel 21 MinVV [Mio, Fr.]	Höchstbeiträge für Massnah- men nach Arti- kel 21a MinVV [Mio, Fr.]	Total A-Liste Bundesbei- trag ⁶⁴ [Mio, Fr.]	Ausbezah- ler Bundesbei- trag ⁶⁵ [Mio, Fr.]
Aareland	35	23,05	5,25	28,30	1,77
Aargau-Ost	35	27,20	11,32	38,52	4,47
Basel	40	80,17	30,1	110,27	9,81
Bellinzonese	40	4,61	4,93	9,54	0,07
Bern	35	69,85	21,09	90,94	1,81
Biel-Bienne/Lyss	40	2,20	5,04	7,24	0,00
Brig-Visp-Naters	30	7,30	4,06	11,36	1,31
Burgdorf ⁶⁶	35	92,29	3,60	95,89	0,00
Chablais	35	13,65	3,39	17,04	0,39
Delémont	35	6,14	3,03	9,17	0,03
Fribourg	35	34,11	3,48	37,59	0,53
Grand Genève	40	101,21	17,89	119,10	3,01
Kreuzlingen-Konstanz	35	3,52	5,15	8,67	0,00
Langenthal	35	2,24	8,83	11,07	0,00
Lausanne-Morges	35	120,86	14,40	135,26	0,00
Limmattal	35	225,67	3,58	229,25	87,02
Locarnese	40	8,24	8,78	17,02	0,01
Luganese	40	0,48	2,97	3,45	0,04
Luzern	35	41,31	16,68	57,99	8,51
Mendrisiotto	35	1,71	9,82	11,53	0,10
Mobul	40	5,30	8,37	13,67	2,01
Obersee	35	21,12	8,36	29,48	0,18
RUN (Réseau urbain neuchâtelois)	40	8,10	19,24	27,34	1,15
Solothurn	35	2,39	4,32	6,71	1,11
St. Gallen-Bodensee	35	74,19	55,67	129,86	1,65
Talkessel Schwyz	35	4,81	7,82	12,63	0,36
Thun	35	2,35	0,34	2,69	0,90
Unteres Reusstal	35	14,07	3,16	17,23	3,40
Valais central	35	14,03	18,30	32,33	0,24
Werdenberg-Liechtenstein	30	0,92	9,43	10,35	0,07
Wil	35	18,83	17,95	36,78	0,39
Winterthur und Umgebung	35	17,52	3,25	20,77	0,02
Zug	40	5,27	18,3	23,57	1,11
Zürich Oberland	40	1,77	6,17	7,94	0,49
Zürich-Glattal	40	46,5	22,76	69,26	1,18
Total		1102,98	386,83	1489,81	133,13

⁶⁴ Preisstand April 2016, exklusive Teuerung und Mehrwertsteuer⁶⁵ Stand 31.12.2021, inklusive Teuerung und Mehrwertsteuer⁶⁶ Inklusive Zusatzkredit vom 28. September 2021 (BBI 2021 2397)

Anhang 3 Vergleich der Mitfinanzierung in den verschiedenen Generationen

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

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

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

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

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

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

Dennoch zeigt sich über die vier Generationen hinweg, dass vermehrt höhere Prozentanteile der Mitfinanzierungen des Bundes an die mittleren und kleinen Agglomerationen flossen. So vereinigen die grossen Agglomerationen nur noch weniger als 58 Prozent der Bundesinvestitionen der vierten Generation auf sich.

Tabelle A3-2: Zusammenstellung der Bundesbeiträge über alle Generationen

	Max. Bundebeitrag [Mio. CHF]								Total	
	Erste Generation		Zweite Generation		Dritte Generation		Vierte Generation			
Grosse Agglomerationen	65 %	989	57 %	963	51 %	754	57 %	740	57 %	3446
Mittelgrosse Agglomerationen	17 %	264	30 %	503	31 %	465	27 %	352	26 %	1583
Mittelkleine Agglomerationen	12 %	185	9 %	156	6 %	83	10 %	130	9 %	554
Kleine Agglomerationen	5 %	73	5 %	77	13 %	188	6 %	74	7 %	412
Total		1511		1699		1490		1296		5996

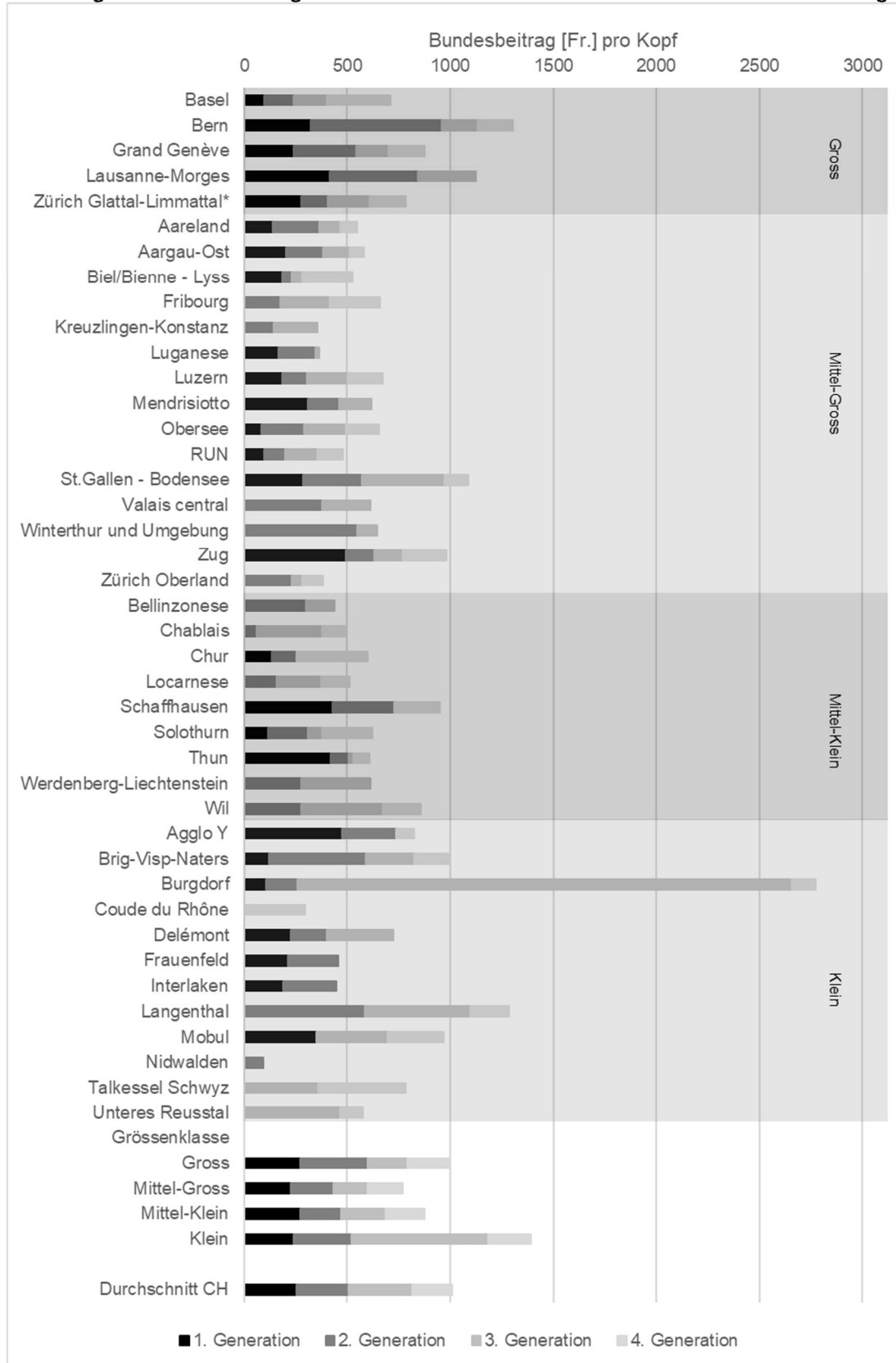
Stellt man die absoluten Bundesbeiträge aller Generationen der Anzahl Einwohnerinnen und Einwohner sowie Beschäftigten⁶⁷ gegenüber, wird ersichtlich, dass insbesondere kleine beitragsberechtigende Städte und Agglomerationen hohe Pro-Kopf-Beiträge erhalten haben.

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

⁶⁷ Die Kosten werden in Relation zur Anzahl an Einwohnern und 50 Prozent der Beschäftigten dargestellt.

hohen Kosten angesichts der kleineren Anzahl Bevölkerung und Beschäftigten zu einem sehr hohen Pro-Kopf-Beitrag.

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



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

Anhang 4 Agglomerationsprogramme sowie beitragsberechtigte Städte und Agglomerationen

Agglomerationsprogramm nach PAVV	Beitragsberechtigte Städte und Agglomerationen nach BFS
Aareland	Aarau, Olten-Zofingen
Aargau-Ost	Baden-Brugg, Lenzburg, Wohlen, Teile der Agglomeration Zürich
Agglo Y	Teile der Agglomeration Yverdon
Basel	Basel, Stein
Bellinzonese	Bellinzona
Bern	Teile der Agglomeration Bern
Biel-Bienne/Lyss	Biel-Bienne, Lyss
Brig-Visp-Naters	Teile der Agglomeration Brig – Visp
Burgdorf	Burgdorf
Chablais	Teile der Agglomeration Monthey
Chur	Chur
Coude de Rhône	Martigny
Davos	Davos
Delémont	Delémont
Frauenfeld	Frauenfeld
Fribourg	Fribourg
Grand Genève	Genève
Interlaken	Interlaken
Kreuzlingen-Konstanz	Kreuzlingen
Langenthal	Langenthal
Lausanne-Morges	Teile der Agglomeration Lausanne
Limmattal	Teile der Agglomeration Zürich
Locarnese	Locarno
Luganese	Lugano
Luzern	Luzern
Mendrisiotto	Mendrisio
Mobul	Teile der Agglomeration Bulle
Nidwalden	Stans
Obersee	Lachen, Rapperswil-Jona – Rüti, Teile der Agglomeration Zürich
RUN (Réseau urbain neuchâtelois)	Teile der Agglomeration Neuchâtel, La Chaux-de-Fonds – Le Locle
Rheintal	Teile der Agglomeration Rheintal
Rivelac	Vevey – Montreux
Schaffhausen	Schaffhausen
Solothurn	Solothurn
St,Gallen-Bodensee	St, Gallen, Arbon – Rorschach, Amriswil - Romanshorn
Talkessel Schwyz	Schwyz, Teile der Agglomeration Zug
Thun	Thun
Unteres Reusstal	Altdorf
Valais central	Sion, Sierre
Werdenberg-Liechtenstein	Buchs
Wil	Wil
Winterthur und Umgebung°	Winterthur
Zug	Teile der Agglomeration Zug
Zürcher Oberland	Teile der Agglomeration Zürich
Zürich-Glattal	Teile der Agglomeration Zürich