



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Bundesamt für Raumentwicklung ARE  
Office fédéral du développement territorial ARE  
Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE  
Uffizi federal da svilup dal territori ARE

# Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung Bilanz und Ausblick aus Sicht des ARE

Städtekonferenz Mobilität 2015 vom 23.11.2015  
Dr. Maria Lezzi, Direktorin ARE



# Programm

1. Rückblick
2. Zwischenbilanz
3. Ausblick
  - a. Siedlungsentwicklung und Aggloprogramm
  - b. Neue Agglomerationsdefinition
  - c. NAF
  - d. Zeitplan 3. Generation AP
4. Schlussbemerkungen

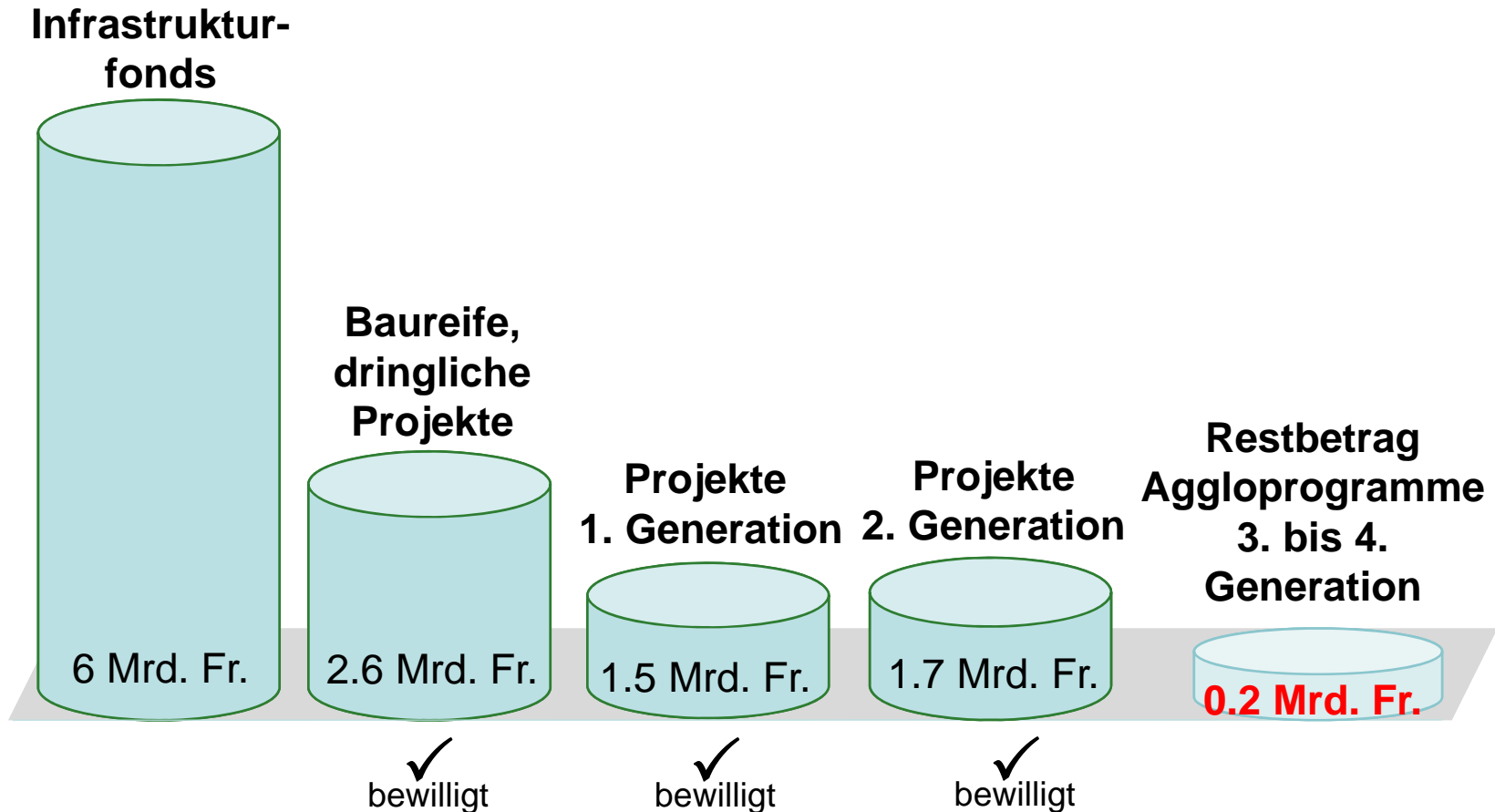


# 1. Rückblick



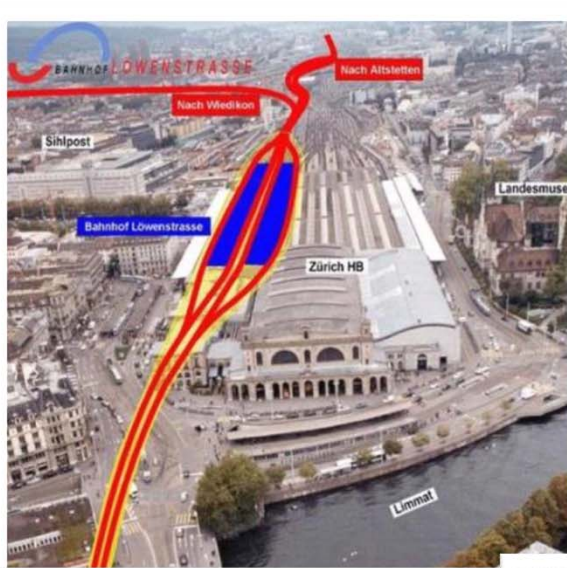


# Ausgangslage: Total 6 Mrd. CHF bis 2027 vom Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr





# Umsetzung der dringenden Projekte





## Stand der Umsetzung AP 1. Generation (Mitfinanzierte Massnahmen) (31.12.2014)

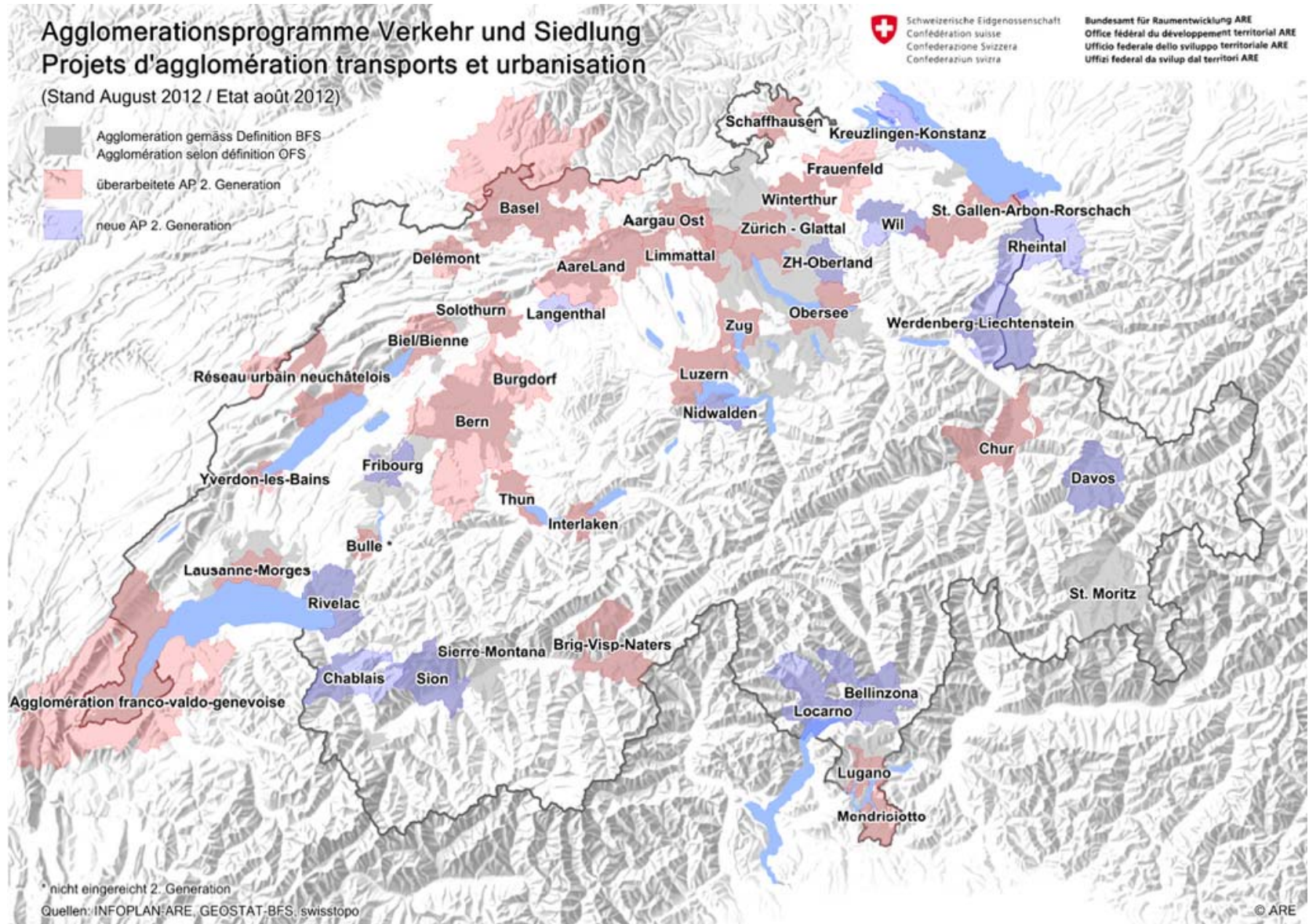
- Abgeschlossene Finanzierungsvereinbarungen

Typ	Anzahl	Volumen Mio. CHF
Strasse / LV	132	237,26
Schiene	12	401,45
Total	144	638,71

- Restbetrag 871,91 Mio. CHF von 1'510,62 Mio. CHF
- Es wurden 42 % der Mittel verpflichtet

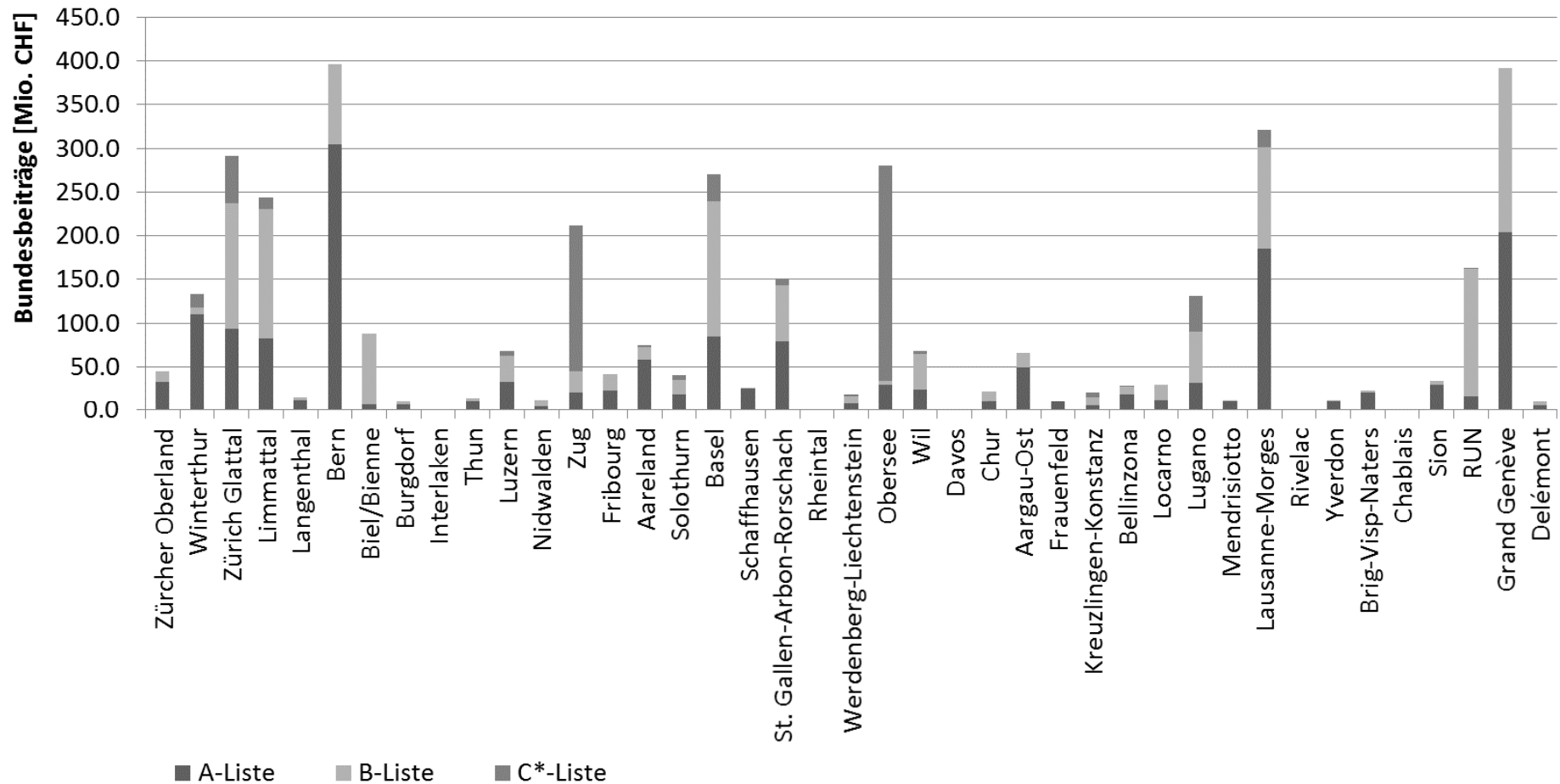


# Agglomerationsprogramme 2. Generation





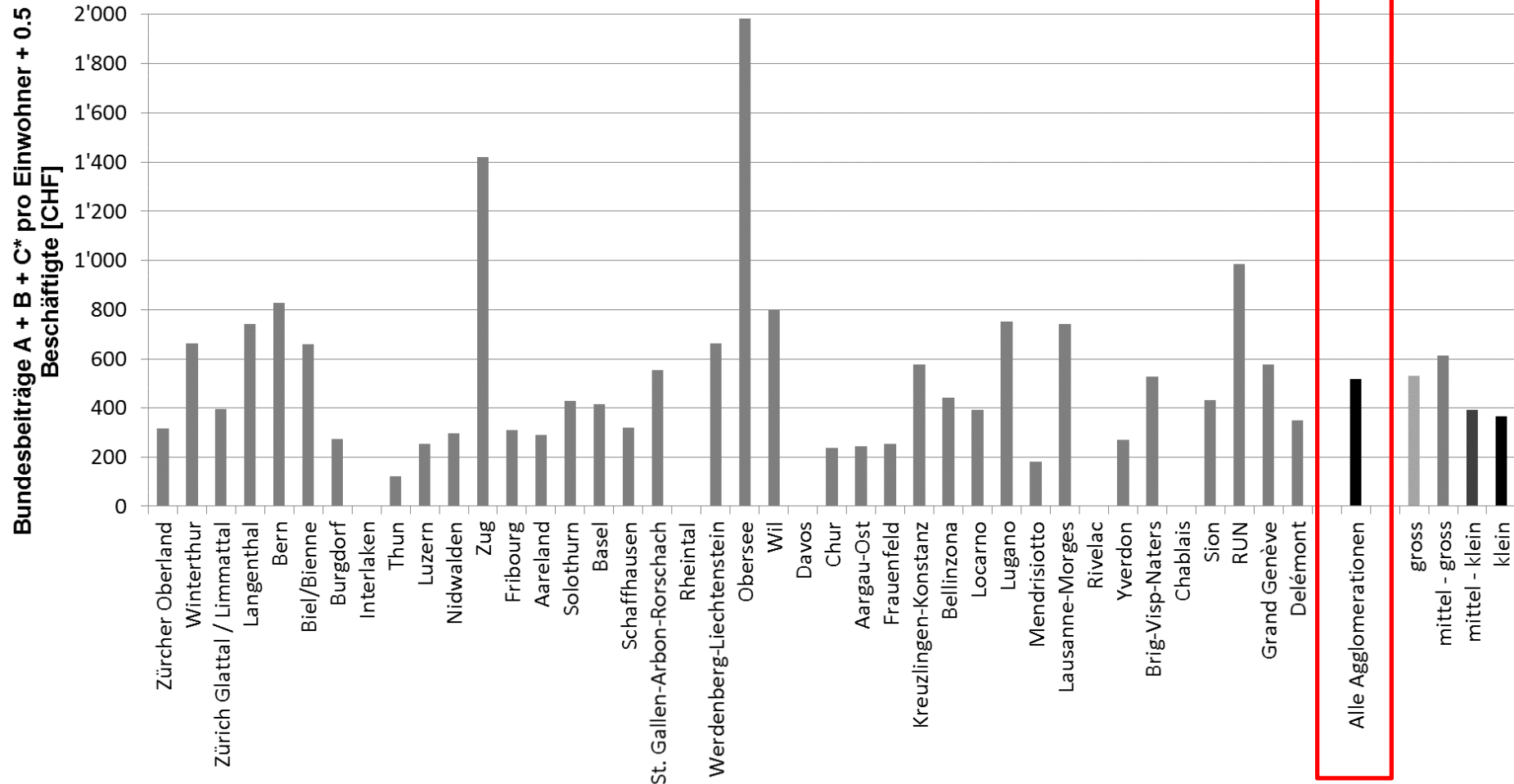
# Bundesbeiträge AP 2. Generation A-/B-/C\*-Horizont







# Bundesbeiträge pro Kopf A-/B-/C\*-Horizont der 2. Generation



→ **Kein Giesskannenprinzip!**



## **Stand Umsetzung AP 2. Generation: Leistungsvereinbarungen (05.11.2015)**

- 34 Leistungsvereinbarungen sind beidseitig unterzeichnet
- 4 Leistungsvereinbarungen sind noch offen, u.a. wegen Abstimmung mit aktuellen Richtplanüberarbeitungen (davon 3 beim ARE zum Finish)



## 2. Zwischenbilanz





## Zwischenbilanz: Infrastrukturfonds war/ist sehr erfolgreich

Positiv:

- Viele dringende und wichtige Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen verwirklicht
- kohärentere Planung von Verkehr und Siedlung
- Agglomerationsprogramme < Agglomerationspolitik

Verbesserungspotenzial:

- Vereinfachtere Verfahren für kleine Massnahmen
  - Noch stärkere Priorisierung von bau- und finanzreifen Massnahmen
  - Verfallstermin von Bundesmitteln beschleunigt(e) Umsetzung
- Von der Pionierphase hin zur langfristigen Sicherstellung der Bundesmitfinanzierung des Agglomerationsverkehrs



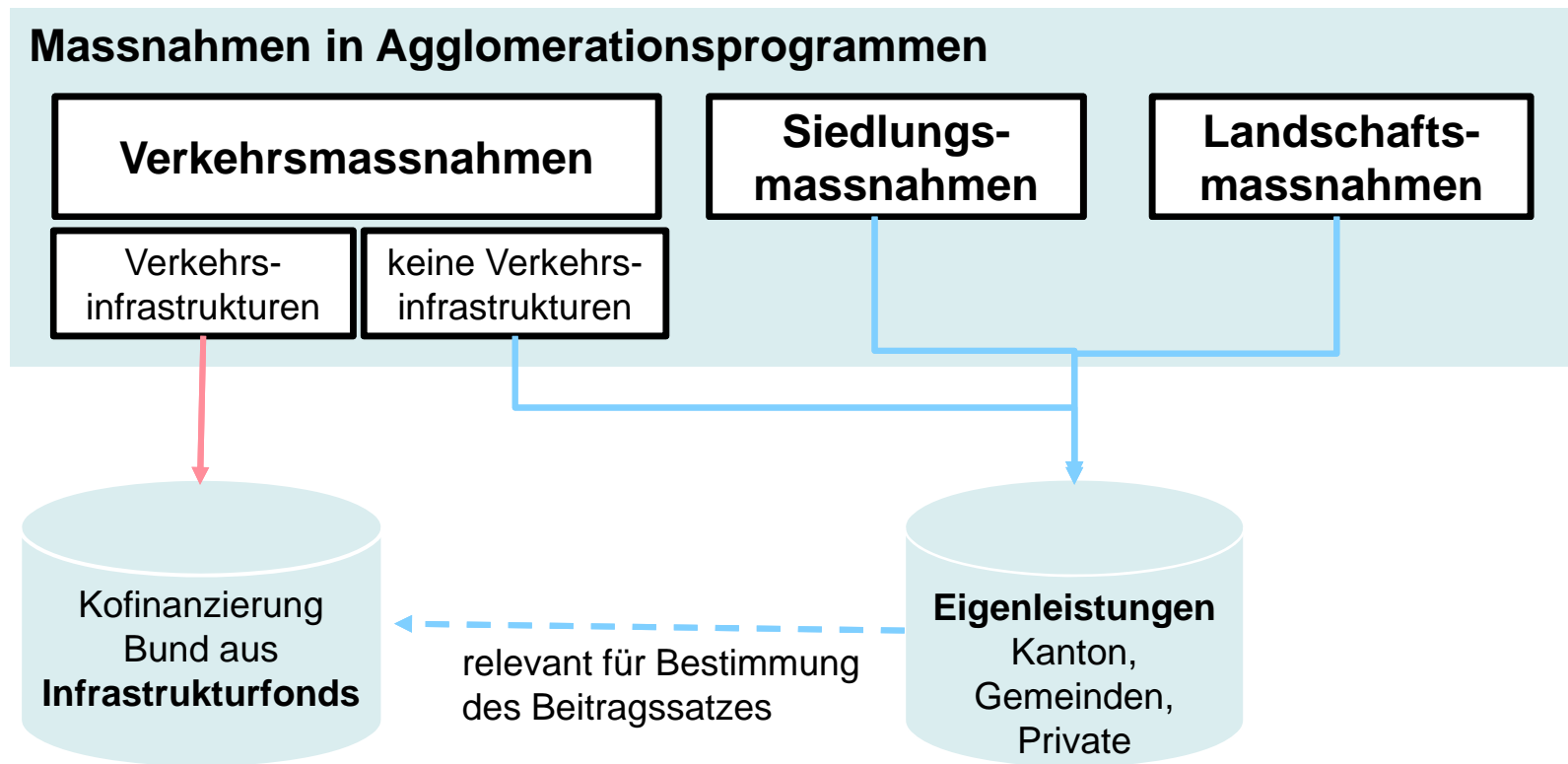
## 3. Ausblick





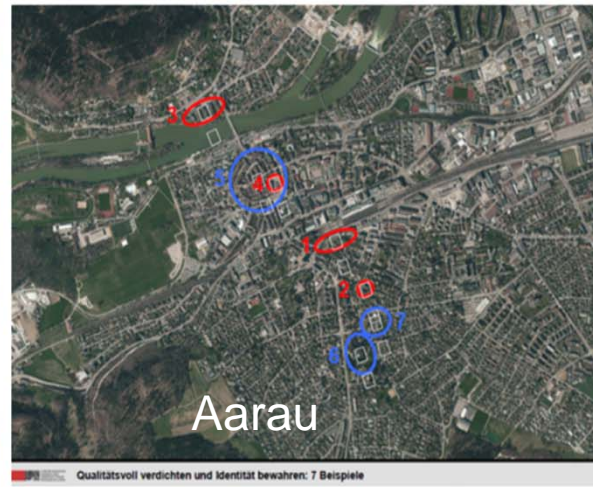
## 3a Siedlungsentwicklung und Aggloprogramm

Koordination zwischen **Siedlung, Verkehr und Landschaft** über Gemeinde-, Kantons- und Landesgrenzen hinweg.





# Siedlungsentwicklung nach innen, revidiertes Raumplanungsgesetz und Aggloprogramme:









## Neue Agglo-Definition → Beitragsberechtigte Städte und Agglomerationen BeSA

Ab 4. Generation:

- Anpassung der Liste der BeSA gemäss MinVV Anhang 4
- Ziel: Fokussierung der beschränkten Mittel auf dringende Umwelt- und Verkehrsprobleme von Agglomerationen
- Vorgehen: Ausgehend von der neuen BFS-Definition (Agglo resp. städtisch geprägte Räume) werden durch gemischte AG fokussiertere BeSA-Varianten erarbeitet zuhanden DC UVEK, danach Anhörung von Kantonen und Gemeinden

→ **grosse Herausforderung: Umgang mit Besitzstand**



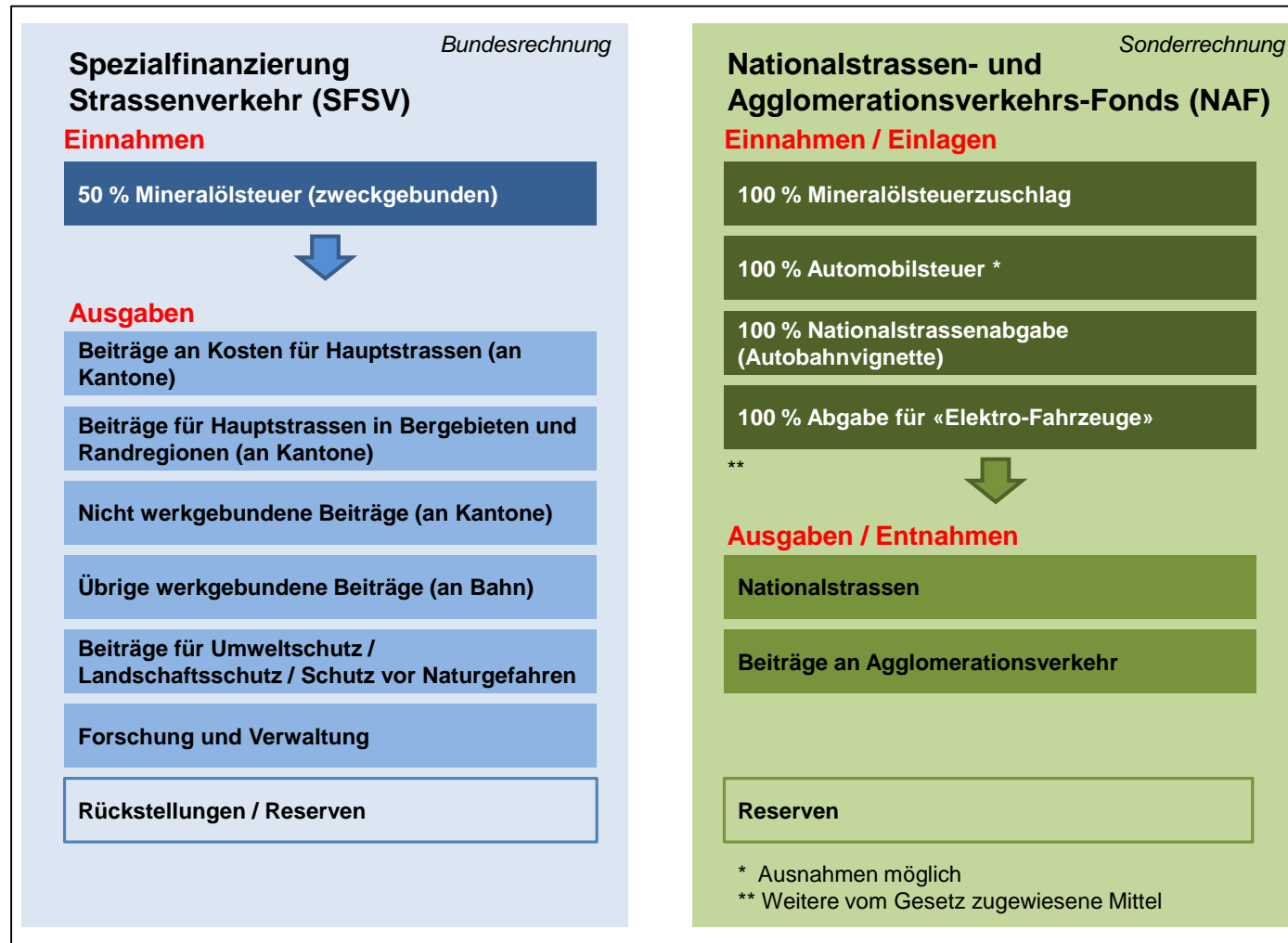
## 3c NAF: Langfristige Finanzierung Agglomerationsverkehr



Quelle: ASTRA 2015/ Frau Galliker



# Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF)





# NAF - Ausgestaltung

## Rechtsstatut



- Verankerung auf Stufe Bundesverfassung (analog zu BIF) → **Änderung der Bundesverfassung (= Volksabstimmung)**
- Unbefristet (im Gegensatz zum heutigen IF)
- Eigene Rechnung (= Sonderrechnung; analog BIF und IF)

## Fondseinlagen



- Direkte Zuweisung durch Bundesverfassung
- Zuweisung Automobilsteuer «flexibilisiert»  
→ haushaltspolitischer Spielraum

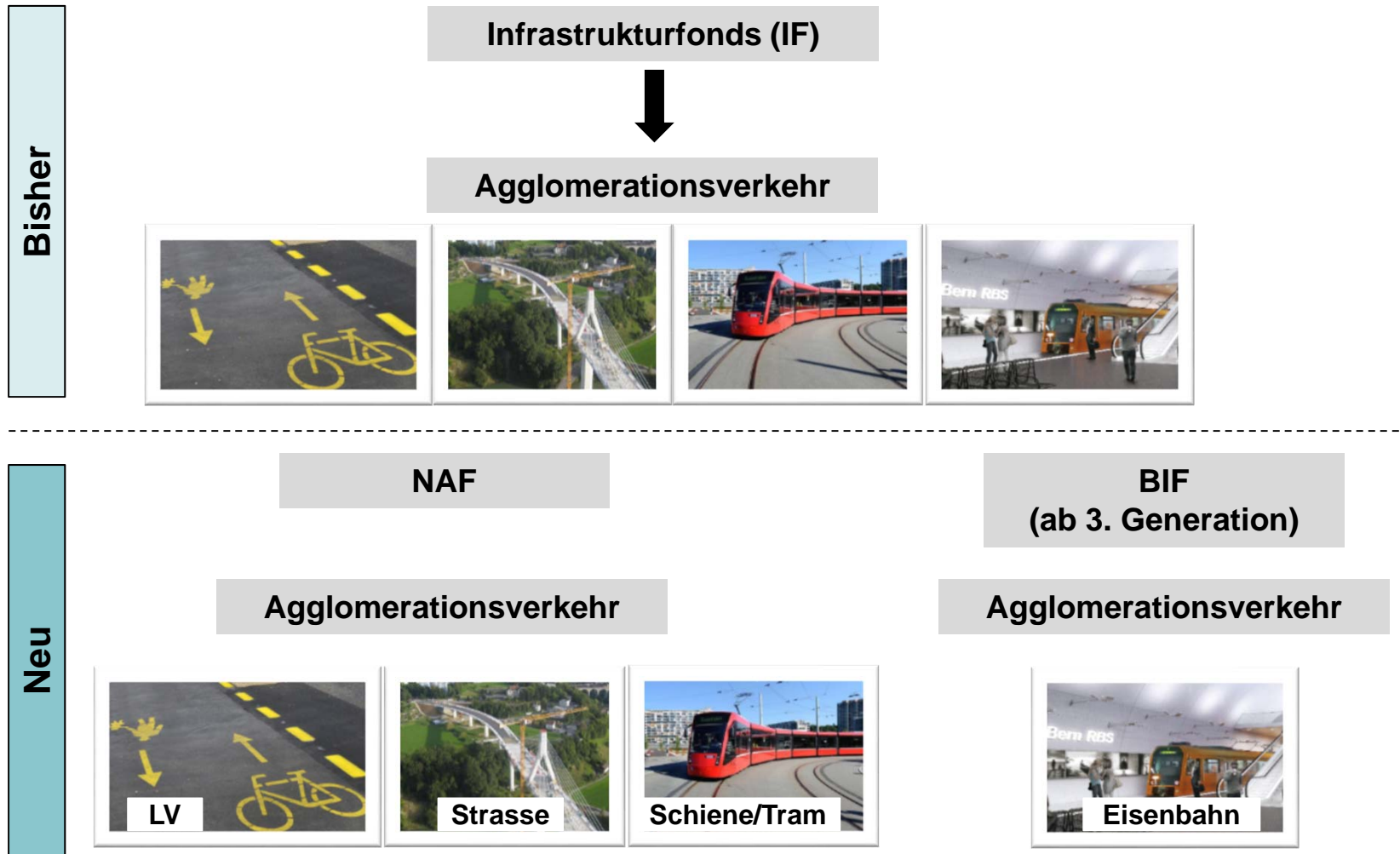
## Fondsentnahmen



- Gemäss Parlamentsbeschlüssen auf Basis der vierjährigen Zahlungsrahmen und der bewilligten Verpflichtungskredite



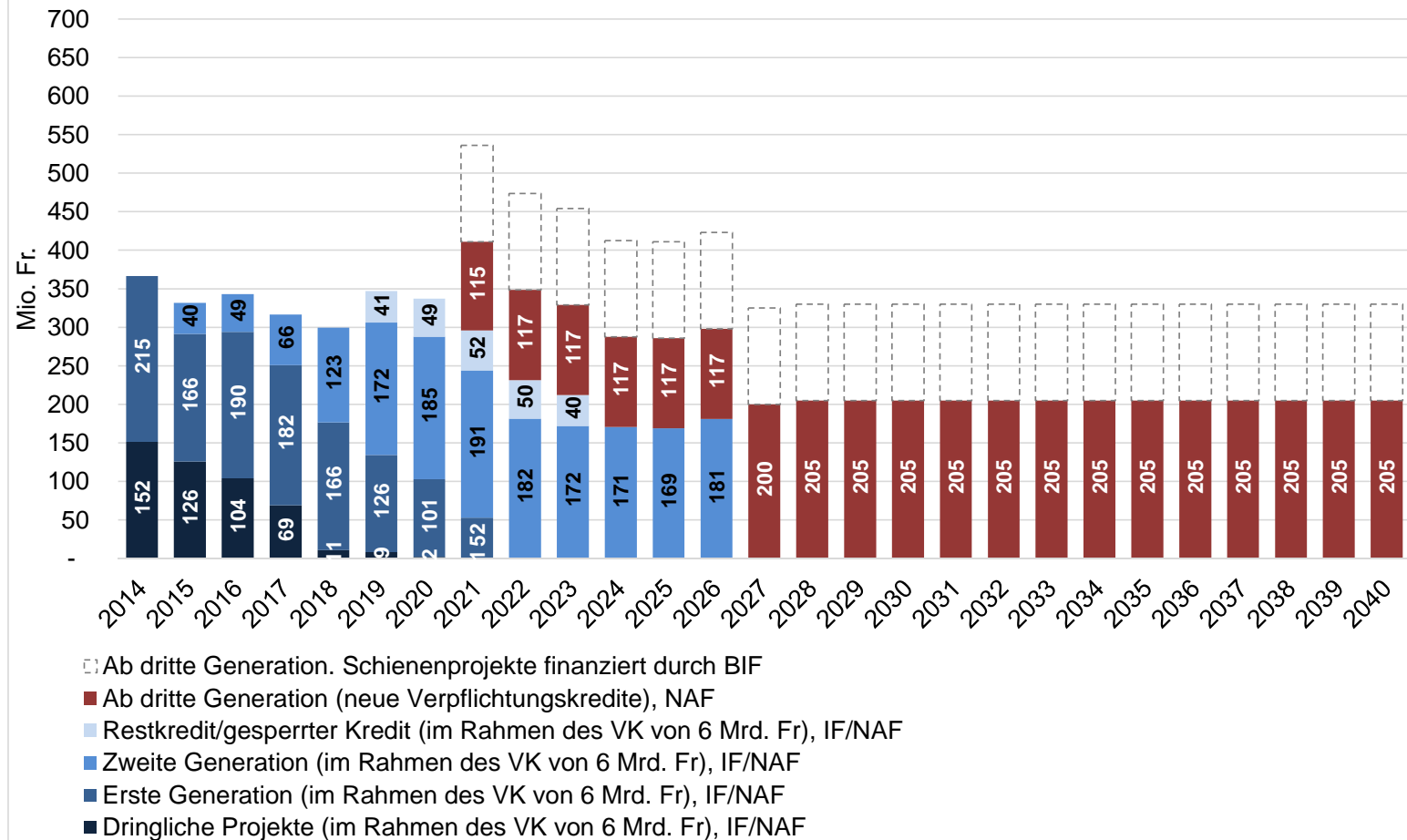
# Weiterführung der Mitfinanzierung des Agglomerationsverkehrs (I)





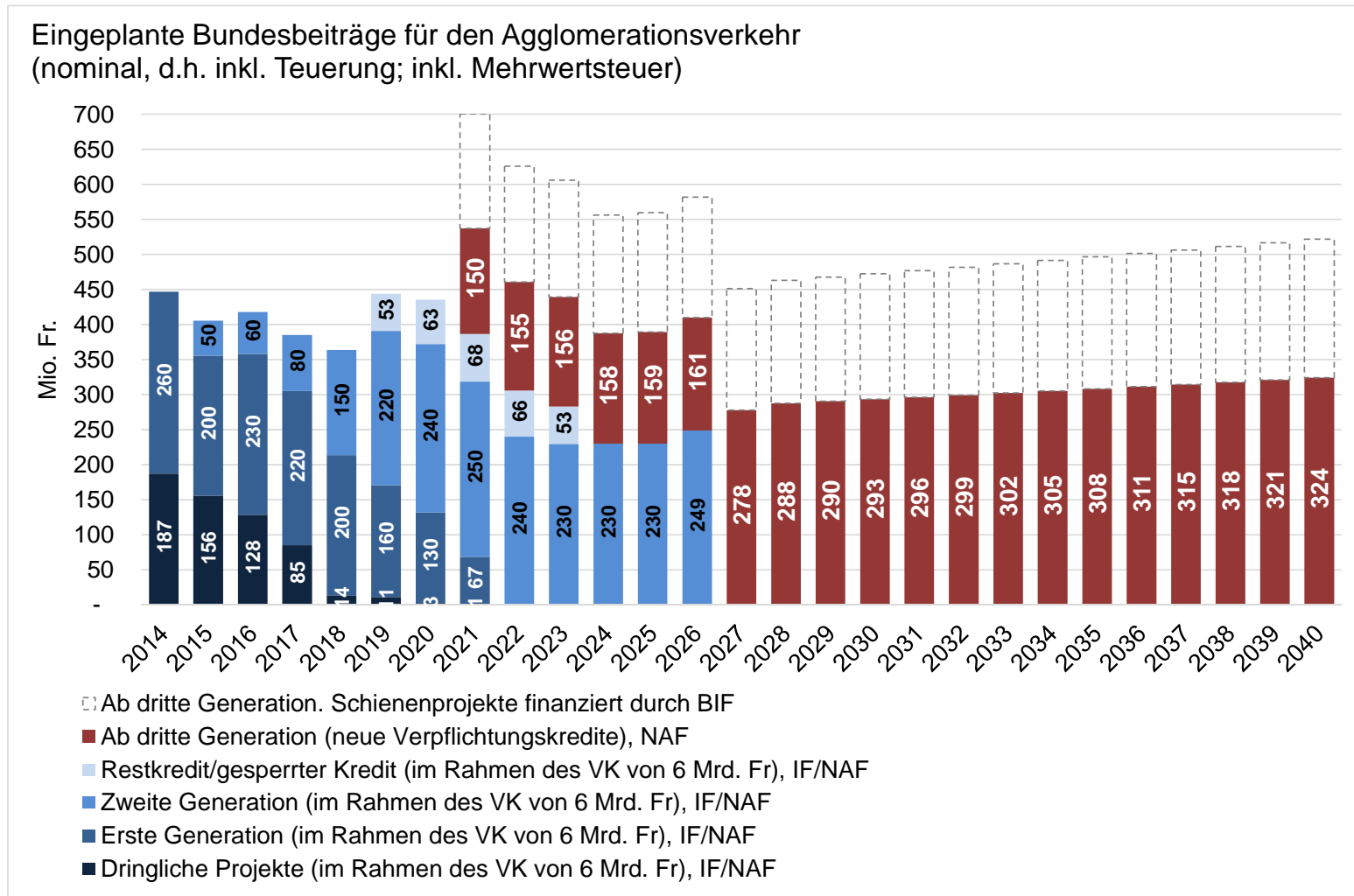
# Weiterführung der Mitfinanzierung des Agglomerationsverkehrs (II)

Eingeplante Bundesbeiträge für den Agglomerationsverkehr  
(Preisstand 2005, exkl. Mehrwertsteuer)





# Weiterführung der Mitfinanzierung des Agglomerationsverkehrs (III)





# Hauptargumente für die Botschaft (I)

## Finanzarchitektur mit NAF und SFSV<sub>NEU</sub> (analog BIF):

- Transparenz
- Planungs- und Realisierungssicherheit
- Erhöhte Flexibilität
- Langfristige Finanzierung der Agglomerationsprogramme

## Schliessung Finanzierungslücke:

- Einnahmen- und ausgabenseitige Massnahmen
- Ausgewogene Kombination von einnahmenseitigen Massnahmen (Nutzer und allgemeiner Bundeshaushalt)
- Keine Mittelbeschaffung auf Vorrat
- Regelmässiger Einbezug des Parlaments





## Hauptargumente für die Botschaft (II)

### **STEP Nationalstrassen (analog FABI):**

- Sicherung und Verbesserung Standortattraktivität
- Umsetzung in Ausbausritten beinhaltet Anpassungsmöglichkeit an veränderte Rahmenbedingungen und Entwicklungen
- Regelmässiger Einbezug des Parlaments



### **Weiterführung Agglomerationsprogramme**

- Sicherstellung der Mitfinanzierung durch den Bund
- Bewährtes Instrument der Zusammenarbeit und der koordinierten Planung wird weitergeführt
- Regelmässiger Einbezug des Parlaments





## Ständerat 17. September 2015

**Der Ständerat ist anlässlich der Herbstsession 2015 auf die NAF-Vorlage eingetreten**

- Rückweisung der Vorlage an die KVF-S
- Auftrag: Netzbeschluss (NEB) in die Vorlage integrieren sowie dessen Finanzierung vertieft abklären und sicherstellen



**→ Erneute Einladung an die Kantone zur Stellungnahme**  
**→ Wiederaufnahme der Beratung des Geschäfts durch KVF-S im 1. Quartal 2016**



## 3d Zeitplan Agglomerationsprogramm 3. Generation. Vorbehältlich NAF

### Vorläufiger Zeitplan

- September 2015: NAF-Botschaft im Parlament (1 Kammer)
- Sep./Dez. 2016: Einreichung 3. Generation Agglomerationsprogramme (AP 3G) beim ARE
- Anfangs 2018: Inkraftsetzung NAF
- Herbst 2018: Botschaft mit Verpflichtungskredit AP 3G zuhanden Parlament
- 2019: Entscheid Parlament

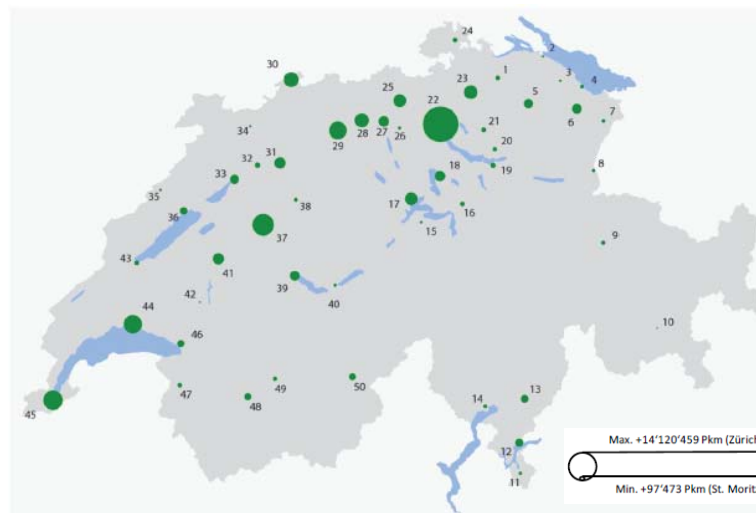
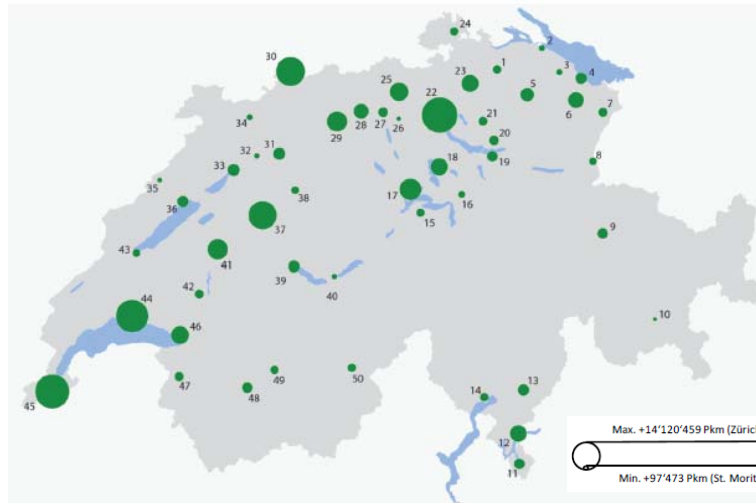


## 4. Schlussbemerkungen





## Zukunftstrends: Zunahme der Personenkilometer in den Agglomerationen (Prognose 2005-2030)



- Steigende Verkehrsleistung auf Strasse und Schiene in einer Vielzahl von Agglomerationen zu erwarten

- Personenkilometer im durchschnittlichen Werktagsverkehr



# Zukunftstrends: Beispiel AP Limmattal

Einwohnerentwicklung bis 2030



Beschäftigtenentwicklung bis 2030



Verkehrsentwicklung



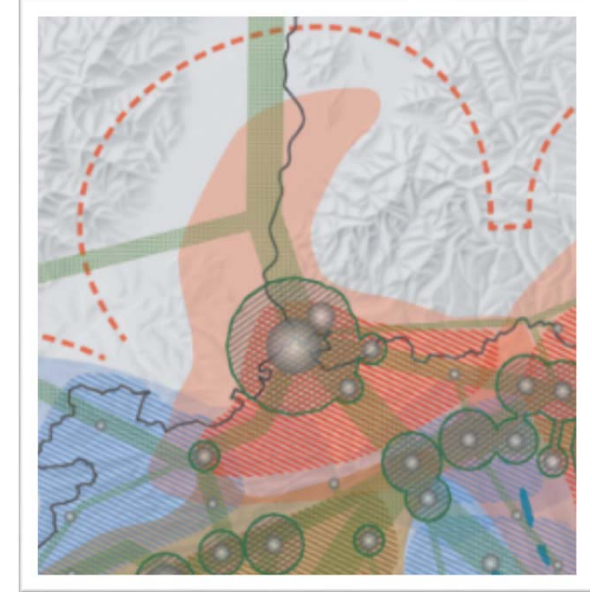
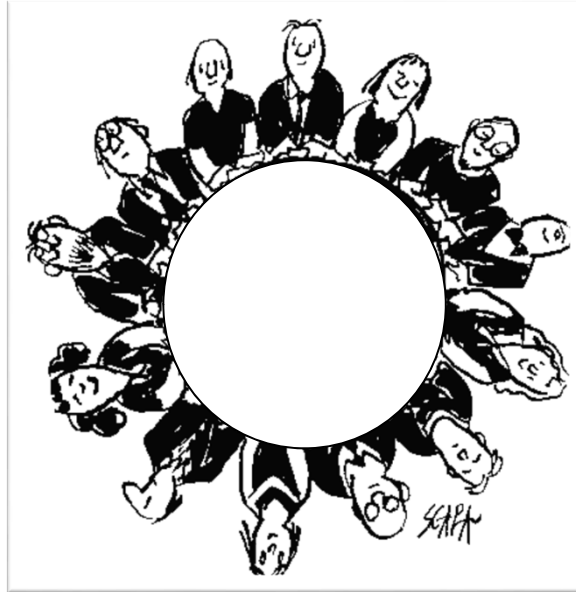
Quelle: Agglomerationsprogramm 2. Generation Limmattal Kurzfassung: S.29

Trotz vieler Unsicherheiten über die Zukunftstrends...

→ Nichts planen, nichts tun wäre die falsche Schlussfolgerung.



# Zusammenarbeit in Agglomerationen = Vertikale Kooperation + Horizontale Kooperation



Voraussetzung für erfolgreiche Agglomerationsprogramme

- Starke Zusammenarbeit über Grenzen hinweg
- Trägerschaft AP ist mehr als nur «Beutegemeinschaft»



## Finanzen und mehr

- Auf allen drei Staatsebenen stehen in den kommenden Jahren grosse Sparprogramme an
- Dies kann die Umsetzung von Aggloprogrammen bremsen. U.U. werden auch weniger neue AP / überarbeitete AP eingereicht

### Wichtig:

- Vermehrt bestehende Infrastrukturen nutzen (Verkehrsmanagement)
- Vermehrt günstigere Verkehrsinfrastrukturen (LV etc.) statt teure Ausbauten (Nationalstrassen und Eisenbahn)
- Kohärente Verkehrs- und Siedlungsentwicklung in Agglomerationen ist ein gesamtschweizerisches Interesse (Förderung der urbanen Lebensqualität und Standortförderung)

→ **NAF unterstützen und nicht Milchkuh-Initiative!**





**Besten Dank für Ihre Aufmerksamkeit**





## Grundsatzentscheide KVF-S (I)

- **Erhöhung Zweckbindung Mineralölsteuer** zugunsten des Strassenverkehrs von 50 um **maximal 5 Prozent**  
(→ Erhöhung geht zu Gunsten des NAF)
  - Abweichung von Vorschlag BR (50 %)
- **Erhöhung Mineralölsteuerzuschlag** um lediglich **4 Rappen** pro Liter
  - Abweichung von Vorschlag BR (6 Rappen pro Liter)



## Grundsatzentscheide KVF-S (II)

- **Festlegung der Zuteilung der Fondsmittel** auf Aufgaben im Zusammenhang mit der **Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen** auf eine **Bandbreite von 9 – 12 Prozent**
  - Eine solche Regelung war im Vorschlag BR nicht vorgesehen
- **Keine Integration des Netzbeschlusses** in den NAF
  - Übereinstimmung mit Vorschlag BR

Aber: Einreichung einer **Kommissionsmotion** (15.3799), mit welcher der Bundesrat beauftragt werden soll, bis Ende 2017 eine Vorlage zur Einführung der E-Vignette und zur Inkraftsetzung des Netzbeschlusses vorzulegen