



Faktenblatt zur Medienmitteilung «Agglomerationsprogramme: Bundesrat schlägt Verteilung der Bundesmittel vor» vom 19.12.2008

Finanzierung des Agglomerationsverkehrs

Das Bundesgesetz über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen (Infrastrukturfondsgesetz, IFG) ist seit 1. Januar 2008 in Kraft. Der Infrastrukturfonds stellt während 20 Jahren von den insgesamt 20,8 Milliarden Franken deren 6 Milliarden für die Verbesserung der Verkehrsinfrastrukturen in Städten und Agglomerationen bereit. Mit Inkraftsetzung des Infrastrukturfondsgesetzes hat die Bundesversammlung von diesen 6 Milliarden bereits 2,559 Milliarden Franken für 23 dringende und baureife Projekte zur Verbesserung der Verkehrsinfrastrukturen in Städten und Agglomerationen freigegeben.

Ein Projekt ist bereits realisiert worden: Die Lausanner Métro M2. Bei der CEVA (Genf) wurde ein erster Abschnitt gebaut. Die Kerntagente Frauenfeld wurde vom Volk in der Abstimmung verworfen. Insgesamt 15 Projekte standen bis November 2008 im Bau. Lediglich bei 5 Projekten konnte aufgrund von noch nicht abgeschlossenen Rechtsmittelverfahren bisher nicht mit dem Bau begonnen werden bzw. sind die Rechtsmittelverfahren zwar abgeschlossen aber der Baubeginn ist noch nicht erfolgt (Stand November 2008).

Damit die Agglomerationen von den restlichen 3,4 Milliarden Franken profitieren können, mussten sie dem Bund bis Ende 2007 ein Agglomerationsprogramm einreichen. Dieses muss aufzeigen, wie die zukünftige Siedlungsentwicklung mit den Verkehrsinfrastrukturen abgestimmt werden soll. Die Agglomerationsprogramme mussten dabei Infrastruktur- und betriebliche Massnahmen berücksichtigen und sowohl den öffentlichen Verkehr als auch den motorisierten Individualverkehr und den Langsamverkehr kombinieren.

Beitragsgesuche der Agglomerationen

30 Agglomerationsprogramme wurden bis Ende 2007 beim Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) zur Prüfung eingereicht (vgl. Abbildung 1). Diese Agglomerationsprogramme umfassen 37 Agglomerationen, in denen 90 Prozent der Agglomerationsbevölkerung und zwei Drittel der Schweizer Bevölkerung wohnen. Das Volumen dieser Agglomerationsprogramme beträgt für die ersten zwei Finanzierungsperioden (2011 bis 2014 und 2015 bis 2018) ca. 17 Milliarden Franken. Bei einem Bundesanteil von rund 40 Prozent würde dies 6,8 Milliarden Franken entsprechen.

Die Investitionen übersteigen die zur Verfügung stehenden Mittel damit deutlich. Diese Ausgangslage zwingt den Bundesrat, die Finanzen auf Projekte mit dem besten Kosten-Nutzen-Verhältnis zu konzentrieren.

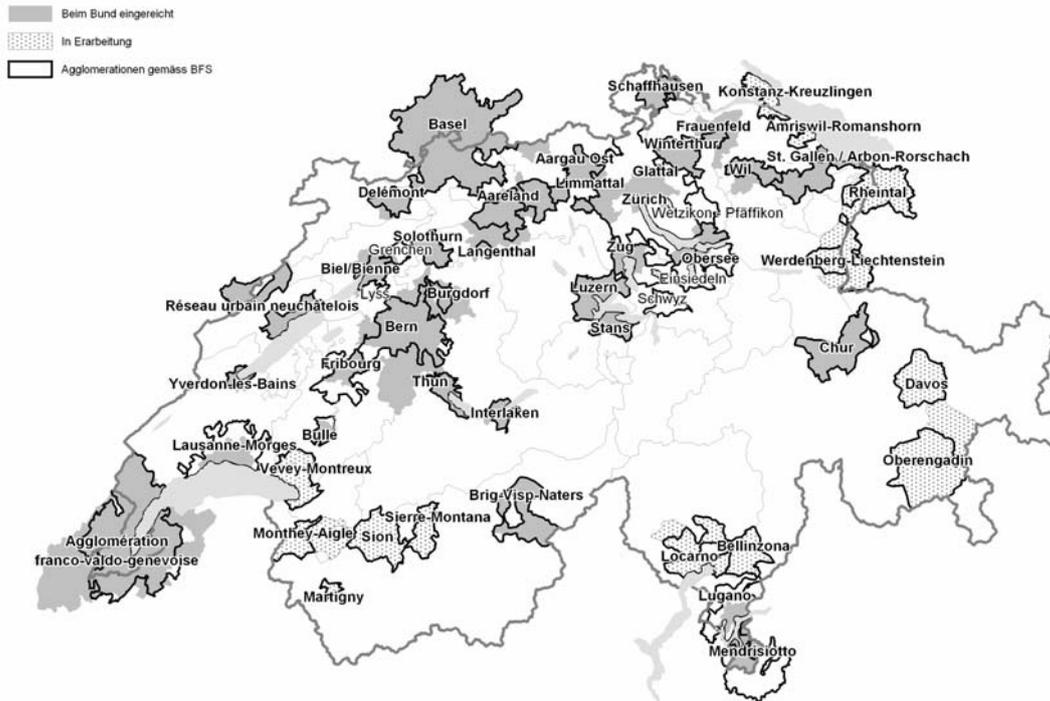


Abbildung 1: Eingereichte Agglomerationsprogramme

Programm Agglomerationsverkehr

Gemäss Artikel 7 Absatz 3 Infrastrukturfondsgesetz hat der Bundesrat der Bundesversammlung spätestens zwei Jahre nach dem Inkrafttreten des Gesetzes ein Programm zur Mitfinanzierung von Agglomerationsprogrammen (Programm Agglomerationsverkehr) vorzulegen. In einer Gesamtschau soll er aufzeigen, wie er die verbleibenden 3,441 Milliarden Franken für Verkehrsinfrastrukturen in Städten und Agglomerationen nutzen will. Im Zentrum des vorliegenden Programms Agglomerationsverkehr liegt die Mittelfreigabe für die Verbesserung der Verkehrsinfrastrukturen in Städten und Agglomerationen für die nächste Etappe von 2011 bis 2014.

Beitragssatz

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

A-Liste

Die in der A-Liste ausgewiesenen Massnahmen sollen für die einzelnen Agglomerationsprogramme in der 1. Periode (2011-2014) durch den Bund mitfinanziert werden. Der Bundesrat beantragt der Bundesversammlung die Mittel der ersten Etappe mit dem Bundesbeschluss freizugeben (vgl. Tabelle 3, Spalte A-Liste).



B-Liste

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

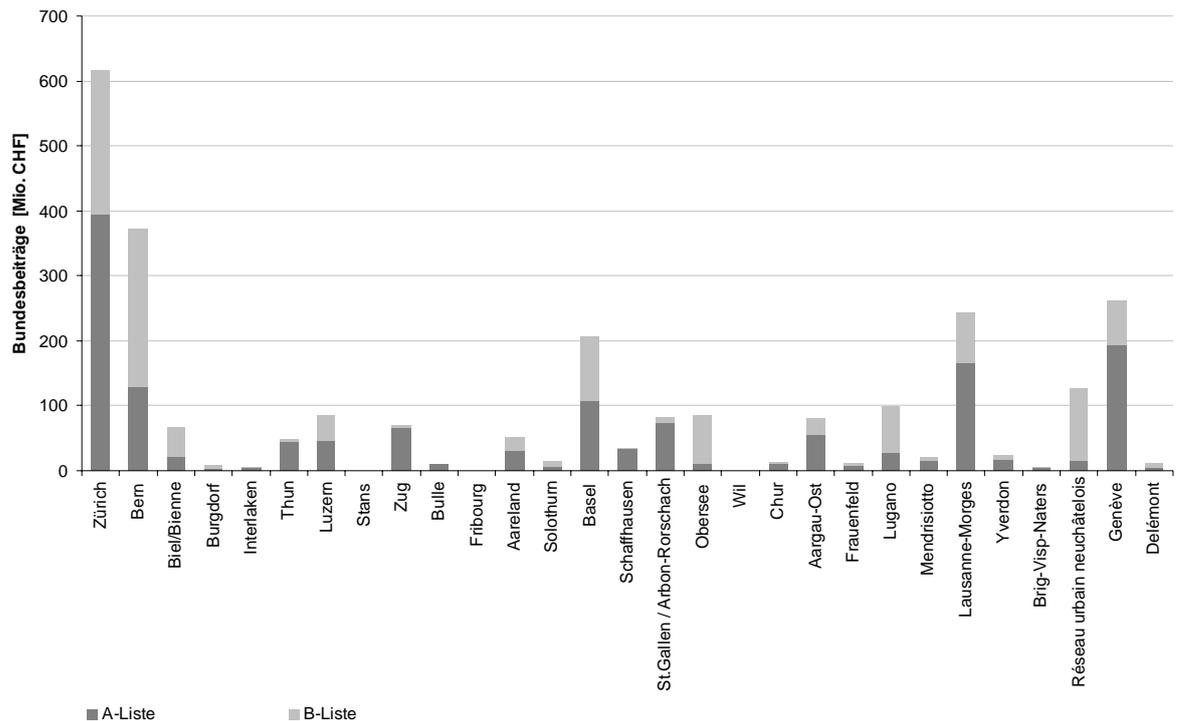


Abbildung 2: Beiträge des Bundes (entsprechend dem Beitragssatz) pro Agglomerationsprogramm für die Massnahmen der A- und B-Liste



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

Tabelle 3: A- und B- Liste mit den Kosten pro Agglomerationsprogramm (Preisstand Oktober 2005, exklusive Teuerung und Mehrwertsteuer)¹

¹ Von den 30 Agglomerationsprogrammen hat dasjenige von Langenthal die Grundanforderungen nicht erfüllt. Es konnte daher nicht in die Wirkungsbeurteilung einfließen, weshalb die Beurteilung nur 29 Agglomerationsprogramme umfasst.



Die Bundesbeiträge werden hauptsächlich in den grössten fünf Agglomerationen Zürich, Basel, Genf, Bern und Lausanne–Morges eingesetzt, wo der grösste Bedarf an Verkehrsinfrastrukturen besteht. Damit wird gewährleistet, dass die Agglomerationsprogramme, die zur Lösung der grössten Verkehrs- und Umweltprobleme beitragen entsprechend gewürdigt werden. Die absolut betrachtet geringeren Investitionen in den kleinen Agglomerationen erklären sich dadurch, dass sich das Verkehrssystem meist ohne hohe Investitionen erheblich verbessern lässt. Daher sind die Investitionen in den kleinen Agglomerationen auch überwiegend auf der A-Liste vorgesehen.

Auch wenn rund 60 Prozent der Investitionen in den grössten fünf Agglomerationen mit den grössten Verkehrsproblemen anfallen (vgl. Abbildung 2), steht dies durchaus im Verhältnis zu deren Bedeutung, gemessen in Einwohnern und Beschäftigten (vgl. Abbildung 3). So fallen die Bundesbeiträge pro Einwohner und Beschäftigten für die grössten fünf Agglomerationen nur unwesentlich höher aus als für die mittleren und kleinen Agglomerationen (vgl. rechte 3 Säulen in Abbildung 3).

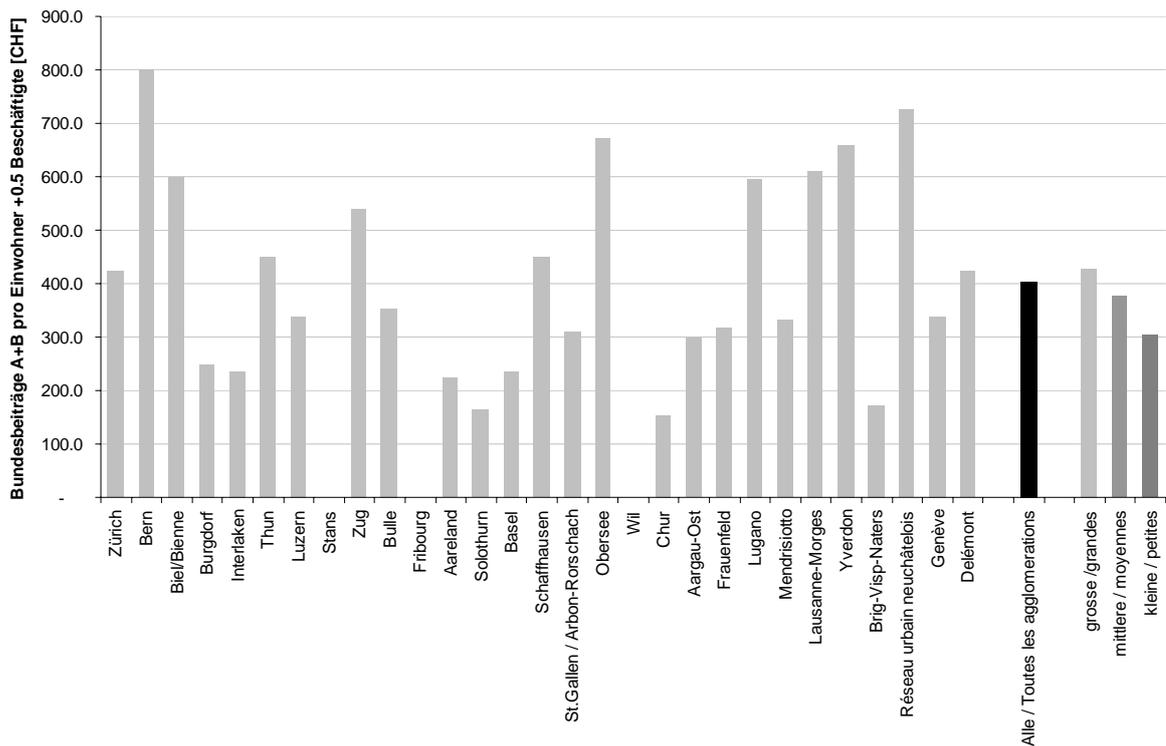


Abbildung 3: Beiträge des Bundes pro Agglomerationsprogramm für die Massnahmen der A- und B-Liste im Verhältnis zur Grösse der Agglomeration (Bundesbeitrag (A und B) in Franken pro Einwohner + 0,5 Beschäftigte)

Auswirkungen

Mit dem Infrastrukturfonds soll eine Kontinuität und Verlässlichkeit in der Finanzierung des Agglomerationsverkehrs erreicht werden. Das vorliegende Programm Agglomerationsverkehr regelt die erste Etappe der Mittelfreigabe aus diesem Infrastruk-



turfonds. Weil die grössten Probleme in den Agglomerationen bestehen, ist die Vorlage für diese Gebiete von grösster Wichtigkeit. Die Kantone und Agglomerationen wären allein nicht in der Lage, die erforderlichen Investitionen zu finanzieren. Die Mitfinanzierung des Bundes gemäss Bundesbeschluss in der Höhe von rund 1,5 Milliarden Franken löst ein Gesamt-Investitionsvolumen von rund 3,8 Milliarden Franken aus (der durchschnittliche Beitragssatz beträgt etwas weniger als 40 Prozent). Dies bedeutet, dass die Kantone, Städte und Gemeinden entsprechende Mittel in der Höhe von rund 2,3 Milliarden Franken bereitstellen müssen.

Die aus dem Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr zur Verfügung stehenden Mittel werden bis ins Jahr 2015 für die bereits begonnen, dringlichen Projekte benötigt. Die Mittel für die Projekte der Agglomerationsprogramme, welche aus der Finanzierungsetappe 2011 bis 2014 Beiträge zugesprochen erhalten, können demnach erst ab 2015 ausgerichtet werden. Sollen die Massnahmen trotzdem schon zwischen 2011 und 2014 realisiert werden, ist eine Vorfinanzierung durch die Agglomerationen notwendig.