



12. Dezember 2016

Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF)

Faktenblatt «Stärkung des Agglomerationsverkehrs»

Übersicht

Rolle des Bundes	2
Wer hat bisher von den Agglomerationsprogrammen profitiert?	2
NAF: Finanzierung langfristig sicherstellen	3

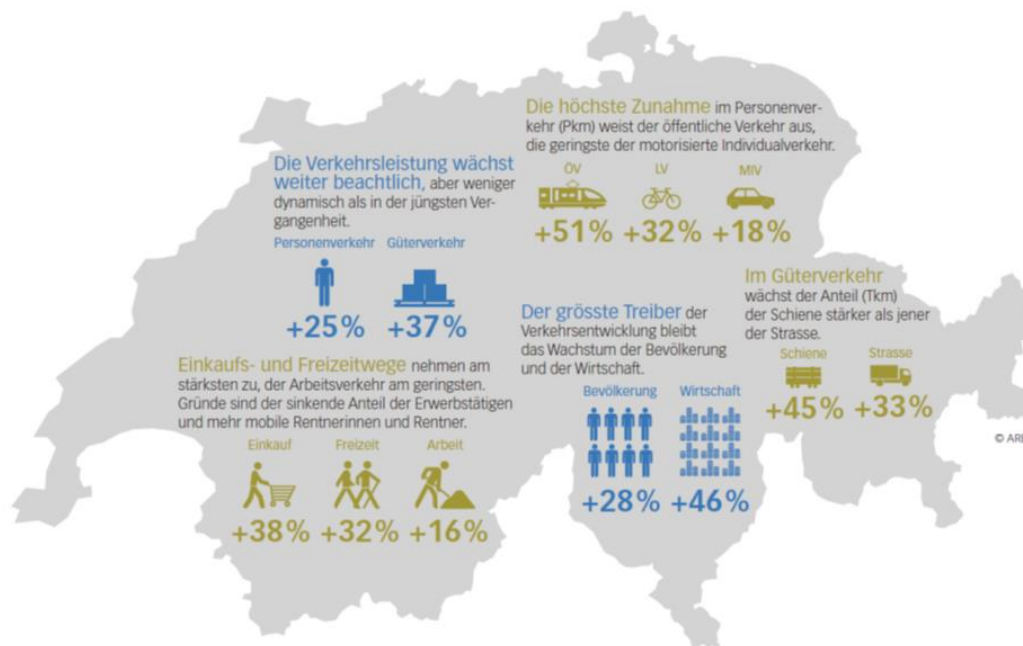
Städte und Agglomerationen gehören zu den wirtschaftlichen Motoren der Schweiz. Bevölkerung, Wirtschaft und Arbeitsplätze werden dort weiter wachsen und die Verkehrsinfrastruktur entsprechend belasten. Um die Leistungsfähigkeit zu erhalten, sind Investitionen nötig. Die Agglomerationen verfügen aber allein nicht über ausreichende finanzielle Mittel. Der Bund leistet deshalb im Rahmen der Agglomerationsprogramme aus dem Infrastrukturfonds Beiträge an ihre Verkehrsprojekte. Die finanziellen Mittel dafür gehen allerdings zur Neige. Dank dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds NAF können sie langfristig gesichert werden.

Die grössten Verkehrsprobleme bestehen in Städten und Agglomerationen. Die meisten Staus auf den Autobahnen und die höchste Auslastung des öffentlichen Verkehrs sind rund um die grossen Ballungszentren zu verzeichnen. Damit der Verkehr auch in Zukunft bewältigt werden kann, braucht es gezielte Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur der Agglomerationen.

Vor diesem Hintergrund hat der Bund mit den Agglomerationsprogrammen ein Instrument geschaffen, das es den Kantonen, Städten und Gemeinden ermöglicht, die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung gut aufeinander abzustimmen und die Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur gemeinsam zu planen.¹ Der Bund unterstützt dabei ausgewählte Verkehrsprojekte mit Beiträgen von mindestens 30 % bis maximal 50 % der Investitionskosten. Damit setzt er einen wesentlichen Anreiz zur Ausarbeitung der Agglomerationsprogramme. Verkehrsprobleme und Fragen der Siedlungsentwicklung bedingen eine Betrachtung, die über die Gemeindegrenzen hinausgeht. Dies hat sich bewährt.

¹ «Was ist ein Agglomerationsprogramm?»: Kurzfilm auf www.agglomerationsprogramme.ch

Die Verkehrsperspektiven 2040² des Bundes zeigen ein deutliches Verkehrswachstum in jeglicher Hinsicht – besonders ausgeprägt zwischen den Städten und in den Agglomerationen.



Deshalb werden die Agglomerationsprogramme in Zukunft weiter an Bedeutung gewinnen, da das Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum hauptsächlich in den Agglomerationen stattfinden wird. Mit den Agglomerationsprogrammen wird ein möglichst gut funktionierendes Verkehrssystem sichergestellt und eine flächensparende, qualitativ hochstehende Siedlungsentwicklung gefördert – in Räumen, in denen rund drei Viertel der Schweizer Bevölkerung leben und 84 % der Wirtschaftsleistung erbracht wird. Die finanziellen Mittel stammen heute aus dem Infrastrukturfonds. Da dieser befristet ist und die Gelder zum grössten Teil vergeben sind, braucht es eine weitere Finanzierung: Mit dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds NAF sollen in einer ersten Phase jährlich durchschnittlich rund 390 Millionen Franken vom Bund in Agglomerationsprojekte fliessen.

Rolle des Bundes

Die Beiträge des Bundes werden gezielt und nicht nach dem Giesskannenprinzip geleistet. Die Anforderungen an die Qualität sind hoch. So stellt der Bund sicher, dass nur die wirkungsvollsten Verkehrsprojekte Beiträge erhalten. Die Ausarbeitung, Prüfung und Umsetzung der Agglomerationsprogramme erfolgt jeweils im Vierjahresrhythmus. Bisher liegen Agglomerationsprogramme der ersten und der zweiten Generation vor. Die Bundesbeiträge an die Agglomerationsprogramme der dritten Generation, die bis Ende 2016 beim Bund einzureichen sind, sollen voraussichtlich 2019 gesprochen werden.

Wer hat bisher von den Agglomerationsprogrammen profitiert?

In den letzten zehn Jahren profitierten 45 der 55 Agglomerationen von Bundesmitteln aus dem Infrastrukturfonds. Von den 6 Milliarden Franken, die dafür zur Verfügung standen, hat das Parlament 5,8 Milliarden Franken bereits freigegeben und damit für entsprechende Projekte reserviert. Dank dieser Beiträge wurden die Agglomerationsprogramme zu einem zentralen Pfeiler der schweizerischen Verkehrs- und Raumplanung. Viele S-Bahn-, Tram- und Strassenprojekte sowie Projekte des Fuss- und Veloverkehrs konnten nur dank der Unterstützung des Bundes verwirklicht werden.

Die grossen Agglomerationen Zürich, Genf, Basel, Lausanne und Bern haben besonders grosse Verkehrsvorhaben zu bewältigen. Daher wurden ihnen vom Bund entsprechend hohe Beiträge zugesprochen. Verrechnet man diese Beiträge mit der Anzahl der Einwohnerinnen und Einwohner sowie der Beschäftigten, stellt man indes fest, dass mittelgrosse Agglomerationen wie Thun, Yverdon, Zug und Schaffhausen bei der ersten Generation der Agglomerationsprogramme die höchsten Pro-Kopf-Beiträge erhalten haben.

² www.aren.admin.ch -> Verkehrsperspektiven 2040

Bislang wurden zum Beispiel S-Bahn-, Bus- und Tramprojekte, multimodale Verkehrsdrehscheiben, Kapazitätserweiterungen von Strassen, Verkehrsmanagementsysteme und Massnahmen zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehrs finanziert. Zu den mitunterstützten Infrastrukturvorhaben gehören etwa die verlängerte baselstädtische Tramlinie zum Bahnhof von Saint-Louis in Frankreich, das Tram Bern West in Bern, der Bau der Métro M2 von Ouchy nach Les Croisettes in Lausanne oder die neue S-Bahn-Verbindung von Genf ins französische Umland (CEVA). Auch konnten Strassenprojekte wie die Poyabrücke im Kanton Freiburg, der Wankdorfplatz in Bern oder eine für Olten wichtige Entlastungsstrasse realisiert werden. Zudem wurden Projekte zu Gunsten des Velo- und Fussverkehrs umgesetzt.

Der Bund konnte in der Vergangenheit den Anträgen der Agglomerationen um Mitfinanzierung von Verkehrsmassnahmen bei weitem nicht im vollen Umfang entsprechen. Die beantragten Massnahmen überstiegen die verfügbaren finanziellen Mittel des Bundes um ein Vielfaches (2012 um das Fünffache). Der Bund kann darum nur die dringendsten, wirksamsten und baureifen Projekte unterstützen.

Verteilung der Bundesbeiträge an die Agglomerationsprogramme der 1. und 2. Generation nach Projekttypen und Agglomerationsgrössen in %³

	Tram / Strasse	Bus / Strasse	Multimodale Drehscheibe	Langsamverkehr	Verkehrsmanagement	Aufwertung / Sicherheit Strassenraum	Kapazität Strasse	Eisenbahn
Grosse Agglomerationen	34 %	5 %	6 %	9 %	2 %	11 %	6 %	27 %
Mittlere Agglomerationen	2 %	7 %	12 %	24 %	9 %	14 %	16 %	16 %
Kleine Agglomerationen	0 %	2 %	18 %	25 %	2 %	34 %	6 %	12 %
Alle Agglomerationen	20 %	6 %	8 %	15 %	5 %	13 %	10 %	22 %

NAF: Finanzierung langfristig sicherstellen

Der NAF schafft die Grundlage, um die bewährten Agglomerationsprogramme weiterzuführen. Falls er abgelehnt würde, wäre die Realisierung zahlreicher Verkehrsvorhaben (Strasse, Bus, Tram, Fuss- und Velowege) ernsthaft in Frage gestellt. Das hätte zur Folge, dass das Verkehrsnetz immer häufiger an seine Grenzen käme: Busse würden noch voller, Staus auf den Strassen länger und für die Velofahrerinnen und Velofahrern könnten nicht genügend sichere, attraktive Verbindungen geschaffen werden.

Die Agglomerationsprogramme haben sich bewährt: Sie stärken die Wirtschafts- und Lebensräume der Schweiz. Bundesrat und Parlament wollen sie darum weiterführen und mit dem NAF für die dafür nötige Finanzierung sorgen.

- Die Mitfinanzierung von Verkehrsprojekten durch den Bund ist ein zentraler Faktor für den Erfolg der Agglomerationsprogramme. Kantone und Städte können die nötigen Investitionen häufig nicht allein stemmen. Angesichts des nach wie vor bestehenden Handlungsbedarfs halten Bundesrat und Parlament ein weiteres finanzielles Engagement des Bundes für nötig.
- Die Mittel für die Beiträge des Bundes an Agglomerationsprogramme sind fast vollständig ausgeschöpft und zudem bis 2027 befristet. Die finanzielle Beteiligung des Bundes muss deshalb auf neue rechtliche Grundlagen gestellt werden, wie dies mit dem NAF geplant ist.
- Mit der NAF-Vorlage werden ausreichend Mittel zur Mitfinanzierung sichergestellt. Für Projekte in den Agglomerationen sollen in einer ersten Phase jährlich rund 390 Millionen Franken (nominal, inkl. Teuerung und Mehrwertsteuer) zur Verfügung stehen.

³Bemerkungen zu einzelnen Kategorien: Multimodale Drehscheiben betreffen alle Verkehrsmittel und vereinfachen beispielsweise das Umsteigen von Bus auf Bahn; der Langsamverkehr beinhaltet Massnahmen zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehrs; Verkehrsmanagementmassnahmen betreffen alle strassengebundene Verkehrsmittel und umfassen diverse, vor allem betriebliche Vorkehrungen zur Verstärkung des Verkehrsflusses; Aufwertung beziehungsweise Sicherheit Strassenraum: Mit der Aufwertung von Ortsdurchfahrten kann die Verkehrssicherheit mit verhältnismässig geringem Aufwand wesentlich verbessert werden. Gleichzeitig dienen diese Massnahmen auch der Verbesserung der Aufenthalts- und damit der Siedlungsqualität. Kapazität Strasse beinhaltet Massnahmen zu Gunsten des motorisierten Individualverkehrs wie zum Beispiel neue Umfahrungen. Hinweis: die Addition der Prozente der jeweiligen Projekttypen in den Agglomerationsgrössen ergeben gerundet jeweils 100 %.

Ein leistungsfähiges Verkehrsnetz ist wichtig für die Schweiz: Es kommt Bevölkerung, Wirtschaft und Umwelt zugute.

Was sind Agglomerationen?

Agglomerationen sind urbane Räume, die typischerweise aus einer Kernstadt und mit ihr verzahnten Siedlungsgebieten bestehen. Bisher stützt sich die Definition der Agglomeration auf Berechnungen des Bundesamts für Statistik (BFS) aus dem Jahr 2000. Auf der damaligen Basis zählt die Schweiz fünf grosse Agglomerationen mit über 300 000 Einwohnerinnen und Einwohnern, 27 mittelgrosse, in welchen zwischen 50 000 und 300 000 Menschen leben, sowie 18 kleine Agglomerationen mit weniger als 50 000 Einwohnerinnen und Einwohnern. Hinzu kommen fünf Einzelstädte. Somit gibt es in der Schweiz heute insgesamt 55 Agglomerationen. Aufgrund der Bevölkerungs- und Siedlungsentwicklung hat das BFS 2012 die Definition des städtischen Raums überarbeitet. Auf dieser Basis haben Bund, Kantone und Gemeinden zusammen einen Vorschlag für eine angepasste, planerisch sinnvolle Definition der beitragsberechtigten Agglomerationen ausgearbeitet. Neben den bisherigen Agglomerationen, die im Perimeter teilweise leicht erweitert werden, kommen drei neue Agglomerationen hinzu (Bad Säckingen-Stein, Glarus, Altdorf). Zudem hat das eidgenössische Parlament beschlossen, dass sämtliche Kantonshauptorte beitragsberechtigter sind.



*Beitragsberechtigige Agglomerationen der Schweiz⁴
(Basis nach BFS 2000, BFS 2012 und Hauptorte)*

Links: www.agglomerationsprogramme.ch

www.are.admin.ch

Auskünfte: Bundesamt für Raumentwicklung ARE, Kommunikation, Tel. 058 462 40 60

⁴ Die Darstellung zeigt die beitragsberechtigten Agglomerationen mit den Grenzen gemäss der Definition BFS 2000, die drei neuen Agglomerationen gemäss der Definition BFS 2012 (Bad Säckingen-Stein, Glarus, Altdorf) sowie die beiden Hauptorte Sarnen und Appenzell. Der genaue Perimeter der einzelnen beitragsberechtigten Agglomerationen wird auf Basis einer gemeinsamen durch Bund, Kantone und Gemeinden festgelegten Methodik im Rahmen einer Verordnungsanpassung nach der NAF-Abstimmung festgelegt.