



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK  
Bundesamt für Raumentwicklung ARE

# **Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme**

*vom 12. Dezember 2007*

Diese Weisung tritt per sofort in Kraft.

Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation

Moritz Leuenberger

## Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage und Zielsetzung.....	4
2	Vorgaben .....	5
2.1	Agglomerationsprogramme .....	5
2.2	Anwendungshandbuch .....	5
2.3	Infrastrukturfonds.....	6
3	Überblick über das Verfahren .....	9
3.1	Schema.....	9
3.2	Erläuterung der weiteren Schritte .....	11
4	Prüfung, Beurteilung und Priorisierung.....	16
4.1	Überblick Verfahren .....	16
4.2	Prüfung Grundanforderungen.....	17
4.3	Beurteilung der Wirksamkeit eines Agglomerationsprogramms .....	18
4.3.1	Ermittlung der Nutzen- und Kostenachse .....	18
4.3.2	Vorgehen .....	21
4.3.3	Berücksichtigung von Grösse und Betroffenheit.....	21
4.4	Priorisierung der Massnahmen(-pakete) .....	21
4.4.1	Kriterium „Agglomerationsrelevanz“ .....	22
4.4.2	Kriterium „Reifegrad“ .....	23
4.4.3	Kriterium „Kosten/Nutzen-Verhältnis“ .....	23
4.4.4	Kriterium „Bau- und Finanzreife“.....	24
5	Programm „Agglomerationsverkehr“ .....	25
5.1	Mittelzuweisung und Dynamik .....	25
5.2	Leistungsvereinbarungen .....	26
5.3	Umsetzung und Leistungscontrolling.....	27
5.4	Finanzierung bereits getätigter Investitionen .....	28
6	Konkretisierungen zum Anwendungshandbuch .....	29
6.1	Fristen.....	29
6.2	Stand und Dokumentation der Agglomerationsprogramme Ende 2007 .....	30
6.3	Mitfinanzierbare Massnahmen.....	31
6.4	Massnahmenpakete .....	32
6.5	Priorisierung.....	33
6.6	Abgrenzung und Perimeter.....	34
6.6.1	Perimeter Agglomerationsprogramm.....	34
6.6.2	Grenzüberschreitende Agglomerationsprogramme .....	34
6.7	Trägerschaften.....	34
6.8	Abstimmung mit dem Bund.....	36
7	Verhältnis zu anderen Instrumenten und Finanzierungen .....	37
7.1	Verhältnis zum Sachplan Verkehr .....	37
7.2	Verhältnis zu Richt- und Nutzungsplänen.....	37
7.2.1	Kantonale Richtpläne.....	37
7.2.2	Regionale Richtpläne und kommunale Nutzungspläne .....	37
7.3	Verhältnis zu den dringenden Projekten.....	38
8	Zeitplan und Ablauf der weiteren Arbeiten.....	39
9	Ansprechpersonen.....	40
10	Abkürzungsverzeichnis.....	41
11	Anhang .....	42

# 1 Ausgangslage und Zielsetzung

Der Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen wird ab 2008 während 20 Jahren 20,8 Milliarden Franken für folgende vier Bereiche bereitstellen:

- Fertigstellung Nationalstrassennetz: 8,5 Milliarden
- Engpassbeseitigung beim bestehenden Nationalstrassennetz: 5,5 Milliarden
- Infrastrukturen für den öffentlichen und privaten Agglomerationsverkehr: 6 Milliarden, davon 2,56 Milliarden für dringende Projekte und 3,44 Milliarden für Agglomerationsprogramme
- Substanzerhaltung der Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen: 0,8 Milliarden

Im Zentrum der vorliegenden Weisung stehen die Verfahren für die Prüfung und Beurteilung der Agglomerationsprogramme sowie die Aufteilung der Mittel auf die Agglomerationsprogramme. Adressaten sind die Kantone, Agglomerationen und Trägerschaften als Leistungsersteller (Ausarbeitung Agglomerationsprogramm) sowie die Bundesämter als Leistungsprüfer (Prüfung und Beurteilung Agglomerationsprogramme).

Für weitergehende Erläuterungen zu den anderen Bereichen des Infrastrukturfonds wird auf die Botschaft des Bundesrates vom 2. Dezember 2005<sup>1</sup> und die Ergebnisse aus den Beratungen in den eidgenössischen Räten verwiesen<sup>2</sup>.

## **Zum Stellenwert dieser Weisung:**

Der Agglomerationsverkehr und die Ausarbeitung der Agglomerationsprogramme liegen in der Verantwortung der Kantone bzw. Trägerschaften. Sie sind allein zuständig für die Erarbeitung der Agglomerationsprogramme, die Priorisierung der Massnahmen sowie deren Umsetzung. Der Bund prüft und beurteilt die von den Kantonen und Trägerschaften erarbeiteten Agglomerationsprogramme und unterstützt subsidiär deren Massnahmen mit Beiträgen.

Die vorliegende Weisung baut auf diesem Grundsatz auf. Sie soll als gemeinsame Leitlinie für die Fachleute von Bund und den Kantonen dienen. Ziel ist es, dass alle beteiligten Akteure ihrer Arbeit das selbe Verfahren zu Grunde legen und die Koordination gewährleistet und vereinfacht wird. Die Weisung soll ferner die Kantone und Trägerschaften bei der Erarbeitung der Agglomerationsprogramme unterstützen. Entsprechend richtet sie sich an ein Fachpublikum und ist technisch und detailliert beschrieben.

Abschliessend ist zu beachten, dass die vorliegende Weisung lediglich die Grundlagen für die Erarbeitung des Programms „Agglomerationsverkehr“ bereitstellt und den politischen Prozess nicht zu ersetzen vermag. Über die Mittelzuteilung wird schlussendlich das eidgenössische Parlament entscheiden.

<sup>1</sup> BBI 2006 763

<sup>2</sup> <http://www.parlament.ch/do-dopoavanti>

## **2 Vorgaben**

### **2.1 Agglomerationsprogramme**

Voraussetzung für Bundesbeiträge an Infrastrukturen des Agglomerationsverkehrs ist ein Agglomerationsprogramm, Teil Verkehr und Siedlung<sup>3</sup>. Ein Agglomerationsprogramm ist ein Massnahmenplan für Verkehr und Siedlung, der alle Verkehrsträger und -mittel abgestimmt mit der Siedlungsentwicklung einbezieht. Ein Agglomerationsprogramm umfasst sowohl lokale, regionale als auch übergeordnete Infrastrukturen innerhalb der Agglomeration.

Der Bund bezahlt an die Agglomerationsprogramme nur Beiträge an lokale und regionale Infrastrukturen innerhalb des Agglomerationsperimeters. Übergeordnete Infrastrukturen (Nationalstrassennetz, Eisenbahnfernverkehr) werden über die entsprechenden Bundesinstrumente finanziert.

Die Ausarbeitung der Agglomerationsprogramme ist zurzeit im Gang. Der Bund hat in den meisten Fällen bereits Zwischenbeurteilungen vorgenommen, um den Kantonen und Trägerschaften die weiteren Schwerpunkte bei der Erarbeitung ihrer Agglomerationsprogramme aufzuzeigen. In den Zwischenbeurteilungen werden die Agglomerationen darauf hingewiesen, welche Punkte, aufgrund der Vorgaben des Anwendungshandbuchs, bei der Erarbeitung zu vertiefen sind. Zu den Zwischenbeurteilungen finden in der Regel Gespräche zwischen den Verantwortlichen der Agglomerationen und des Bundes statt.

### **2.2 Anwendungshandbuch**

Das Anwendungshandbuch<sup>4</sup> bildet den Leitfaden für die Ausarbeitung der Agglomerationsprogramme. Es beschreibt die Anforderungen des Bundes an ein Agglomerationsprogramm. Zu unterscheiden sind Grundanforderungen (GA) und Wirksamkeitskriterien (WK).

Mit den Grundanforderungen wird die grundsätzliche Mitfinanzierungswürdigkeit eines Agglomerationsprogramms beurteilt. Folgende sechs Grundanforderungen müssen aus Sicht des Bundes erfüllt sein:

- GA1: Partizipation gewährleistet
- GA2: Trägerschaft untersucht und festgelegt
- GA3: Analyse von Ist-Zustand und zukünftigem Zustand unter Einbezug von Siedlungsentwicklung, MIV, öV, Fuss- und Veloverkehr
- GA4: Alle Massnahmenbereiche untersucht
- GA5: Auswirkungen und Kosten transparent aufgezeigt
- GA6: Umsetzung und Controlling gesichert

---

<sup>3</sup> In der Folge ist der besseren Lesbarkeit halber von „Agglomerationsprogramm“ die Rede, wo nicht anders vermerkt, handelt es sich dabei um ein „Agglomerationsprogramm, Teil Verkehr und Siedlung“.

<sup>4</sup> Bundesamt für Raumentwicklung (2004): Agglomerationsprogramme, Teil Verkehr und Siedlung: Prüfkriterien. Anwendungshandbuch.

Anhand der Wirksamkeitskriterien wird die Wirkung von Agglomerationsprogrammen beurteilt.

- WK1: Qualität im Verkehrssystem verbessert
- WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert
- WK3: Verkehrssicherheit erhöht
- WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert
- WK5: Investitions- und Betriebskosten beurteilt

### **2.3    *Infrastrukturfonds***

Das vom eidgenössischen Parlament beschlossene Infrastrukturfondsgesetz (IFG)<sup>5</sup> tritt am 1.1.2008 in Kraft. Für den Teil Agglomerationsverkehr sind 6 Milliarden Franken beschlossen. Gleichzeitig mit der Inkraftsetzung wird ein erster Kredit von 2,56 Mia. Franken freigegeben. Dieser erste Kredit dient der Mitfinanzierung von dringenden Projekten des Agglomerationsverkehrs. Es verbleiben somit 3,44 Mia. Franken für die Mitfinanzierung von Agglomerationsprogrammen.

Spätestens zwei Jahre nach Inkrafttreten des Infrastrukturfondsgesetzes (d.h. spätestens am 1.1.2010) unterbreitet der Bundesrat dem Parlament ein „Programm zur Mitfinanzierung von Agglomerationsprogrammen“ (Art. 7, Abs. 3 IFG)<sup>6</sup> – nachfolgend „Programm Agglomerationsverkehr (AV)“. Je nach Dauer der parlamentarischen Beratungen können erste Beiträge an Agglomerationsprogramme ab 2011 ausbezahlt werden. Die Fondslaufzeit ist gemäss Infrastrukturfondsgesetz auf 20 Jahre befristet. Beiträge an Agglomerationsprogramme werden somit während rund 17 Jahren (von 2011 – 2027) ausbezahlt.

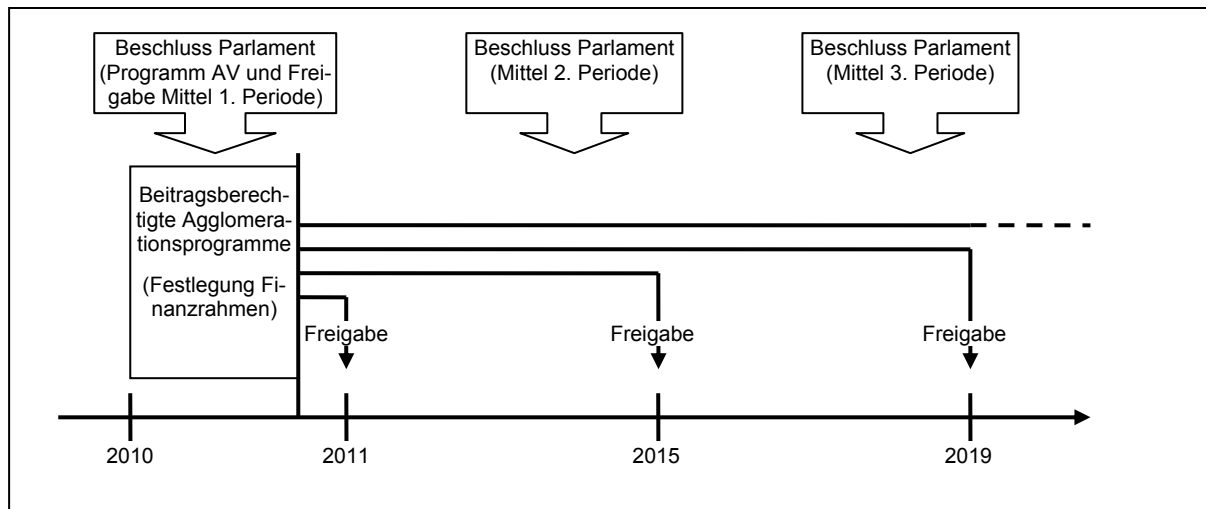
In der Programmbotschaft wird für jedes Agglomerationsprogramm ein grober Finanzrahmen festgelegt. Die Gelder werden vom Parlament mit Bundesbeschlüssen in Etappen von rund vier Jahren freigegeben.

---

<sup>5</sup> SR 725.13; AS 2007 6017

<sup>6</sup> Gleichzeitig wird der Bundesrat dem Parlament auch ein „Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz“ (Art. 6 Abs. 2 IFG) – nachfolgend „Programm Engpassbeseitigung“ – unterbreiten, dieses Programm ist nicht Gegenstand dieser Weisung. Beide Programme werden koordiniert und aufeinander abgestimmt.

Abbildung 1



Das Infrastrukturfondsgesetz und der Bundesbeschluss über den Gesamtkredit<sup>7</sup> legen zudem folgende Eckpunkte für die Agglomerationsverkehrsfinanzierung fest:

- Es muss eine Koordination mit der Siedlungsentwicklung stattfinden (Art. 4 Abs. 2, lit. d IFG).
- Bei der Verteilung der Mittel wird eine angemessene Berücksichtigung aller Landesteile angestrebt (Art. 4 Abs. 2 lit. e IFG).
- Die Unterstützung des Agglomerationsverkehrs richtet sich nach Art. 17a-17d des MinVG (Art. 7 Abs. 2 IFG).
- Beiträge an den Agglomerationsverkehr umfassen Infrastrukturen von Strasse, Schiene und Langsamverkehr (Art. 7 Abs. 5 IFG).
- Beiträge an Investitionen für Eisenbahninfrastrukturen des Agglomerationsverkehrs (S-Bahnen) müssen zu einem Mehrwert für die Stadt oder Agglomeration führen und die Strasse unmittelbar entlasten (Art. 7 Abs. 6 IFG).

Die Unterstützung des Agglomerationsverkehrs richtet sich nach Art. 17a-d des MinVG<sup>8</sup>. Die entsprechenden Bestimmungen sind im Anhang des IFG enthalten. Die wichtigsten Eckpunkte sind:

- Es können nur Beiträge an Verkehrsinfrastrukturen, nicht aber an den Betrieb geleistet werden.
- Die Beiträge werden an die Kantone zuhanden der Trägerschaften ausgerichtet.
- Der Bundesrat bezeichnet die beitragsberechtigten Städte und Agglomerationen. Die beitragsberechtigten Städte und Agglomerationen sind in der Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer (MinVV<sup>9</sup>) aufgeführt.

<sup>7</sup> vgl. Anhang 3 und Anhang 4

<sup>8</sup> vgl. Anhang 3

<sup>9</sup> SR 725.116.21; AS 2007 5987

- Die Beiträge werden gemäss der Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramms bemessen. Vorrang haben Agglomerationsprogramme, die zur Lösung der grössten Verkehrs- und Umweltprobleme beitragen.
- Die Gesamtwirkung ist das Verhältnis zwischen dem finanziellen Aufwand und folgenden Wirkungszielen:
  - bessere Qualität des Verkehrssystems,
  - mehr Siedlungsentwicklung nach innen,
  - weniger Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch sowie
  - mehr Verkehrssicherheit.
- Beiträge werden nur unter bestimmten Bedingungen ausbezahlt:
  - Das Projekt muss in eine Gesamtverkehrsplanung eingebunden und mit den übergeordneten Verkehrsnetzen und der Siedlungsentwicklung abgestimmt sein sowie mit den kantonalen Richtplänen übereinstimmen.
  - Die Restfinanzierung der Investition sowie die Finanzierung von Betrieb und Unterhalt müssen sichergestellt sein.
  - Es werden höchstens 50% der anrechenbaren Kosten mitfinanziert.



### 3 Überblick über das Verfahren

Nachdem die Agglomerationsprogramme fertig gestellt sind, werden sie dem Bund eingereicht. Der Bund prüft, ob alle Grundanforderungen erfüllt sind. Nur ein Agglomerationsprogramm mit erfüllten Grundanforderungen kann Bundesbeiträge erhalten. Die Höhe dieser Beiträge wird anschliessend bestimmt. Der Bund beurteilt hierfür die Wirkung des Agglomerationsprogramms aufgrund der Wirksamkeitskriterien. Je höher die zu erwartende Wirkung des gesamten Programms ausfällt, desto höher ist der Beitragssatz des Bundes an den Kosten. Die finanziellen Mittel sind beschränkt, daher wird erwartet, dass die Trägerschaften eine Priorisierung ihrer im Agglomerationsprogramm enthaltenen Massnahmen vornehmen. Der Bund wird die Priorisierung überprüfen und über die Massnahmen aller Agglomerationsprogramme („Massnahmenportfolio“) seinerseits eine Priorisierung der Massnahmen vornehmen.

Die verschiedenen Informationen aus den Prüfungen, Beurteilungen und Priorisierungen (Ebene „einzelnes Agglomerationsprogramm“ sowie Ebene „Portfolio Agglomerationsprogramme“) erlauben es dem Bund, einen ersten Entwurf für ein Programm „Agglomerationsverkehr“ zu erstellen. Aufgrund der grossen Unsicherheiten bei der Planung über 20 Jahre wird der Bund anfänglich eine Reserve von rund einer Milliarde Franken freihalten, die noch keinen Agglomerationsprogrammen zugeteilt wird. Diese Reserve wird alle vier Jahre (d.h. mit jeder Mittelfreigabe durch das Parlament) entsprechend vermindert. Das Programm „Agglomerationsverkehr“ wird dem Parlament vorgelegt. Auf dieser Grundlage werden Leistungsvereinbarungen mit den Trägerschaften abgeschlossen und die Freigabe der Mittel beim Parlament periodisch beantragt.

Das Programm „Agglomerationsverkehr“ sowie die Leistungsvereinbarungen mit den Trägerschaften sind dynamische Instrumente, die laufend angepasst und aktualisiert werden, dies geschieht in der Regel alle vier Jahre. Finanzielle Mittel werden immer erst für diejenigen Massnahmen freigegeben, die innerhalb von vier Jahren bau- und finanzreif<sup>10</sup> sind. Mit diesem Vorgehen ist es möglich, die notwendige Flexibilität zu erhalten und dennoch genügend Planungssicherheit zu gewährleisten.

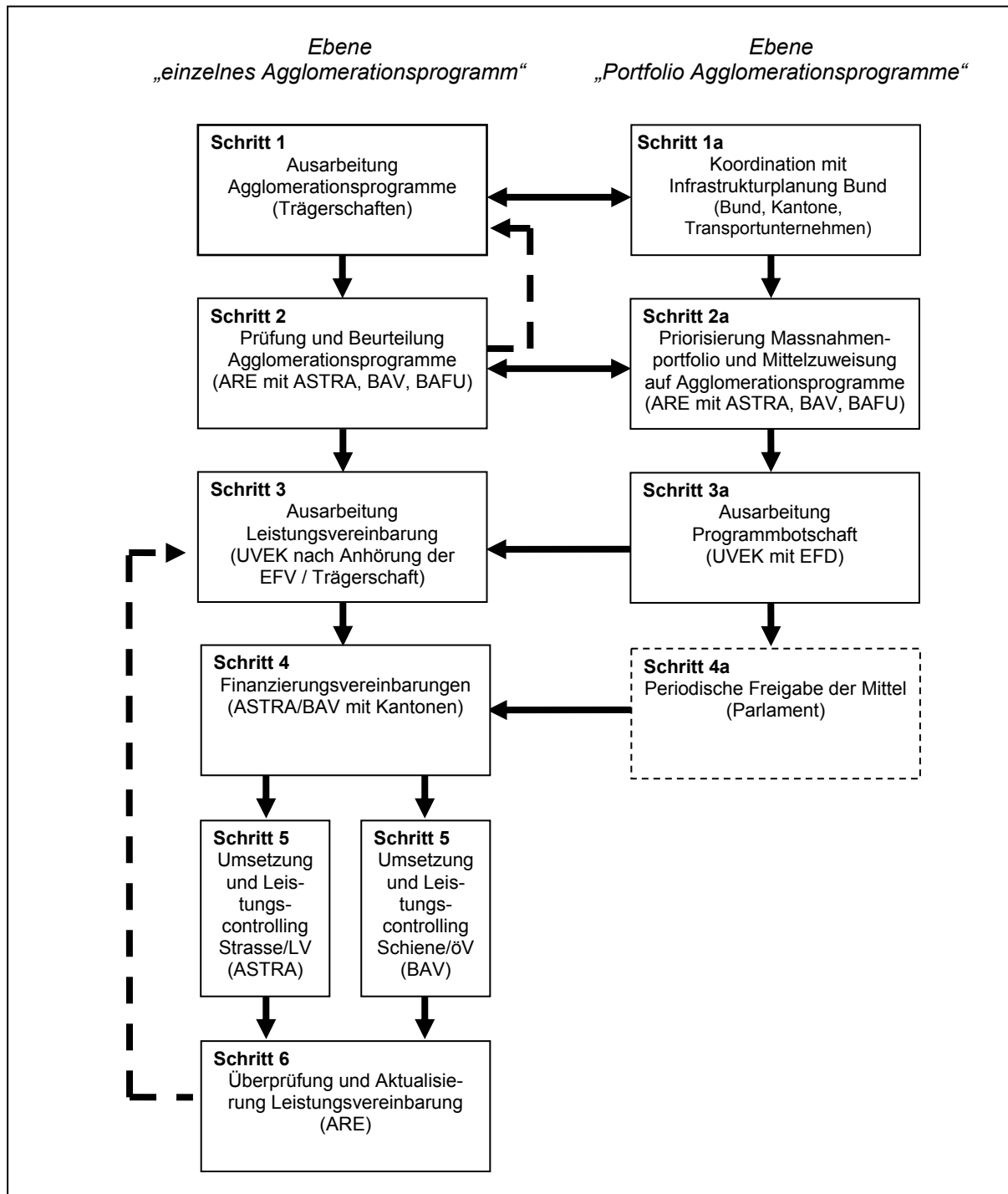
#### 3.1 Schema

Die weiteren Arbeiten lassen sich in 6 Schritte aufteilen. Das folgende Schema zeigt diese Schritte aus Sicht des Bundes. Die linke Spalte listet die Schritte auf, die für jedes einzelne Agglomerationsprogramm zu durchlaufen sind, die rechte Spalte zeigt auf, wie der Bund alle Agglomerationsprogramme und ihre Massnahmen aus einer Gesamtsicht heraus behandelt.

---

<sup>10</sup> vgl. hierzu Definition S. 24

Abbildung 2



### 3.2 Erläuterung der weiteren Schritte

<b>Schritt 1: Ausarbeitung Agglomerationsprogramme</b>	
<b>Akteure: Kantone/ Trägerschaften</b>	<b>Zeitraum: 2007</b>
<b>Inhalt / Output:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ausgearbeitetes Agglomerationsprogramm</li> <li>- Umzusetzende Massnahmen (Zeitplan, Zuständigkeiten und Finanzierung)</li> <li>- Priorisierung der Massnahmen und ggf. Zuordnung zu Massnahmenpaketen</li> </ul>	

<b>Schritt 1a: Koordination der Agglomerationsprogramme mit der Infrastrukturplanung des Bundes</b>	
<b>Akteure: UVEK, Kantone/ Trägerschaften</b>	<b>Zeitraum: 2007/08</b>
<b>Inhalt / Output:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Abstimmung mit der übergeordneten Verkehrsinfrastruktur</li> <li>- Dimensionierung der Agglomerationsprogramme aufgrund der verfügbaren Mittel</li> </ul>	

Die Trägerschaften stellen ihre Agglomerationsprogramme gemäss den Anforderungen des Anwendungshandbuchs und in enger Koordination mit dem Bund (vgl. Schritt 1a) bis Ende 2007 fertig. Ein gültiges Agglomerationsprogramm enthält:

- die umzusetzenden Massnahmen, wo sinnvoll in Paketen zusammengefasst (vgl. Kapitel 6.3),
- eine Priorisierung der Massnahmen (-pakete) (vgl. Kapitel 4.4 und 6.5),
- Angaben zu Kosten und Finanzierung,
- einen Zeitplan für die Umsetzung des Agglomerationsprogramms und seiner Massnahmen
- sowie Angaben zu den Zuständigkeiten.

Zudem muss die finanzielle Dimension der Agglomerationsprogramme grob den im Infrastrukturfonds verfügbaren Mittel entsprechen. Allenfalls sind vor der Einreichung des Agglomerationsprogramms beim Bund Re-dimensionierungen notwendig.

Das UVEK befasst sich mit der Planung der übergeordneten Infrastrukturen (insbesondere „Programm Engpassbeseitigung“ sowie „Zukünftige Entwicklung der Eisenbahngrossprojekte“). Wo Koordinationsbedarf mit den Agglomerationsprogrammen besteht, ist das UVEK für die Abstimmung besorgt.

Die Koordination hat folgende Ziele:

- Inhaltliche Abstimmung mit der übergeordneten Verkehrsinfrastruktur (Nationalstrassen und Eisenbahnfernverkehr)
- Zeitliche Abstimmung mit den nationalen Vorhaben unter Berücksichtigung der verfügbaren finanziellen Mittel

Das UVEK behält es sich vor, Agglomerationsprogramme mit ungenügender Ausrichtung auf die übergeordnete Infrastrukturplanung zur Überarbeitung zurückzuweisen.

<b>Schritt 2: Prüfung und Beurteilung der Agglomerationsprogramme durch den Bund</b>	
<b>Akteure: ARE zusammen mit BAV, ASTRA, BAFU</b>	<b>Zeitraum: 2008</b>
<b>Inhalt / Output:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Prüfung des Agglomerationsprogramms (gemäss Grundanforderungen Anwendungshandbuch)</li> <li>- Beurteilung der erwarteten Wirkung des Programms und der vorgeschlagenen Massnahmenpriorisierung</li> </ul>	

Die eingereichten Agglomerationsprogramme werden 2008 von den zuständigen Bundesämtern (ARE, ASTRA, BAV, BAFU) unter der Federführung des ARE geprüft und beurteilt. Geprüft wird, ob alle im Anwendungshandbuch festgelegten Grundanforderungen erfüllt sind. Anschliessend werden die Wirkung des Agglomerationsprogramms beurteilt und die Priorisierung der Massnahmen auf ihre Plausibilität überprüft. Agglomerationsprogramme mit zu geringer Gesamtwirkung, ungenügender oder unrealistischer Priorisierung werden zur Überarbeitung zurückgewiesen.

<b>Schritt 2a: Priorisierung Massnahmenportfolio und Mittelzuweisung auf Agglomerationsprogramme</b>	
<b>Akteure: ARE zusammen mit ASTRA, BAV und BAFU</b>	<b>Zeitraum: 2008</b>
<b>Inhalt / Output:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Priorisierung der Massnahmen(-pakete) über alle Agglomerationsprogramme</li> <li>- Mittelzuweisung auf die einzelnen Agglomerationsprogramme</li> </ul>	

Gestützt auf die Beurteilung gemäss Schritt 2 wird das ARE gemeinsam mit ASTRA, BAV und BAFU eine Priorisierung der Massnahmen(-pakete) über alle Agglomerationsprogramme („Massnahmenportfolio“) vornehmen. Auf dieser Grundlage werden die Botschaft zu den Programmen und die Leistungsvereinbarungen erarbeitet (vgl. Schritt 3 und Schritt 3a).

Es werden drei Listen erstellt, eine A-, eine B- und eine C-Liste. Massnahmen der A-Liste sind innerhalb von vier Jahren bau- und finanzreif, jene der B-Liste werden die Bau- und Finanzreife erst später erreichen. Auf diese zwei Gruppen werden 2,5 Milliarden Franken Bundesbeiträge aufgeteilt. Massnahmen, für die weitere Abklärungen notwendig sind, werden auf die C-Liste gesetzt, diese werden zu einem späteren Zeitpunkt – im Rahmen der Verteilung der Reserve – nochmals überprüft, wofür anfänglich rund eine Milliarde Franken eingestellt wird. Das UVEK wird Massnahmen, die auf falschen oder unrealistischen Voraussetzungen und Vorstellungen beruhen, nicht berücksichtigen.

<b>Schritt 3: Ausarbeitung Leistungsvereinbarung</b>	
<b>Akteure: UVEK und Trägerschaften</b>	<b>Zeitraum: 2010/11</b>
<b>Inhalt / Output:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bezeichnung Trägerschaft und Ansprechpartner Bund</li> <li>- Festlegung eines groben Rahmens für den Gesamtbeitrag des Bundes an das Agglomerationsprogramm</li> <li>- Festlegung der gemäss aktuellem Planungsstand umzusetzenden Massnahmen(-pakete) (A- und B-Liste)</li> <li>- Vorbehalt: Budgethoheit Parlament</li> </ul>	

Nach erfolgter Prüfung und Beurteilung der Agglomerationsprogramme wird mit der Ausarbeitung der Leistungsvereinbarungen begonnen. Das UVEK wird ab 2010/11 mit den Trägerschaften jeweils eine Leistungsvereinbarung gestützt auf den Parlamentsbeschluss (Schritt 3a) abschliessen. Die Leistungsvereinbarung legt den groben Rahmen für den Beitrag des Bundes an das Agglomerationsprogramm (exkl. Reserve) fest. Die Vereinbarung umfasst eine Liste der umzusetzenden Massnahmen(-pakete), aufgeteilt in zwei Listen. Die A-Liste umfasst diejenigen Massnahmen(-pakete), die in den nächsten vier Jahren bau- und finanzreif sind. Für diese Massnahmen werden die Mittel beim Parlament beantragt, diese Beiträge sind für die Agglomeration gesichert. In der B-Liste werden diejenigen Massnahmen(-pakete) aufgeführt, für die weitere Planungs- und Abklärungsarbeiten erforderlich sind. Für diese Massnahmen wird in der Vereinbarung ein finanzieller Rahmen festgeschrieben, dieser wird jedoch noch nicht beim Parlament beantragt. Nicht Teil der Leistungsvereinbarung sind Massnahmen der C-Liste. Bestandteil der Leistungsvereinbarung sind ferner nicht-infrastrukturelle Massnahmen der Bereiche Verkehr und Siedlung. Sie wird alle vier Jahre überprüft und aktualisiert (vgl. Schritt 6). Die EFV wird zu den Leistungsvereinbarungen angehört.

<b>Schritt 3a: Ausarbeitung Programm-Botschaft</b>	
<b>Akteure: Bundesrat (UVEK mit EFD)</b>	<b>Zeitraum: 2008/09</b>
<b>Inhalt / Output:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Botschaft mit Überblick über die geplanten Massnahmen in den einzelnen Agglomerationen, inkl. Finanzrahmen für jedes Agglomerationsprogramm (Gesamtschau).</li> <li>- Bundesbeschluss zur Freigabe der Mittel für die nächste Periode von 4 Jahren für bau- und finanzreife Massnahmen(-pakete).</li> </ul>	

Gestützt auf die geprüften und beurteilten Agglomerationsprogramme unterbreitet der Bundesrat dem Parlament die Programm-Botschaft. Die Botschaft umfasst eine Gesamtschau: Für jedes Agglomerationsprogramm wird eine Übersicht über den Finanzrahmen, die geplanten Massnahmen (-pakete) der A- und B-Liste sowie deren zeitliche Realisierung skizziert. Aktualisierungen und Anpassungen erfolgen später in Perioden von 4 Jahren (vgl. Schritte 4 und 6), zu diesen Zeitpunkten wird jeweils auch über die Verwendung der Reserve für Projekte der C-Liste entschieden.

Gleichzeitig mit der Botschaft werden dem Parlament auch erstmals mit einem Bundesbeschluss die Mittel für die in den nächsten vier Jahren bau- und finanzreifen Massnahmen(-pakete) (A-Liste) beantragt. Dieser Schritt wiederholt sich anschliessend alle vier Jahre (vgl. Schritt 4a).

<b>Schritt 4: Finanzierungsvereinbarungen</b>	
<b>Akteure: ASTRA, BAV mit Kantone/Trägerschaften bzw. Transportunternehmen</b>	<b>ab 2010/11</b>
<b>Inhalt / Output:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Finanzierungsvereinbarungen zu den einzelnen Massnahmen(-paketen)</li> <li>- Festlegung der Umsetzungs- und Auszahlungsmodalitäten</li> </ul>	

Das UVEK teilt die Massnahmen(-pakete) der A-Liste für die Umsetzung dem jeweiligen Fachamt zu. Für Massnahmen(-pakete) im Bereich Schiene/öV ist das BAV zuständig, für jene im Bereich Strasse und Langsamverkehr das ASTRA. Bei „gemischten Massnahmen“ (z.B. Massnahmen mit einem Strassen- und einem Schienenteil) ist jeweils der Schwerpunkt der Massnahme massgebend. Für jede Massnahme/jedes Massnahmenpaket schliesst das zuständige Bundesamt, wenn die Bau- und Finanzreife erreicht ist, eine Finanzierungsvereinbarung ab, welche die Modalitäten für die Mittelfreigabe regelt. Die Finanzierungsvereinbarung umfasst das definitive Kostendach, das der Bund an die Massnahme/das Massnahmenpaket bezahlt.

<b>Schritt 5: Umsetzung und Leistungscontrolling</b>	
<b>Akteure: ASTRA, BAV und Kantone/Trägerschaften</b>	<b>ab 2010/11</b>
<b>Inhalt / Output:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Auszahlung der Bundesbeiträge nach Baufortschritt (ASTRA und BAV)</li> <li>- Leistungscontrolling der Massnahmen(-pakete) Strasse/LV (ASTRA)</li> <li>- Leistungscontrolling der Massnahmen(-pakete) Schiene/öV (BAV)</li> </ul>	

Das jeweils für die Finanzierungsvereinbarung zuständige Bundesamt (ASTRA bzw. BAV) ist für die Begleitung der Umsetzung und das Leistungscontrolling sowie das Verfahren für die Auszahlung der Bundesbei-

<b>Schritt 4a: Periodische Freigabe der Mittel</b>	
<b>Akteure: Bundesrat (UVEK mit EFD)</b>	<b>ab 2010/11 alle 4 Jahre</b>
<b>Inhalt / Output:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Orientierung Parlament über Stand der Umsetzung der Agglomerationsprogramme</li> <li>- Orientierung Parlament über die geplanten Umsetzungsschritte für die folgende Periode</li> <li>- Freigabe der Mittel für die nächste Periode.</li> </ul>	

Dem Parlament wird alle vier Jahre über den Stand der Umsetzung der Agglomerationsprogramme sowie die geplanten weiteren Schritte (vgl. Schritt 6) berichtet. Gleichzeitig gibt das Parlament die entsprechenden Mittel für die nächste Periode frei.

träge zuständig. Der Bund bezahlt die Beiträge nach Massgabe des Baufortschritts und übernimmt die Kosten gemäss seinem Beitragssatz bis maximal zum Kostendach.

Die Beiträge an die einzelnen Massnahmen(-pakete) werden an die Kantone zuhanden der Trägerschaft ausbezahlt. Es ist zu beachten, dass gemäss Eisenbahngesetzgebung die Zahlungen an Eisenbahn- und Schienenprojekte hingegen direkt an die entsprechenden Transportunternehmen erfolgen.

<b>Schritt 6: Überprüfung und Aktualisierung Leistungsvereinbarungen</b>	
<b>Akteure: UVEK</b>	<b>ab 2014 alle 4 Jahre</b>
<b>Inhalt / Output:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Überprüfung Leistungsvereinbarung</li> <li>- Aktualisierung Leistungsvereinbarung</li> </ul>	

Die Trägerschaft überprüft und aktualisiert alle vier Jahre ihr Agglomerationsprogramm und legt den Stand der Umsetzung der vereinbarten Massnahmen in einem Umsetzungsbericht zuhanden des ARE dar. Auf dieser Basis wird die Leistungsvereinbarung durch das ARE zusammen mit der Trägerschaft überprüft und aktualisiert. Die Aktualisierung umfasst im Wesentlichen die Fortschreibung der Leistungsvereinbarung. Massnahmen(-pakete), die in der nächsten Vierjahresperiode die Bau- und Finanzreife erreichen, werden von der B-Liste in die A-Liste übertragen. Allenfalls können Massnahmen(-pakete) aus der C-Liste in die B-Liste aufgenommen oder Massnahmen(-pakete) aus der Vereinbarung gestrichen (bspw. weil eine Volksabstimmung zu einer Ablehnung an der Urne geführt hat), bzw. in ihrer Priorität zurückgestuft werden. Gestützt darauf wird dem Parlament die Freigabe der Mittel für die nächsten vier Jahre beantragt und die Leistungsvereinbarung überarbeitet (vgl. Schritt 4).

## **4 Prüfung, Beurteilung und Priorisierung**

In diesem Kapitel wird das Verfahren für die Prüfung, Beurteilung und Priorisierung der Agglomerationsprogramme durch den Bund erläutert (vgl. Schritte 2 und 2a). Bei der Prüfung und Beurteilung von Agglomerationsprogrammen handelt es sich um eine neue und komplexe Herausforderung für alle Beteiligten. Alle Agglomerationen sind unterschiedlich und weisen ihre jeweiligen Besonderheiten auf; kleine und mittlere Agglomerationen haben andere Verkehrsprobleme und -lösungen als grosse Agglomerationen. Die Agglomerationsprogramme ihrerseits bestehen aus einer Vielzahl sehr verschiedener Massnahmen, die sich nach Verkehrsträgern, Realisierungszeit, Grösse und Kosten unterscheiden. Es muss somit ein Bewertungsverfahren gewählt werden, das einerseits dieser Komplexität Rechnung trägt und andererseits auf nachvollziehbaren und möglichst einfachen Kriterien und Arbeitsschritten basiert.

Das folgende Verfahren trägt beiden Aspekten Rechnung und stellt einen pragmatischen Ansatz für die Beurteilung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme dar. Es ist jedoch kein Automatismus, der den politischen Prozess zu ersetzen vermag, sondern bildet die Grundlage für den Antrag des Bundesrates an das eidgenössische Parlament, das schlussendlich über die Mittelzuteilung beschliessen wird. Aus Gründen der Gewaltentrennung ist keine Rekursmöglichkeit zur Beurteilung der Agglomerationsprogramme möglich. Das UVEK wird jedoch die Beurteilung in enger Zusammenarbeit mit den Trägerschaften und für die Öffentlichkeit transparent durchführen. Die Kantone und Trägerschaften erhalten durch die üblichen Verfahren und Prozesse (v.a. fachliche Kontakte und Anhörung) ein gewichtiges Mitspracherecht.

### **4.1 Überblick Verfahren**

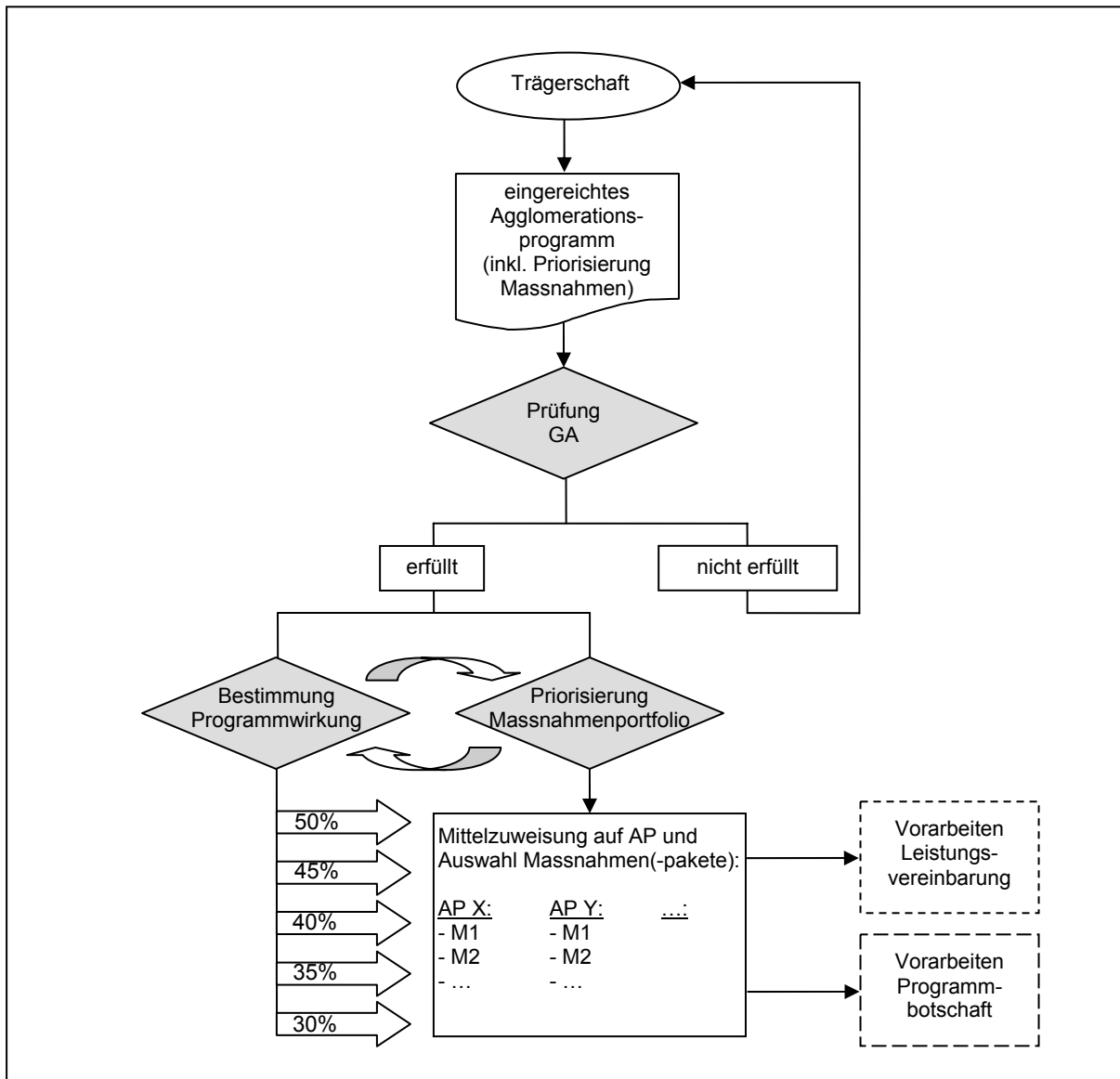
Die Prüfung und Beurteilung der Agglomerationsprogramme durch den Bund erfolgt in drei Stufen (vgl. Abbildung 3, graue Rauten):

- Prüfung Grundanforderungen
- Beurteilung Programmwirkung
- Priorisierung Massnahmenportfolio

Wobei es sich bei der Priorisierung des Massnahmenportfolios sowie der Beurteilung der Programmwirkung um einen iterativen und parallelen Prozess handelt.



Abbildung 3



## 4.2 Prüfung Grundanforderungen

Zuerst wird geprüft, ob bei der Ausarbeitung des Agglomerationsprogramms alle verlangten Planungsschritte und -arbeiten erfolgt sind und das Agglomerationsprogramm alle notwendigen Informationen enthält.

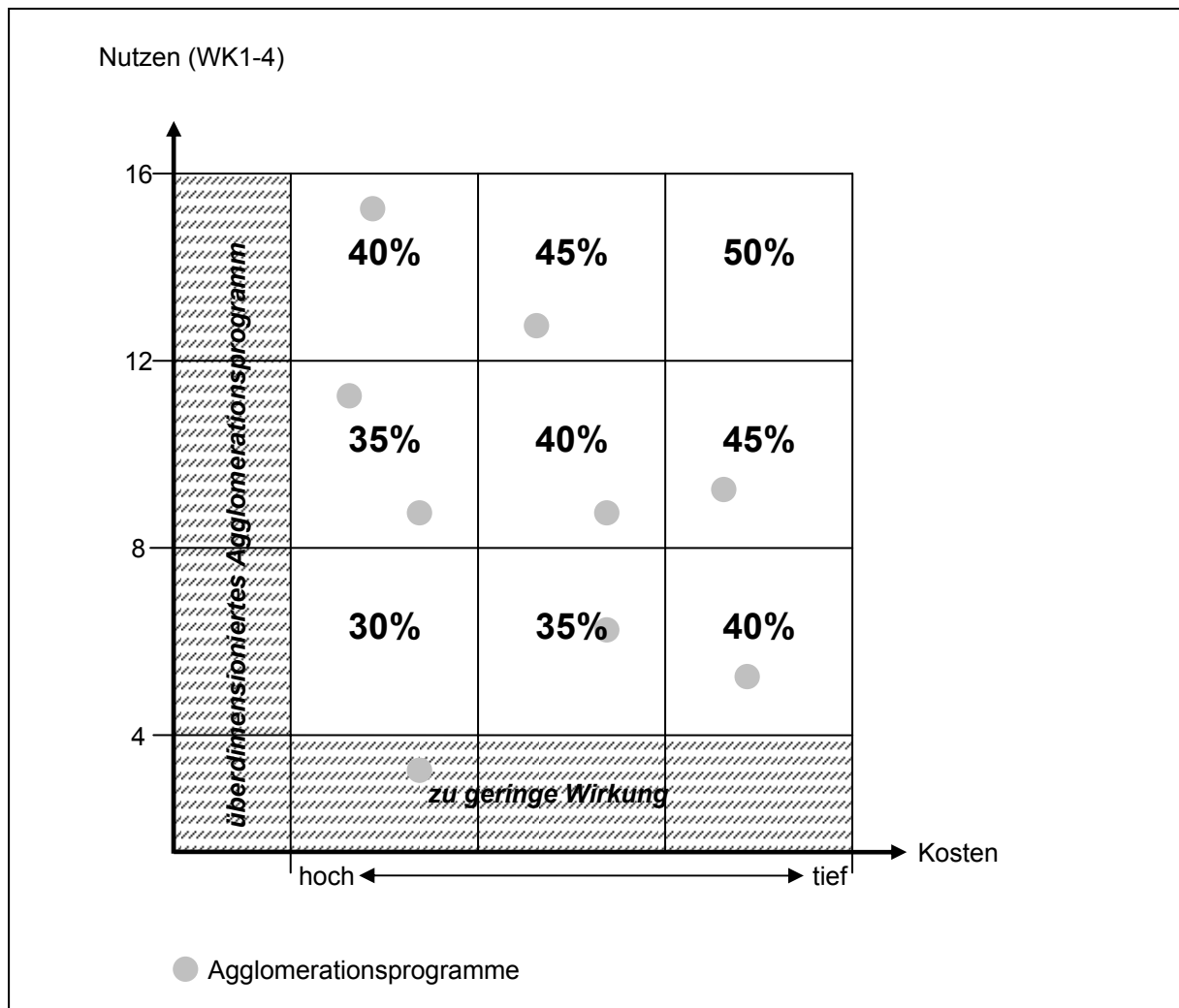
Das ARE prüft gemeinsam mit ASTRA, BAV, BAFU und externen Experten (vgl. Kapitel 4.3.2) die Erfüllung der Grundanforderungen gemäss dem Vorgehen im Anwendungshandbuch. Die Grundanforderungen müssen zwingend erfüllt sein, ansonsten wird das Agglomerationsprogramm zur Überarbeitung zurückgewiesen.

### 4.3 Beurteilung der Wirkung des Agglomerationsprogramms

Die Höhe der Programmwirkung ist massgebend für die Festlegung der Höhe der Bundesbeiträge an die Massnahmen(-pakete) des Agglomerationsprogramms (vgl. Art. 17d, Abs. 1 MinVG). Je höher die Wirkung eines Agglomerationsprogramms beurteilt wird, desto höhere Beiträge werden an die zu unterstützenden/mitzufinanzierenden Massnahmen(-pakete) geleistet.

Das Verfahren für die Ermittlung der Programmwirkung ist zweistufig und stellt den Nutzen des Agglomerationsprogramm dessen Kosten gegenüber (vgl. Abbildung 4). Die daraus erfolgende Klassierung der Wirkung der Agglomerationsprogramme stellt die Grundlage für die Höhe der Beiträge dar. Der Beitragssatz des Bundes liegt zwischen 30 und 50%. Sowohl Nutzen als auch Kosten werden jeweils relativ im Verhältnis zur Grösse der Agglomeration – d.h. im Verhältnis zur Bevölkerung – ermittelt.

Abbildung 4



#### 4.3.1 Ermittlung der Nutzen- und Kostenachse

Entscheidend für die Programmwirkung sind grundsätzlich Massnahmen der A- und B-Liste (vgl. Kapitel 4.4) sowie die nicht-infrastrukturellen Massnahmen in den Bereichen Verkehr

und Siedlung. Die Massnahmen der C-Liste sowie bereits beschlossene dringende Projekte (vgl. Kapitel 7.3) fliessen nicht in die Beurteilung der Programmwirkung ein. Zusätzlich werden Massnahmen der übergeordneten Ebene einbezogen, sofern sie für das Agglomerationsprogramm von Relevanz sind und von den zuständigen Stellen des Bundes zum Zeitpunkt der Beurteilung als zweckmässig und innerhalb der nächsten zwanzig Jahren mit hoher Wahrscheinlichkeit als realisierbar beurteilt werden (vgl. hierzu auch Kapitel 6.8).

Die Ermittlung des „**Nutzens**“ basiert auf den Wirksamkeitskriterien 1 – 4 des Anwendungshandbuchs, die von der gesetzlichen Grundlage des Art. 17d MinVG abgeleitet sind. Zu den im Anwendungshandbuch aufgeführten Wirksamkeitskriterien und jeweils zugehörigen Indikatoren (vgl. Tabelle 1) wurden konkrete Bewertungsfragen formuliert. Die Bewertung erfolgt jeweils im Vergleich zur Trendentwicklung ohne Agglomerationsprogramm. Sie basiert auf qualitativen – wenn möglich ergänzt mit quantitativen – Angaben. Die Bewertungsfragen und das Beurteilungsraster sind in Anhang 1 zu finden. Alle Wirksamkeitskriterien (WK) haben dasselbe Gewicht. Die Indikatoren werden nicht einzeln bewertet, sie dienen jedoch der besseren Beantwortung der Bewertungsfragen. Die Bewertung erfolgt jeweils für das Wirksamkeitskriterium als ganzes. Um der unterschiedlichen Grösse der Agglomerationen Rechnung zu tragen, werden die Bewertungsfragen jeweils vor dem Hintergrund der Grösse der Agglomeration – d.h. in Bezug auf ihre Bevölkerungsgrösse – reflektiert (vgl. auch Kapitel 4.3.3).

Für die WK1 – 4 können folgende Punkte verteilt werden:

- - 1 Punkt: negative Wirkung
- 0 Punkte: keine Wirkung
- 1 Punkt: geringe Wirkung
- 2 Punkte: hinreichende Wirkung
- 3 Punkte: bedeutende Wirkung

Für bereits erbrachte Vorleistungen kann maximal ein Punkt pro Wirksamkeitskriterium verteilt werden. Dieser Punkt wird vergeben, wenn in der Agglomeration bereits langjährige substantielle Anstrengungen unternommen wurden, die zu einer grossen Wirkung geführt haben, dies ist beispielsweise der Fall, wenn:

- im Bereich der Staubekämpfung bereits umfassende Massnahmen unternommen wurden,
- ein überdurchschnittlicher öV-Erschliessungsstandard erreicht ist,
- für den Langsamverkehr deutlich überdurchschnittliche Bedingungen vorhanden sind,
- im Bereich Mobilitätsmanagement innovative Projekte mit Vorreiterfunktion bereits operativ umgesetzt wurden und eine Breitenwirkung entfalten,
- im Bereich der Lenkung der Siedlungsentwicklung nach innen funktionierende und griffige Instrumente mit Breitenwirkung operativ sind,
- im Bereich Strassenraumsanierungen grossflächige Projekte umgesetzt wurden.

Tabelle 1

Wirksamkeitskriterium	Indikatoren	Punkte
WK1: Qualität der Verkehrssysteme verbessert	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Reisezeiten im öV</li> <li>2. Qualität im öV</li> <li>3. Stausituation im Strassenverkehr</li> <li>4. Erreichbarkeit</li> <li>5. Intermodalität</li> <li>6. Qualität im Fuss- und Veloverkehr</li> </ol>	Ganzes WK1: -1 – 3 Punkte plus Vorleistungsbonus (0 – 1)
		Zwischensumme WK1: -1 – 4 Punkte
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Konzentration von Aktivitäten an Siedlungsschwerpunkten</li> <li>2. Städtebau und Lebensqualität</li> <li>3. Trennwirkung von Verkehrsinfrastrukturen in Siedlungsgebieten</li> </ol>	Ganzes WK 2: -1 – 3 Punkte plus Vorleistungsbonus (0 – 1)
		Zwischensumme WK2: -1 – 4 Punkte
WK3: Verkehrssicherheit erhöht	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Veränderung der Unfallhäufigkeit</li> <li>2. Anzahl Tote pro Jahr</li> <li>3. Anzahl Verletzte pro Jahr</li> <li>4. Sachschäden pro Jahr</li> </ol>	Ganzes WK3: -1 – 3 Punkte plus Vorleistungsbonus (0 – 1)
		Zwischensumme WK3: -1 – 4 Punkte
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Lärmbelastung Schiene und Strasse</li> <li>2. Luftbelastung</li> <li>3. Klima / CO<sub>2</sub>-Emissionen</li> <li>4. Flächenbeanspruchung</li> <li>5. Zerschneidungseffekte von Landschaftsräumen</li> </ol>	Ganzes WK4: -1 – 3 Punkte plus Vorleistungsbonus (0 – 1)
		Zwischensumme WK4: -1 – 4 Punkte
<b>Summe WK 1 – 4 („Nutzen“)</b>		<b>-4 – 16 Punkte</b>

Die „**Kosten**“ ergeben sich analog zur Ermittlung der Nutzenachse aus den Gesamtkosten der A- und B-Massnahmen des Agglomerationsprogramms. Nicht zugerechnet werden die Kosten der C-Massnahmen sowie der dringenden und baureifen Projekte. Ebenfalls einbezogen werden die Kosten der übergeordneten Infrastrukturen, die bei der Ermittlung der Nutzenachse berücksichtigt werden. Auch bei der Beurteilung der Kosten wird der unterschiedlichen Grösse der Agglomerationen Rechnung getragen. Nicht die absoluten Kosten des Agglomerationsprogramms sind relevant, sondern die Frage, ob diese Kosten im Verhältnis zur Grösse der betrachteten Agglomeration als hoch oder tief zu bezeichnen sind.

### **4.3.2 Vorgehen**

Die Prüfung und Beurteilung der Agglomerationsprogramme erfolgt gemeinsam durch die involvierten Bundesämter (ARE, ASTRA, BAV und BAFU). Um eine zweite Meinung zu erhalten, beauftragt das UVEK externe Experten mit der selben Aufgabe.<sup>11</sup> Die Resultate dienen dem UVEK als Grundlage für die Ausarbeitung der Programmbotschaft, die der Bundesrat zuhanden des Parlaments verabschiedet wird. Die Resultate der Prüfung und Beurteilung sind öffentlich. Die Trägerschaften werden über die Ergebnisse frühzeitig informiert und einbezogen.

### **4.3.3 Berücksichtigung von Grösse und Betroffenheit**

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

## **4.4 Priorisierung der Massnahmen(-pakete)**

Der Bund wird parallel zur Beurteilung der Programmwirkung der einzelnen Agglomerationsprogramme eine Priorisierung über alle Massnahmen(-pakete) („Portfolio Agglomerationsprogramme“) vornehmen. Er stützt sich hierzu auf die Priorisierung der Trägerschaften ab (vgl. Kapitel 6.5). Der Bund wird die Priorisierung der Trägerschaften auf ihre Plausibilität überprüfen. Bei einer unzureichenden Priorisierung durch die Trägerschaft behält sich der Bund das Recht vor, diese gegebenenfalls anzupassen. Er wendet dabei das hier vorgeschlagene Verfahren an.

Die Priorisierung der Massnahmen(-pakete) erfolgt aufgrund von vier Kriterien:

- Relevanz der Massnahme/des Massnahmenpakets für die Agglomeration und das Agglomerationsprogramm
- Reife der Massnahme/des Massnahmenpakets
- Kosten/Nutzen-Verhältnis der Massnahme/des Massnahmenpakets
- Zeitpunkt der Erreichung der Bau- und Finanzreife der Massnahme/des Massnahmenpakets

Der Ablauf der Priorisierung ist in Abbildung 5 dargestellt. Nur Massnahmen(-pakete), die für die Agglomeration und das Agglomerationsprogramm relevant sind werden priorisiert. Um das Kosten/Nutzen-Verhältnis zu ermitteln, muss ein gewisser planerischer Reifegrad erreicht werden, daher werden Massnahmen, für die weitere Abklärungen notwendig sind, vorerst zurückgestellt, d.h. sie werden der C-Liste zugeordnet. Massnahmen(-pakete), die ein

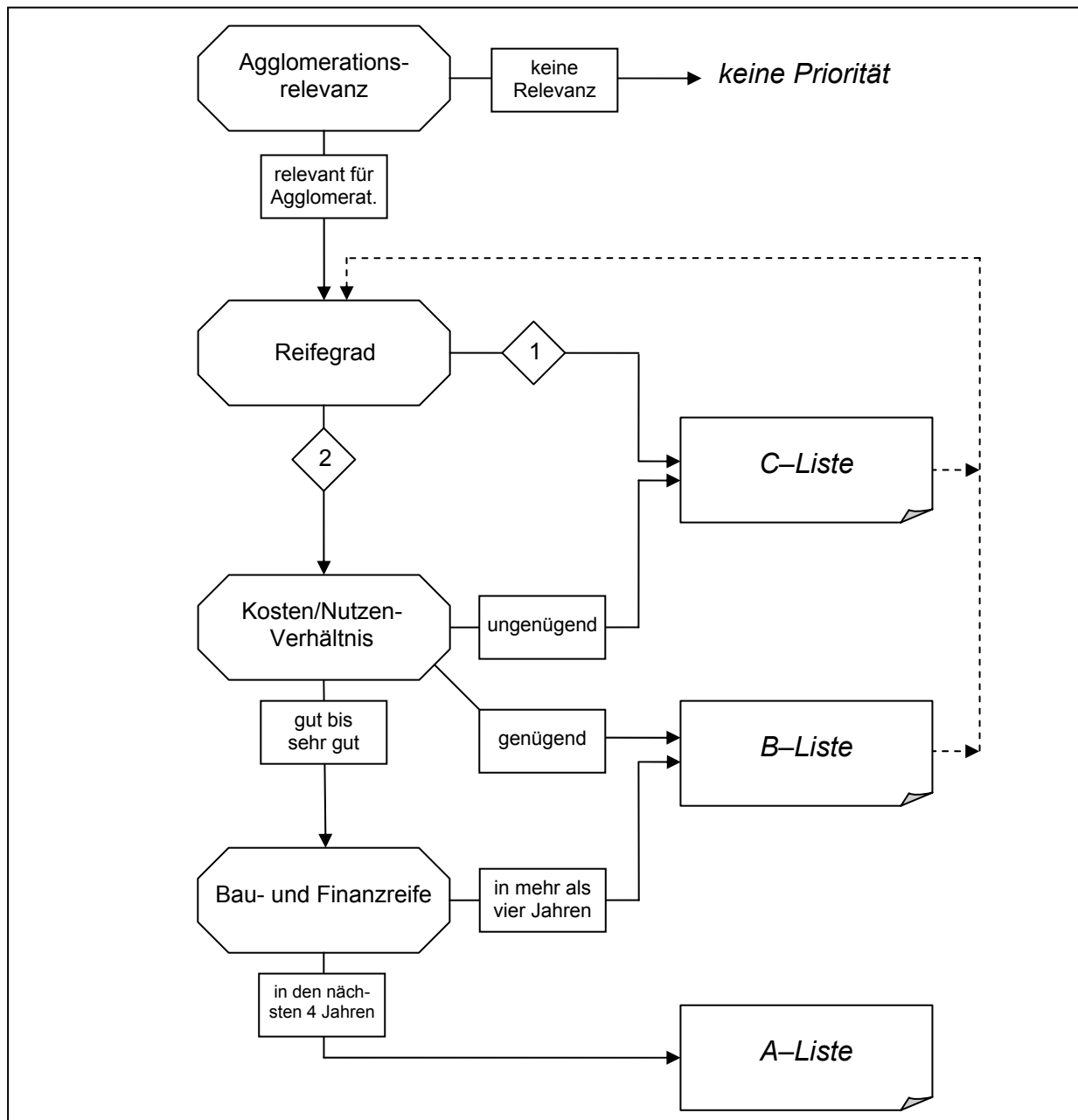
---

<sup>11</sup> Die Kantone wurden bei der Auswahl der externen Experten konsultiert.

gutes bis sehr gutes Kosten/Nutzen-Verhältnis aufweisen, werden je nach Zeitpunkt ihrer Bau- und Finanzreife entweder der A- oder B-Liste zugeteilt. Die einzelnen Schritte werden in den folgenden Unterkapiteln vertieft dargelegt. Massnahmen(-pakete) der B- und der C-Liste werden in den folgenden Perioden erneut priorisiert.

Die Aufteilung in die A-, B- und C-Listen ist für die Ermittlung der Programmwirkung relevant (vgl. Kapitel 4.3).

Abbildung 5



#### 4.4.1 Kriterium „Agglomerationsrelevanz“

Die Ermittlung der Relevanz der Massnahme/des Massnahmenpakets für die Agglomeration orientiert sich daran, welche Bedeutung eine Massnahme für die Agglomeration, bzw. im

Agglomerationsprogramm hat. Wenn das Agglomerationsprogramm auch ohne diese Massnahme seine Wirkung entfalten kann, ist die Massnahme nicht relevant für die Agglomeration. Die Massnahme wird als wenig bedeutend eingestuft und daher nicht weiter priorisiert. Eine Massnahme ist dann relevant für die Agglomeration, wenn ohne sie das Agglomerationsprogramm eine geringere Wirkung entfalten würde. Der Bund beteiligt sich nur an Massnahmen(-pakete), die für die Agglomeration und das Agglomerationsprogramm relevant sind. Es wird empfohlen kleinere Massnahmen, bspw. im Bereich Langsamverkehr, wenn möglich in Massnahmenpaketen zusammenzufassen.

#### 4.4.2 Kriterium „Reifegrad“

Die Definition der Reifegrade<sup>12</sup> erfolgt wie in Tabelle 2 dargestellt.

Tabelle 2

Reifegrad	Abgrenzung
1	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Die Massnahme folgt aus der Problemanalyse des Agglomerationsprogramms und entspricht dessen Handlungsstrategie.</li> <li>2. Finanzielle Auswirkungen der Lösungsstrategien sind aufgrund von Erfahrungswerten grob abgeschätzt.</li> <li>3. Die Wirkungen sind grob beurteilt.</li> </ol>
2	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Reifegrad 1 ist erfüllt.</li> <li>2. Fundierte <u>Vorstudien inkl. Zweckmässigkeitsbeurteilungen und Machbarkeitsnachweis</u> sind vorhanden.</li> <li>3. Variantenvergleiche und Projektoptimierungen sind durchgeführt, unter Berücksichtigung eines breiten und, wo angezeigt, intermodalen Variantenfächers.</li> <li>4. Flankierende Massnahmen weisen eine ähnliche Planungsreife auf und sind integrierter Bestandteil der Massnahme bzw. des Massnahmenpakets.</li> <li>5. Voraussichtliche Investitions-, Betriebs- und Unterhaltskosten sind ermittelt.</li> <li>6. Umweltabklärungen und Wirtschaftlichkeitsberechnungen liegen vor.</li> </ol>

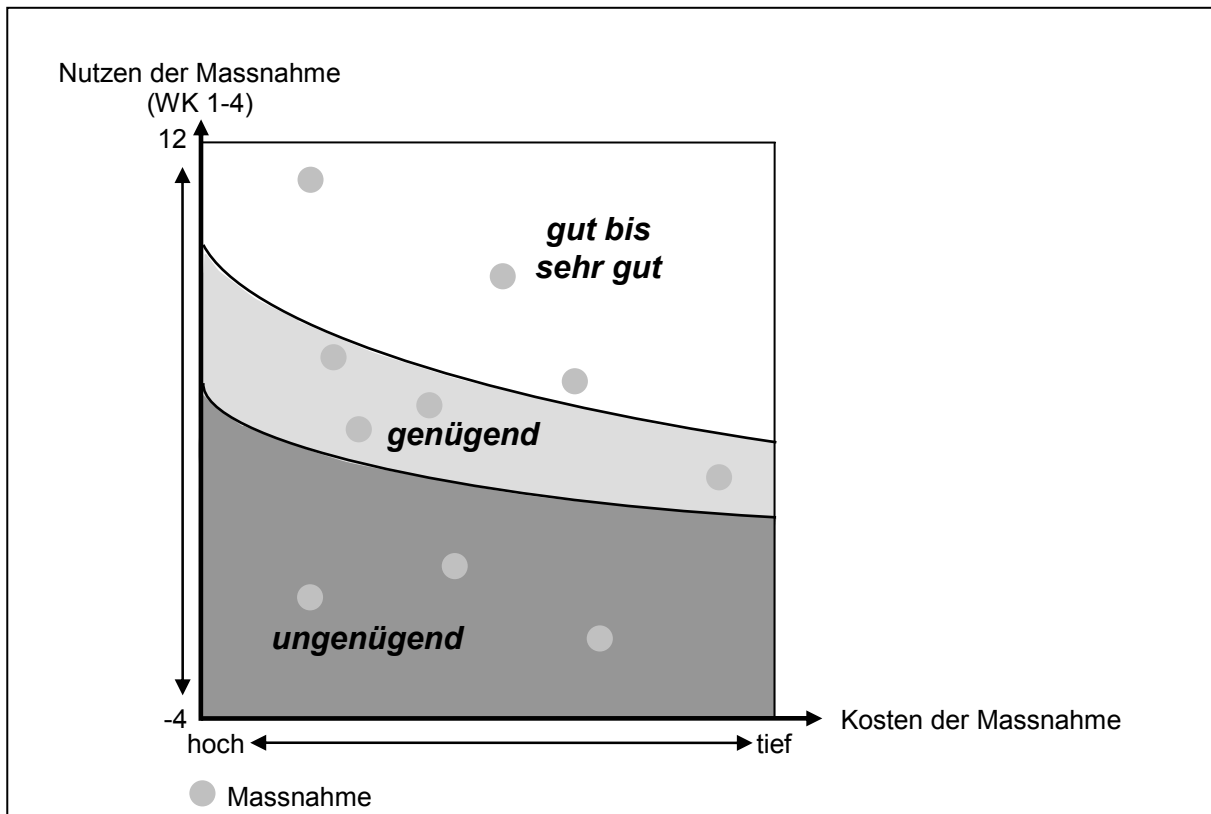
Massnahmen(-pakete), die noch über keine Konkretisierung im Sinne der oben genannten Grade verfügen, werden bei der Priorisierung nicht weiter berücksichtigt. Um das Kosten/Nutzen-Verhältnis beurteilen zu können (vgl. Kapitel 4.4.3), muss Reifegrad 2 vorliegen.

#### 4.4.3 Kriterium „Kosten/Nutzen-Verhältnis“

Für die Ermittlung des „Nutzens“ werden die vier Wirksamkeitskriterien WK1 – 4 beurteilt (vgl. Anhang 2). Für die Beurteilung der Fragen wird derselbe Fragenkatalog verwendet wie er in Anhang 1 für die Ermittlung der Programmwirkung (vgl. Kapitel 4.3) aufgeführt ist, jedoch mit Blick auf die Ebene der einzelnen Massnahme, bzw. des Massnahmenpakets. Der Nutzen kann anschliessend wie in Abbildung 6 dargestellt mit den Kosten der Massnahme in ein Verhältnis gebracht werden. Das Kosten/Nutzen-Verhältnis wird vor dem Hintergrund der Grösse der Agglomeration beurteilt.

<sup>12</sup> Bei grenzüberschreitenden Projekten sind für den ausländischen Teil die Anforderungen sinngemäss anzuwenden. Bei Projekten mit geringem Finanzvolumen können gegebenenfalls vereinfachte Verfahren zur Anwendung gelangen.

Abbildung 6



Wenn die Massnahme über ein ungenügendes Kosten/Nutzen-Verhältnis verfügt, wird sie der Priorität C zugeteilt. Massnahmen mit einem genügenden Kosten/Nutzen-Verhältnis werden der Priorität B zugewiesen. Es wird erwartet, dass bei diesen Massnahmen das Kosten/Nutzen-Verhältnis weiter optimiert werden kann und wird.

#### 4.4.4 Kriterium „Bau- und Finanzreife“

Massnahmen, die in der folgenden Umsetzungsperiode von vier Jahren absehbar die Bau- und Finanzierungsreife erreichen, werden der Priorität A zugeteilt, wenn zum Zeitpunkt des Abschlusses der Leistungsvereinbarung ein Vorprojekt oder generelles Projekt<sup>13</sup> vorhanden ist. Massnahmen, die erst zu einem späteren Zeitpunkt bau- und finanzreif sein werden, werden der Priorität B zugeteilt.

Eine Massnahme ist bau- und finanzreif, wenn während der Finanzierungsperiode gemäss Parlamentsbeschluss:

- alle Auflageprojekte vorhanden sind, d.h. die Projekte rechtskräftig sind
- Kredite der Kantone und Gemeinden sichergestellt sind

<sup>13</sup> inkl. Umweltverträglichkeits-Bericht bei mehrstufigen Verfahren bzw. Voruntersuchung bei einstufigen Verfahren



## **5 Programm „Agglomerationsverkehr“**

Die Agglomerationsprogramme bilden für die nächsten zwei Jahrzehnte den Rahmen für die finanzielle Beteiligung des Bundes am Agglomerationsverkehr. Es ist unbestritten, dass es für einen solchen Zeithorizont nicht möglich ist, bereits zum jetzigen Zeitpunkt ein abschließendes „Bauprogramm“ zu entwickeln. Wie in Kapitel 5.2 aufgezeigt wird, werden die Leistungsvereinbarungen zu den Agglomerationsprogrammen alle vier Jahre überprüft und gegebenenfalls angepasst. Dadurch bleibt die notwendige Flexibilität erhalten, so dass auf veränderte Rahmenbedingungen reagiert werden kann.

### **5.1 Mittelzuweisung und Dynamik**

Aufgrund der zuvor festgelegten Wirksamkeitsklasse der Programmwirkung und der ausgewählten Massnahmen(-pakete) kann der Beitrag des Bundes für jedes Agglomerationsprogramm ermittelt werden und eine erste grobe Zuteilung der Mittel aufgrund des aktuellen Planungsstands erfolgen. Die verfügbaren 3,5 Milliarden Franken werden vorerst nicht vollständig zugeteilt.

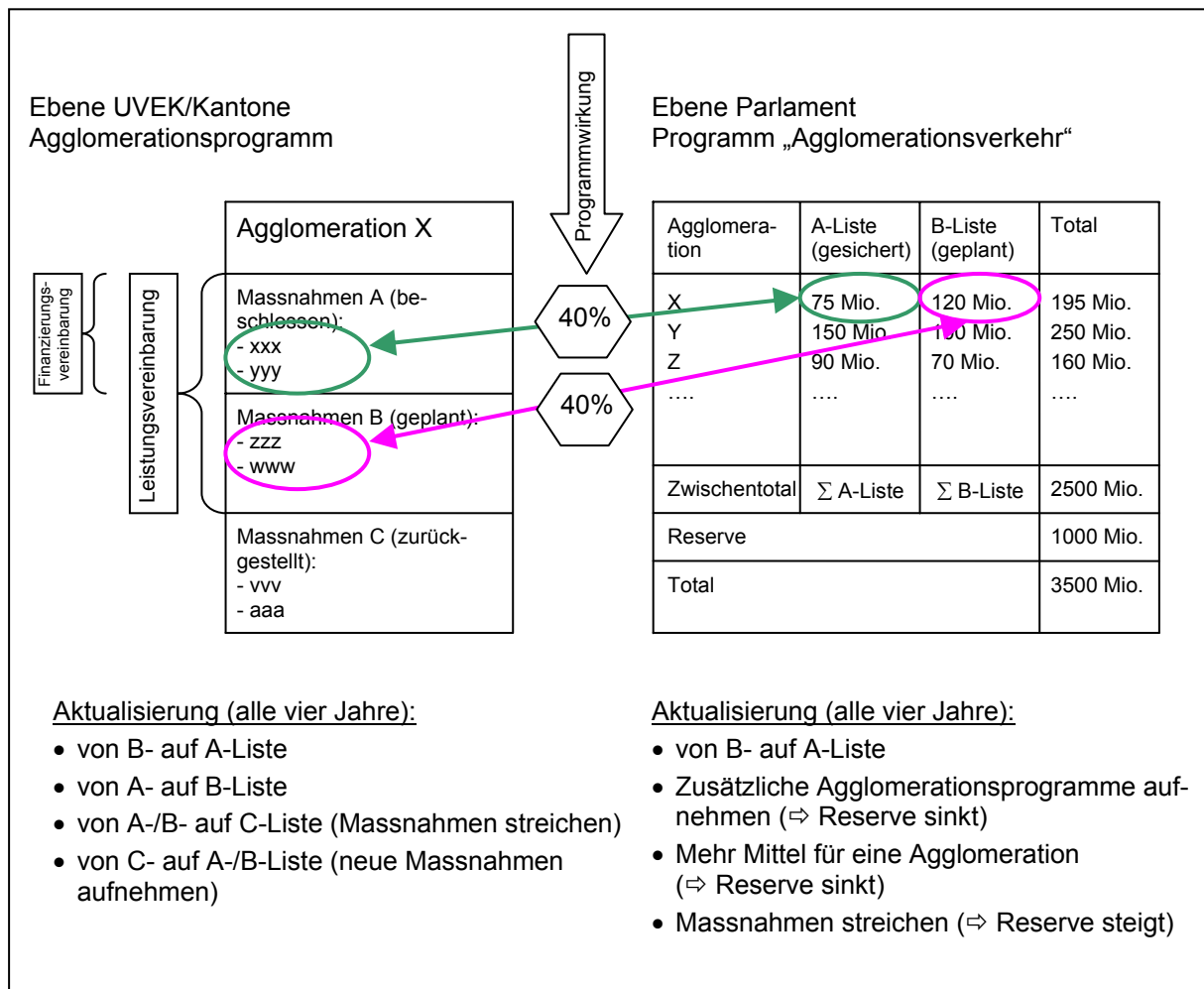
Für Massnahmen(-pakete) der A-Liste wird beim Parlament die Freigabe der finanziellen Mittel beantragt, da diese Massnahmen in den folgenden vier Jahren bau- und finanzreif sein werden<sup>14</sup>. Diese Mittel sind für die Agglomeration gesichert, über diese Massnahmen wird jeweils eine Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen (vgl. Kapitel 5.3). Für Massnahmen(-pakete) der B-Liste werden die benötigten finanziellen Mittel geplant, aber noch nicht zur Freigabe beantragt. Die Freigabe wird erst beantragt, wenn diese Massnahmen im Verlauf einer der folgenden Perioden auf die A-Liste übertragen werden. Die Bundesbeiträge an die Massnahmen(-pakete) der A- und B-Liste im Programm „Agglomerationsverkehr“ werden rund 2,5 Milliarden Franken betragen. Für Massnahmen(-pakete), die zum Zeitpunkt der Programmbotschaft noch auf der C-Liste erscheinen sowie für spätere Agglomerationsprogramme (vgl. Kapitel 6.1) wird anfänglich eine Reserve im Umfang von rund einer Milliarde Franken freigehalten.

Im Rahmen der Aktualisierungen, die alle vier Jahre stattfinden, werden zum einen die Leistungsvereinbarungen fortgeschrieben, zum anderen wird aber auch das Programm „Agglomerationsverkehr“ aktualisiert. Dies wird jeweils parallel erfolgen. Die Fortschreibung hat auch Einfluss auf die Höhe der Reserve. Sie sinkt, wenn beispielsweise für eine Agglomeration zusätzliche Gelder gesprochen werden, d.h. wenn Massnahmen aus der C-Liste in die Leistungsvereinbarung (A- oder B-Liste) übertragen werden, oder wenn neue Agglomerationsprogramme aufgenommen werden. Sie steigt hingegen, wenn einer Agglomeration weniger Mittel gewährt werden. Für die Leistungsvereinbarung bedeutet dies, dass Massnahmen(-pakete) gestrichen werden. Abbildung 7 verdeutlicht diesen Zusammenhang des Programms „Agglomerationsverkehr“ und der Leistungsvereinbarungen mit den Agglomerationsprogrammen. Entscheidend für den Beitrag des Bundes an eine Massnahme ist der aufgrund der Programmwirkung ermittelte Beitragssatz.

---

<sup>14</sup> Die Umsetzung der Massnahmen kann länger als die Periode von vier Jahren dauern.

Abbildung 7



## 5.2 Leistungsvereinbarungen

Für jedes Agglomerationsprogramm wird eine Leistungsvereinbarung zwischen dem UVEK<sup>15</sup> und der Trägerschaft abgeschlossen.<sup>16</sup> Die Leistungsvereinbarung stellt den Rahmen für die Umsetzung des Agglomerationsprogramms und die Auszahlung der Beiträge dar.

### Inhalt der Leistungsvereinbarung:

- Umzusetzende Massnahmen(-pakete) (inkl. Priorität)
- Zeitplan
- Finanzrahmen pro Massnahmen(-paket) und zuständige Fachstellen beim Bund und bei der Trägerschaft
- Anforderungen an Reporting und Controlling
- Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten

<sup>15</sup> Die Eidgenössische Finanzverwaltung wird zu den Leistungsvereinbarungen angehört.

<sup>16</sup> Die Leistungsvereinbarung kann erst nach dem Parlamentsbeschluss über das Programm „Agglomerationsverkehr“ definitiv abgeschlossen und von den Vertragsparteien unterzeichnet werden. Die Arbeiten werden jedoch parallel verlaufen.

- Anpassungsmodalitäten
- Regelung bei Nichterfüllung der Vereinbarung
- Geltungsdauer

Die Leistungsvereinbarung wird aufgrund des aktuellen Planungsstands erstellt. In der Leistungsvereinbarung werden diejenigen Massnahmen(-pakete) aufgeführt, die aufgrund der Priorisierung durch den Bund der A- oder B-Liste zugeteilt wurden, diese Unterscheidung wird auch in der Leistungsvereinbarung beibehalten. Mit der Umsetzung der Massnahmen (-pakete) auf der A-Liste wird während der laufenden Periode begonnen. Massnahmen (-pakete) der B-Liste sind noch nicht bau- und finanzreif oder können ihr Kosten/Nutzen-Verhältnis noch verbessern, sie werden daher für eine der nächsten Umsetzungsperioden vorgesehen. In der Leistungsvereinbarung sind ferner auch nicht-infrastrukturelle Massnahmen der Bereiche Verkehr und Siedlung enthalten, deren Umsetzung verlangt, durch den Bund jedoch nicht mitfinanziert wird. Nicht Bestandteil der Leistungsvereinbarung sind Massnahmen der C-Liste, diese können bei fortgeschrittenem Reifegrad zu Massnahmen der A- oder B-Liste werden.

Für jede Massnahme/jedes Massnahmenpaket werden in der Vereinbarung ein Finanzrahmen und die beim Bund und bei der Trägerschaft zuständige Fachstelle festgelegt. Daneben werden in der Leistungsvereinbarung die Anforderungen an Reporting (Umsetzungsberichte) und Controlling sowie die Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten geregelt.

Alle vier Jahre wird die Leistungsvereinbarung überprüft und gemäss neuem Planungs- und Umsetzungsstand aktualisiert. Darunter wird die Fortschreibung der Leistungsvereinbarung verstanden. Bau- und finanzreife Massnahmen(-pakete), mit deren Realisierung in der folgenden Periode begonnen d.h. für die eine Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen werden kann, werden von der B-Liste in die A-Liste übertragen. Allenfalls werden neue Massnahmen(-pakete) in die Vereinbarung aufgenommen. Es ist auch möglich, dass Massnahmen(-pakete) aus der Vereinbarung gestrichen werden (bspw. weil eine Volksabstimmung zu einer Ablehnung an der Urne geführt hat), bzw. in ihrer Priorität von der A-Liste in die B-Liste zurückgestuft werden (da sich der Baubeginn verzögern wird).

Um die Überprüfung durchzuführen müssen die Trägerschaften ihrerseits ihr Agglomerationsprogramm alle vier Jahre aktualisieren und dem Bund zur Kenntnis bringen.

### **5.3 Umsetzung und Leistungscontrolling**

Grundsätzlich ist die Umsetzung der Agglomerationsprogramme Sache der Trägerschaften. Sie sind für die Organisation, die Planung, den Bau und die Realisierung sowie die Umsetzung der nicht-infrastrukturellen Massnahmen verantwortlich. Für jede/-s in der Leistungsvereinbarung festgelegte Massnahmen(-paket) wird vor Beginn der Umsetzung der Massnahme eine Finanzierungsvereinbarung zwischen dem zuständigen Bundesamt und der für die Umsetzung zuständigen Stelle abgeschlossen. Zentrale Voraussetzung für den Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung ist, dass die Massnahme bzw. das Massnahmenpaket bau- und finanzreif ist. Das setzt konkret voraus, dass alle Auflagenprojekte vorhanden sind, Einsprachen behandelt wurden, rechtskräftige Entscheide vorliegen und die Kredite der

Kantone und Gemeinden sichergestellt sind. Massnahmen(-pakete) im Bereich Strasse und Langsamverkehr werden vom ASTRA, jene im Bereich Schiene/öV vom BAV federführend betreut.

Für jede Massnahme/jedes Massnahmenpaket legt das zuständige Bundesamt ein Kostendach fest, bis zu dem sich der Bund maximal an der vereinbarten Massnahme/am vereinbarten Massnahmenpaket beteiligen wird. Der Beitragssatz bestimmt sich aus der ermittelten Programmwirkung (vgl. Kapitel 4.3) Der Bund bezahlt seinen Beitrag an die Massnahmen (-pakete) aufgrund des Baufortschritts. Für die Einhaltung der Kosten bei der Umsetzung der Massnahmen(-pakete) ist die Trägerschaft verantwortlich. Allfällige Mehrkosten gehen zulasten der Trägerschaft.

ASTRA und BAV werden ein einfaches Leistungscontrolling aufbauen und betreiben, indem der Baufortschritt der Agglomerationsprogramme und der Massnahmen(-pakete) überprüft und die Einhaltung der in der Finanzierungsvereinbarungen festgelegten Beitragsgrenze überwacht wird. Das Leistungscontrolling stellt sicher, dass die Ersteller die bestellten Leistungen termingerecht erbringen. Der Bund verzichtet auf weitere Controllingaufgaben, insbesondere wird kein technisches Controlling durchgeführt. Das Leistungscontrolling erfolgt laufend.

Im Übrigen gelten die gängigen Regelungen und Verfahren des Bundes bezüglich Subventionen, so kommen bei Nichterfüllung der in der Finanzierungsvereinbarung festgelegten Rahmenbedingungen die entsprechenden Regelungen des Bundesgesetzes über Finanzhilfen und Abgeltungen (Subventionsgesetz, SuG) zum Tragen.

#### **5.4 Finanzierung bereits getätigter Investitionen**

Der Bund bezahlt seine Beiträge auf Grundlage der Leistungs- und der Finanzierungsvereinbarung gemäss Baufortschritt. Der Bund kann erst ab Rechtskraft des Bundesbeschlusses Beiträge an die Agglomerationsprogramme leisten, d.h. wenn das Parlament die Mittel für die ersten vier Jahre (voraussichtlich 2011-2015) freigegeben hat. Eine Finanzierung von bereits realisierten oder in Realisierung stehender Massnahmen(-paketen) ist gemäss Subventionsgesetz Art. 26 nicht möglich.

## 6 Konkretisierungen zum Anwendungshandbuch

Die Umsetzung der Prüfung und Beurteilung der Agglomerationsprogramme hat Einfluss auf die zu erarbeitenden Agglomerationsprogramme. Bei der Fertigstellung der Agglomerationsprogramme sind die in diesem Kapitel aufgeführten Rahmenbedingungen im Sinne einer Konkretisierung zum bestehenden Anwendungshandbuch zu beachten.

### 6.1 Fristen

Spätestens zwei Jahre nach Inkrafttreten des Infrastrukturfondsgesetzes (IFG) wird dem Parlament ein Programm zur Mitfinanzierung von Agglomerationsprogrammen unterbreitet (Art. 7 Abs. 3 IFG). Um diesen Zeitplan gewährleisten zu können, müssen dem Bund bis Ende 2007 die fertigen Agglomerationsprogramme eingereicht werden.

Insgesamt sind ca. 35 Agglomerationsprogramme in Erarbeitung. Rund 90% der Agglomerationsbevölkerung und -beschäftigten sind dadurch erfasst.

Alle Agglomerationen, die bisher noch nicht mit der Erarbeitung eines Agglomerationsprogramms begonnen haben, dies aber noch beabsichtigen, müssen sich bis 31. Dezember 2007 beim ARE anmelden. Die Anmeldung kann per Brief erfolgen, in welchem dargelegt wird, wie sich die Agglomeration organisieren wird, wer die Ansprechperson für den Bund ist und wie der grobe Zeitplan aussieht, bzw. in welchem Zeitraum voraussichtlich eine Zwischenbeurteilung durch den Bund stattfinden kann. Der Abgabetermin für nachzureichende Agglomerationsprogramme wird zwischen dem ARE und der betroffenen Agglomeration gemeinsam festgelegt. Für später eingereichte Agglomerationsprogramme wird der Bund im Rahmen der Finanzplanung des Infrastrukturfonds eine entsprechende Reserve einplanen.

- Frist für die Einreichung von bereits in Erarbeitung stehender Agglomerationsprogramme: **31. Dezember 2007**
- Frist für die Anmeldung zur Erarbeitung eines Agglomerationsprogramms: 31. Dezember 2007

Der Bund kann Agglomerationsprogramme zur Überarbeitung zurückweisen, wenn sie:

- die Grundanforderungen nicht vollständig erfüllen,
- eine zu geringe Programmwirkung aufweisen,
- über eine ungenügende oder unrealistische Priorisierung verfügen
- oder den finanziellen Rahmenbedingungen von Seiten des Bundes zu wenig Rechnung tragen.

Die Überarbeitung hat umgehend zu erfolgen. Die Frist für die Einreichung des überarbeiteten Agglomerationsprogramms wird zwischen dem ARE und der Agglomeration festgelegt.

## **6.2 Stand und Dokumentation der Agglomerationsprogramme Ende 2007**

Das Agglomerationsprogramm muss zum Zeitpunkt der Einreichung von der Regierung des betroffenen Kantons/der betroffenen Kantone bewilligt und gutgeheissen sein. Ein Agglomerationsprogramm muss zudem folgende Rahmenbedingungen erfüllen:

- Erfüllung aller Grundanforderungen,
- alle umzusetzenden Massnahmen, wo sinnvoll in Paketen zusammengefasst (vgl. Kapitel 6.3),
- eine Priorisierung dieser Massnahmen in drei Listen (vgl. Kapitel 4.4 und 6.5),
- Angaben zu den Kosten und zur Finanzierung<sup>17</sup>,
- ein Zeitplan für die Umsetzung des Agglomerationsprogramms und seinen Massnahmen,
- Angaben zur Zuständigkeit,
- die Beachtung der Infrastrukturplanung des Bundes sowie der finanziellen und rechtlichen Rahmenbedingungen, die sich aus dem Infrastrukturfonds ergeben.

Da es sich beim Agglomerationsprogramm um ein dynamisches Arbeitsinstrument handelt (vgl. Kapitel 5.1) ist es weder möglich noch notwendig, dass bereits zum Zeitpunkt der Einreichung alle Massnahmen(-pakete) in den Agglomerationsprogrammen über einen hohen Reifegrad verfügen müssen. Bau- und Finanzreife muss erst zum Zeitpunkt des Abschlusses der Finanzierungsvereinbarungen vorliegen (vgl. Kapitel 5.3). Die Weiterentwicklung der Massnahmen(-pakete) zwischen dem Zeitpunkt der Einreichung und der Beurteilung des Agglomerationsprogramms wird berücksichtigt.

Der Bund wird bei der Beurteilung der Massnahmen zwischen zwei Reifegraden unterscheiden (vgl. Kapitel 4.4). Für Massnahmen(-pakete), die für die A-Liste vorgesehen sind und deren Umsetzung in der ersten Periode (2011-2015) erfolgen soll, müssen bei der Einreichung des Agglomerationsprogramms Ende 2007 die gemäss Reifegrad 2 verlangten Grundanforderungen (vgl. Def. S. 23) vorliegen (z.B. eine Zweckmässigkeitsbeurteilung). Zum Zeitpunkt des Bundesratsbeschlusses<sup>18</sup> (voraussichtlich im Verlauf des Jahres 2009, jedoch vor dem 1.1.2010) müssen ein Vorprojekt oder ein generelles Projekt vorliegen und die zugehörige Dokumentation dem Bund eingereicht werden. Zudem muss nachgewiesen werden können, dass diese Massnahmen(-pakete) in den folgenden vier Jahren (bis 2015) Bau- und Finanzreife erreichen werden. Massnahmen(-pakete) der B-Liste müssen zum Zeitpunkt des Bundesratsbeschlusses die Kriterien gemäss Reifegrad 2 erfüllen (vgl. Def. S. 23) und die entsprechenden Unterlagen dem Bund eingereicht werden.

Die Aktualisierung der Leistungsvereinbarung erfolgt alle vier Jahre. Für Massnahmen (-pakete), die von der B- auf die A-Liste übertragen werden sollen, müssen die notwendigen Dokumentationen zu Vorprojekten oder generellen Projekten vor der Aktualisierung einge-

---

<sup>17</sup> Es ist darauf hinzuweisen, dass bei der Erarbeitung der Agglomerationsprogramme auch von Beitragssätzen des Bundes von weniger als 50% zu rechnen ist. Die Finanzierung muss auch bei einem tieferen Beitragssatz gewährleistet bleiben.

<sup>18</sup> Verabschiedung der Botschaft zum Programm „Agglomerationsverkehr“ durch den Bundesrat zuhanden des Parlaments.

reicht werden. Der Zeitpunkt wird jeweils vorgängig und rechtzeitig bekannt gegeben. Ansonsten ist das Vorgehen dasselbe wie für die erste Periode.

Zur Frage der Konsitutierung der Trägerschaft per Ende 2007 sei auf Kapitel 6.7 verwiesen.

### **6.3 Mitfinanzierbare Massnahmen**

Beiträge des Bundes an Agglomerationsprogramme und Massnahmen(-pakete) werden nur an Infrastrukturen ausgerichtet. Die Trägerschaften müssen ausweisen, welche Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm anrechenbar sind. Die Botschaft zum Infrastrukturfonds<sup>19</sup> listet auf S. 791 die Massnahmen (Förderbereiche) auf, die durch den Infrastrukturfonds mitfinanziert werden können (grundsätzliche Förderungswürdigkeit):

*„Beiträge werden ausgerichtet für Investitionen in Strassen- und Schieneninfrastrukturen, die innerhalb der Städte und Agglomerationen liegen und der Verbesserung der Verkehrssysteme innerhalb dieser Räume dienen. Dazu zählen insbesondere folgende Infrastrukturen:*

- *Eisenbahnen des Ortsverkehrs (Anlagen wie Trams und Stadtbahnen, die auf eigenen Netzen und innerhalb der Städte und Agglomerationen verkehren);*
- *Eisenbahnen des Regionalverkehrs (S-Bahnen), soweit die entsprechenden Infrastrukturen der Verbesserung des Verkehrs innerhalb des Agglomerationsraums dienen (vgl. Ziff. 1.6.2);*
- *Massnahmen zu Gunsten des öffentlichen Strassenverkehrs. Dazu zählen Businstallationen, Bus- und Taxispuren;*
- *Massnahmen für den Langsamverkehr, soweit dadurch die Effizienz des ganzen Verkehrssystems verbessert wird. Dazu zählen insbesondere zusammenhängende und sichere Wegnetze sowie leicht verständliche Signalisationen;*
- *Massnahmen zur Verkehrstrennung in Städten und Agglomerationen (Trennung von Schiene und Strasse, Aufhebung von Niveauübergängen);*
- *Massnahmen im Bereich der kombinierten Mobilität und zur Verbesserung der Intermodalität zwischen den Verkehrsträgern (Park-and-Ride, Velostationen an Bahnhöfen, Verkehrstelematik);*
- *Entlastungs- bzw. Umfahrungsstrassen, soweit es sich um Kantons- und Gemeindestrassen handelt.*

*Keine Beiträge werden an Rollmaterial ausgerichtet.“*

Zu diesen Förderbereichen zählen im Sinne einer Präzisierung auch:

- Verkehrsleitsysteme sowie Informations- und Leitsysteme
- Parkieranlagen, sofern es sich um Anlagen im Zusammenhang mit Park-and-ride (P&R) und Bike-and-ride (B&R) handelt
- Haltestelleninfrastruktur und Busspuren
- Werkleitungen, Installationen, Elektrifizierung (gem. Praxis BAV und ASTRA)
- Planungs- und Projektierungskosten der Massnahmen(-pakete)

<sup>19</sup> BBI 2006 763

Grundsätzlich werden ausschliesslich Infrastrukturen mitfinanziert und keine Beiträge an Rollmaterial geleistet. Eine Ausnahme erlaubt Art. 7 Abs. 7 IFG<sup>20</sup>. Unter bestimmten, sehr eng definierten Bedingungen ist eine Mitfinanzierung von Rollmaterial dennoch möglich. Es muss nachgewiesen werden, dass die Lösung im Vergleich zu einer neuen Infrastruktur Kosten einspart. Es werden jedoch nur die Mehrkosten des speziellen Rollmaterials im Vergleich zum „herkömmlichen“ Rollmaterial mitfinanziert.

Durch den Infrastrukturfonds nicht mitfinanziert werden:

- Beiträge an Infrastrukturanlagen der Sparte Verkehr gemäss Art. 62 Eisenbahngesetz, wie z. B. Einrichtungen für den Unterhalt des Rollmaterials (Depots, Einstellhallen), Verkaufsanlagen, etc.
- Fahrzeuge
- Kosten im Zusammenhang mit Mobilitätsmanagement
- Planungskosten im Zusammenhang mit der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms

Die Kosten, die für die Berechnung der Bundesbeiträge anrechenbar sind, sind in Art. 21 der Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer (MinVV) aufgeführt.<sup>21</sup>

In diesem Zusammenhang ist auch nochmals darauf hinzuweisen, dass im Rahmen der Mitfinanzierung von Agglomerationsprogrammen keine Projekte im Nationalstrassenbereich sowie Infrastrukturen des Eisenbahnfernverkehrs mitfinanziert werden.

Falls mehrere Finanzierungsgefässe in Frage kommen wird aufgrund von funktionalen Kriterien entschieden, welcher Anteil am Projekt über welches Instrument finanziert wird<sup>22</sup>. Dieses Vorgehen wurde bereits beim Projekt „Durchmesserlinie Zürich“ angewendet, aus dem Infrastrukturfonds werden nur Beiträge an der Bereich „Regionalverkehr“ nicht aber an den Bereich „Fernverkehr“ geleistet, letzterer wird im Rahmen von ZEB oder einer Leistungsvereinbarung SBB finanziert.

## **6.4 Massnahmenpakete**

Wo möglich und sinnvoll sind die Massnahmen der Agglomerationsprogramme in geeigneten Massnahmenpaketen zusammenzufassen. Eine Zusammenfassung ist sinnvoll, wenn die Massnahmen einen ähnlichen Reifegrad und eine thematische bzw. räumliche Zusammengehörigkeit aufweisen.

- Reifegrad<sup>23</sup>:

Die Umsetzung der Massnahmen in einem Paket soll integral erfolgen, d.h. sie müs-

---

<sup>20</sup> Wenn mit dem Einsatz von speziellem Rollmaterial erhebliche Infrastrukturkosten eingespart werden, können auch Beiträge an die entsprechenden Mehrkosten des Rollmaterials geleistet werden.

<sup>21</sup> SR **725.116.21**; AS **2007 5987**

<sup>22</sup> Der Bund steht PPP-Lösungen grundsätzlich positiv gegenüber und ist bereit entsprechende Gesuche zu prüfen. Wichtig ist die Einhaltung der rechtlichen Voraussetzungen. Zudem hat der Kanton die Risiken eines PPP zu tragen.

<sup>23</sup> vgl. hierzu auch Kapitel 4.4



sen einen ähnlichen Reifegrad aufweisen, so dass alle Massnahmen, die in einem Massnahmenpaket zusammengefasst sind, im Rahmen einer Finanzierungsvereinbarung umgesetzt werden können.

- Zusammengehörigkeit:

Die Massnahmen müssen einen inhaltlichen und/oder räumlichen Bezug aufweisen.

Grössere Einzelmassnahmen und ihre flankierenden Massnahmen bilden in der Regel ein eigenes Massnahmenpaket. Kleine Einzelmassnahmen, wie beispielsweise Massnahmen des Langsamverkehrs, können hingegen zu Massnahmenpaketen zusammengefasst werden. Es ist Aufgabe der Trägerschaften, eine zweckmässige Aufteilung der Massnahmen in Paketen vorzunehmen.<sup>24</sup>

Begriffliche Abgrenzung:

- (Einzel-)Massnahme:  
Eine (Einzel-)Massnahme ist ein in sich abgeschlossenes Bauvorhaben (z.B. eine Tramlinie), zu dem gegebenenfalls flankierende Massnahmen gehören.
- Massnahmenpaket:  
Ein Massnahmenpaket ist ein Bündel von Einzelmassnahmen mit inhaltlichen und/oder räumlichen Zusammengehörigkeiten und somit ähnlichem Reifegrad.

## 6.5 *Priorisierung*

Die Trägerschaften müssen bei der Ausarbeitung der Agglomerationsprogramme die Massnahmen(-pakete) in ihrem Agglomerationsprogramm priorisieren. Es wird erwartet, dass die Massnahmen(-pakete) in drei Listen aufgeteilt werden. Das vom Bund vorgeschlagene Verfahren für die Priorisierung ist in Kapitel 4.4 genauer erläutert. Massnahmen(-pakete) die ein gutes oder sehr gutes Kosten/Nutzen-Verhältnis aufweisen und in den vier Jahren nach Verabschiedung der Programmbotschaft bau- und finanzreif sind, können der A-Liste zugeteilt werden. Massnahmen(-pakete) die zwar ein gutes oder sehr gutes Kosten/Nutzen-Verhältnis aufweisen, aber erst zu einem späteren – jedoch absehbaren – Zeitpunkt bau- und finanzreif sind, können in eine B-Liste aufgenommen werden. Alle anderen Massnahmen empfiehlt der Bund einer C-Liste zuzuordnen. Diese Massnahmen bedürfen weiteren Abklärungen und Konkretisierungen. Sie werden deshalb vorerst zurückgestellt.

Der Bund wird seinerseits eine Priorisierung über das gesamte Massnahmenportfolio vornehmen und die Priorisierung der Trägerschaften auf ihre Plausibilität überprüfen und wenn nötig anpassen. Er orientiert sich hierbei an dem in Kapitel 4.4 vorgeschlagenen Verfahren.

<sup>24</sup> Bei der Prüfung, Beurteilung und Priorisierung werden Massnahmen und Massnahmenpakete gleich behandelt. Es besteht kein Unterschied, ob eine Massnahme eine Einzelmassnahme ist oder sich aus mehreren Massnahmen zusammensetzt.

## **6.6 Abgrenzung und Perimeter**

### **6.6.1 Perimeter Agglomerationsprogramm**

Der Bundesrat legt in der Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer (MinVV) fest, welche Städte und Agglomerationen grundsätzlich beitragsberechtigt sind. Er stützt sich dabei auf die Definition des Bundesamts für Statistik. Die beitragsberechtigten Städte und Agglomerationen sind im Anhang der Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer (MinVV)<sup>25</sup> aufgeführt (vgl. Art. 19 MinVV).

Teil von Agglomerationsprogrammen können auch Gemeinden sein, die ausserhalb des festgelegten Agglomerations-Perimeters liegen. Der Bund konzentriert seine finanziellen Beiträge jedoch in der Regel auf Massnahmen, bzw. Teile der Massnahmen innerhalb des Perimeters.

Ausnahmen sind in begründeten und klar begrenzten Fällen möglich. Nach Art. 19 Abs. 2 MinVV können auch ganz oder teilweise ausserhalb einer Stadt oder Agglomeration liegende Teile von Massnahmen(-paketen) beitragsberechtigt sein, wenn ihr Nutzen grösstenteils innerhalb der angrenzenden Agglomeration oder Agglomerationen anfällt. Voraussetzung ist, dass es sich um eine Massnahme (bzw. ein Massnahmenpaket) handelt, die für die Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramms zentral ist.

### **6.6.2 Grenzüberschreitende Agglomerationsprogramme**

Der Bund stellt keine spezifischen Anforderungen an grenzüberschreitende Agglomerationsprogramme. Für die Mitfinanzierung gelten dieselben Anforderungen wie bei den nicht-grenzüberschreitenden Agglomerationsprogrammen. Die Trägerschaft ist für die Einbindung und Organisation mit den grenzüberschreitenden Partnern verantwortlich sowie um eine angemessene finanzielle Beteiligung der ausländischen Partner besorgt.

Der Bund steht im Rahmen der üblichen Verfahren und Organe (gemischte Ausschüsse) für die Ausarbeitung und Unterstützung von erforderlichen Staatsverträgen zur Verfügung.

Es ist grundsätzlich möglich, dass sich der Bund an Massnahmen beteiligt, die vollständig auf ausländischem Gebiet liegen, vorausgesetzt sie sind Teil des Agglomerationsprogramms. Zudem muss der Nachweis erbracht werden, dass der Nutzen der Massnahme hauptsächlich im Schweizer Teil der Agglomeration anfällt.

Die Übertragung der Anforderungen des Bundes auf grenzüberschreitende und ausländische Massnahmen wird mit den betroffenen Trägerschaften geregelt.

## **6.7 Trägerschaften**

Die vier wesentlichen Aufgaben der Trägerschaft eines Agglomerationsprogramms sind:

- Sie erarbeitet das Agglomerationsprogramm unter engem Einbezug aller betroffenen Akteure der Kantone und Gemeinden.
- Sie schliesst mit dem Bund die Leistungsvereinbarung ab.

---

<sup>25</sup> SR 725.116.21; AS 2007 5987

- Sie koordiniert, kontrolliert und gewährleistet die Umsetzung des Agglomerationsprogramms und stellt dessen Anpassung an veränderte Rahmenbedingungen sicher.
- Sie legt gegenüber dem Bund Rechenschaft über die Umsetzung des Agglomerationsprogramms ab.

Für den Bund stehen nicht die konkrete Organisationsform der Trägerschaft, sondern deren Handlungsfähigkeit im Vordergrund. Der Bund hat an zwei Wirkungen ein besonderes Interesse: Er will nur einen Ansprechpartner pro Agglomeration und dieser Ansprechpartner muss die Umsetzung des Agglomerationsprogramms gewährleisten.

Art. 17b Abs. 1 MinVG verlangt, dass die Bundesgelder für die Agglomerationsprogramme an die Kantone zuhanden der Trägerschaft ausbezahlt werden. Das ARE geht davon aus, dass in den meisten Fällen der Kanton in der Trägerschaft Einsitz hat und als Ansprechpartner gegenüber dem Bund auftritt. Bei einer Trägerschaft ohne Kantonsbeteiligung muss der entsprechende Kanton vor Unterzeichnung der Vereinbarung zwischen Bund und Trägerschaft das Agglomerationsprogramm auf seine inhaltliche und formale Abstimmung mit den kantonalen Richtplänen prüfen und seine Zustimmung geben.

Das UVEK überlässt es den Kantonen, wie sie die Umsetzung ihres Agglomerationsprogramms intern organisieren. Der Kanton kann beispielsweise die Trägerschaft allein übernehmen und für die Umsetzung besorgt sein. Er kann aber auch eine Trägerschaft mit der Umsetzung beauftragen und dabei ggf. auch selbst Einsitz in der Trägerschaft nehmen.

Bei interkantonalen Agglomerationsprogrammen verlangt der Bund ebenfalls eine Ansprechstelle. Diesbezüglich wird auf die Interkantonale Rahmenvereinbarung sowie auf den Bericht der Tripartiten Agglomerationskonferenz "Zusammenarbeit in kantonsübergreifenden Agglomerationen" verwiesen.

Das Agglomerationsprogramm muss zum Zeitpunkt der Einreichung von der Regierung des betroffenen Kantons/der betroffenen Kantone gutgeheissen sein. Zudem soll es von den Exekutiven der beteiligten Gemeinden getragen werden. Eine zweckmässige Form der Partizipation von Gemeinden und Bevölkerung muss soweit möglich bereits stattgefunden haben oder während des Jahres 2008 sichergestellt werden. Der Konsolidierungs- und teilweise der Umsetzungsprozess auf Stufe Legislative der Kantone und Gemeinden kann auch zwischen dem Zeitpunkt der Einreichung des Agglomerationsprogramms und dem Abschluss der Leistungsvereinbarung mit dem Bund bzw. entsprechend dem Fortschritt der einzelnen Projekte erfolgen.

Bis zum Zeitpunkt des Abschlusses der Finanzierungsvereinbarung muss die Frage der Trägerschaft geklärt sein. Dabei sind für eine erste Phase auch Übergangslösungen denkbar. Die (Übergangs-)trägerschaft muss in jedem Fall im Namen der am Agglomerationsprogramm beteiligten Gemeinwesen als Verhandlungspartner auftreten und die Umsetzungssicherheit gegenüber dem Bund gewährleisten können. Bei Einreichung des Agglomerationsprogramms Ende 2007 ist nachzuweisen, dass und wie diese Voraussetzung bis Ende 2010 erfüllt werden kann.

## **6.8 Abstimmung mit dem Bund**

Die Agglomerationsprogramme, die dem Bund zur Prüfung und Beurteilung eingereicht werden, müssen während der Laufzeit des Infrastrukturfonds von zwanzig Jahren mit den finanziellen Möglichkeiten von Bund, Kantonen und Gemeinden abgestimmt werden. Nur umsetzungsfähige Agglomerationsprogramme können auf kohärente Weise beurteilt werden. Der Bund behält sich vor, Agglomerationsprogramme zur Überarbeitung zurückzuweisen, die auf falschen oder unrealistischen Vorstellungen bzgl. finanziellen Möglichkeiten basieren.

Derzeit laufen im UVEK verschiedene, übergeordneten Infrastrukturplanungen. Diese umfassen insbesondere das Programm „Engpassbeseitigung“ beim Nationalstrassennetz – das ebenfalls durch den Infrastrukturfonds finanziert wird und spätestens zwei Jahre nach Inkrafttreten des Gesetzes dem Parlament vorgelegt werden muss – die „Zukünftige Entwicklung der Eisenbahngrossprojekte (ZEB)“ sowie Planungen im Rahmen des ordentlichen Budgets.

Unsicherheiten in Bezug auf die Umsetzung von Massnahmen lassen sich in der Planung nicht vermeiden. Das gilt für die übergeordneten Infrastrukturen und die Massnahmen in der Kompetenz der Kantone und Gemeinden gleichermaßen. Beide Planungs- und Entscheidungsprozesse haben ihre eigenen Verfahrensschritte zu durchlaufen. Sie verlaufen parallel und müssen periodisch aufeinander abgestimmt werden. Das UVEK ist sich dieser Problematik bewusst. Es sorgt für die erforderliche Koordination zwischen der übergeordneten Infrastrukturplanung und den Agglomerationsprogrammen sowie für den angemessenen Interessenausgleich.

Der Bund bezieht übergeordnete Infrastrukturmassnahmen bei der Beurteilung der Programmwirkung ein, wenn sie für das Agglomerationsprogramm von Relevanz sind und zum Zeitpunkt der Beurteilung von den zuständigen Bundesstellen als zweckmässig und in den nächsten 20 Jahren mit hoher Wahrscheinlichkeit als realisierbar beurteilt werden (vgl. Kapitel 4.3.1).

Parallel dazu wird der Bund seine Planungen weiter vertiefen und den weiteren Verfahrensschritten zuführen. Dabei sind Anpassungen an den berücksichtigten, übergeordneten Infrastrukturmassnahmen nicht auszuschliessen. Deshalb kann die vorliegende Einschätzung der übergeordneten Planungen lediglich informativen Charakter haben: Bund und Kantone werden bei der Konkretisierung ihrer Planungen sowie der Prüfung und Beurteilung der Agglomerationsprogramme in Optionen denken müssen.

Im Falle von grösseren Anpassungen am ursprünglichen Inhalt eines Agglomerationsprogrammes behält sich der Bund vor, auf die Beurteilung des Programms zurückzukommen und seinen Beitragssatz im Rahmen einer späteren Leistungsvereinbarung anzupassen.

Übergeordnete und aus Sicht der Agglomeration wichtige Infrastrukturen mit einem Realisierungshorizont nach 2027 - also nach der Laufzeit des Infrastrukturfonds - sind als langfristige Optionen im Agglomerationsprogramm aufzuführen. Allfällige Abhängigkeiten zu den Massnahmen des Agglomerationsprogramms sind aufzuzeigen. Sie sind jedoch für die Ermittlung der Programmwirkung nicht relevant.

Schliesslich ist zu beachten, dass der Bund über den Bau der Nationalstrassenprojekte sowie den Ausbau der Infrastrukturen des Eisenbahnfernverkehrs in den Agglomerationen entscheiden wird. Das Agglomerationsprogramm kann keine verbindlichen Festlegungen in Bezug auf den Ausbau der Nationalstrassen sowie der Infrastrukturen für den Eisenbahnfernverkehr treffen. Ebenfalls ausgeschlossen ist die Mitfinanzierung solcher Projekte über den Kredit für den Agglomerationsverkehr.

## **7 Verhältnis zu anderen Instrumenten und Finanzierungen**

### **7.1 Verhältnis zum Sachplan Verkehr**

Der Sachplan Verkehr gilt für die laufenden Infrastrukturplanungen des Bundes als verbindliche Vorgabe. Nach Erarbeitung der Programmbotschaften zuhanden des Bundesrates wird zu prüfen sein, ob der Sachplan angepasst werden muss (dies könnte namentlich für Massnahmen nötig werden, die nur mit Verzug realisiert werden können). Ist dies der Fall, sollten die Anpassungen gleichzeitig wie die Programmbotschaft dem Bundesrat zur Verabschiedung vorgelegt werden.

### **7.2 Verhältnis zu Richt- und Nutzungsplänen**

Richt- und Nutzungspläne haben im Zusammenhang mit dem Agglomerationsprogramm verschiedene Funktionen.

#### **7.2.1 Kantonale Richtpläne**

Zentrales Instrument der Raumplanung ist der Richtplan. In Art. 17c MinVG wird als Voraussetzung für eine Mitfinanzierung des Agglomerationsverkehrs die Übereinstimmung mit den kantonalen Richtplänen verlangt. Die Abstimmung mit den kantonalen Richtplänen und die Übernahme der relevanten Inhalte des Agglomerationsprogramms sind auch Bestandteil der Grundanforderung 6 des Anwendungshandbuchs.

Die Richtpläne haben im Zusammenhang mit den Agglomerationsprogrammen zwei Funktionen:

- Die räumliche Abstimmung der richtplanrelevanten Verkehrsinfrastrukturen die über den Infrastrukturfonds vom Bund mitfinanziert werden.
- Die Umsetzung von Massnahmen zur Lenkung der Siedlungsentwicklung und allfälliger weiterer flankierender Massnahmen, sowohl innerhalb als auch ausserhalb des Agglomerationsperimeters.

Sämtliche richtplanrelevante Infrastrukturmassnahmen, die im Rahmen eines Agglomerationsprogramms vom Bund mitfinanziert werden, müssen spätestens bis zum Abschluss der Leistungsvereinbarung im entsprechenden Richtplan verankert und vom Bundesrat genehmigt sein. Massnahmen der A-Liste müssen dabei den Koordinationsstand „Festsetzung“, Massnahmen der B-Liste mindestens den Koordinationsstand „Zwischenergebnis“ aufweisen. Der Antrag zur Richtplananpassung ist rechtzeitig einzureichen. Der zeitliche und formale Ablauf kann weitgehend gemäss der heutigen Praxis erfolgen.

#### **7.2.2 Regionale Richtpläne und kommunale Nutzungspläne**

Die eigentliche Umsetzung der verschiedenen Massnahmen im Siedlungsbereich erfolgt nicht ausschliesslich im kantonalen Richtplan, sondern insbesondere auch in regionalen Richtplänen und in kommunalen Nutzungsplänen. Im Agglomerationsprogramm müssen

hierzu der Umsetzungsstand, der zeitliche Ablauf und die Verantwortlichkeiten ausgewiesen werden.

### **7.3 Verhältnis zu den dringenden Projekten**

Wie in Kapitel 2.3 erläutert, werden von den 6 Milliarden Franken für Verkehrsinfrastrukturen des Agglomerationsverkehrs zeitgleich mit der Inkraftsetzung des Infrastrukturfondsgesetzes 2,56 Milliarden für dringende und baureife Projekte des Agglomerationsverkehrs freigegeben. Die Liste der Projekte findet sich im Bundesbeschluss über den Gesamtkredit in Anhang 4.

Die Auswahl der dringenden und baureifen Projekte, die ab 2008 mitfinanziert werden, erfolgte aufgrund von festgelegten Kriterien (vgl. Botschaft zum Infrastrukturfonds<sup>26</sup>, S. 785f.). Unter anderem müssen diese Projekte im Entwurf eines Agglomerationsprogramms enthalten sein. Zum Zeitpunkt der Mitfinanzierung werden die Agglomerationsprogramme eingereicht sein. Die dringenden Projekte werden ein Teil dieser Agglomerationsprogramme darstellen, das heisst, sie müssen auch bei den weiteren Arbeiten an den Agglomerationsprogrammen als eine Massnahme des Agglomerationsprogramms behandelt werden. Die dringenden Projekte werden bei der Ermittlung der Programmwirkung jedoch nicht einbezogen (vgl. Kapitel 4.3.1).

Der Unterschied zu später im Rahmen der Agglomerationsprogramme mitfinanzierten Massnahmen besteht einzig darin, dass für die Festlegung des Bundesbeitrags nicht die Wirkung des Agglomerationsprogramms ausschlaggebend war. Nur so war es möglich, diese Projekte bereits vor 2011 mitfinanzieren zu können, da es zum Zeitpunkt der Ausarbeitung der Infrastrukturfonds-Vorlage noch nicht möglich war die Agglomerationsprogramme auf ihre Wirkung zu beurteilen.

Für die Umsetzung der dringenden Projekte wird jeweils ein Fachamt (ASTRA oder BAV) bestimmt, das für die Festlegung der Modalitäten der Umsetzung und des Leistungscontrollings zuständig ist. Die jeweiligen Fachämter sind im Anhang 5 aufgeführt. Das Kostendach ist durch den Bundesbeschluss über den Gesamtkredit (Art. 3 und 4) festgelegt und kann nicht überschritten werden.

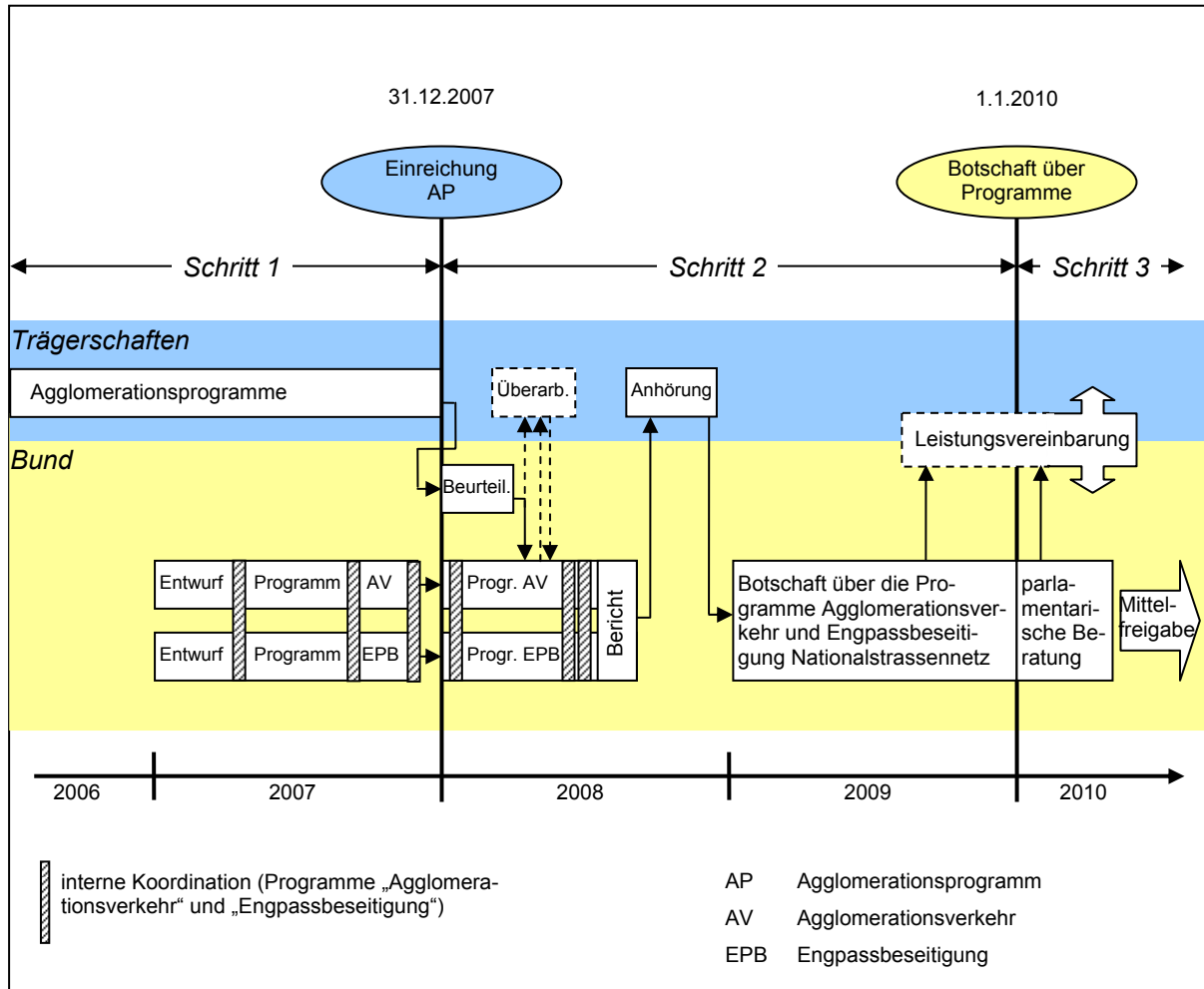
---

<sup>26</sup> BBI 2006 763

## 8 Zeitplan und Ablauf der weiteren Arbeiten

Die folgende Abbildung zeigt den Ablauf der weiteren Arbeiten sowie deren Beziehungen zueinander bis zur ersten Mittelfreigabe. Der Zeitplan beruht auf einer grosszügigen Planung mit zeitlichen Reserven. Eine Beschleunigung der Arbeiten ist grundsätzlich möglich.

Abbildung 8



## 9 Ansprechpersonen

<u>Ansprechpersonen im Bundesamt für Raumentwicklung</u>	
Infrastrukturfonds	Christian Küng, Andrea Lanz
Agglomerationsprogramme	Georg Tobler, Rolf Geiger
Richtpläne	Claudia Guggisberg
Sachplan Verkehr	Michel Matthey

<u>Ansprechpersonen in weiteren Bundesämtern</u>	
Bundesamt für Strassen	Jean-Luc Poffet, Gottlieb Witzig
Bundesamt für Verkehr	Pierre-André Meyrat, Markus Giger, Markus Hoenke
Bundesamt für Umwelt	Nikolaus Hilty



## 10 Abkürzungsverzeichnis

AP	Agglomerationsprogramm
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
ASTRA	Bundesamt für Strassen
AV	Agglomerationsverkehr (Programm Agglomerationsverkehr)
BAV	Bundesamt für Verkehr
BAFU	Bundesamt für Umwelt
EPB	Engpassbeseitigung (beim Nationalstrassennetz)
EFD	Eidgenössisches Finanzdepartement
GA	Grundanforderung
IFG	Bundesgesetz über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen (Infrastrukturfondsgesetz)
K/N	Kosten/Nutzen(-Verhältnis)
LV	Langsamverkehr (Fuss- und Veloverkehr)
M	Massnahme/Massnahmenpaket
MinVG	Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer
MinVV	Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer
MIV	Motorisierter Individualverkehr
öV	öffentlicher Verkehr (auf Strasse und Schiene)
PPP	Public Private Partnership
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
WK	Wirksamkeitskriterium

## 11 Anhang

Anhang 1	Beurteilungsraster „Wirkung Agglomerationsprogramme“ .....	i
Anhang 2	Priorisierung – Kriterium Kosten/Nutzen-Verhältnis .....	vi
Anhang 3	Bundesgesetz über den Infrastrukturfonds .....	vii
Anhang 4	Bundesbeschluss über den Gesamtkredit .....	xiv
Anhang 5	Umsetzung dringende Projekte – Verantwortliche Stellen beim Bund.....	xvii

# Anhang 1 Beurteilungsraster „Wirkung Agglomerationsprogramme“

<b>WK1: Qualität der Verkehrssysteme verbessert</b>
<b>1. Reisezeiten im öV</b>
Wie stark tragen die Massnahmen(-pakete) des Agglomerationsprogramms zu einer Beschleunigung des öV bei?
Kenngrössen / entsprechende Massnahmen: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verringerung der durchschnittlichen Reisezeiten im öV, z.B. durch               <ul style="list-style-type: none"> <li>- bauliche oder elektronische Eigentrassierung des strassengebundenen öV</li> <li>- verstärkte Priorisierung des strassengebundenen öV</li> <li>- verstärkte Vernetzung</li> </ul> </li> <li>▪ Verringerung der Warte-/Umsteigezeiten, z.B. durch               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verdichtung der Taktfolgen</li> <li>- Verbesserung der Umsteigewege</li> <li>- optimierte Fahrplanabstimmung</li> <li>- Durchbindung von Linien (Durchmesserlinien)</li> </ul> </li> </ul>
<b>2. Qualität im öV</b>
Wie stark tragen die Massnahmen(-pakete) des Agglomerationsprogramms zu einer Steigerung der Qualität des öV bei?
Kenngrössen / entsprechende Massnahmen: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verbesserung der Fahrplanstabilität/Pünktlichkeit</li> <li>▪ Verbesserungen beim Fahrzeugpark Sitzplatzangebot, Behindertentauglichkeit Sauberkeit, Sicherheit</li> <li>▪ Verringerung der Umsteigehäufigkeit (Durchmesserlinien, Vernetzung)</li> <li>▪ Verbesserung der Aufenthaltsqualität an Haltestellen und der Umsteigeverhältnisse (Haltestellen-Attraktivierung)</li> <li>▪ Verbesserung Fahrgastinformationssysteme</li> </ul>
<b>3. Stausituation im Strassenverkehr</b>
Wie stark tragen die Massnahmen(-pakete) des Agglomerationsprogramms zur dauerhaften Verminderung von Engpässen im Strassennetz sowie zur Steigerung/Erhaltung der Funktionalität des Strassennetzes bei?
Kenngrössen / entsprechende Massnahmen: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verstetigung des Verkehrsflusses sowie Verbesserung der Stausituation (Stau(risiko)kilometer, Stautunden), z.B. durch               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Optimiertes gross- und kleinräumiges Verkehrsleitsystem</li> <li>- Verbesserte Verkehrsinformationssysteme</li> <li>- Verkehrsmanagement (Pfortnerungen, Wabensysteme, usw.)</li> <li>- Verlagerung von Verkehr auf andere Verkehrsmittel</li> <li>- Strassennetzergänzungen (Neu- oder Ausbauten) mit flankierenden Massnahmen</li> </ul> </li> </ul>

<b>4. Erreichbarkeit</b>			
Wie stark tragen die Massnahmen(-pakete) des Agglomerationsprogramms dazu bei, dass die Erreichbarkeit, bzw. Erschliessung der Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten und Wohnen verbessert werden?			
Kenngrossen / entsprechende Massnahmen:			
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verbesserte Anbindung der Entwicklungsschwerpunkte an öV-Netz</li> <li>▪ Kürzere Erreichbarkeit der Entwicklungsschwerpunkte mit MIV, öV und LV</li> </ul>			
<b>5. Intermodalität</b>			
Wie stark tragen die Massnahmen(-pakete) des Agglomerationsprogramms zur Steigerung der Attraktivität von intermodalen Wegen bei?			
Kenngrossen / entsprechende Massnahmen:			
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verbesserung des Zugangs zu Haltestellen des öV für den LV</li> <li>▪ Verbesserung der Umsteigebeziehungen</li> <li>▪ Verbesserung der Informationsmöglichkeiten</li> <li>▪ Erweiterung der Tarifverbund-Systeme</li> <li>▪ Verbesserung der Parkmöglichkeiten für Velos und Autos an Haltestellen des öV</li> </ul>			
<b>6. Qualität im Fuss- und Veloverkehr</b>			
Wie stark tragen die Massnahmen(-pakete) des Agglomerationsprogramms dazu bei, das Angebot im Fuss- und Veloverkehr verbessert wird?			
Kenngrossen / entsprechende Massnahmen:			
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zusammenhängendes, dichtes und attraktives Wegnetz (Verringerung der Netzwidestände)</li> <li>▪ Verkürzung der durchschnittlichen Unterwegszeit beim Langsamverkehr (z.B. durch direkte Wege, Verringerung der Wartezeiten an Lichtsignalanlagen)</li> <li>▪ Einfache Routenführung durch eine gute und leicht verständliche Signalisation/Orientierungshilfen</li> <li>▪ Verringerung und Entschärfung von Gefahrenstellen und Unfallschwerpunkten</li> </ul>			
	Punkte (-1 – 3) <sup>27</sup>	Vorleistung (0, 1) <sup>28</sup>	Summe
<b>Zwischensumme WK1</b>			

<sup>27</sup> Für die WK 1 – 4 können folgende Punkte verteilt werden:

- - 1 Punkt: negative Wirkung
- 0 Punkte: keine Wirkung
- 1 Punkt: geringe Wirkung
- 2 Punkte: hinreichende Wirkung
- 3 Punkte: bedeutende Wirkung

<sup>28</sup> Für frühere Vorleistungen kann maximal 1 Punkt vergeben werden. 0 Punkte bedeutet, dass keine Vorleistungen unternommen wurden.

## WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert

### 1. Konzentration von Aktivitäten an Siedlungsschwerpunkten

Wie stark tragen die Massnahmen(-pakete) des Agglomerationsprogramms dazu bei, dass Bevölkerung, Arbeitsplätze und insb. verkehrsintensive Einrichtungen hauptsächlich an Siedlungs- bzw. Entwicklungsschwerpunkten zu liegen kommen?

Kenngrossen / entsprechende Massnahmen:

- Zunahme der Anzahl Einwohner und Einwohnerdichte an zentralen Lagen, z.B. durch
  - Aktive Entwicklung von Siedlungen in zentraler Lage
  - Fördermassnahmen zur Industriebrachenumnutzung
- Zunahme der Anzahl Einwohner und Arbeitsplätze im Einzugsgebiet von hochwertigen öV-Haltestellen, z.B. durch
  - planerische Aufbereitung von entsprechenden Gebieten, inkl. Industriebrachen
  - aktive Fördermassnahmen für die Ansiedlung von Aktivitäten an definierten Entwicklungsschwerpunkten (Arbeiten und Wohnen)
- Verringerung von Neueinzonungen abseits von genügender öV-Erschliessung, z.B. durch
  - klar definierte Kriterien bezüglich öV-Erschliessung bei Neueinzonungen
- Reduktion der Bauzonen(reserven) pro Kopf, z.B. durch
  - Kompensationspflicht bei Neueinzonungen

### 2. Städtebau und Lebensqualität

Wie stark **führen** die Massnahmen(-pakete) des Agglomerationsprogramms zur Aufwertung der städtebaulichen Qualität und zur Verbesserung der Lebensqualität?

Kenngrossen:

- Steigerung der städtebaulichen Qualität
- Erhaltung von erhaltenswerten städtebaulichen Strukturen und Weiterentwicklung Zentrumsgebieten
- Erweiterung verkehrsberuhigter Zonen / Begegnungszonen
- Aufwertung von Aussenräumen / Freiräumen im Siedlungsgebiet
- Verbesserung der Sicherheit im öffentlichen Raum

### 3. Trennwirkung von Verkehrsinfrastrukturen in Siedlungsgebieten

Wie stark führen die Massnahmen(-pakete) des Agglomerationsprogramms zur Verminderung der Trennwirkung von Verkehrsinfrastrukturen in Siedlungsgebieten?

Kenngrossen:

- Abnahme Verkehrsmenge MIV
- Verbesserungen für den MIV-querenden Fuss- und Veloverkehr (Grünzeiten)
- Abnahme der Streckenlänge von Verkehrsachsen mit Trennwirkung
- Flächengewinn für den Fuss- und Veloverkehr im öffentlichen Raum

	Punkte (-1 – 3)	Vorleistung (0, 1)	Summe
<b>Zwischensumme WK2</b>			

<b>WK3: Verkehrssicherheit erhöht</b>			
<b>1. Verkehrssicherheit allgemein erhöht</b>			
Wie stark führen die Massnahmen(-pakete) des Agglomerationsprogramms (z.B. Verkehrssteuerung, Verkehrsraumgestaltung, Netzanpassungen) zur Verminderung der Unfallhäufigkeit (unter Berücksichtigung der Anzahl Todesfälle, Anzahl Verletzter und Sachschäden)?			
	Punkte (-1 – 3)	Vorleistung (0, 1)	Summe
<b>Zwischensumme WK3</b>			

<b>WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert</b>			
<b>1. Lärmbelastung Schiene und Strasse</b>			
Wie stark führen die Massnahmen(-pakete) des Agglomerationsprogramms zur Verminderung der Lärmbelastung bei Strasse und Schiene (differenziert nach Anzahl der betroffenen Personen)?			
<b>2. Luftbelastung</b>			
Wie stark führen die Massnahmen(-pakete) des Agglomerationsprogramms zur Verminderung der Luftbelastung (PM10, NOx, Ozon)?			
<b>3. Klima / CO2-Emissionen</b>			
Wie stark führen die Massnahmen(-pakete) des Agglomerationsprogramms zur Verminderung der CO <sub>2</sub> - bzw. klimarelevanten Emissionen?			
<b>4. Flächenbeanspruchung</b>			
Wie gross ist die Flächenbeanspruchung durch die Massnahmen(-pakete) des Agglomerationsprogramms. Inwieweit tragen die Massnahmen(-pakete) zu einer Verringerung der Flächenbeanspruchung bei?			
<b>5. Zerschneidungseffekt von Landschaftsräumen</b>			
Welchen Beitrag leisten die Massnahmen(-pakete) des Agglomerationsprogramms in Bezug auf die Erhaltung, Aufwertung und Neuschaffung naturnaher Vernetzungselemente?			
	Punkte (-1 – 3)	Vorleistung (0, 1)	Summe
<b>Zwischensumme WK4</b>			

<b>Gesamtwirkung</b>	
<b>WK 1: (inkl. Vorleistungen)</b>	
<b>WK 2: (inkl. Vorleistungen)</b>	
<b>WK 3: (inkl. Vorleistungen)</b>	
<b>WK 4: (inkl. Vorleistungen)</b>	
<b>SUMME WK 1-4 („Nutzen“)</b>	

<b>Kosten-/Nutzen-Verhältnis</b>	
In welchem Verhältnis stehen die Kosten des Agglomerationsprogramms zum Nutzen (Summe der WK 1-4)?	

## Anhang 2 Priorisierung – Kriterium Kosten/Nutzen-Verhältnis

Wirksamkeitskriterium	Indikatoren	Punkte
WK1: Qualität der Verkehrssysteme verbessert	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Reisezeiten im öV</li> <li>2. Qualität im öV</li> <li>3. Stausituation im Strassenverkehr</li> <li>4. Erreichbarkeit</li> <li>5. Intermodalität</li> <li>6. Qualität im Fuss- und Veloverkehr</li> </ol>	Ganzes WK1: -1 – 3 Punkte
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Konzentration von Aktivitäten an Siedlungsschwerpunkten</li> <li>2. Städtebau und Lebensqualität</li> <li>3. Trennwirkung von Verkehrsinfrastrukturen in Siedlungsgebieten</li> </ol>	Ganzes WK 2: -1 – 3 Punkte
WK3: Verkehrssicherheit erhöht	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Veränderung der Unfallhäufigkeit</li> <li>2. Anzahl Tote pro Jahr</li> <li>3. Anzahl Verletzte pro Jahr</li> <li>4. Sachschäden pro Jahr</li> </ol>	Ganzes WK3: -1 – 3 Punkte
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Lärmbelastung Schiene und Strasse</li> <li>2. Luftbelastung</li> <li>3. Klima / CO<sub>2</sub>-Emissionen</li> <li>4. Flächenbeanspruchung</li> <li>5. Zerschneidungseffekte von Landschaftsräumen</li> </ol>	Ganzes WK4: -1 – 3 Punkte
Summe WK 1–4 (Indikator für den „Nutzen“)		-4 – 12 Punkte



## Anhang 3 Bundesgesetz über den Infrastrukturfonds

### **Bundesgesetz über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen (Infrastrukturfondsgesetz, IFG)**

vom 6. Oktober 2006

---

*Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,*

gestützt auf die Artikel 86 Absatz 3 und 173 Absatz 2 der Bundesverfassung (BV)<sup>1</sup>,  
nach Einsicht in die Botschaft des Bundesrates vom 2. Dezember 2005<sup>2</sup>,

*beschliesst:*

#### **Art. 1** Fonds

<sup>1</sup> Der Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen ist ein rechtlich unselbständiger Fonds mit eigener Rechnung.

<sup>2</sup> Aus dem Fonds werden finanziert:

- a. die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes nach Artikel 197 Ziffer 3 BV;
- b. die Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz;
- c. Beiträge an Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen;
- d. Beiträge zur Substanzerhaltung von Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen.

#### **Art. 2** Äufnung

<sup>1</sup> Der Infrastrukturfonds wird wie folgt geäufnet:

- a. mit Inkrafttreten dieses Gesetzes durch die Übertragung von 2,6 Milliarden Franken als Ersteinlage aus dem Stand der Spezialfinanzierung Strassenverkehr;
- b. jährlich mit dem Voranschlag aus einem von der Bundesversammlung zugewiesenen Teil der Reinerträge nach Artikel 86 Absatz 3 BV.

<sup>2</sup> Die Ersteinlage ist ausschliesslich zur Finanzierung der Aufgaben nach Artikel 1 Absatz 2 Buchstaben a, b und d bestimmt. Die Aufgaben nach Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe c werden mit den jährlichen Einlagen nach Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe b finanziert.

---

<sup>1</sup> SR 101; AS 2007 5765

<sup>2</sup> BBl 2006 763

<sup>3</sup> Die Einlagen in den Infrastrukturfonds sind so festzulegen, dass sowohl die über den Fonds finanzierten Aufgaben wie auch die übrigen Aufgaben nach Artikel 86 Absatz 3 BV über genügend Mittel verfügen.

#### **Art. 3** Gesamtkredit

Die Bundesversammlung beschliesst gleichzeitig mit der Verabschiedung dieses Gesetzes einen Gesamtkredit und teilt diesen auf die Aufgaben nach Artikel 1 Absatz 2 auf.

#### **Art. 4** Verwendung der Mittel

<sup>1</sup> Die Mittel des Infrastrukturfonds dienen der effizienten und umweltverträglichen Bewältigung der für eine leistungsfähige Gesellschaft und Wirtschaft erforderlichen Mobilität.

<sup>2</sup> Der Einsatz der Mittel basiert auf einer Gesamtschau des Verkehrs, welche:

- a. alle Verkehrsträger und –mittel mit ihren Vor- und Nachteilen einbezieht;
- b. wirksame Alternativen gegenüber neuen Infrastrukturen vorzieht;
- c. die langfristige Finanzierbarkeit und die Finanzlage der öffentlichen Hand berücksichtigt;
- d. die Koordination mit der Siedlungsentwicklung und den Schutz der Umwelt beachtet;
- e. eine angemessene Berücksichtigung der Landesteile anstrebt.

#### **Art. 5** Fertigstellung des Nationalstrassennetzes

<sup>1</sup> Das Nationalstrassennetz soll bis 2015 weitgehend fertig gestellt werden. In begründeten Fällen kann die Frist verlängert werden.

<sup>2</sup> Die Bundesversammlung gibt auf den Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes die Mittel für die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes frei.

#### **Art. 6** Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz

<sup>1</sup> Engpässe nach diesem Gesetz sind Abschnitte des bestehenden Nationalstrassennetzes mit Überlastungen, welche die Funktionsfähigkeit des Gesamtnetzes nachhaltig beeinträchtigen.

<sup>2</sup> Der Bundesrat unterbreitet der Bundesversammlung spätestens zwei Jahre nach Inkrafttreten dieses Gesetzes ein Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz.

<sup>3</sup> Er berichtet der Bundesversammlung in der Regel alle vier Jahre über den Stand der Realisierung des Programms und beantragt die Freigabe der Mittel für die nächste Periode.

#### **Art. 7** Agglomerationsverkehr

<sup>1</sup> Die Bundesversammlung bezeichnet die Projekte des Agglomerationsverkehrs, die dringend und baureif sind, und gibt auf den Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes die Mittel dafür frei. Der Anspruch auf die Mittel erlischt, wenn mit der Ausführung des Bauvorhabens nicht bis Ende 2008 begonnen wird.

<sup>2</sup> Im Übrigen richtet sich die Unterstützung des Agglomerationsverkehrs nach den Artikeln 17a–17d des Bundesgesetzes vom 22. März 1985<sup>3</sup> über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer.

<sup>3</sup> Der Bundesrat unterbreitet der Bundesversammlung spätestens zwei Jahre nach Inkrafttreten dieses Gesetzes ein Programm zur Mitfinanzierung von Agglomerationsprogrammen.

<sup>4</sup> Er berichtet der Bundesversammlung in der Regel alle vier Jahre über den Stand der Realisierung des Programms und beantragt die Freigabe der Mittel für die nächste Periode.

<sup>5</sup> Beiträge zugunsten von Infrastrukturen des Strassen-, Schienen- und Langsamverkehrs in einer Stadt oder Agglomeration werden geleistet, soweit sie zur Verbesserung des Agglomerationsverkehrs führen.

<sup>6</sup> Investitionen in Eisenbahninfrastrukturen für den Agglomerationsverkehr erfolgen grundsätzlich über die Finanzierungsinstrumente nach der Eisenbahngesetzgebung. Beiträge nach diesem Gesetz sind jedoch zulässig, wenn sie zu einem Mehrwert für eine Stadt oder Agglomeration führen und die Strasse unmittelbar entlasten.

<sup>7</sup> Wenn mit dem Einsatz von speziellem Rollmaterial erhebliche Infrastrukturkosten eingespart werden, können auch Beiträge an die entsprechenden Mehrkosten des Rollmaterials geleistet werden.

#### **Art. 8** Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen

<sup>1</sup> Die Leistungen des Bundes an Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen erfolgen in Form von Pauschalbeiträgen. Diese bemessen sich nach der Strassenlänge.

<sup>2</sup> Der Bundesrat bezeichnet die begünstigten Kantone.

#### **Art. 9** Verschuldung und Verzinsung

<sup>1</sup> Der Fonds darf sich nicht verschulden.

<sup>2</sup> Die flüssigen Mittel werden nicht verzinst.

#### **Art. 10** Entnahmeverfahren

Die Bundesversammlung bewilligt jährlich mit dem Voranschlag in einem separaten Bundesbeschluss die Voranschlagskredite für die Finanzierung der Aufgaben nach Artikel 1 Absatz 2.

---

<sup>3</sup> SR 725.116.2; AS 2007 5794

#### **Art. 11** Fondsrechnung

<sup>1</sup> Der Fonds besteht aus einer Erfolgsrechnung und einer Bilanz.

<sup>2</sup> Die Erfolgsrechnung weist aus:

- a. den Ertrag: dieser setzt sich zusammen aus den Einlagen nach Artikel 2 sowie der Aktivierung der Nationalstrassenerweiterungen im Bau;
- b. den Aufwand: dieser setzt sich zusammen aus den Entnahmen für die Finanzierung der Aufgaben nach Artikel 1 Absatz 2 sowie dem Übertrag der fertig gestellten Nationalstrassenerweiterungen in die Bundesbilanz.

<sup>3</sup> Die Bilanz weist die flüssigen Mittel, die Nationalstrassenerweiterungen im Bau und das Dotationskapital aus.

#### **Art. 12** Genehmigung der Rechnung und Finanzplanung

<sup>1</sup> Der Bundesrat unterbreitet der Bundesversammlung jährlich die Rechnung des Fonds in einem einfachen Bundesbeschluss zur Genehmigung.

<sup>2</sup> Er erstellt eine Finanzplanung und bringt sie der Bundesversammlung zusammen mit dem Voranschlag zur Kenntnis.

#### **Art. 13** Auflösung des Fonds

Nach Fertigstellung des Nationalstrassennetzes und Abschluss der Programme nach den Artikeln 6 und 7, spätestens aber 20 Jahre nach Inkraftsetzung dieses Gesetzes, löst der Bundesrat den Fonds auf. Er kann diese Frist um höchstens fünf Jahre verlängern. Verbleibende Mittel werden auf die Spezialfinanzierung Strassenverkehr übertragen.

#### **Art. 14** Massnahmen für Berggebiete und Randregionen ausserhalb des Infrastrukturfonds

<sup>1</sup> Die Mittel, die den Kantonen aus der Erhöhung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) ab 2008 zusätzlich zustehen, werden für die Substanzerhaltung der Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen verwendet. Es gelten die Vorgaben von Artikel 8.

<sup>2</sup> Wird die LSVA ab 2008 nicht oder nur teilweise erhöht, so werden die fehlenden Mittel aus dem Infrastrukturfonds finanziert. Der Bundesrat kann den Gesamtkredit nach Artikel 3 entsprechend erhöhen.

<sup>3</sup> Ab Inkrafttreten des Bundesgesetzes vom 6. Oktober 2006<sup>4</sup> über die Schaffung und die Änderung von Erlassen zur Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) gewichtet der Bundesrat bei der Bemessung der Globalbeiträge für Hauptstrassen den Faktor Höhenlage und Bergstrassencharakter viermal höher als die anderen Faktoren.

---

<sup>4</sup>

<sup>4</sup> Die Substanzerhaltung der Eisenbahninfrastruktur in Berggebieten und Randregionen wird über die Finanzierungsinstrumente der Eisenbahngesetzgebung sichergestellt.

**Art. 15** Finanzierung bereits getätigter Investitionen

Aus den Mitteln des Infrastrukturfonds können Investitionen für Eisenbahninfrastrukturen für den Agglomerationsverkehr gemäss Artikel 7 Absatz 1 finanziert werden, die vor Inkrafttreten dieses Gesetzes getätigt wurden. Diese Beiträge werden an die vom Bund vorgesehene Finanzierung angerechnet.

**Art. 16** Vollzug

Der Bundesrat erlässt die Ausführungsbestimmungen.

**Art. 17** Koordination des Inkrafttretens

Tritt die NFA<sup>5</sup> nicht spätestens mit diesem Gesetz in Kraft, werden mit Inkrafttreten dieses Gesetzes die neuen Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 22. März 1985<sup>6</sup> über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer gemäss Anhang in Kraft gesetzt.

**Art. 18** Referendum und Inkrafttreten

<sup>1</sup> Dieses Gesetz untersteht dem fakultativen Referendum.

<sup>2</sup> Der Bundesrat bestimmt das Inkrafttreten.

Ständerat, 6. Oktober 2006

Der Präsident: Rolf Büttiker  
Der Sekretär: Christoph Lanz

Nationalrat, 6. Oktober 2006

Der Präsident: Claude Janiak  
Der Protokollführer: Ueli Anliker

*Ablauf der Referendumsfrist und Inkraftsetzung*

<sup>1</sup> Die Referendumsfrist für dieses Gesetz ist am 25. Januar 2007 unbenützt abgelaufen.<sup>7</sup>

<sup>2</sup> Es wird auf den 1. Januar 2008 in Kraft gesetzt.

7. November 2007

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates  
Die Bundespräsidentin: Micheline Calmy-Rey  
Die Bundeskanzlerin: Annemarie Huber-Hotz

---

<sup>5</sup> AS 2007 5779

<sup>6</sup> SR 725.116.2; AS 2007 5794

<sup>7</sup> BBl 2006 8433

## Änderung bisherigen Rechts

Das Bundesgesetz vom 22. März 1985<sup>8</sup> über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer wird wie folgt geändert:

### *Gliederungstitel vor Art. 17a*

#### **4a. Kapitel: Beiträge an Verkehrsinfrastrukturen in Städten und Agglomerationen**

##### *Art. 17a Verwendungszweck*

<sup>1</sup> Der Bund leistet Beiträge an Verkehrsinfrastrukturen, die zu einem effizienteren und nachhaltigeren Gesamtverkehrssystem in Städten und Agglomerationen führen.

<sup>2</sup> Die Beiträge werden für den Ausbau der Infrastruktur zugunsten des Strassen- und Schienenverkehrs sowie des Langsamverkehrs ausgerichtet.

<sup>3</sup> Beiträge können auch für entsprechende Massnahmen im grenznahen Ausland ausgerichtet werden.

<sup>4</sup> Betriebsbeiträge sind ausgeschlossen.

##### *Art. 17b Beitragsberechtigte*

<sup>1</sup> Die Beiträge werden an die Kantone zuhanden der Trägerschaften ausgerichtet. Diese bilden sich nach kantonalem Recht.

<sup>2</sup> Der Bundesrat bezeichnet nach Anhörung der Kantone die beitragsberechtigten Städte und Agglomerationen. Er stützt sich auf die Definition des Bundesamtes für Statistik.

<sup>3</sup> Die Beiträge an Eisenbahninfrastrukturen für den Agglomerationsverkehr werden an die Transportunternehmungen über die Finanzierungsinstrumente nach der Eisenbahngesetzgebung ausbezahlt. Der Beitrag an die Trägerschaft ist entsprechend zu kürzen.

##### *Art. 17c Voraussetzungen*

Beiträge können ausgerichtet werden, wenn die Trägerschaften in einem Agglomerationsprogramm nachweisen, dass:

- a. die geplanten Projekte in eine Gesamtverkehrsplanung eingebunden und mit den übergeordneten Verkehrsnetzen und der Siedlungsentwicklung gemäss kantonalen Richtplänen abgestimmt sind;
- b. die geplanten Projekte mit den kantonalen Richtplänen übereinstimmen;

---

<sup>8</sup>

- c. die Restfinanzierung der Investitionen für die geplanten Projekte sichergestellt ist und die Tragbarkeit der Folgekosten aus Unterhalt und Betrieb nachgewiesen wird;
- d. die Investitionen für die geplanten Projekte eine günstige Gesamtwirkung aufweisen.

*Art. 17d* Höhe der Beiträge

<sup>1</sup> Die Beiträge bemessen sich nach der Gesamtwirkung der Agglomerationsprogramme. Sie betragen höchstens 50 Prozent der anrechenbaren Kosten.

<sup>2</sup> Die Gesamtwirkung ist das Verhältnis zwischen dem finanziellen Aufwand und den folgenden Wirkungszielen:

- a. bessere Qualität des Verkehrssystems;
- b. mehr Siedlungsentwicklung nach innen;
- c. weniger Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch;
- d. mehr Verkehrssicherheit.

<sup>3</sup> Den Vorrang haben Agglomerationsprogramme, die zur Lösung der grössten Verkehrs- und Umweltprobleme beitragen.

## Anhang 4 Bundesbeschluss über den Gesamtkredit

### Bundesbeschluss über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds

vom 4. Oktober 2006

---

*Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,*  
gestützt auf die Artikel 3, 5, 7 und 8 des Bundesgesetzes vom 6. Oktober 2006<sup>1</sup> über  
den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz so-  
wie Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen (IFG),  
nach Einsicht in die Botschaft des Bundesrates vom 2. Dezember 2005<sup>2</sup>,  
*beschliesst:*

#### Art. 1

<sup>1</sup> Für die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes, die Beseitigung von Engpässen in diesem Netz, Bundesbeiträge an Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastrukturen in Städten und Agglomerationen und Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen wird ein Gesamtkredit von 20,8 Milliarden Franken (Preisstand 2005, exklusive Teuerung und Mehrwertsteuer) bewilligt.

<sup>2</sup> Der Kredit wird wie folgt auf die einzelnen Aufgaben aufgeteilt:

Aufgabe	Investitionen in Mio. Fr.		
	1. Periode freigegeben	weitere Perioden gesperrt	Total
a. Fertigstellung des Nationalstrassennetzes	8500	0	8500
b. Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz	0	5500	5500
c. Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen	2559	3441	6000
d. Beiträge an Hauptstrasse in Berggebieten und Randregionen	800	0	800

#### Art. 2

Die Finanzmittel für die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes werden freigegeben.

---

<sup>1</sup> SR 725.13; AS 2007 6017

<sup>2</sup> BBl 2006 763



**Art. 3**

Für dringende und baureife Projekte des Agglomerationsverkehrs werden folgende Höchstbeiträge (ohne Teuerung und Mehrwertsteuer) freigegeben:

	Projekt	Beitrag Infrastrukturfonds (in Mio. Franken)
a.	ZH Glatttalbahn, Etappen 2 und 3	253,5
b.	ZH Tram Zürich West	75
c.	BE Tram Bern West	65
d.	BE Wankdorfplatz, Tramverlängerung	40
e.	LU Doppelspurausbau und Tieflegung Zentralbahn	111
f.	ZG Stadtbahn Zug, 1. Teilergänzung	25
g.	ZG Neubau der Kantonsstrasse Nr. 4 «Nordzufahrt»	35
h.	FR Pont et tunnel de la Poya	67,5
i.	SO Entlastung Region Olten	128
j.	BS Tramverlegung St. Johann/Pro Volta	9,1
k.	BS Tramverlängerungen nach Saint Louis und Weil am Rhein in der Stadt Basel	39,5
l.	BL Bahnhof Dornach Arlesheim/Doppelspurausbau Stollenrain	11
m.	BL H2 Pratteln - Liestal	137,5
n.	AG Eigentrossierung Wynental- und Suhrentalbahn (WSB) zwischen Suhr und Aarau	40
o.	TG Kerntangente Frauenfeld (F21)	25
p.	VD Ouchy – Les Croisettes, Métro M2	120
q.	VD Bahnhof Prilly-Malley, RéseauExpressVaudois (REV)	40
r.	VD Durch das TL-Netz 2008 bedingte Ausbauten	20
s.	GE Tram Cornavin–Meyrin–CERN (TCMC)	210
t.	GE Tram Onex–Bernex	90

**Art. 4**

Für dringende und baureife Eisenbahninfrastruktur-Projekte des Agglomerationsverkehrs werden folgende Höchstbeiträge (ohne Teuerung und Mehrwertsteuer) freigegeben:

Projekt	Beitrag Infrastrukturfonds (in Mio. Franken)
a. Durchmesserlinie Zürich (DML), 1. Teil S-Bahn	400
b. Schienenverbindung zwischen Mendrisio–Varese (FMV)	67
c. Schienenverbindung zwischen Cornavin–Eaux-Vives– Annemasse (CEVA)	550

**Art. 5**

Für die Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen werden die Finanzmittel freigegeben.

**Art. 6**

Der Bundesrat bewirtschaftet den Gesamtkredit. Er kann den Gesamtkredit und die einzelnen Höchstbeiträge um die ausgewiesene Teuerung und die Mehrwertsteuer erhöhen.

**Art. 7**

Dieser Beschluss untersteht nicht dem Referendum.

Ständerat, 2. Oktober 2006

Der Präsident: Rolf Büttiker  
Der Sekretär: Christoph Lanz

Nationalrat, 4. Oktober 2006

Der Präsident: Claude Janiak  
Der Protokollführer: Ueli Anliker

## Anhang 5 Umsetzung dringende Projekte – Verantwortliche Stellen beim Bund

### Dringende und baureife Projekte des Agglomerationsverkehrs:

		Projekt	Umsetzung: Federführendes Bundesamt
a.	ZH	Glattalbahn, Etappen 2 und 3	BAV
b.	ZH	Tram Zürich West	BAV
c.	BE	Tram Bern West	BAV
d.	BE	Wankdorfplatz, Tramverlängerung	ASTRA
e.	LU	Doppelspurausbau und Tieflegung Zentralbahn	BAV
f.	ZG	Stadtbahn Zug, 1. Teilergänzung	BAV
g.	ZG	Neubau der Kantonsstrasse Nr. 4 «Nordzufahrt»	ASTRA
h.	FR	Pont et tunnel de la Poya	ASTRA
i.	SO	Entlastung Region Olten	ASTRA
j.	BS	Tramverlegung St. Johann/Pro Volta	BAV
k.	BS	Tramverlängerungen nach Saint Louis und Weil am Rhein in der Stadt Basel	BAV
l.	BL	Bahnhof Dornach Arlesheim/Doppelspurausbau Stollenrain	BAV
m.	BL	H2 Pratteln – Liestal	ASTRA
n.	AG	Eigentassierung Wynental- und Suhrentalbahn (WSB) zwischen Suhr und Aarau	BAV
o.	TG	Kerntangente Frauenfeld (F21)	ASTRA
p.	VD	Ouchy – Les Croisettes, Métro M2	BAV
q.	VD	Bahnhof Prilly-Malley, RéseauExpressVaudois (REV)	BAV
r.	VD	Durch das TL-Netz 2008 bedingte Ausbauten	BAV
s.	GE	Tram Cornavin–Meyrin–CERN (TCMC)	BAV
t.	GE	Tram Onex–Bernex	BAV

### Dringende und baureife Eisenbahninfrastruktur-Projekte des Agglomerationsverkehrs:

		Projekt	Umsetzung: Federführendes Bundesamt
a.		Durchmesserlinie Zürich (DML), 1. Teil S-Bahn	BAV
b.		Schienenverbindung zwischen Mendrisio–Varese (FMV)	BAV
c.		Schienenverbindung zwischen Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse (CEVA)	BAV