



---

# **Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2011 für das Programm Agglomerationsverkehr**

## Auswertung des Vernehmlassungsverfahrens

---

Referenz/Aktenzeichen: I363-0053

## **1 Einleitung**

### **1.1 Ausgangslage und Gegenstand der Vernehmlassung**

Aus dem Infrastrukturfonds stehen während 20 Jahren 6 Milliarden Franken für die Verbesserung der Verkehrsinfrastrukturen in Städten und Agglomerationen bereit. Die Bundesversammlung hat davon bereits rund 2,6 Milliarden Franken für 23 dringende und baureife Projekte freigegeben. Der Bundesrat muss nun der Bundesversammlung spätestens Ende 2009 aufzeigen, wie die darüber hinaus noch zur Verfügung stehenden rund 3,4 Milliarden Franken auf die Agglomerationen verteilt werden sollen. Diese Bundesmittel werden in mehreren Etappen verteilt: gemäss Vernehmlassungsunterlagen sollen von 2011 bis 2014 1,5 Milliarden Franken zugesichert werden, von 2015 bis 2018 voraussichtlich weitere 1,6 Milliarden Franken. Es verbleibt eine Reserve von rund 780 Millionen Franken, die ab 2015 für noch nicht unterstützte Agglomerationen zur Verfügung steht. Im Zentrum der Vorlage, welche der Bundesrat Ende Dezember 2008 in die Vernehmlassung geschickt hat, steht die Zusicherung der Mittel für die Jahre 2011 bis 2014. Das Vernehmlassungsverfahren dauerte vom 19. Dezember 2008 bis zum 17. April 2009.

### **1.2 Vernehmlasser**

Die Vernehmlassungsunterlagen wurden sämtlichen Kantonen (26) einschliesslich der Konferenz der Kantonsregierungen (1), den in der Bundesversammlung vertretenen Parteien (15) den gesamtschweizerischen Dachverbänden der Gemeinden, Städte und Berggebiete (3) und der Wirtschaft (8), den Verkehrsverbänden (10) sowie weiteren interessierten Organisationen (21) zur Stellungnahme unterbreitet.

Zur Vernehmlassungsvorlage liessen sich alle 26 Kantone, 5 Parteien (CVP, FDP, Grüne Partei, SP, SVP), 2 der drei Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete, 6 Dachverbände der Wirtschaft, 9 Verkehrsverbände sowie 7 der eingeladenen, weiteren interessierten Organisationen vernehmen.

Der Kanton Glarus erklärt in einem Schreiben ausdrücklich, dass er auf eine Stellungnahme verzichtet. Die Kantone Basel Stadt und Basel Land haben keine eigene Stellungnahme eingereicht sondern sich in einer gemeinsamen Stellungnahme im Rahmen der Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel vernehmen lassen. Der Kanton Schaffhausen verzichtet in einem Schreiben auf eine eigene Stellungnahme und schliesst sich der Stellungnahme des Vereins Agglomeration Schaffhausen an, welcher die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Schaffhausen bildet und in welchem der Kanton vertreten ist. Von einzelnen Kantonen sind zudem in Ergänzung zur eigentlichen Stellungnahme weitere Schreiben zu einzelnen Massnahmen eingegangen, welche ebenfalls im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens erfasst wurden (Kanton Luzern, Kanton St. Gallen, Kanton Zürich). Der Kanton Nidwalden und der Kanton Jura haben zudem je eine separate Stellungnahme zum Programm Agglomerationsverkehr sowie zu zwei Prüfberichten (NW) bzw. zu einem Prüfbericht (JU) des Bundes eingereicht, welche alle als getrennte Stellungnahmen erfasst wurden. Der Kanton Uri verzichtet auf eine inhaltliche Stellungnahme zur Vorlage selbst, äussert sich aber zur Definition der Agglomerationen.

Die übrigen oben nicht namentlich aufgeführten, in der Bundesversammlung vertretenen politischen Parteien haben sich nicht vernehmen lassen.

Der Schweizerische Gemeindeverband verweist in seiner Stellungnahme auf diejenige des Schweizerischen Städteverbandes und schliesst sich dieser an, sodass auf eine weitergehende Meinungsäusserung verzichtet wird. Die Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen schliesst sich der Stellungnahme von Fussverkehr Schweiz an. Weiter haben der Schweizerische Bauernverband, die IRPG Wil, der Kaufmännische Verband der Schweiz und der Schweizerische Alpen-Club ausdrücklich auf eine Stellungnahme verzichtet. Der Schweizerische Arbeitgeberverband verzichtet auf eine eigene Stellungnahme und verweist auf diejenige von economiesuisse. Pro Natura schliesst sich der Stellungnahme des VCS an.

Zusätzlich zu den offiziell zur Vernehmlassung Eingeladenen äusserten sich weitere 35 Organisationen, Regionen und Städte zur Vernehmlassungsvorlage.

Innerhalb der in einigen Fällen erstreckten Vernehmlassungsfrist gingen insgesamt 90, zum Teil sehr detaillierte Stellungnahmen ein.

Inhaltlich identische oder zumindest sehr ähnliche Stellungnahmen wurden von den Strassenverkehrsverbänden (ACS, ASTAG, Car Tourisme Suisse, strasseschweiz, TCS) eingereicht. Schliesslich haben sich mehrere Kantone (Kanton Obwalden, Kanton Thurgau, Kanton Zürich) der gemeinsamen Vernehmlassung der BPUK und KöV ausdrücklich angeschlossen.

## **2 Allgemeine Bemerkungen der Vernehmlasser**

10 der erfassten Stellungnahmen erklären einen Verzicht auf eine eigene Stellungnahme. Von den übrigen 80 Stellungnahmen wird die Vernehmlassungsvorlage von der überwiegenden Mehrzahl der Vernehmlasser mehrheitlich unterstützt oder teils sogar ausdrücklich begrüsst (60) und nur in einer Minderheit der Stellungnahmen kritisch gewürdigt oder gar abgelehnt (20).

In zahlreichen Stellungnahmen (34) wird betont, dass der Vernehmlassungsbericht, die Prüfberichte der einzelnen Agglomerationsprogramme, der Beurteilungsprozess als Ganzes bzw. der partizipative Beurteilungsprozess sehr zu begrüessen sei.

## **3 Allgemeine Beurteilung der Vernehmlassungsvorlage**

### **3.1 Tendenziell zustimmende Vernehmlassungen**

Die Vernehmlassungsvorlage wird von folgenden Vernehmlassern im Grundsatz bzw. ausdrücklich begrüsst oder zumindest – wenn auch zum Teil mit gewissen Ergänzungen – als sinnvoll beurteilt:

Agglomeration Basel, Ärztinnen und Ärzte für Umweltschutz, Baudepartement Kanton Genf, BernMobil, BLS AG, BPUK, CVP, economiesuisse, Fachverband Infra, Fachverband Schweizer RaumplanerInnen, FDP, Fédération des entreprises romandes, Fussverkehr Schweiz, Kanton Aargau, Kanton Appenzell Ausserrhoden, Kanton Bern, Kanton Genf, Kanton Graubünden, Kanton Jura, Kanton Luzern, Kanton Neuenburg, Kanton Obwalden, Kanton Solothurn, Kanton St. Gallen, Kanton Tessin, Kanton Thurgau, Kanton Uri, Kanton Waadt, Kanton Wallis, Kanton Zug, Kanton Zürich, KöV, LITRA, Pro Natura, Pro Velo Graubünden, Pro Velo Schweiz, rawi Luzern, Regionale Verkehrskonferenz Bern-Mittelland, Regionalplanungsgruppe Frauenfeld, Regionalverband Nordbünden, SBB, Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten, Schweizerischer Baumeisterverband, Schweizerischer Eisenbahn- und Verkehrspersonal-Verband, Schweizerischer Gewerkschaftsbund, Schweizerischer Städteverband, Schweizerischer Verband mechanisch-technischer Betriebe, SP, Stadt Aarau, Stadt Bern, Stadt Winterthur, VCS, VCS Graubünden, Verein „Winterthur: agil - mobil“, Verein Agglomeration Schaffhausen, Verein Region Bern, Volkswirtschaftsdepartement Kanton St. Gallen, Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich, VöV (59).

Der Kanton Appenzell Innerrhoden (1) kann der Vorlage nur bedingt zustimmen, da er nicht einverstanden ist mit der Verschiebung der Mittelfreigabe bis nach 2014.

### **3.2 Tendenziell ablehnende Vernehmlassungen**

Verschiedene Vernehmlasser äussern sich nicht explizit zur Frage, ob sie die Vorlage grundsätzlich unterstützen oder ablehnen, aus ihren Stellungnahmen und Forderungen nach zusätzlichen Massnahmen oder Änderungen lassen sich aber teilweise grössere Vorbehalte gegenüber der Vorlage erkennen (Centre Patronal, Handelskammer beider Basel, Interessengemeinschaft Lärmschutz Oberiggenthal, Kanton Freiburg, Kanton Schwyz, Komitee "Verkehrssanierung Worb jetzt", Region Oberaargau, TCS; 8). Ein Vernehmlasser bemängelt zwar die fehlende Ausgewogenheit zwischen Strasse und Schiene, wünscht aber dennoch explizit eine möglichst unverzögerte Realisierung der Massnahmen der A-Liste (Bauenschweiz; 1).

Verschiedene Vernehmlasser beantragen, auf die nächste Finanzierungsetappe des Bundes für die Jahre 2011 bis 2014 im Agglomerationsverkehr zu verzichten bzw. lehnen die Vorlage ab oder weisen sie zur Überarbeitung zurück (ACS, ASTAG, Auto Gewerbe Verband Schweiz, Car Tourisme Suisse, Gewerbeverband des Kantons Luzern, Kanton Nidwalden (3 einzelne Stellungnahmen), Schweizerischer Gewerbeverband, strasseschweiz, SVP; 11).

Verschiedene Vernehmlasser begründen ihre ablehnende Haltung primär mit der nach ihrer Ansicht zu geringen Ausgewogenheit zwischen Investitionen in die Strasse und die Schiene (ACS, ASTAG, Auto Gewerbe Verband Schweiz, Car Tourisme Suisse, Gewerbeverband des Kantons Luzern, Han-

delskammer beider Basel, Schweizerischer Gewerbeverband, strasseschweiz, SVP) oder der zu geringen Berücksichtigung der kleineren Agglomerationen (Kanton Nidwalden). Die Handelskammer beider Basel beispielsweise begrüsst zwar die Möglichkeit des Infrastrukturfonds Projekte des Agglomerationsverkehrs finanziell zu unterstützen, beurteilt aber die Ausrichtung des Programms Agglomerationsverkehr als einseitig.

## **4 Bemerkungen zu den einzelnen Themen der Vorlage**

### **4.1 Vorgehen bei der Programmbeurteilung und Methodik**

Zahlreiche Vernehmlasser äussern sich positiv zum Vorgehen und zur Methodik des Beurteilungsprozesses sowie zur Transparenz der Berichterstattung des Bundes (Agglomeration Basel, BernMobil, BPUK, CVP, economiesuisse, Fachverband Schweizer RaumplanerInnen, Kanton Aargau, Kanton Appenzell Ausserrhoden, Kanton Bern, Kanton Genf, Kanton Jura, Kanton Luzern, Kanton Neuenburg, Kanton Solothurn, Kanton St. Gallen, Kanton Tessin, Kanton Waadt, Kanton Wallis, Kanton Zug, Kanton Zürich, KöV, Pro Natura, Pro Velo Schweiz, Regionale Verkehrskonferenz Bern-Mittelland, Regionalplanungsgruppe Frauenfeld, Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten, Schweizerischer Baumeisterverband, SP, Stadt Aarau, Stadt Bern, VCS, Verein Agglomeration Schaffhausen, Verein Region Bern, VöV; 34).

Der Kanton Bern sowie der Verein Region Bern beispielsweise danken dem Bund ausdrücklich für die ausführlichen, fundierten und gut dokumentierten Unterlagen. Der Prozess in Zusammenhang mit dem Infrastrukturfonds und den Agglomerationsprogrammen sei insgesamt gelungen und fair. Insbesondere sei es gelungen die vorgegebenen Termine und Zielsetzungen einzuhalten und der Prozess sei transparent und nachvollziehbar. Hervorzuheben sei insbesondere die gute Zusammenarbeit. Die Prioritäten seien richtig gesetzt und die Verteilung der Mittel sinnvoll.

BernMobil dankt für die ausführliche und gute Dokumentierung zur Auswertung der Agglomerationsprogramme, welche mit grosser Sorgfalt und hohem Sachverstand erfolgt sei.

Economiesuisse weist darauf hin, dass die vorgeschlagene Verteilung der Mittel aus dem Infrastrukturfonds einen positiven Beitrag zur Lösung der Verkehrsprobleme in den Agglomerationen darstellt und das gewählte stufenweise Vorgehen zur Projektauswahl einen Fokus auf die Massnahmen mit dem besten Kosten-Nutzen-Verhältnis sichert, was zu begrüessen sei. Auch die Abstufung der Beitragssätze des Bundes nach Programmwirkung setze positive Anreize für einen sinnvollen Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen. Insgesamt sei daher die vorgeschlagene Verteilung der Mittel aus dem Infrastrukturfonds als Beitrag zur Lösung der Verkehrsprobleme in den Agglomerationen positiv zu werten. Demgegenüber verdankt der Kanton Schwyz zwar die geleistete Arbeit des Bundes, zeigt sich aber erstaunt und enttäuscht über die seines Erachtens ungenügende Würdigung durch den Bund. Der Kanton Nidwalden erachtet die Methodik als zu stark auf die grossen Agglomerationen ausgerichtet und verlangt insbesondere eine Widererwägung der Bewertung des Agglomerationsprogramms Stans, welches bei der fachlichen und technischen Bewertungen des Bundes als ungenügend beurteilt wurde. Der Kanton Freiburg bedauert, dass das Agglomerationsprogramm Freiburg nicht unterstützt werden soll.

Einzelne Vernehmlasser äussern sich ausdrücklich positiv zu den Zielen der Vorlage bzw. zur Wahl der angewendeten Kriterien. Andere fordern eine Anpassung von einzelnen Bewertungskriterien (ACS, ASTAG, Car Tourisme Suisse, strasseschweiz, TCS; 5). Ein Vernehmlasser lehnt die Methodik der Beurteilung explizit ab (Handelskammer beider Basel; 1).

Der VöV regt an, bei den nächsten Finanzierungsetappen die Methodik dahingehend anzupassen, dass sie den unterschiedlichen Produktionsbedingungen des Schienen- und Busverkehrs besser gerecht wird, da die öV-Probleme nicht alleine mit schienengebundenem Verkehr gelöst werden können sondern gerade in den Agglomerationen mit ihren manchmal eher kurzen Wegen im Pendler-, Freizeit- oder Einkaufsverkehr neben den S-Bahnen und Trams auch die Trolleybusse und Busse eine stärkere Rolle in der Feinverteilung bekommen sollten.

Der Kanton St. Gallen fordert, dass Vorhaben, deren Finanzierung über einen anderen Fonds als den Agglomerationsverkehrsfonds abgewickelt wird, nur nach den Kriterien dieses (anderen) Fonds zu bewerten seien und auf eine weitere Bewertung im Rahmen der Prüfung der Agglomerationsprogramme zu verzichten sei.

Die FDP fordert eine klare Priorisierung der Infrastrukturprojekte. Gebaut werden dürfe nur, was einen volkswirtschaftlichen Nutzen abwirft. Eine Kosten-Nutzen-Analyse soll dazu die notwendigen Entscheidungsgrundlagen liefern. Die FDP ist daher damit einverstanden, dass die Bundesbeiträge auf Massnahmen konzentriert werden, welche das beste Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen.

Der Kanton Graubünden begrüsst grundsätzlich die Beurteilungsmethodik, weist aber darauf hin, dass die Finanzierung der Agglomerationsprogramme unter anderem deshalb schwierig sei, weil alle Verkehrsarten und die Siedlungsentwicklung zu berücksichtigen sei und weil an der Finanzierung Bund, Kantone und Gemeinden beteiligt seien. Sie schlagen daher für die Umsetzung gewisse methodische Anpassungen im Interesse einer höheren Flexibilität vor. Wenn sich beispielsweise in der Detailplanung zeige, dass Anpassungen an den Massnahmen erforderlich sind und diese neuen Lösungen zu einer gleichen oder besseren Wirkung führen als die ursprünglich vorgesehenen, so sollten solche Anpassungen innerhalb des Kostenrahmens auf einfache Art ermöglicht werden.

#### **4.2 Höhe des Bundesanteils**

Vereinzelt wird bedauert bzw. Erstaunen zum Ausdruck gebracht oder gar ein klares Unverständnis darüber ausgedrückt, dass die finanzielle Beteiligung des Bundes nicht in der erwarteten Höhe ausfallen soll (Kanton Bern, Regionale Verkehrskonferenz Bern-Mittelland, Schweizerischer Städteverband, Stadt Bern, Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich; 5) bzw. gar keine Bundesbeteiligung vorgesehen wird (Kanton Freiburg, Kanton Nidwalden, Region Oberaargau; 3).

Zahlreiche Vernehmlasser begrüssen aber ausdrücklich den vorgesehenen Bundesanteil (Agglomeration Basel, Kanton Aargau, Kanton Genf, Kanton Graubünden, Kanton Jura, Kanton Solothurn, Pro Velo Graubünden, Stadt Aarau, TCS, VCS Graubünden, Verein Agglomeration Schaffhausen; 11).

Einzelne Vernehmlasser stellen die explizite Forderung, den Beitragssatz des Bundes von 35% auf 40% zu erhöhen (Kanton Bern, Kanton Zürich, Regionale Verkehrskonferenz Bern-Mittelland, Stadt Bern, Verein Region Bern; 5) oder fordern eine bessere Bewertung der Programmwirkung bzw. generell eine Erhöhung des Beitragssatzes des Bundes (Handelskammer beider Basel, Kanton Appenzell Ausserrhoden, Kanton Luzern, Kanton Schwyz, Kanton St. Gallen, Regionalplanungsgruppe Frauenfeld, Schweizerischer Eisenbahn- und Verkehrspersonal-Verband, Schweizerischer Städteverband, SP; 9).

Demgegenüber begrüsst der TCS, dass nicht vom gesetzlich maximal möglichen, sondern einem reduzierten Beitragssatz ausgegangen wird, da dies ermöglicht, die Mittel breiter und gerechter einzusetzen.

Der VCS fordert, der Bund soll seine prozentualen Beitragsätze auf 60 – 80 Prozent erhöhen, da ein tiefer Beitragssatz des Bundes für viele Projekte eine zu grosse Hürde darstellt, weil die Kantone und Gemeinden insbesondere für Projekte des öV und des Fuss- und Radverkehrs keine geeigneten Instrumente zur Finanzierung zur Verfügung haben.

#### **4.3 Fondsliquidität und Vorfinanzierung durch Agglomerationen bzw. Kantone**

Sehr viele Vernehmlasser äussern sich erstaunt oder besorgt darüber, dass nun für Massnahmen der A-Liste erst ab zirka 2015 (nach Abschluss der dringlichen Massnahmen) Bundesbeiträge in Aussicht gestellt werden und die Agglomerationen einen früheren Baubeginn zwar anstreben können, sie selber aber für die Vorfinanzierung der mit dem Bundesbeschluss freigegebenen Vorhaben aufkommen sollen. Es wird gefordert, dass die Finanzierungsprobleme des Bundes nicht auf Kosten der Agglomerationen gelöst werden dürfen (Agglomeration Basel, BernMobil, BPUK, CVP, Fachverband Infra, Fachverband Schweizer RaumplanerInnen, Fédération des entreprises romandes, Kanton Aargau, Kanton Appenzell Ausserrhoden, Kanton Appenzell Innerrhoden, Kanton Bern, Kanton Freiburg, Kanton Jura, Kanton Luzern, Kanton Nidwalden, Kanton Solothurn, Kanton St. Gallen, Kanton Tessin, Kanton Waadt, Kanton Zug, Kanton Zürich, KöV, LITRA, Regionalplanungsgruppe Frauenfeld, Schweizerischer Baumeisterverband, Schweizerischer Eisenbahn- und Verkehrspersonal-Verband, Schweizerischer Gewerkschaftsbund, Schweizerischer Städteverband, SP, Stadt Bern, VCS, Verein Agglomeration Schaffhausen, Verein Region Bern, VöV; 34).

Im Wesentlichen wird argumentiert, dass die Vorfinanzierung die Ausnahme und nicht die Regel darstellen sollte. Der Föderalismus und das Subsidiaritätsprinzip wiesen den drei Staatsebenen Bund, Kantone und Gemeinden klare Aufgaben, Kompetenzen und Verantwortungen zu, welche auch stufengerecht zu finanzieren seien. Systematische Bevorschussungen durch einzelne Kantone stün-

den in Widerspruch zu diesem Grundsatz. Es gelte zu verhindern, dass die Kantone ihren Aufgaben beim Ausbau und Unterhalt der kantonalen Verkehrsinfrastrukturen mittelfristig nicht mehr nachkommen könnten. Das Gesamtverkehrssystem funktioniere nur dann, wenn alle involvierten Kreise ihren Verpflichtungen nachkämen. Spätestens für die nachfolgenden Finanzierungsetappen (2015-2018 und ff.) müsse der Bund für das Programm Agglomerationsverkehr zuverlässige Finanzierungslösungen ausarbeiten, welche den Aufgaben des Bundes gerecht werden und auf Vorschüsse der Kantone verzichten. Es sei nicht akzeptabel, dass infolge mangelnder Liquidität des Infrastrukturfonds die Bundesanteile für die A-Projekte erst nach 2015 zur Verfügung stehen. Der Infrastrukturfonds sei mit dem Ziel geschaffen worden, eine finanzielle Beteiligung des Bundes an Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen zu ermöglichen, weil diese nicht in der Lage sind, die notwendigen Massnahmen selber zu finanzieren. Es scheine nun widersinnig, dass dieselben Stellen Bundesbeiträge vorfinanzieren sollen. Kantone und Gemeinden seien nicht in der Lage, eine Vorfinanzierung sicherzustellen. Eine Verzögerung der wichtigen und dringlichen Projekte bzw. eine verfassungswidrige Bevorzugung finanzstarker Kantone wären die Folge. Es sei deshalb unabdingbar, dass auf Bundesebene mit geeigneten Mitteln dafür gesorgt werde, dass die Liquidität des Infrastrukturfonds für Zwecke des Agglomerationsverkehrs für die Finanzierung aller A-Projekte sichergestellt wird.

Stadt und Regio Frauenfeld sind beispielsweise nicht im Stande, den Grossteil der vorgesehenen Projekte vorzufinanzieren. Sie sind daher darauf angewiesen, dass der Bund seiner bisherigen Zusage zur zeitgerechten Finanzierung der Projekte entsprechend den in Aussicht gestellten Prioritäten der A- und B-Projekte nachkommt. Sollte dies wider Erwarten nicht der Fall sein, beantragen sie, den vorgesehenen Kredit des vom Volk abgelehnten Gesamtprojekts F21 für die A-Projekte der Agglomeration Frauenfeld einzusetzen.

Der Kanton Aargau fordert, dass den Spezialfinanzierungen mehr Mittel zur Verfügung gestellt werden soll, damit die Infrastrukturbauten zeitgerecht realisiert werden können. Die vom Bund in Aussicht gestellte Finanzierung für Verkehrsinfrastrukturanlagen bereite sehr grosse Sorge. In allen Spezialfinanzierungen (Infrastrukturfonds, FinöV-Fonds) und in der Leistungsvereinbarung mit den SBB seien viel zu wenig Mittel eingestellt. Das Primat der Finanzen beim Ausbau der Infrastrukturanlagen werde die Schweiz mittelfristig in ein massives Verkehrsproblem führen und die volkswirtschaftliche Entwicklung behindern. Vorfinanzierungen durch die Kantone werden kritisch beurteilt, da die vom Bund geforderte zinslose Vorfinanzierung gegen die NFA-Grundsätze verstosse und der Bund mittelfristig in ein gravierendes Finanzierungsloch geraten werde, dann nämlich, wenn Neuinvestitionen gleichzeitig mit den Rückzahlungen der Vorfinanzierungen bezahlt werden müssten. Vorfinanzierungen könnten daher nur beschränkt eine Lösung für das Finanzierungsproblem des Bundes sein.

BPUK und KöV teilen in ihrer gemeinsamen Stellungnahme die Meinung des Bundes, dass die Finanzierung des Infrastrukturfonds zugunsten der Aufwendungen gemäss Infrastrukturfondsgesetz zwar von Gesetzes wegen abgesichert ist, die dazu notwendigen Mittel könnten jedoch nicht oder nur ungenügend durch die unverändert alimentierte Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) bereitgestellt werden. BPUK und KöV schlagen deshalb eine alternative Finanzierung vor, welche ab 2012 den individuellen Bedürfnissen sämtlicher Vorhaben innerhalb des Infrastrukturfondsgesetzes mit einer zeitlich begrenzten Spezialfinanzierung begegnet. Weiter sind BPUK und KöV der Ansicht, dass die Finanzierung der Projekte des Agglomerationsverkehrs nicht alleine Sache der SFSV sein kann, sondern dass sie auch durch Beiträge des öffentlichen Verkehrs mitgetragen werden sollte. Die BPUK und KöV erachten den Vorschlag einer separaten, zweckgebundenen und zeitlich befristeten Finanzierung sämtlicher im Infrastrukturfondsgesetz enthaltenen Aufgaben als zielführend. Damit könne die SFSV für die gestiegenen Aufwendungen und für die kontinuierliche Weiterentwicklung des Nationalstrassennetzes verwendet werden, ohne dass damit eine prinzipielle Erhöhung der SFSV nötig sein dürfte. Sämtliche der vier im Infrastrukturfondsgesetz enthaltenen Aufgaben könnten ab 2012 durch eine zwischen 2012 und 2027 wirksame Erhöhung des Treibstoffzollzuschlags um 19 bis 22 Rappen umfassend separat finanziert werden. Eine zeitlich befristete Erhöhung von 19 bis 22 Rappen pro Liter Treibstoff zwischen 2012 und dem Ende des Infrastrukturfonds würde genügen, zweckgebunden die vier Bereiche des Infrastrukturfonds umfassend zu finanzieren. Mit einer Beteiligung des ÖV könnte diese Erhöhung reduziert werden. BPUK und KöV schlagen daher vor, ab 2012 die Alimentierung des Infrastrukturfonds nicht mehr über die „normalen“ SFSV zu bewerkstelligen. Diese Finanzierung soll durch einen höheren Mineralölsteuerzuschlag auf Treibstoffen bewerkstelligt werden, welcher jedoch ausschliesslich zugunsten des Infrastrukturfonds wirksam sein soll. Ab 2012 bis zum Ende des Infrastrukturfondsgesetzes im Jahr 2027 wird zur Finanzierung der gesamten Aufwendungen zugunsten

der Aufgaben des Infrastrukturfondsgesetzes ein „Mineralölsteuerzuschlag IF“ erhoben. Dieser liegt je nach Szenario zwischen 19 und 22 Rappen pro Liter Treibstoff. Bis zum Jahre 2012 ist die SFSV in der Lage, die laufenden Ausgaben zu finanzieren, d.h. auch diejenigen Einlagen zugunsten des Infrastrukturfonds.

Der Kanton Genf erachtet eine Erhöhung der Mineralölsteuern zur Sicherstellung der rechtzeitigen Finanzierung der Massnahmen der A- und B-Liste im Agglomerationsverkehr als denkbar, andere geeignete Finanzquellen wären aber ebenfalls wünschenswert.

Die SP verweist auf zwei politische Vorstösse, deren Forderungen umzusetzen seien. Demnach sollen die Einlagen in den Infrastrukturfonds erhöht werden, sodass der Bund den Zahlungsverpflichtungen gegenüber den Kantonen für die dringlichen Agglomerationsprojekte nachkommen kann (Motion 08.4032). Bei den dringlichen Agglomerationsprojekten soll von Vorfinanzierungen durch die Kantone abgesehen werden und bei den Agglomerationsprogrammen – zur Stützung der Konjunktur – der gesetzliche Spielraum mit bis zu 50% Bundesanteil ausgeschöpft werden (Motion 09.3001). Wenn dennoch Vorfinanzierungen nötig sein sollten, so seien den Agglomerationen wenigstens attraktive Bedingungen dafür zu gewährleisten.

Der Schweizerische Eisenbahn- und Verkehrspersonal-Verband fordert ebenfalls attraktive Bedingungen für Vorfinanzierungen, indem zum Beispiel eine Verzinsung dieser Mittel durch den Bund vorgesehen wird oder aber eine Vorfinanzierung durch den Bund im Rahmen eines weiteren Konjunkturförderungsprogramms vorgesehen wird.

Der VCS bedauert, dass die Vorlage zu den Agglomerationsprogrammen durch die Vorlage zur Engpassbeseitigung der Nationalstrassen konkurrenziert werde, weshalb auf die Engpassbeseitigung zu verzichten sei und die so frei werdenden Mittel für die Realisierung der Agglomerationsprogramme zu verwenden seien.

Die FDP fordert, dass alternative Finanzierungsmethoden – z.B. Public Private Partnerships (PPP) – Eingang in die Überlegungen des Bundesrates bei den nachfolgenden Finanzierungsetappen finden.

Die CVP fordert, dass zumindest ein Teil der Mittel bereits ab 2011 zur Verfügung gestellt werden soll.

Die Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten empfiehlt, die Möglichkeit zur Vorfinanzierung durch die Trägerschaften unbedingt beizubehalten.

Die LITRA erachtet zur Finanzierung sämtlicher Bedürfnisse des IFG mittelfristig eine Anpassung der SFSV als notwendig. Finanzierungsmodelle seien in enger Zusammenarbeit mit den Kantonen zu erarbeiten, welche zusammen mit dem Bund die Vorhaben und Projekte umsetzen. Zur Alimentierung des Infrastrukturfonds sei eine spezifische, befristete, zweckgebundene Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags auf Treibstoffen vorzusehen und es sei allenfalls ergänzend dazu mit Blick auf die Rezession zwecks Beschleunigung der Programme ein 4. Konjunkturpaket zu prüfen.

#### **4.4 Beginn der Umsetzung**

Mehrere Vernehmlasser verlangen vom Bund mehr Flexibilität beim geforderten Baubeginn, für den Fall, dass Vorfinanzierungen durch Kantone und Agglomerationen notwendig werden (Agglomeration Basel, BernMobil, Kanton Aargau, Kanton Bern, Kanton Neuenburg, Kanton Tessin, Kanton Zug; 7).

So wird beispielsweise argumentiert, dass für den Fall von Vorfinanzierungen durch Kantone und Agglomerationen, der Bund nicht verlangen dürfte, dass mit der Realisierung der entsprechenden Vorhaben bereits in der Periode 2011 bis 2014 begonnen werden müsse. Ebenfalls sei sicherzustellen, dass in diesem Falle keine unrealistischen Termine für Planung und Realisierung verlangt würden.

Die Handelskammer beider Basel sowie der Schweizerische Eisenbahn- und Verkehrspersonal-Verband fordern generell mehr Flexibilität. Es müsse die Möglichkeit bestehen, seitens der Kantone auch zum jetzigen Zeitpunkt noch Korrekturen am Programm vorzunehmen, da Projekte weiter vertieft werden und zudem teilweise eventuell nochmals anders priorisiert werden könnten.

#### **4.5 Kosten aktualisieren**

Einzelne Vernehmlasser fordern, dass es möglich sein müsse, die Kosten der Vorhaben dem Planungsfortschritt entsprechend zu aktualisieren (BernMobil, Kanton Bern, Kanton Genf, Kanton Neuenburg, Kanton Tessin, Kanton Zürich, Regionalplanungsgruppe Frauenfeld, Schweizerischer Eisenbahn- und Verkehrspersonal-Verband, Schweizerischer Städteverband, Stadt Bern, Verein Agglomeration Schaffhausen, Verein Region Bern; 12).

Im Wesentlichen wird argumentiert, dass die Kosten der Vorhaben auf unterschiedlichen Grundlagen basieren und es fachlich nicht begründbar wäre, wenn Kostenschätzungen aus Studien wie Subventionsgesuche zu Projekten behandelt würden und Kosten nur der Teuerung angepasst werden könnten. Dass der Bundesrat davon ausgeht, dass die Ende 2007 eingereichten Agglomerationsprogramme Subventionsgesuche gemäss Subventionsgesetz (SuG) sind und die dort festgehaltenen Kosten als bindend zu betrachten sind, stösst teilweise auf Unverständnis oder wird gar als sachfremd und unlogisch bezeichnet. Die Zweckmässigkeitsbeurteilungen (ZMB), welche für die Massnahmen der A-Liste vorgelegt werden mussten, wiesen eine Genauigkeit von +/- 30 bis 50% auf. Für die Kostenschätzungen in einer ZMB kämen pauschalisierte Kostensätze zur Anwendung, die nur eine Annäherung an die effektiven Projektkosten sein könnten. Auch sei eine grössere Genauigkeit in dieser Phase nicht möglich, da die Projektierung noch gar nicht begonnen sei. Diese Kosten spiegelten nur den damaligen Planungsstand wieder und könnten sich noch stark ändern. Die Festlegung der Höhe der Bundesbeteiligung sei daher erst im Rahmen der Leistungsvereinbarung festzulegen, wenn nach der Erarbeitung eines Vorprojekts eine angemessene genaue Kostenschätzung vorliege.

Einzelne Vernehmlasser beantragen zudem, dass die Agglomerationen nochmals Gelegenheit erhalten, die Kostenschätzungen zu aktualisieren und dass Kreditverschiebungen zwischen einzelnen Massnahmen zulässig sind (Verein Agglomeration Schaffhausen).

Einzelne Vernehmlasser weisen konkrete Mehrkosten zu zahlreichen Massnahmen bereits in der Vernehmlassung aus (Kanton Genf, Kanton Aargau).

#### **4.6 Reporting und Controlling**

Mehrere Vernehmlasser fordern, dass das Reporting und Controllinginstrumentarium insgesamt, vor allem aber für die vergleichsweise kleinen Vorhaben zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs, schlank aufgebaut werden müsse und dass der Bund Hilfsmittel bereitstellen soll. Sie weisen darauf hin, dass sich die Kantone und die Agglomerationsgemeinden mit dem Agglomerationsprogramm bereits auf die Umsetzung verpflichtet haben und daher der administrative Aufwand für die Berichterstattung und das Controlling zu begrenzen sei (Kanton Appenzell Ausserrhoden, Kanton Freiburg, Kanton Schwyz, Kanton St. Gallen, Stadt Bern; 5).

Ein Vernehmlasser fordert, die Umsetzungsverantwortung solle bei der Trägerschaft liegen (Kanton Appenzell Ausserrhoden).

#### **4.7 Unterstützung Langsamverkehr**

Einzelne Vernehmlasser befürworten ausdrücklich, dass der Bund Massnahmen zur Förderung des Langsamverkehrs unterstützt (Fachverband Schweizer RaumplanerInnen, Fussverkehr Schweiz, Kanton Bern, Pro Velo Schweiz, Regionale Verkehrskonferenz Bern-Mittelland, Schweizerischer Eisenbahn- und Verkehrspersonal-Verband, SP, Stadt Bern; 8).

Ein Vernehmlasser ist zudem der Ansicht, es wäre effizient und stufengerecht, wenn der Bund umfassende Förderprogramme unterstützt und es aber weitgehend den Strasseneigentümern überlässt, wo und wie genau die Mittel eingesetzt werden. In den vorgesehenen Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen sollten dazu Regeln festgelegt werden, die keinen unangemessenen administrativen Aufwand verursachen (Stadt Bern).

#### **4.8 Gleichbehandlung von Strasse und Schiene**

Verschiedene Vernehmlasser sind der Ansicht, dass die Gleichbehandlung von Strasse und Schiene nicht in genügendem Mass umgesetzt wird (ACS, ASTAG, Auto Gewerbe Verband Schweiz, Car Tourisme Suisse, Centre Patronal, economiesuisse, Fédération des entreprises romandes, Gewerbeverband des Kantons Luzern, Handelskammer beider Basel, Schweizerischer Gewerbeverband, Schweizerischer Verband mechanisch-technischer Betriebe, strasseschweiz, SVP, TCS; 14).

Economiesuisse weist beispielsweise darauf hin, dass der Verband die Bildung des Infrastrukturfonds unterstützt hat, dass aber grundsätzlich Verkehrsinfrastrukturen verursachergerecht finanziert werden sollen. Die vorgeschlagenen Agglomerationsprogramme, die vorwiegend Investitionen in Infrastrukturen des öffentlichen Verkehrs vorsehen, aber ausschliesslich von den Strassenverkehrsbeteiligten finanziert werden, weichen nach Ansicht von economiesuisse von diesem Prinzip ab. In der Zukunft soll das Prinzip einer möglichst verursachergerechten Finanzierung systematischer zur Anwendung kommen. Die Weiterführung bzw. der Ausbau der Umverteilung von Strassenmitteln zugunsten der übrigen



gen Verkehrsträger werde von der Wirtschaft entschieden abgelehnt. Damit der notwendige Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen zeitgerecht finanziert und realisiert werden kann, schlägt economiesuisse ein neues gesamtheitliches Konzept zur Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturen vor. Dass die vorgeschlagenen Investitionen primär den Schienen- und Traminfrastrukturen der Agglomerationen zugute kommen sollen, sei zudem nochmals zu überdenken, dürften doch die Strasseninfrastrukturen nicht einfach vernachlässigt werden.

Demgegenüber begrüßen verschiedene Vernehmlasser ausdrücklich, dass ein grosser Teil der Investitionen in den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr fliessen soll (Ärztinnen und Ärzte für Umweltschutz, Fachverband Schweizer RaumplanerInnen, Kanton Waadt, SBB, Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten, Schweizerischer Eisenbahn- und Verkehrspersonal-Verband, Schweizerischer Gewerkschaftsbund, SP; 8).

Die Ärztinnen und Ärzte für Umweltschutz weisen beispielsweise darauf hin, dass es allgemein bekannt sei, dass mehr Strassen auch sofort mehr Strassenverkehr bewirken und weitere „Engpassbeseitigungen“ die Folge wären. Dieser Teufelkreis sei zu durchbrechen. Die Programme „Engpassbeseitigung Nationalstrassen“ und „Agglomerationsverkehr“ konkurrierten sich gegenseitig. Dem ÖV sei höchste Priorität einzuräumen, weshalb ein umfassendes ÖV-Programm für die gesamte Schweiz (sowohl städtische als auch Land-, Berg- und Grenz-Gebiete) einschliesslich der Sicherstellung dessen Finanzierung mit zeitlichen Verwirklichungsphasen vorzulegen sei. Auch der VCS bedauert, dass die Vorlage zu den Agglomerationsprogrammen durch die Vorlage zur Engpassbeseitigung der Nationalstrassen konkurrenziert werde.

Demgegenüber fordern beispielsweise der ACS, strasseschweiz und der Auto Gewerbe Verband Schweiz, die Ausgewogenheit bei der Zuteilung der finanziellen Mittel für Schiene und Strasse sei herzustellen, indem von den insgesamt sechs Milliarden Franken Bundesbeiträgen an die Verbesserung der Verkehrsinfrastrukturen in Städten und Agglomerationen maximal die Hälfte (3 Mia.) der Schiene und die restlichen 50% (3 Mia.) der Strasse zugute kommen. Eventualiter seien lediglich die Massnahmen der B-Liste anzupassen sowie die Reserven der Strasse zuzuschlagen. Car Tourisme Suisse und ASTAG fordern sogar, dass maximal ein Drittel (2 Mia.) der Schiene und die restlichen 65% (4 Mia.) der Strasse zugute kommen soll.

Bauenschweiz weist darauf hin, dass zwar der Vorlage die nötige Ausgewogenheit zwischen den Investitionen in die Strasse und die Schiene fehle, dass aber Verzögerungen bei der Realisierung der Bauvorhaben unbedingt zu vermeiden seien und daher die Korrekturen bei der Aufteilung der Mittel erst bei den Massnahmen der B-Liste bzw. dadurch vorzunehmen seien, dass die Reserven der Strasse zugeschlagen werden. Die innerhalb von vier Jahren bau- und finanzreifen Massnahmen der Liste A seien demgegenüber verzugslos anzugehen.

Die FDP fordert einen koordinierten Ausbau von Strasse und Schiene. Beiträge des Bundes an die Infrastrukturprojekte in den Agglomerationen sollen daher nicht dazu führen, dass einseitig Projekte der Bahn bevorzugt werden.

Die SVP fordert, die Liste der vorgeschlagenen Projekte sei so zu überarbeiten, dass der Grossteil der Mittel für die Strasse verwendet werden kann, da eine Zweckentfremdung der Mittel des Strassenverkehrs zu stoppen sei.

#### **4.9 Konzentration der Mittel auf die grossen Agglomerationen**

Einzelne Vernehmlasser sind der Ansicht, dass die Mittel zu stark auf die grossen Agglomerationen Zürich, Genf, Basel, Lausanne und Bern konzentriert würden und die mittleren und kleineren Agglomerationen zu wenig von der Mitfinanzierung des Bundes profitieren könnten (ACS, ASTAG, Auto Gewerbe Verband Schweiz, Car Tourisme Suisse, Centre Patronal, Fédération des entreprises romandes, Gewerbeverband des Kantons Luzern, Kanton Nidwalden, strasseschweiz, SVP, TCS; 11).

Ein Vernehmlasser weist zudem darauf hin, dass die vorgesehene Reserve für die später noch einzureichenden Agglomerationsprogramme sowie für die späteren Etappen der Programmfinanzierung ab 2019 zu klein bemessen sei (Centre Patronal).

Demgegenüber drücken verschiedenen Vernehmlasser ihr ausdrückliches Einverständnis mit einer Konzentration der Investitionen in den grössten Agglomerationen mit den grössten Verkehrsproblemen – namentlich Zürich, Genf, Basel, Lausanne und Bern – aus (Kanton Zürich, Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten, Schweizerischer Eisenbahn- und Verkehrspersonal-Verband, Schweizerischer Gewerkschaftsbund, SP; 5).

#### **4.10 Park and Ride**

Einzelne Vernehmlasser beantragen, gewisse Park and Ride-Massnahmen zu unterstützen (Kanton Genf, Kanton Tessin, Regionalplanungsgruppe Frauenfeld; 3).

So beantragt beispielsweise die Regionalplanungsgruppe Frauenfeld, dass sich der Bund im Rahmen der ordentlichen Mitfinanzierung an einer Massnahme zur Attraktivierung der kombinierten Mobilität beteiligt.

Auch für den Kanton Genf, den TCS, Car Tourisme Suisse, strasseschweiz, den Schweizerischen Gewerbeverband und den Auto Gewerbe Verband Schweiz (6) ist es nicht nachvollziehbar, weshalb in der ersten Periode der Programmfinanzierung keine Mittel für Park and Ride-Massnahmen zur Verfügung stehen sollen.

#### **4.11 Eigenleistung und Massnahmen Schiene ohne Finanzierung aus Infrastrukturfonds**

Einzelne Vernehmlasser beantragen, gewisse Massnahmen nicht als Eigenleistungen auszuweisen bzw. nicht den Massnahmen Schiene ohne Finanzierung aus dem Infrastrukturfonds zuzuweisen, sondern diese in die vom Bund mit zu finanzierenden Massnahmen der A- oder B-Liste aufzunehmen (Agglomeration Basel, Kanton Aargau, Kanton Bern, Kanton Freiburg, Kanton Jura, Kanton Zürich, Verein Agglomeration Schaffhausen; 7).

Weiter wird argumentiert, dass die Kategorie "Eigenleistung" in der Weisung des UVEK vom 12.12.2007 noch nicht enthalten sei, sondern nachträglich während des Prüfprozesses vom Bund eingeführt worden sei. Ein beachtlicher Anteil der zur Mitfinanzierung beantragten Massnahmen sei in die Kategorie "Eigenleistung" verschoben worden. Dies habe zur Folge, dass der Kostenanteil für den Kanton und die Gemeinden wesentlich steige was zur Überlastung der kommunalen und kantonalen Budgets führe, sodass sich der Realisierungszeitpunkt unweigerlich verzögern werde. Die Prüfung der Gesamtwirkung dürfe daher nicht in Frage gestellt werden, nur weil ein Teil der Massnahmen infolge fehlender Finanzierung (Bund, Kanton, Gemeinden) zeitlich verzögert umgesetzt werde. Die Definition „Eigenleistung“ sei transparenter auszuformulieren. Massnahmen, die zur Erschliessung von Siedlungsschwerpunkten mit Vorbildcharakter dienen, dürften zudem aufgrund ihrer regionalen Bedeutung nicht als Eigenleistungen definiert werden. Der Bund soll zudem darauf verzichten, die zeitgleiche Umsetzung von Eigenleistungen vorzuschreiben und in der Leistungsvereinbarung festzusetzen.

Demgegenüber akzeptiert beispielsweise der Kanton Waadt explizit, dass die Agglomerationen gewisse Massnahmen selber voll übernehmen müssen.

#### **4.12 Aufteilung Massnahmenpakete in unterstützte und nicht unterstützte Massnahmen**

Mehrere Vernehmlasser weisen darauf hin, dass ihre S-Bahn-Planungen und die dafür vorgesehenen Infrastrukturausbauten Teil eines auf die bereits beschlossenen HGV- und NEAT-Module abgestimmten Gesamtkonzepts seien, dass sich die einzelnen Massnahmen gegenseitig bedingen und gegenseitig den Nutzen erhöhen, weshalb eine Aufteilung der Realisierung auf zwei Programmperioden nicht zielführend (Kanton St. Gallen, Volkswirtschaftsdepartement Kanton St. Gallen; 2) bzw. ein Ausschliessen einzelner Massnahmen von der Mitfinanzierung des Bundes weder verständlich noch akzeptierbar sei (Kanton Zürich, Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich; 2).

Die Agglomeration Basel und der Kanton Aargau verlangen, der Bund soll einheitliche, nachvollziehbare und verlässliche Regeln schaffen, nach denen Bahninfrastrukturen finanziert werden. Infrastrukturen, die mehrheitlich dem Fern- und Güterverkehr dienen, seien vollumfänglich vom Bund zu finanzieren. Die Mittel zur Realisierung der ÖV-Projekte, welche nicht über den Infrastrukturfonds finanziert werden könnten, seien mittels Aufstockung der Leistungsvereinbarung SBB sowie des 9. Rahmenkredits der Privatbahnen verbindlich einzustellen respektive im Rahmen des FinöV-Fonds zu beschliessen.

#### **4.13 Freigabe der Mittel für die Massnahmen der B-Liste**

Einzelne Vernehmlasser schlagen vor, dem Parlament auch bereits die Mittelfreigabe für die zweite Periode, für die Massnahmen der B-Liste zur Freigabe zu beantragen (Kanton Neuenburg, Stadt Aarau; 2).

Ein weiterer Vernehmlasser beantragt, im Sinne einer Überbuchung für die Jahre 2011-2014 mehr Massnahmen einzuplanen als Mittel freigegeben werden sollen, da nicht alle Massnahmen tatsächlich auch in dieser Periode umgesetzt werden. Die dafür erforderlichen Mittel seine zwar der übernächsten

Programmperiode 2015-2018 zuzuweisen, trotzdem aber dem Parlament bereits im Rahmen der Programmvereinbarung 2011-2014 zur Genehmigung zu unterbreiten. Der Bund könnte so gestützt auf einen Parlamentbeschluss die Auszahlung der Fondsanteile an die Kantone ab 2015 verbindlich zusichern (Volkswirtschaftsdepartement Kanton St. Gallen).

Einzelne Vernehmlasser beantragen demgegenüber, dass die Mittel für die B-Liste vorerst einzufrieren seien und die Massnahmen der B-Liste nochmals auf ihre Kosten-Wirksamkeit zu überprüfen seien, um eine Benachteiligung der kleineren Agglomerationen, welche noch kein Agglomerationsprogramm eingereicht haben, zu verhindern (Centre Patronal, Kanton Freiburg, Schweizerischer Gewerbeverband; 3).

Der Schweizerische Städteverband erachtet die strikte Aufteilung von finanziellen Tranchen auf die Realisierungsphasen als kritischen Punkt. Sie sei problematisch und könnte sich als nicht sachgerecht erwiesen und angesichts der zu knappen Mittel schränke die strikte Aufteilung zudem den erforderlichen Spielraum noch zusätzlich unnötig ein.

Die Agglomeration Basel sowie der Kanton Aargau fordern, dass der Bund die Mittel für die vom Bund anerkannten B-Projekte auch bei einer vorzeitigen Realisierung (Baubeginn vor 2015) zusichert, da es möglich sei, dass ein Projekt der B-Liste beschleunigt oder in der Wirksamkeit optimiert und bereits vor 2015 realisiert werden könne.

#### **4.14 Umklassierung bzw. andere Priorisierung von Massnahmen**

Die Mehrzahl der Vernehmlasser fordern eine Umklassierung bzw. eine andere Priorisierung einzelner oder mehrerer Massnahmen. Anträge betreffend Abklassierungen einzelner Massnahmen von der A- in die B-Liste bzw. in die C-Liste oder von der B- in die C-Liste (Agglomeration Basel, Kanton Neuenburg, Kanton Zug; 3) oder gar Streichungsanträge für einzelne Massnahmen (VCS; 1) sind sehr selten. Demgegenüber fordern zahlreiche Vernehmlasser die Aufnahme zusätzlicher Massnahmen oder die höhere Priorisierung einzelner oder mehrerer Massnahme von der C- in die B-Liste bzw. in die A-Liste oder von der B- in die A-Liste (Agglomeration Basel, BernMobil, BLS AG, Handelskammer beider Basel, Interessengemeinschaft Lärmschutz Obersiggenthal, Kanton Aargau, Kanton Appenzell Ausserrhoden, Kanton Bern, Kanton Genf, Kanton Graubünden, Kanton Jura, Kanton Luzern, Kanton Neuenburg, Kanton Nidwalden, Kanton Obwalden, Kanton Schwyz, Kanton Solothurn, Kanton St. Gallen, Kanton Tessin, Kanton Thurgau, Kanton Waadt, Kanton Zug, Kanton Zürich, Komitee "Verkehrssanierung Worb jetzt", Pro Velo Graubünden, Regionale Verkehrskonferenz Bern-Mittelland, Regionalplanungsgruppe Frauenfeld, Regionalverband Nordbünden, SBB, Schweizerischer Städteverband, Stadt Winterthur, VCS, VCS Graubünden, Verein Agglomeration Schaffhausen, Verein Region Bern, Volkswirtschaftsdepartement Kanton St. Gallen, Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich; 37).

Die Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten empfiehlt demgegenüber, die A-Liste der unterstützten Projekte zu kürzen, um mehr Handlungsspielraum für die neuen und überarbeiteten Agglomerationsprogramme zu gewinnen, da das Programm Agglomerationsverkehr bzw. der Infrastrukturfonds mit einer Laufzeit von 20 Jahren langfristig angelegt sei und nicht alle Mittel schon zu Beginn verplant werden sollten.

### **5 Schlussbemerkungen**

Die eingegangenen Vernehmlassungen machen deutlich, dass sich zahlreiche Vernehmlasser mit der zur Stellungnahme unterbreiteten Vorlage sehr detailliert und differenziert auseinandergesetzt haben. Der vorstehende Bericht soll einen möglichst repräsentativen Eindruck von der Vielschichtigkeit der eingegangenen Stellungnahmen vermitteln. Es war indessen nicht möglich, auf alle Einzelheiten einzugehen.