

Stellungnahme der Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr (Schweiz)

Vernehmlassung zur Vorlage zur verkehrsträgerübergreifenden Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse: Verkehr '45

Grundsätzliche Stossrichtung der Vorlage	2
Sind Sie mit der generellen Stossrichtung der Vorlage einverstanden?	2
Gibt es Aspekte, die Ihrer Ansicht nach unzureichend berücksichtigt wurden?	2
Sind Sie einverstanden mit der Bündelung von Strassen-, Schienen- und Agglomerationsverkehrsprojekten in einer Vorlage?	4
Ausbau der Eisenbahninfrastruktur	4
Sind Sie mit der Neupriorisierung des Strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur (Schrittweiser Ausbau und Verknüpfung mit Angebotsentwicklung) einverstanden?	4
Ausbauschnitt 2027	4
Sind Sie mit dem Grundsatzentscheid «strukturenbende Schlüsselprojekte» statt «kleinteilige Optimierung» einverstanden?	4
Sind Sie mit der Auswahl der in der Botschaft 2027 vorgesehenen Schlüsselprojekte (strategische Netzelemente) einverstanden?	5
Sind Sie mit der Umsetzung der ERTMS-Strategie und den dafür vorgesehenen Mitteln einverstanden?	7
Sind Sie mit dem Umfang der im Ausbauschnitt 2027 vorgesehenen Ergänzungsmassnahmen einverstanden?	7
Anpassungen von bestehenden Beschlüssen:	8
Sind Sie mit den Anpassungen der drei bereits beschlossenen Bahnausbauprogramme «Zukünftige Entwicklung Bahninfrastruktur», «Ausbauschnitt 2025» und «Ausbauschnitt 2035» einverstanden? ...	8
Weitere Massnahmen	8
Sind Sie mit den Anpassungen am Planungsprozess einverstanden, sodass künftig nur noch Projekte, die im Stadium Vorprojekt sind, in einen Ausbauschnitt aufgenommen werden können?	8
Sind Sie damit einverstanden, dass der Entscheid über die Realisierung ergänzender Infrastrukturmassnahmen beim Bundesrat liegen soll?	9
Zusätzliche Bundesfinanzierung für die Eisenbahninfrastruktur:	9
Sind Sie mit einer Verlängerung des bis 2030 befristeten Mehrwertsteuer-Promilles zugunsten des Bahninfrastrukturfonds einverstanden?	9
Weitere Bemerkungen	9
Haben Sie weitere Bemerkungen zum Teil Eisenbahninfrastruktur?	9
Ausbau der Nationalstrassen	9
Sind Sie mit den Ergebnissen der Prüfung des Programms Agglomerationsverkehr der fünften Generation einverstanden?	9

Grundsätzliche Stossrichtung der Vorlage

Sind Sie mit der generellen Stossrichtung der Vorlage einverstanden?

JA ☐ ☒ **JA mit Vorbehalten** ☐ NEIN

Die IGöV verlangt, dass die für die Eisenbahninfrastruktur verfügbaren Mittel in der Periode 2028-2031 verfügbaren Mittel gemäss folgender klarer Prioritätenordnung eingesetzt werden:

- **Mit oberster Priorität muss der Rückstand beim Substanzerhalt der Schieneninfrastruktur abgebaut werden** (vgl. Netzzustandsbericht SBB 2025). Die Botschaft 2027 hat aufzuzeigen, wie dies über die verschiedenen Finanzierungsgefässe (BIF, Leistungsvereinbarung) koordiniert erfolgen kann.
- **In zweiter Priorität sind vom Parlament bereits beschlossene Ausbauprojekte umzusetzen.** Dies gilt insbesondere für das Projekt Morges-Perroy, welches mit der Botschaft 2024 beschlossen wurde und gemäss Terminologie der vorliegenden Botschaft als strategisches Element mit nationaler Wirkung zu behandeln ist. Die IGöV Schweiz lehnt die Depriorisierung von nationalen und regionalen Schlüsselprojekten kategorisch ab. Sofern nötig ist dazu in der vorliegenden Botschaft eine Zusatzfinanzierung sicherzustellen. Die Planungssicherheit gegenüber den Bahnunternehmen und Kantonen darf nicht gefährdet werden.
- **In dritter Priorität sind neue Projekte ins Bahnausbauprogramm, bzw. den BIF aufzunehmen.** Voraussetzung ist, dass ein positives Nutzen/Kosten-Verhältnis besteht, ein Vorprojekt vorliegt und die nötigen Mittel dazu vorhanden sind.
- **Hohe Priorität müssen auch Projekte geniessen, die mit entsprechender Terminierung bereits in Agglomerationsprogrammen enthalten sind** und entsprechend eine hohe strategische Bedeutung aufweisen. Beispiele vgl. Antwort auf Frage 6.

Weiter verlangt die IGöV, dass die Vorlage die Ablehnung des Ausbauschriffs 2023 für die Nationalstrassen in der Volksabstimmung vom 24. November 2024 respektiert. Ausbauprojekte, welche Bestandteil dieser Vorlage waren, sind definitiv ad acta zu legen.

Gibt es Aspekte, die Ihrer Ansicht nach unzureichend berücksichtigt wurden?

- **Es fehlt ein verbindliches Angebotskonzept für den Fernverkehr wie es das Eisenbahngesetz, Art. 48c, Ziff. 2 für jeden Ausbauschriff vorschreibt.** Die entsprechenden Aussagen in Kap. 4.1.2 des Erläuterungsberichts sind diesbezüglich falsch oder mindestens irreführend. Anderenfalls drohen insbesondere bei strategischen Netzelementen mit nationaler Wirkung kostspielige Fehlplanungen. Der Bundesrat muss deshalb zusammen mit der Botschaft 2027 dem Parlament ein verbindliches Angebotskonzept für den Fernverkehr, welches auch detaillierte Angebotsvorstellungen für den internationalen Personenverkehr enthält, vorlegen. Wegen dem fehlenden Angebotskonzept für den Fernverkehr

lehnt die IGöV auch die beantragte Abschreibung der Kommissionsmotion «Entwicklung eines Angebotskonzepts 2050» der beiden KVF ab.

- **Es fehlt eine präzise Definition von «strukturegebenden Schlüsselprojekten mit nationaler Wirkung» und eine systematische Darstellung der Querbezüge zwischen Schlüsselprojekten und weiteren, allenfalls zurückgestellten Projekten.** Insbesondere fehlen Querbezüge zu den regionalen Schlüsselprojekten und den zurückgestellten Projekten STEP AS 2035/AS 2025. Somit lässt sich nicht beurteilen, ob die strukturegebenden Projekte nationaler Bedeutung ihre volle Netz Wirkung entfalten können oder nicht.
- **Ein Gesamtvorhaben von nationaler Bedeutung erfordert ein Gesamtkonzept mit Angebots-/Betriebskonzept, Kostenschätzung auf der Basis eines Vorprojekts und Etappierungsplan.** Die IGöV stimmt der vorgeschlagenen Änderung des EBG zu, wonach für die Aufnahme eines strategischen Netzelements ins Entwicklungsprogramm ein Vorprojekt nötig ist. Diese Anforderungen werden nicht von allen Vorhaben erfüllt, die als neue strategische Netzelemente mit nationaler Wirkung beantragt werden.
- **Es fehlt eine konsistente, verkehrsträgerübergreifende, mit den Raumentwicklungszielen zwischen Kantonen und Bund abgestimmte Planung.** Die fachliche, verkehrsplanerische Grundlage für die Priorisierung der Infrastrukturausbauten im Bahnbereich ist somit ungenügend, die gesetzlichen Vorgaben nicht eingehalten. Namentlich fehlt eine kohärente Abstimmung mit Festsetzungen aus den kantonalen Richtplänen – nota bene genehmigt durch den Bund! Vermisst wird auch die sachgerechte Berücksichtigung von Projekten aus den Agglo-Programmen gemäss ihrer festgelegten Terminierung. Bei beantragten Kapazitätsausbauprojekten für die Nationalstrassen ist mit einer Zweckmässigkeitsbeurteilung zu prüfen, ob die Zielsetzung mit einem alternativen Ausbau des öV-Angebots und/oder von Mobilitätsdrehscheiben effizienter und nachhaltiger erreicht werden kann.

Sind Sie einverstanden mit der Bündelung von Strassen-, Schienen- und Agglomerationsverkehrsprojekten in einer Vorlage?

JA ☒ JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Mit dem Inhalt und der Priorisierung ist die IGöV grundsätzlich einverstanden. Die Schweiz benötigt ein leistungsstarkes Verkehrssystem mit Priorität für den öV. Bemängelt werden folgende Punkte:

- **Modalsplit zugunsten des öV stärken:** Eine gemeinsame Vorlage ist nur akzeptabel, wenn sie das klare Ziel verfolgt, den Marktanteil des öffentlichen Verkehrs nachhaltig zu steigern.
- **Getrennte Entscheidungsprozesse sichern:** Es braucht weiterhin eine eigenständige, getrennte Beurteilung von Strasse und Schiene, um Fehlanreize und eine Vernachlässigung dringender Bahnprojekte zu verhindern. Einzig multimodale Projekte sind verkehrsträgerübergreifend zu beurteilen. Sie dienen einem gesamten Agglomerationsraum als Verkehrsdrehscheiben, welche primär das Umsteigen vom individuellen auf den öffentlichen Verkehr mittels kürzester Umsteigewege erleichtern sollen.

Ausbau der Eisenbahninfrastruktur

Strategisches Entwicklungsprogramm Eisenbahninfrastruktur:

Sind Sie mit der Neupriorisierung des Strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur (Schrittweiser Ausbau und Verknüpfung mit Angebotsentwicklung) einverstanden?

JA ☐ JA mit Vorbehalten ☒ NEIN

Ohne verbindliches Angebotskonzept 2050 (vgl. Antwort auf Frage 2) kann keine seriöse Neupriorisierung des Strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur vorgenommen werden. Projekte, die zur Schaffung von Redundanz, bzw. Gewährleistung der Betriebssicherheit und der Erweiterung der Kapazität dringend nötig und bereits in Umsetzung sind, dürfen unter keinen Umständen depriorisiert werden.

Ausbauschnitt 2027

Sind Sie mit dem Grundsatzentscheid «strukturenbende Schlüsselprojekte» statt «kleinteilige Optimierung» einverstanden?

JA ☐ JA mit Vorbehalten ☒ NEIN

Schlüsselprojekte (strategische Netzelemente mit nationaler Wirkung) sind für die Weiterentwicklung der Schieneninfrastruktur wichtig. Für die schrittweise Erreichung der Nachfrageziele sind aber rasch umsetzbare, kleinteilige Massnahmen ebenso erforderlich und dürfen deshalb nicht zu Gunsten der Schlüsselprojekte aus der Finanzierung durch den BIF verdrängt werden. In vielen Fällen ergänzen Kleinmassnahmen Schlüsselprojekte, welche erst dadurch einen optimalen Gesamtnutzen erreichen können.

Sind Sie mit der Auswahl der in der Botschaft 2027 vorgesehenen Schlüsselprojekte (strategische Netzelemente) einverstanden?

JA ☐ JA mit Vorbehalten ☒ **NEIN**

Die IGÖV Schweiz beantragt, die Liste der Schlüsselprojekte in folgender Weise anzupassen:

- **Der Durchgangsbahnhof Luzern** ist als Gesamtvorhaben in die Botschaft 2027 (1. Etappe Kopfbahnhof Tief und Lindentunnel plus 2. Etappe Neustadttunnel) aufzunehmen. Damit soll gesichert werden, dass der Durchgangsbahnhof integral realisiert werden kann und nicht allenfalls der Kopfbahnhof tief mit seinen Nachteilen hinsichtlich Umsteigeverhältnissen zum bestehenden Bahnhof jahrzehntelang als „Providurium“ bestehen bleibt.
- **Die Planung der West-Ostachse** ist als Schlüsselprojekt in die Botschaft 2027 aufzunehmen, damit die Planungsarbeiten unverzüglich starten können, mit dem Ziel, erste Projekte in die Botschaft 2031 zu integrieren. Bund, SBB und Kantone sollen dazu eine gemeinsame Projektorganisation mit weitreichenden Kompetenzen bilden. Wie Prof. Weidmann in seinem Gutachten schlüssig dargelegt hat, fehlt ein Gesamtausbaukonzept für die Bahnachse West-Ost von Genf bis Rorschach, welches Fahrzeitverkürzung (langfristiges Ziel: Lausanne-Bern unter 60 Minuten), Kapazitätserhöhung und Redundanz zum Ziele haben muss. Dies obwohl Volk und Parlament den Bundesrat seit 1987 mehrfach beauftragt haben, die hierzu nötigen Massnahmen zu ergreifen (Volksabstimmungen Bahn 2000 und FinöV, Parlamentsbeschlüsse ZEB, Ausbauschritte 2025 und 2035). Hierzu muss unverzüglich die nötige Planung aufgenommen, eine Projektorganisation gemeinsam mit den Regionen und der SBB aufgebaut werden. Die dazu nötige Finanzierung ist mit der vorliegenden Botschaft sicherzustellen. Erste Elemente dieser Strategie sind mit der Botschaft 2031 umzusetzen. Insbesondere müssen Studien zu folgenden strategischen Massnahmen durchgeführt werden:
 - Abschnitt Perroy-Genf Flughafen der zweiten Linie Genf-Lausanne
 - neue Linie Fribourg-Romont zur Verkürzung der Fahrzeiten zwischen Lausanne und Bern,
 - Kapazitätserweiterung und Modernisierung des Bahnhofs Genève Cornavin
 - Ausbau des Abschnitts Bern Wankdorf-Bern Löchligen auf vier Spuren Verlängerung.
 - Abschnitt Winterthur-Rorschach
- Im Sinne einer kurz- bis mittelfristigen Übergangsmassnahme sind auf der **Jurafusslinie** die bis 2015 geltenden Reisezeiten und Direktverbindungen nach

Basel/Zürich wieder herzustellen. Dazu ist bei der Ersatzbeschaffung des heutigen ICN (Inbetriebnahme der neuen Züge ca. 2040) die Fortsetzung des Einsatzes mit der Neigezugtechnik zu prüfen, um teure und erst langfristig realisierbare Infrastrukturbauten zu vermeiden. Darüber hinaus könnte mit dem Einsatz der Neigezugtechnik über 2040 hinaus auch Reisezeitverkürzungen auf dem Abschnitt Winterthur-St. Gallen-Rorschach-Bregenz erzielt werden. Allfällige Mehrkosten dieser Beschaffung sind durch den BIF zu decken.

- Folgende gemäss Erläuterungsbericht zurückgestellte Projekte haben den Charakter eines Schlüsselprojekts mit regionaler Wirkung und sind deshalb in die Botschaft aufzunehmen:
 - **Projekt Güterverkehrsterminal Broye:** Mit diesem Projekt wird sichergestellt, dass die Logistik verschiedener Detailhandelsketten auch zukünftig wesentlich auf dem Bahntransport basiert und zusätzliche Verkehre verlagert werden können. Der Verzicht auf dieses Projekt könnte eine Negativspirale im Binnengüterverkehr auslösen.
 - **Neue Haltestelle Thun Nord.** Die Haltestelle ist zentraler Bestandteil des Gesamtverkehrs- und Entwicklungskonzepts. Von den Projektpartnern sind bereits wichtige Vorinvestitionen getätigt worden.
 - **Doppelspurabschnitt Signau-Bowil.** Als Folge des Angebotsausbaus im Fernverkehr Richtung Wallis mit der Inbetriebnahme der zweiten Spur des Lötschberg-Basistunnels verschiebt sich die Fahrlage und der Kreuzungspunkt des RE7 Bern-Luzern, was einen zusätzlichen Doppelspurabschnitt erforderlich macht.
 - **Doppelspur Rorschach-Rorschach Stadt.** Dieser Ausbau ist ein wichtiges Stabilisierungsinstrument mit einer nationalen und internationalen Wirkung, insbesondere zur Verbesserung der Pünktlichkeit der EuroCity Zürich – München bzw. zur Vermeidung der Verspätungsübertragungen auf den nationalen Verkehr. Die Schliessung dieser letzten kurzen Doppelspurlücke zwischen Boden- und Genfersee wird folgerichtig von der ETH-Z empfohlen.
 - **Doppelspur Mühlehorn-Tiefenwinkel.** Die Schliessung der Doppelspurlücke war bereits 1966 und 1987 vorgesehen und wird ebenfalls von der ETH-Z empfohlen. Damit kann der Verkehr in diesem Korridor stabilisiert und der Übertrag von Verspätungen vermieden werden. Dieses Projekt ist auch wichtig, damit die Railjet-Verkehre Schweiz – Österreich trotz der Ausbauten der S-Bahn am linken Zürichseeufer weiterhin über den Walensee verkehren können und dadurch eine ungewollte Fahrzeitverlängerung vermieden werden kann.
 - **Neue Haltestelle Winterthur Grütze Nord.** Das Projekt wird von Kanton und Stadt mit hoher Priorität vorangetrieben und ist zur Entlastung des Bahnhofs Winterthur von strategischer regionaler Bedeutung.
 - **4. Gleis Bahnhof Stadelhofen.** Das Gesamtkonzept mit den beiden Projekten MehrSpur Zürich–Winterthur (inkl. Brüttener Tunnel) und Bahnhof

Stadelhofen ist das Schlüsselprojekt für den Ausbau des Bahnangebots im grössten Mobilitätsraum des Landes, der sich über insgesamt sieben Kantone erstreckt. Dies führt zu höheren Kosten für den Bau, den Betrieb und den Unterhalt bei gleichzeitig deutlich reduziertem und verzögertem Nutzen für die Bevölkerung. Der Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen ist deshalb auch bei einer Ablehnung der Verlängerung des Mehrwertsteuerpromilles ins Ausbauprogramm aufzunehmen.

- Das Vorhaben **Grimseletunnel** ist zu streichen. Zwar beträgt der Anteil der Bahninvestitionen am Gesamtprojekt laut den Initianten des Projekts nur ca. 500 Mio Franken. Trotzdem kann dieses Projekt kein genügendes Nutzen-Kosten-Verhältnis erreichen. Die durch den Verzicht auf dieses Projekt freigespielten Mittel können für ergänzende oder zurückgestellte Projekte verwendet werden.

Sind Sie mit der Umsetzung der ERTMS-Strategie und den dafür vorgesehenen Mitteln einverstanden?

JA ☐ ☒ **JA mit Vorbehalten** ☐ NEIN

Der Aufbau einer digitalen Bahninfrastruktur ist wichtig, um einen dichteren, stabileren und pünktlicheren Fahrplan zu ermöglichen. Die IGöV unterstützt die Stossrichtung, ERTMS nicht über die Leistungsvereinbarungen, sondern die Infrastrukturausbauprogramme zu finanzieren. Die in der vorliegenden Botschaft vorgesehenen 1 Milliarde Franken sind ein erster Schritt, die ERTMS-Strategie umzusetzen, werden aber bei weitem nicht ausreichen, um die gesetzten Ziele zu erreichen. Die Bahnen rechnen langfristig mit einem Mittelbedarf von fast 7 Mia. Franken. Dieser Bedarf muss in der langfristigen Finanzplanung des BIF berücksichtigt werden und in der Botschaft 2027 erwähnt werden.

Sind Sie mit dem Umfang der im Ausbauschritt 2027 vorgesehenen Ergänzungsmassnahmen einverstanden?

JA ☐ ☒ **JA mit Vorbehalten** ☐ NEIN

Die strategischen Netzelemente können ihren Nutzen nur entfalten, wenn dafür die notwendigen Ergänzungsmassnahmen ebenfalls realisiert werden. Diese Elemente sind deshalb bei der Finanzierung der strategischen Netzelemente aufzuführen, damit eine gesamtheitliche Beurteilung und Priorisierung erfolgen kann. Nur so lässt sich die Nutzen-Kosten-Wirkung von Schlüsselprojekten transparent vergleichen. Die Erfahrungswerte der Bahnen zeigen, dass für Ergänzungsmassnahmen zu Schlüsselprojekten zusätzlich rund 40 Prozent der Kosten strategischen Netzelements erforderlich sind. Somit reichen die in der Botschaft 2027 vorgesehenen Mittel für Ergänzungsmassnahmen im Umfang von 1,8 Milliarden Franken nicht aus. Falls sie nicht in genügender Weise erhöht werden, droht der angestrebte Kundennutzen der beschlossenen Grossprojekte nicht erreicht und erhebliche Folgekosten generiert zu werden.

Anpassungen von bestehenden Beschlüssen:

Sind Sie mit den Anpassungen der drei bereits beschlossenen Bahnausbauprogramme «Zukünftige Entwicklung Bahninfrastruktur», «Ausbauschritt 2025» und «Ausbauschritt 2035» einverstanden?

JA ☐ JA mit Vorbehalten ☒ **NEIN**

Eine Anpassung der beschlossenen Ausbauprogramme wird von der IGöV Schweiz aus folgenden Gründen kategorisch abgelehnt:

- **Die Rechts- und Planungssicherheit ist zu wahren.** Bereits beschlossene Projekte, welche den Charakter von nationalen oder regionalen Schlüsselprojekten haben oder eine zentrale Rolle in Agglomerationsprojekten spielen, sind wie geplant umzusetzen.
- **Das Projekt Morges–Perroy, nach aktueller Terminologie ein „strukturgebendes Schlüsselprojekt mit nationaler Wirkung“ darf nicht verzögert werden.** Für die zweispurige Neubaustrecke mit Tunnel liegt ein gültiger Bundesbeschluss zur Finanzierung vor, der allenfalls zu ergänzen ist. Sofern nötig soll der Bundesrat beauftragt werden, den Finanzierungsbeschluss nach Klärung offener Fragen in eigener Kompetenz zu fällen.
- Bei folgenden, bereits beschlossenen Schlüsselprojekten ist die verzögerungsfreie Umsetzung ebenfalls zu sichern:
 - die neue Haltestelle Yverdon Y-Parc
 - die Haltestelle Dornach Apfelsee,
 - die Entflechtung Pratteln
 - Haltestelle Basel Neu-Allschwil (früher Morgartenring)

Weitere Massnahmen

Sind Sie mit den Anpassungen am Planungsprozess einverstanden, sodass künftig nur noch Projekte, die im Stadium Vorprojekt sind, in einen Ausbauschritt aufgenommen werden können?

JA ☐ ☒ **JA mit Vorbehalten** ☐ NEIN

Der Grundsatz wird zur Erhöhung der Kostensicherheit begrüsst und soll für alle neu ins Strategische Entwicklungsprogramm aufgenommene Vorhaben gleichermassen gelten. Bei etappierten Grossprojekten muss die Vorgabe für das Gesamtvorhaben gelten.

Sind Sie damit einverstanden, dass der Entscheid über die Realisierung ergänzender Infrastrukturmassnahmen beim Bundesrat liegen soll?

JA ☐ JA mit Vorbehalten ☒ **NEIN**

Die betroffenen Kantone sind im Konsultations- und Entscheidungsprozess mit einzubeziehen.

Zusätzliche Bundesfinanzierung für die Eisenbahninfrastruktur:

Sind Sie mit einer Verlängerung des bis 2030 befristeten Mehrwertsteuer-Promilles zugunsten des Bahninfrastrukturfonds einverstanden?

☒ **JA** ☐ JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Die IGöV unterstützt die Verlängerung des Mehrwertsteuer-Promilles. Dadurch kann den klimapolitischen Anforderungen Gerechtigkeit getan werden, womit auch ein wirtschaftlicher und sozialer Nutzen erzeugt wird.

Weitere Bemerkungen

Haben Sie weitere Bemerkungen zum Teil Eisenbahninfrastruktur?

Die Abschreibung Motion KVF wird abgelehnt. Die überwiesene Kommissionsmotion «Entwicklung eines Angebotskonzepts 2050» der beiden KVF ist noch in keiner Weise umgesetzt und darf deshalb nicht abgeschrieben werden.

Ausbau der Nationalstrassen

Programm Agglomerationsverkehr

Sind Sie mit den Ergebnissen der Prüfung des Programms Agglomerationsverkehr der fünften Generation einverstanden?

JA ☒ JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Heute prägt ein struktureller Fehlanreiz die Finanzierung von ÖV-Projekten in den Agglomerationen: Während der Bund Projekte der Eisenbahn-Infrastruktur zu 100 Prozent finanziert, steuert er an die Kosten von Tramprojekten und metroähnlichen Systemen lediglich 30 bis 40 Prozent bei, im Maximum jedoch 50 Prozent (Art. 17d Abs. 1 MinVG). Die Kantone und Gemeinden müssen somit bei Tram/Metroprojekten den Löwenanteil selbst finanzieren. Um sicherzustellen, dass kleinere Projekte auch weiterhin aus dem Programm Agglomerationsverkehr finanziert werden können, soll der Anteil der Mittel aus dem Nationalstrassenfonds für den Agglomerationsverkehr massvoll erhöht werden.

Antrag: Die IGöV Schweiz beantragt, beschriebene Fehlanreiz sei zu beheben und der Bundesanteil für Tram- und vergleichbare Projekte zu erhöhen. Das Mineralölsteuerverwendungsgesetz (MinVG) ist wie folgt zu ändern:

Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel (MinVG, SR 725.116.2)

- **Art. 17d MinVG Höhe der Beiträge**
 - Abs. 1 bis (neu)
 - 1bis In Abweichung von Absatz 1 betragen die Beiträge des Bundes an Tramprojekte, metroähnliche Projekte und vergleichbare ÖV-Projekte sowie an Projekte betreffend Businfrastruktur zwischen 70 und 80 Prozent.
- **Art. 17f MinVG Mittel für den Agglomerationsverkehr**
 - betragen in der Regel zwischen 11-15 Prozent [statt: 9-12 Prozent] der im Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr geplanten Ausgaben.