



21. Dezember 2018

---

# Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr (RPAV)

---

Bei Abweichungen zwischen der deutschen Fassung und der französischen Übersetzung gilt die deutsche Fassung.



## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Das Programm Agglomerationsverkehr .....</b>	<b>3</b>
1.1	Die Agglomerationspolitik des Bundes .....	3
1.2	Ziel des Programms Agglomerationsverkehr .....	4
1.3	Gesetzliche Grundlagen und Stellenwert der Richtlinien .....	5
1.4	Ablauf des Programms Agglomerationsverkehr .....	6
1.5	Perimeter und Beitragsberechtigung .....	7
1.6	Wirkungskontrolle .....	8
<b>2</b>	<b>Anforderungen an ein Agglomerationsprogramm .....</b>	<b>10</b>
2.1	Funktionen und Ziele des Agglomerationsprogramms .....	10
2.2	Bausteine des Agglomerationsprogramms .....	11
2.3	Formale Anforderungen an die Berichterstattung .....	15
2.4	Generationenkohärenz .....	16
2.5	Abstimmung mit den Massnahmen der nationalen und kantonalen Planungen .....	17
2.5.1	Abstimmung mit den Massnahmen der nationalen Planungen .....	17
2.5.2	Abstimmung mit kantonalen Planungen .....	18
2.6	Grundanforderungen .....	19
2.7	Die Massnahmen des Agglomerationsprogramms .....	23
<b>3</b>	<b>Prüfverfahren .....</b>	<b>28</b>
3.1	Überblick und allgemeine Grundsätze .....	28
3.2	Wirkungskriterien .....	30
3.2.1	WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessern .....	31
3.2.2	WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern .....	35
3.2.3	WK3: Verkehrssicherheit erhöhen .....	37
3.2.4	WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern .....	38
3.3	Massnahmenbeurteilung .....	40
3.3.1	Verkehrsinfrastrukturmassnahmen .....	40
3.3.2	Siedlungsmassnahmen .....	46
3.3.3	Landschaftsmassnahmen (fakultativ) .....	47
3.3.4	Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen .....	47
3.4	Bestimmung der Programmwirkung .....	49
3.4.1	Nutzenbeurteilung .....	49
3.4.2	Kostenbeurteilung .....	52
3.4.3	Festlegung des Beitragssatzes .....	53
<b>4</b>	<b>Umsetzung der Agglomerationsprogramme .....</b>	<b>55</b>
4.1	Leistungsvereinbarungen .....	55
4.2	Finanzierungsvereinbarungen .....	56
4.3	Ausführungsfristen .....	56
	Abkürzungsverzeichnis .....	58
<b>Anhänge .....</b>	<b>60</b>	
	Anhang 1 «Checkliste» Eingangsprüfung .....	60
	Anhang 2 Struktur der Massnahmenblätter .....	62
	Anhang 3 Einzelne Massnahmenkategorien .....	67
	Anhang 4 Anforderungen an Geodaten .....	73
	Anhang 5 Anforderungen an quantitative Daten .....	75

# 1 Das Programm Agglomerationsverkehr

## 1.1 Die Agglomerationspolitik des Bundes

Den Städten, Agglomerationen und Metropolitanräumen kommt als Motoren der wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und kulturellen Entwicklung eine steigende Bedeutung zu. Sie erbringen Leistungen, die nicht nur ihnen, sondern auch ihrem Umland und dem ländlichen Raum zu Gute kommen. Gleichzeitig konzentrieren sich viele räumliche Herausforderungen im urbanen Raum. Insbesondere haben Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung eine zunehmende Mobilität mit entsprechender Überlastung der Verkehrssysteme zur Folge.

Der Bundesrat initiierte im Jahr 2001 die Agglomerationspolitik. Ein wesentlicher Anstoss war die Erkenntnis, dass das hohe Verkehrsaufkommen in den Agglomerationen nur bewältigt werden kann, wenn der Bund die Verkehrsvorhaben der Kantone und Gemeinden mitfinanziert. Die entsprechende Verfassungsgrundlage wurde im Rahmen der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenverteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) geschaffen. Mit dem Infrastrukturfonds wurde vorerst eine bis 2027 zeitlich befristete Finanzierung von Infrastrukturen des Agglomerationsverkehrs geschaffen. Er wurde 2018 durch den unbefristeten Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) abgelöst. In seinem Bericht «Agglomerationspolitik 2016+»<sup>1</sup> bestätigte der Bundesrat die bisherigen Stossrichtungen der Agglomerationspolitik des Bundes. Das Programm Agglomerationsverkehr (PAV) bildet dabei ein zentrales Element dieser Politik.

Zusammen mit der Politik für die ländlichen Räume und Berggebiete bildet die Agglomerationspolitik einen wesentlichen Bestandteil der schweizerischen Raumentwicklungspolitik. Die beiden Politiken ergänzen sich gegenseitig und leisten damit einen wichtigen Beitrag zur Umsetzung des Raumkonzepts Schweiz.

---

<sup>1</sup> Schweizerische Bundesrat (2015), Agglomerationspolitik des Bundes 2016+, Für eine kohärente Raumentwicklung Schweiz, 18. Februar 2015.

## 1.2 Ziel des Programms Agglomerationsverkehr

Das Verkehrssystem und die Siedlungsentwicklung sind eng miteinander verknüpft. Mit dem Programm Agglomerationsverkehr fördert der Bund in den Agglomerationen eine kohärente Verkehrs- und Siedlungsplanung über kommunale, kantonale und nationale Grenzen hinweg.

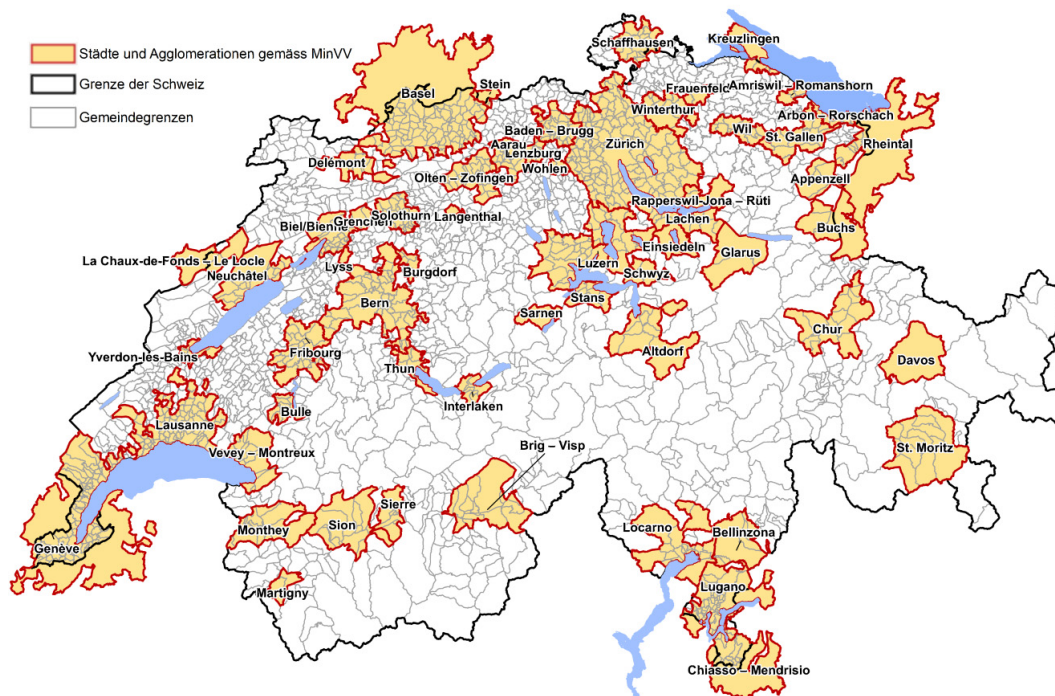
Im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr beteiligt sich der Bund finanziell an Verkehrsprojekten von Städten und Agglomerationen. Voraussetzung ist ein Agglomerationsprogramm, das die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung wirkungsvoll aufeinander abstimmt.

Es werden zwei Instrumente bzw. Verfahren auf unterschiedlichen Staatsebenen unterschieden:

- Das PAV ist auf Bundesebene angesiedelt und hat die Verteilung der Mittel des NAF auf die verschiedenen Agglomerationsprogramme und Massnahmen zum Ziel.
- Das Agglomerationsprogramm ist auf Ebene der Agglomeration (Gemeinden, Regionen, Kantone) angesiedelt. Es legt die Strategien zur Entwicklung der Agglomeration fest, koordiniert die beteiligten Akteure und definiert konkrete Massnahmen zur Umsetzung der Strategien.

Das PAV leistet mit den Agglomerationsprogrammen einen wesentlichen Beitrag zur Siedlungsentwicklung nach innen und zu einem effizienten Gesamtverkehrssystem und damit auch zur Zukunftsfähigkeit der Agglomerationen im Sinne von Smart Cities<sup>2</sup>.

**Abbildung 1: Beitragsberechtigte Städte und Agglomerationen** <sup>3</sup>



Quellen: INFOPLAN-ARE, GEOSTAT-BFS, swisstopo | Stand 01.01.2018

© ARE

<sup>2</sup> Mit Hilfe neuer Technologien und durch die Kombination der verschiedenen Verkehrsmittel ermöglichen Smart Cities, einen qualitativ hochwertigen Lebensraum anzubieten und den Ressourcenverbrauch zu senken, um so einen optimalen Zugang zu Gebäuden und Stadtteilen zu gewährleisten.

<sup>3</sup> Gemäss Art. 19 und Anhang 4 der Verordnung vom 7. November 2007 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassenverkehr zweckgebundener Mittel (MinVV; SR 725.116.21)

### 1.3 Gesetzliche Grundlagen und Stellenwert der Richtlinien

Mit dem Bundesbeschluss vom 30. September 2016<sup>4</sup> schuf das eidgenössische Parlament den unbefristeten NAF. Gleichzeitig verabschiedete es das Bundesgesetz über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAFG)<sup>5</sup> mit den damit verbundenen Änderungen, so insbesondere im Bundesgesetz vom 22. März 1985 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel (MinVG)<sup>6</sup>. Mit dem Erlass des NAFG war die Aufhebung des Infrastrukturfondsgesetzes vom 6. Oktober 2006 (IFG)<sup>7</sup> verbunden. Die damit einhergehende Teilrevision der Bundesverfassung wurde in der Abstimmung vom 12. Februar 2017 von Volk und Ständen deutlich angenommen.

Die gesetzlichen Grundlagen für die Erarbeitung, Prüfung sowie Umsetzung der Agglomerationsprogramme sind im NAFG, im MinVG, in der Verordnung vom 7. November 2007 über die zweckgebundene Mineralölsteuer im Strassenverkehr (MinVV; SR 725.116.21) sowie in der Verordnung des UVEK vom ... über das Programm Agglomerationsverkehr (PAVV) enthalten. Mit den Mitteln des NAF werden Beiträge an Massnahmen zur Verbesserung des Agglomerationsverkehrs finanziert (vgl. Art. 5 Abs. 1 Bst. b NAFG). Der Bundesrat beantragt der Bundesversammlung in der Regel alle vier Jahre je einen Verpflichtungskredit für diese Beiträge (Art. 7 Bst. b NAFG). Der Bund leistet Beiträge an Verkehrsinfrastrukturen des Strassen- und Schienenverkehrs sowie des Langsamverkehrs, soweit sie zu einem effizienteren und nachhaltigeren Gesamtverkehrssystem führen und eine Finanzierung durch andere Bundesmittel ausgeschlossen ist (vgl. Art. 17a Abs. 1 und 2 MinVG). Aus Artikel 21 MinVV ergibt sich, welche Kosten für die Berechnung der Bundesbeiträge anrechenbar sind. Die Voraussetzungen zur Ausrichtung der Beiträge sind in Artikel 17c MinVG aufgeführt. Die Höhe der Beiträge bemisst sich nach der Gesamtwirkung der Agglomerationsprogramme (Art. 17d MinVG). Anhang 4 der MinVV legt die beitragsberechtigten Städte und Agglomerationen fest (vgl. Art. 19 Abs. 1 MinVV). Artikel 24 MinVV regelt die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen. Das Prüfteam des Bundes unter der Federführung des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE) prüft die Agglomerationsprogramme. Das ARE bereitet die Leistungsvereinbarungen vor und überprüft periodisch deren Einhaltung (vgl. Art. 32 Abs. 5 MinVV). Die Fristen betreffend den Beginn der Ausführung von Bauvorhaben sowie Einzelheiten zu den Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen sind in der PAVV festgelegt (vgl. Art. 26 bzw. 23 f. PAVV).

Bislang waren die Anforderungen an die Agglomerationsprogramme und das Prüfverfahren, die Prüfkriterien sowie Rechte und Mitwirkungspflichten der Trägerschaften in den Weisungen über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme beschrieben. Um eine rechtsstaatlich genügende gesetzliche Grundlage zu schaffen und aufgrund des nunmehr unbefristeten NAF wurde im Rahmen der Teilrevision vom 22. November 2017 der MinVV die erforderlichen Delegationsnormen geschaffen (vgl. Art. 18a Abs. 3 MinVV). In Ausführung dieser Delegationsnormen erlässt das UVEK die PAVV. Sie führt die rechtsverbindlichen Anforderungen an die Agglomerationsprogramme und an das Prüfverfahren aus. Mit Inkrafttreten dieser Revision am 1. Februar 2020 sind die darin enthaltenen Bestimmungen auf die Agglomerationsprogramme ab der vierten Generation anwendbar.

Die vorliegenden Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr (RPAV) dienen als fachliche Hilfe für die Erarbeitung, Prüfung und Umsetzung der Agglomerationsprogramme und zeigen die für den Bund verbindliche Prüfmethode auf. Sie stützen sich auf die obgenannten gesetzlichen Grundlagen. Mit der Beachtung der RPAV kann gewährleistet werden, dass ein Agglomerationsprogramm den Anforderungen des Bundes genügt. Wenn die beteiligten Akteure die Vorgaben der RPAV berücksichtigen, kann das Prüfverfahren effizient und zielgerichtet durchgeführt werden. Zudem wird eine gleichwertige Behandlung der beteiligten Trägerschaften sichergestellt.

<sup>4</sup> BBI 2016 7587

<sup>5</sup> SR 725.13

<sup>6</sup> SR 725.116.2

<sup>7</sup> SR 725.13

## 1.4 Ablauf des Programms Agglomerationsverkehr

Das PAV folgt in der Regel einem Vierjahreszyklus (siehe Abbildung 2). Die an einem Agglomerationsprogramm beteiligten Kantone, regionalen Körperschaften sowie Gemeinden bilden eine Trägerschaft, die gegenüber dem Bund mit einer Stimme auftritt. Diese ist verantwortlich für die Erarbeitung bzw. Überarbeitung des Agglomerationsprogramms. Während der Erarbeitung können bei Bedarf Standortbestimmungsgespräche zwischen Trägerschaft und Bund durchgeführt werden. Der Bund legt die Termine für die Einreichung der Agglomerationsprogramme fest. Sofern eine Trägerschaft ein Agglomerationsprogramm einreichen will, muss sie dies dem Bund spätestens ein Jahr vor diesem Termin bekanntgeben.

Bevor die Trägerschaft ein Agglomerationsprogramm einreicht, muss die auf kantonaler Ebene zuständige, politisch verantwortliche Behörde (in der Regel die Kantonsregierung) alle Teile des Agglomerationsprogramms genehmigen (Hauptteil inkl. Umsetzungsbericht, Massnahmenteil, Umsetzungstabelle).

Der Bund prüft im Rahmen einer **Eingangsprüfung**, ob die für die Durchführung der Bundesprüfung zwingend erforderlichen Anforderungen erfüllt sind (Kapitel 2.3). Anschliessend prüft der Bund die **Grundanforderungen** (Kapitel 2.6), d.h. ob das Agglomerationsprogramm politisch breit abgestützt ist und alle zur Beurteilung geforderten Informationen enthält.

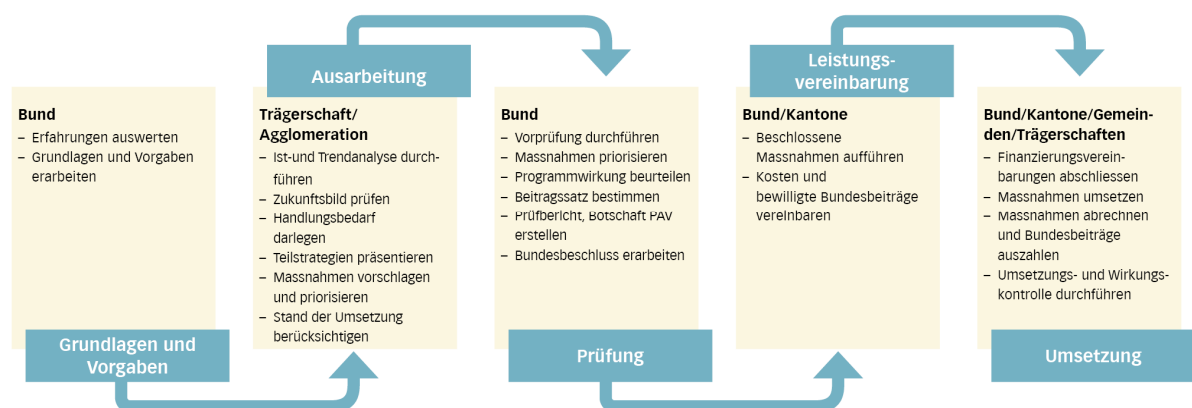
Der Bund nimmt bei der eigentlichen Beurteilung des Agglomerationsprogramms in einem ersten Schritt eine **Massnahmenbeurteilung** vor (Kapitel 3.3). Die **Bestimmung der Programmwirkung** (Kapitel 0) stützt sich auf die Massnahmenbeurteilung sowie die weiteren Inhalte eines Agglomerationsprogramms ab (Kapitel 2.2). Sie umfasst auch die Umsetzungsbeurteilung (Kapitel 3.4.1.2). Die Ergebnisse der Beurteilung werden in einem **Prüfbericht** festgehalten.

Gestützt auf die Ergebnisse der Bundesprüfung wird die **Botschaft** zum PAV verfasst. Mit der Zustimmung des eidgenössischen Parlaments zu diesem Programm werden die finanziellen Mittel bewilligt.

Nach Annahme des PAV durch das Parlament schliesst der Bund mit beteiligten Kantonen eine **Leistungsvereinbarung** ab (Kapitel 4.1).

Liegen für eine Massnahme die erforderlichen Bewilligungen und kreditrechtlichen Beschlüsse vor, wird eine **Finanzierungsvereinbarung** zwischen dem zuständigen Kanton und dem zuständigen Bundesamt abgeschlossen (Kapitel 4.2).

**Abbildung 2:** Der Prozess des Programms Agglomerationsverkehr im Vierjahreszyklus



## 1.5 Perimeter und Beitragsberechtigung

Die beitragsberechtigten Städte und Agglomerationen (sog. „BeSA“) sind in Art. 19 sowie im Anhang 4 der MinVV aufgeführt.

Die Festlegung des Perimeters eines Agglomerationsprogramms liegt in der Kompetenz der jeweiligen Trägerschaft. Die Übernahme der BeSA ist aus Sicht des Bundes zweckmässig, weil sie aus einer funktionalen Logik abgeleitet wurden (u.a. Pendlerbeziehungen). Wenn Gemeinden der BeSA nicht Bestandteil des Agglomerationsprogramms sind, können wichtige funktionale Bezüge in den Bereichen Verkehr und Siedlung nur ungenügend behandelt werden.

Wird ein **kleinerer Perimeter als der BeSA-Perimeter**<sup>8</sup> gewählt, ist bei der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms Folgendes zu beachten:

- Die Perimeterwahl ist zu begründen.
- In der Analyse sind wichtige funktionale Bezüge über den gewählten Agglomerationsperimeter hinaus darzustellen (Verkehrssysteme, Verkehrsnachfrage / Pendlerbeziehungen, Siedlungsstrukturen).
- Es ist aufzuzeigen, welche Entwicklungen in den beitragsberechtigten Gemeinden ausserhalb des gewählten Perimeters erforderlich sind, um die Ziele und Strategien des Agglomerationsprogramms zu erreichen.
- Es ist darzulegen, welche Auswirkungen zu erwarten sind, falls in diesen Gemeinden eine andere Entwicklung stattfindet als angenommen. Es sind Handlungsempfehlungen zu formulieren, um eine negative Entwicklung zu verhindern.

Es kann aus funktionaler Sicht sinnvoll sein, einen **grösseren Perimeter als der BeSA-Perimeter** zu wählen<sup>9</sup>. In solchen Fällen gelten folgende Mindestanforderungen:

- Die verschiedenen Perimeter müssen aus den Karten ersichtlich sein.
- Es muss in den Massnahmenblättern und in den Kartenübersichten deutlich sichtbar sein, welche Massnahmen innerhalb bzw. ausserhalb des BeSA-Perimeters liegen.
- Ist der gewählte Perimeter deutlich grösser als die BeSA, sind detailliertere Karten für den BeSA-Perimeter zu empfehlen (z.B. «Lupen» für Zukunftsbild und Teilstrategien).

Bei **Landesgrenzen überschreitenden** Agglomerationsprogrammen gelten grundsätzlich dieselben Anforderungen. Der Bund beachtet aber bei der Beurteilung die spezifischen Herausforderungen der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit. Zudem ist Folgendes zu berücksichtigen:

- Die Trägerschaft sorgt für die Einbindung der ausländischen Partner in die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms und deren angemessene finanzielle Beteiligung. Der Bund steht im Rahmen der üblichen Verfahren und Organe (gemischte Ausschüsse) für die Unterstützung bei Staatsverträgen zur Verfügung.
- An den Stand und die Qualität von Analysedaten können teilweise weniger hohe Anforderungen als für die schweizerischen Gebiete gestellt werden. Soweit möglich sind die Datengrundlagen aber schrittweise zu verbessern (insb. zum grenzüberschreitenden Verkehr).
- Massnahmen auf ausländischem Boden können mitfinanziert werden, wenn sie sich innerhalb des BeSA-Perimeters befinden. Bei grossen Vorhaben (z.B. Trams, neue Strassen) muss der Nutzen der Massnahme hauptsächlich im Schweizer Teil der Agglomeration anfallen<sup>10</sup>. Kleinere Massnahmen müssen einen spürbaren Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl und die Verkehrsströme im grenzüberschreitenden Verkehr haben. Diese Nachweise sind in den Massnahmenblättern qualitativ zu erbringen, bei grösseren Massnahmen (über 30 – 50 Mio.

---

<sup>8</sup> Analoge Regeln gelten auch für Agglomerationen mit einer einzigen Gemeinde, z. B. Langenthal

<sup>9</sup> Art. 19 Abs. 2 MinVV

<sup>10</sup> Art. 13 Abs.2 PAVV.

Franken Investitionskosten), soweit möglich und sinnvoll, auch quantitativ. Ein Sonderfall stellen diesbezüglich die Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen dar. Hier werden qualitative Beschreibungen des Nutzens für die Schweiz für das jeweilige Gesamtpaket erwartet, Und nicht für jede einzelne Massnahme.

## 1.6 Wirkungskontrolle

Der Bund hat eine periodische Wirkungskontrolle des PAV durchzuführen. Dabei wird geprüft, ob die eingesetzten Bundesmittel effizient und entsprechend den Zielen des PAV eingesetzt werden. Hauptadressat sind die eidgenössischen Räte, die im Rahmen der Botschaft zu jeder Generation über die Zielerreichung informiert werden.

Die Wirkungskontrolle stützt sich auf die Zielwerte der MOCA-Indikatoren (**M**onitoring und **C**ontrolling **A**gglomerationsverkehr) und auf einen durch die Agglomerationen auszufüllenden Fragebogen.

### Festlegung der Zielwerte für die MOCA-Indikatoren

Die Trägerschaften legen in jeder Generation die Zielwerte für fünf MOCA-Indikatoren fest<sup>11</sup> (quantitativ, für den jeweiligen Zeithorizont des Zukunftsbildes und bezogen auf den BeSA-Perimeter). Die Zielwerte sind im Hauptbericht zu begründen. Die aktuellen Daten zu den MOCA-Indikatoren werden den Trägerschaften jeweils zu Beginn der Erarbeitungsperiode einer neuen Generation vom ARE zur Verfügung gestellt.

Das ARE gibt den Zeithorizont für jede Generation vor. Es gelten folgende **quantitative Vorgaben** zur Festlegung der Zielwerte:

Indikator	Vorgaben
1) Modal Split	Anteil des MIV (in %) gemessen an der Tagesdistanz (Wohnortprinzip) für den Zeithorizont 2040
2) Unfälle	Anzahl Verunfallte (Verletzte und Getötete) im Strassenverkehr (ausserhalb des Nationalstrassennetzes) pro 1000 (Einwohner+0.5 Arbeitsplätzen) für den Zeithorizont 2040
3) Anteil Einwohner nach ÖV-Güteklasse	Gliederung A/B/C/D/keine nach ÖV-Güteklasse für den Zeithorizont 2040 (gemäss ARE-Methode)
4) Anteil Beschäftigte nach ÖV-Güteklasse	Gliederung A/B/C/D/keine nach ÖV-Güteklasse für den Zeithorizont 2040 (gemäss ARE-Methode)
5) Dichte der überbauten Wohn-, Misch- und Zentrumszonen	Anzahl Einwohner und Beschäftigte (VZÄ) pro Hektare überbaute Wohn-, Misch- und Zentrumszonen für den Zeithorizont 2040

Damit die Zielwerte miteinander verglichen werden können, müssen sie sich in der Regel auf den BeSA-Perimeter der Stadt oder Agglomeration beziehen.

<sup>11</sup> Art. 6, Abs.d PAVV



Für die Agglomerationen, deren Bearbeitungsperimeter zwei bzw. mehrere BeSA-Perimeter abdecken, legen die Agglomerationen einen Zielwert pro Indikator für den gesamten Perimeter fest, der sich aus allen BeSA-Gemeinden ergibt.

Für die landesgrenzüberschreitenden Agglomerationen müssen die Zielwerte für den Schweizer Teil der Agglomeration (BeSA-Gemeinden) festgelegt werden.

Für alle Agglomerationen steht es den Trägerschaften frei, zusätzlich zu den Angaben zum BeSA-Perimeter auch Angaben zu einem anderen Perimeter zu machen.

In allen hier genannten Fällen muss das Perimeter klar definiert sein. Neben den Zielwerten sind auch die verfügbaren Daten zum Ist-Zustand und zur bisherigen Entwicklung auszuführen.

Neben der Wirkungskontrolle dienen die Zielwerte der MOCA-Indikatoren auch als Grundlage für die Erarbeitung bzw. Weiterentwicklung eines Agglomerationsprogramms. Sie ergänzen das Zukunftsbild um quantitative Aussagen. Die Teilstrategien und die Massnahmen beziehen sich auf diese Zielwerte und tragen zu deren Erreichung bei.

### **Fragebogen**

Die Trägerschaften füllen in der Regel alle vier Jahre einen Fragebogen aus, den das ARE den Trägerschaften aller Agglomerationen, die schon mindestens einmal ein Agglomerationsprogramm eingereicht haben, zustellt. Er hat zum Zweck, den Einfluss programmexterner Faktoren auf die MOCA-Indikatoren abzuschätzen und Angaben zu nicht quantifizierbaren Wirkungen des Programms zu sammeln (z.B. im Bereich Zusammenarbeit und Prozesse). Er soll auf fachlicher Ebene ausgefüllt werden und muss politisch nicht konsolidiert werden. Die ausgefüllten Fragebogen dienen ausschliesslich der Wirkungskontrolle. Aussagen werden nach Agglomerationsgrössenklassen differenziert; auf Aussagen auf Ebene der einzelnen Agglomerationsprogramme wird verzichtet.

Die Angaben in den Fragebogen haben weder einen Einfluss auf die Prüfergebnisse eines Agglomerationsprogramms noch auf die Ausgestaltung der Leistungsvereinbarungen.

## 2 Anforderungen an ein Agglomerationsprogramm

### 2.1 Funktionen und Ziele des Agglomerationsprogramms

Das Agglomerationsprogramm hat folgende **Funktionen**:

- Für die beteiligten Gebietskörperschaften bzw. die Trägerschaft ist es ein Koordinations- und Führungsinstrument für eine gesamträumliche Planung und Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung.
- Es definiert die mittel- und langfristig angestrebten Entwicklungen in den Bereichen Verkehr und Siedlung inklusive Landschaft aus Sicht der Agglomeration.
- Es stellt die Abstimmung auf die Massnahmen der nationalen und kantonalen Planungen in den Bereichen Verkehr und Siedlung inklusive Landschaft sicher.
- Zusätzlich zur strategisch-kordinierenden Funktion ist es ein Umsetzungsinstrument für konkrete Verkehrs-, Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen.
- Mit ihm beantragt die Trägerschaft Bundesbeiträge für mitfinanzierbare Verkehrsinfrastrukturen.
- Es bildet die Basis für die Beurteilung der Massnahmen und der Programmwirkung sowie zur Festlegung des Beitragssatzes durch den Bund.

Das Agglomerationsprogramm verfolgt folgende **Ziele**:

1. **Verkehr und Siedlung abstimmen:** Das Agglomerationsprogramm unterstützt eine gemeinde-, kantons-, und grenzübergreifend abgestimmte Gesamtverkehrs- und Siedlungsentwicklung.
2. **Verkehrslösungen mitfinanzieren:** Das Agglomerationsprogramm ermöglicht dem Bund, wichtige Verkehrsprojekte in Agglomerationen mitzufinanzieren, die von Kantonen und Gemeinden nur schwer alleine finanzierbar sind.
3. **Massnahmen der nationalen, kantonalen und regionalen Planungen abstimmen:** Das AP entwickelt Gesamtverkehrsstrategien die mit den übergeordneten Strassen- und Schienennetzen und den entsprechenden Massnahmenplanungen abgestimmt sind.
4. **Siedlung nach innen entwickeln:** Das Agglomerationsprogramm unterstützt eine flächensparende, qualitativ hochstehende Siedlungsentwicklung nach innen und fördert kurze Wege. Es leistet einen Beitrag zur Lebensqualität in Agglomerationen, indem es die Qualität öffentlicher Räume, siedlungsorientierter Freiräume und stadtnaher Landschaften verbessert.
5. **Verkehr vermeiden, verlagern und verträglich gestalten:** Das Agglomerationsprogramm entwickelt verkehrsträgerübergreifende Lösungen (Gesamtverkehrssicht) für einen effizienten Umgang mit dem Verkehrswachstum. Es ist für technische Innovationen offen. Mit einer optimalen Kombination von flächen- und kosteneffizienten Massnahmen für den individuellen und den öffentlichen Verkehr wird sichergestellt, dass der Verkehr auch in Zukunft funktioniert, die Umwelt möglichst wenig belastet wird und die Transportwege kurz sind. Neben einer guten Abstimmung Verkehr und Siedlung sind dazu auch Lenkungs- und Steuerungsmassnahmen sowie nachfrage- bzw. verhaltensorientierte Massnahmen notwendig.
6. **Handlungsbedarf über die Generationen hinweg abstimmen:** Das Agglomerationsprogramm baut im Sinne einer rollenden Planung auf den Vorgängergenerationen und den darin enthaltenen Massnahmen auf.
7. **Umsetzung von Massnahmen:** Das Agglomerationsprogramm legt die Grundlage für eine zielgerichtete, koordinierte und termingerechte Umsetzung von Verkehrs-, Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen.
8. **Regional zusammenarbeiten:** Das Agglomerationsprogramm ist ein wichtiges Instrument zu einer besseren und verbindlicheren Zusammenarbeit zwischen Kantonen, Regionen, Städten und Gemeinden sowie Gebieten im grenznahen Ausland. Damit wird die Basis für eine grenzüberschreitend koordinierte Umsetzung von mehrheitsfähigen und wirkungsvollen Lösungen gelegt.

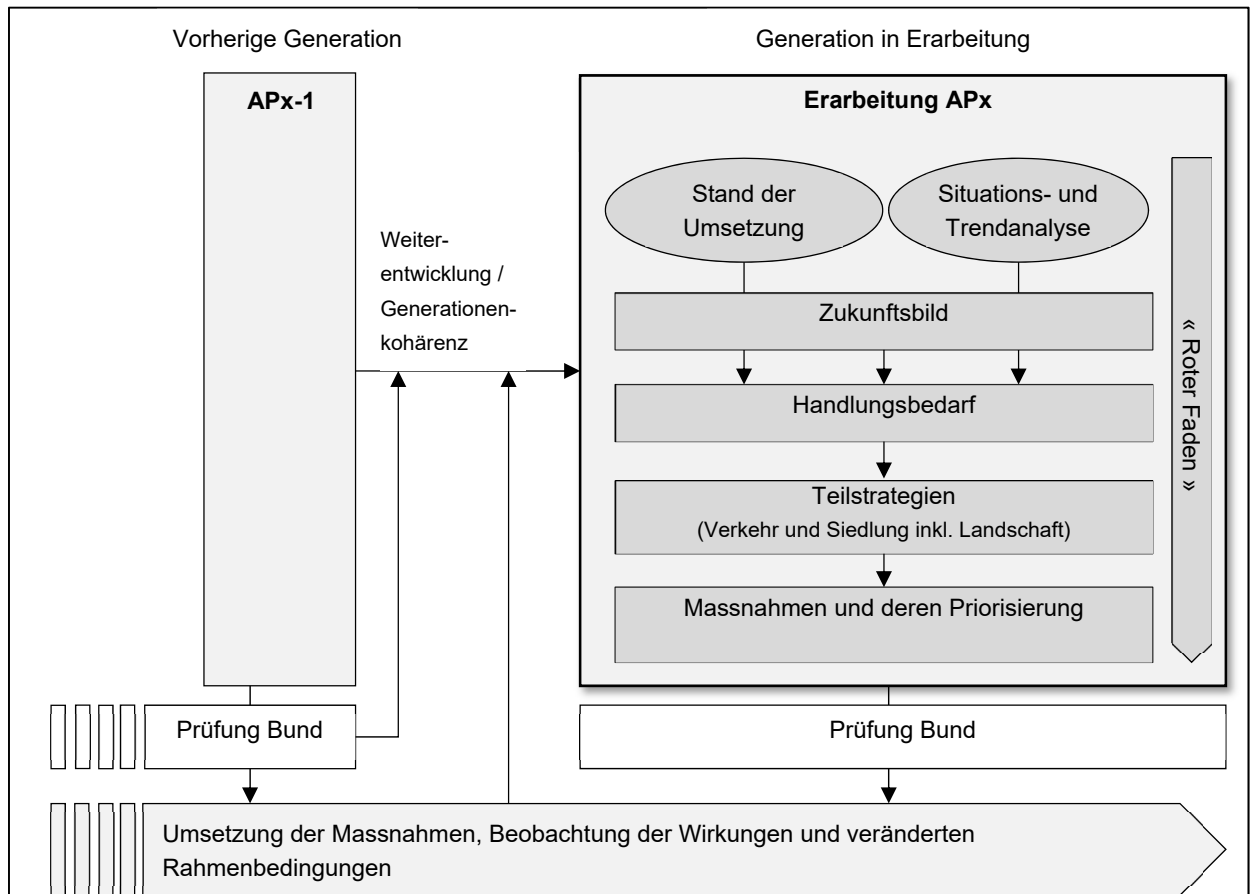
## 2.2 Bausteine des Agglomerationsprogramms

Ein Agglomerationsprogramm umfasst mindestens sechs Bausteine (Abbildung 3): Stand der Umsetzung, Situations- und Trendanalyse, Zukunftsbild, Handlungsbedarf, Teilstrategien sowie Massnahmen und deren Priorisierung. Sie sind kohärent aufeinander aufgebaut und mit einem «roten Faden» verbunden: Aus dem Vergleich von Situations-/Trendanalyse und dem Zukunftsbild werden der Handlungsbedarf, die Teilstrategien sowie die Massnahmen abgeleitet und priorisiert. Die Umsetzung der bisherigen Massnahmen sowie die beschlossenen Massnahmen der nationalen und kantonalen Planungen werden systematisch berücksichtigt.

Das PAV sieht einen Vierjahreszyklus vor. Das Agglomerationsprogramm bettet sich in diesen Rhythmus ein. In einem periodischen Prozess werden die bisherigen Generationen aktualisiert, weiterentwickelt und optimiert. Eine Trägerschaft kann eine Generation überspringen, ohne dass dies negative Auswirkungen auf die Programmwirkung der nächsten Generation hat (Kapitel 0).

Im Sinne einer rollenden Planung müssen nicht alle Bausteine des Agglomerationsprogramms in jeder Generation neu erarbeitet werden. Nachfolgend wird für jeden Baustein der minimale Aktualisierungsrhythmus aufgeführt. Dieser gilt auch, wenn eine Generation übersprungen wird. Für jede Generation können Schwerpunkte definiert werden, sofern sie nachvollziehbar aus dem aktualisierten Handlungsbedarf abgeleitet und begründet werden. Dabei sind die Hinweise des vorangehenden Prüfberichts zu berücksichtigen. Schwerpunktsetzungen haben nicht zwingend eine schlechtere Programmwirkung zur Folge (Kapitel 0), sofern das Agglomerationsprogramm insgesamt eine kohärente Gesamtplanung zur Abstimmung von Siedlung- und Verkehrsentwicklung vorsieht.

**Abbildung 3:** Bausteine und «roter Faden» zur Weiterentwicklung eines Agglomerationsprogramms



Nachfolgend werden die wesentlichen Elemente der sechs Bausteine umschrieben. Weitere Ausführungen zu den Anforderungen in den einzelnen Bausteinen finden sich in den Grundanforderungen (Kapitel 2.6) und im Anhang 1.

### **1. Stand der Umsetzung (Aktualisierung: 4-jährlich)**

Kernfrage: Wo steht die Agglomeration bei der Umsetzung des Agglomerationsprogramms?

In diesem Baustein wird der aktuelle Stand der Umsetzung der Vorgängergenerationen dargestellt. Der Baustein ist eine wichtige Grundlage, um den Handlungsbedarf und damit die Massnahmen für die aktuelle Generation festzulegen, weshalb er alle vier Jahre zu aktualisieren ist. Er enthält einen Umsetzungsbericht im Hauptteil sowie Umsetzungstabellen. Er befasst sich mit zwei Umsetzungsebenen:

- Umsetzung strategisch: Das Umsetzungskapitel im Hauptbericht zeigt auf, ob die Agglomeration bezüglich Zukunftsbild, Teilstrategien und Zielwerten der MOCA-Indikatoren auf Zielkurs ist.
- Umsetzung der Massnahmen: Die Umsetzungstabellen zeigen auf, wie die Umsetzung der Massnahmen gemäss den Leistungsvereinbarungen von Vorgängergenerationen vorankommt und begründet allfällige Verzögerungen. Für wichtige Massnahmen sollen im Umsetzungsbericht im Hauptteil ergänzende Informationen festgehalten werden.

### **2. Situations- und Trendanalyse (Aktualisierung: 4- bis 8-jährlich)**

Kernfrage: Wie hat sich die Agglomeration in den zwei Bereichen Verkehr und Siedlung inklusive Landschaft bisher entwickelt? Wie wird sich die Agglomeration in Zukunft entwickeln, wenn keine Planung in den genannten Bereichen erfolgt?

Dieser Baustein stellt den allgemeinen Zustand der Verkehrssysteme, der Siedlungsstruktur und der Landschaft in der Agglomeration sowie die Entwicklungstrends dar. Eine Situations- und Trendanalyse muss grundsätzlich für jede Generation durchgeführt werden, um den Handlungsbedarf und die Zusammenhänge nachvollziehen zu können. Die Analyse muss jedoch nicht in jeder Generation vollständig aktualisiert werden: Wenn in einer früheren Generation eine umfassende Analyse durchgeführt wurde, geht es in der aktuellen Generation vor allem darum darzustellen, wo die bisher umgesetzten Massnahmen die Struktur der Verkehrsnetze oder der Siedlung verändern konnten.

Folgende Themen sind in der Situations- und Trendanalyse mindestens zu behandeln, wobei neben der Beschreibung des Ist-Zustands wenn möglich auch Zeitreihen aufzuzeigen sind:

- Agglomerationsperimeter, räumliche Gliederung und funktionaler Zusammenhang mit benachbarten Räumen und Agglomerationen.
- Entwicklung der MOCA-Indikatoren: MIV-Anteile, Anzahl Verunfallte, Einwohner und Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen, Dichte der überbauten Wohn-, Misch- und Zentrumszonen.
- Bereich Siedlung: Einwohner- und Beschäftigtenentwicklung; Siedlungsentwicklung und Bauzonenreserven (innere und äussere Reserven); Lokalisierung von Entwicklungsschwerpunkten (ESP) und verkehrsintensive Einrichtungen sowie deren ÖV-Erschliessungsgüte.
- Bereich Landschaft und Umwelt: generelle Landschafts- und Freiraumstruktur; wichtigste siedlungsgliedernde Grünzäsuren und ökologische Vernetzungskorridore; Schutzgebiete; Luft- (NO<sub>x</sub>, PM<sub>10</sub>) und Lärmschadstoffbelastung.
- Bereich Verkehr: Räumliche Analyse der Pendlerströme sowie von relevanten Verkehrsströmen (z.B. Güter-, Einkaufs- oder Tourismusverkehrsströme), Modal Split (Aufkommen und Verkehrsleistung); Angebot und Nachfrage des öffentlichen Verkehrssystems

(Bahn, Tram, Bus); Struktur und Auslastung des Strassennetzes (Kapazitätsengpässe); Lokalisierung verkehrsberuhigter Zonen; Parkplatzbewirtschaftung; Struktur und Qualitäten des Langsamverkehrsnetzes; intermodale Angebote; Unfallgeschehen; Aktivitäten im Bereich Mobilitätsmanagement.

Zusätzliche Themen sind abhängig von den agglomerationsspezifischen Herausforderungen in der Situations- und Trendanalyse zu behandeln.

### **3. Zukunftsbild (Aktualisierung: 8- bis 12-jährlich)**

Kernfrage: Wie sieht die erwünschte zukünftige Struktur von Verkehr und Siedlung inklusive Landschaft der Agglomeration aus?

Eine koordinierte Planung von Verkehr und Siedlung inklusive Landschaft kann nicht auf quantitative und statistische Aspekte reduziert werden. Das Agglomerationsprogramm muss deshalb auch aufzeigen, wie die Agglomeration in Zukunft aussehen soll (Raumkonzept für die Agglomeration). In einem möglichst breit geführten Prozess einigen sich die Akteure einer Agglomeration auf die gewünschte Entwicklung des Raums. Das Zukunftsbild zeigt räumlich konkret und in Form von Karten und Text auf, an welchen zukünftigen Strukturen von Verkehr und Siedlung inklusive Landschaft sich die Agglomeration orientiert. Die Entwicklungsziele sind qualitativ und soweit möglich quantitativ zu erläutern. Das Zukunftsbild stellt einen zukünftigen Zustand dar. Es kann zweckmässig sein, die wichtigsten Veränderungen gegenüber dem Bestand darzustellen. Letzteres kann aber auch in den Teilstrategien aufgezeigt werden. Der Zeithorizont beträgt rund 20 Jahre, ausgehend von der jeweiligen Generation. Folgende Themen sind im Zukunftsbild mindestens zu behandeln:

- Definition von Raumtypen und deren Entwicklungszielen
- Wichtigste Verkehrselemente und deren Abstimmung auf die Siedlungsentwicklung
- Wichtigste Natur- und Landschaftsräume und deren Vernetzung
- Berücksichtigung der Ziele und Strategien des Raumkonzepts Schweiz sowie der kantonalen Raumentwicklungskonzepte

Das Zukunftsbild gewährleistet die Konstanz über mehrere Generationen hinweg. Es wird deshalb empfohlen, alle zwei bis drei Generation eine vollständige Aktualisierung durchzuführen. Das Zukunftsbild soll aber angepasst werden, wenn sich eine Anpassung aufgrund der beobachteten Entwicklungen aufdrängt oder wenn der Prüfbericht zur Vorgängergeneration entsprechende Hinweise enthält.

### **4. Handlungsbedarf (Aktualisierung: 4- jährlich)**

Kernfrage: Wo bestehen vor dem Hintergrund des Zukunftsbilds und der bisher vereinbarten Massnahmen die grössten Lücken? Welche Probleme müssen prioritär angegangen werden?

Gestützt auf einen Vergleich zwischen der Situations- und Trendanalyse, dem Stand der Umsetzung und dem Zukunftsbild wird der verbleibende Handlungsbedarf für die aktuelle Generation dargestellt. Ziel ist es, nachvollziehbar aufzuzeigen, welche Probleme in der aktuellen Generation prioritär zu behandeln sind und welche Schwerpunkte bei den Teilstrategien und Massnahmen daraus abgeleitet werden. Der Baustein zeigt insbesondere auf, welche Schwachstellen mit den bisherigen Massnahmen schon behoben wurden und wo noch Handlungsbedarf besteht. Dies erfolgt zweckmässigerweise sowohl in kartografischer Form (Schwachstellenkarten) als auch in tabellarischer Übersicht. Falls bei Schlüsselprojekten Umsetzungsschwierigkeiten bestehen, sind Rückfallebenen aufzuzeigen (z.B. in Form von Szenarien). Der Handlungsbedarf sollte auch priorisiert werden, um den Inhalt der aktuellen Generation zu begründen. Dies erfolgt entweder integral in diesem Baustein oder kann auch Bestandteil der Teilstrategien sein (nächster Baustein).

Der Baustein Handlungsbedarf bildet das Scharnier zwischen den Generationen und spielt eine zentrale Rolle bei der Aktualisierung des Agglomerationsprogramms. Er muss deshalb alle vier Jahre in allen Bereichen Verkehr und Siedlung inklusive Landschaft aktualisiert werden.

## **5. Teilstrategien (Aktualisierung: 4- bis 8-jährlich)**

Kernfrage: Wie wird das Zukunftsbild erreicht und wie soll in den einzelnen Themenfeldern Verkehr und Siedlung inklusive Landschaft auf den Handlungsbedarf reagiert werden?

Die Teilstrategien Verkehr und Siedlung inklusive Landschaft zeigen die geplanten Handlungsfelder, um die Agglomeration auf das definierte Zukunftsbild auszurichten. Sie leiten sich aus dem Zukunftsbild ab und basieren auf der Situations- und Trendanalyse sowie auf dem Handlungsbedarf. Sie müssen räumlich konkret sein und auf die spezifische Situation der Agglomeration eingehen. Sie enthalten neben textlichen Erläuterungen zwingend auch grafische Darstellungen. Folgende Themen sind in den Teilstrategien mindestens zu behandeln:

- Teilstrategie Siedlung inklusive Landschaft: vom Zukunftsbild abgeleitete, konkretisierende und differenzierende Aussagen über die weitere Entwicklung von ESP, Innenentwicklungsgebieten und weiteren wichtigen Entwicklungsgebieten und deren Nutzung. Abstimmung mit dem bestehenden Verkehrsnetz bzw. -angebot und neuen Verkehrsprojekten. Siedlungsorientierte Freiräume und die aus Siedlungssicht wichtigsten Entwicklungen im Bereich Landschaft.
- Teilstrategie Verkehr: Netzkonzepte bzw. -hierarchien zu allen Verkehrsträgern (ÖV, MIV, LV), aus denen die Entwicklungen ersichtlich sind (Netzlückenschlüsse, Netzergänzungen, Angebots- und Qualitätsverbesserungen); Angebotskonzepte im ÖV; Strategien zur Abstimmung der Verkehrsträger und Entwicklung multimodaler Angebote; Parkraumpolitik sowie Verkehrs- und Mobilitätsmanagement. In Agglomerationen mit bedeutenden Güterverkehrsanteilen soll diese Thematik ebenfalls behandelt werden. Dasselbe gilt für den Tourismusverkehr in touristisch geprägten Agglomerationen. Die Teilstrategie zeigt die Abstimmung mit den Massnahmen der nationalen und kantonalen Planungen auf.

Die Teilstrategien sind in jeder Generation zu überprüfen und je nach Handlungsbedarf zu aktualisieren. Die Aktualisierung berücksichtigt auch die Bemerkungen des Prüfberichts zur Vorgängergeneration. Eine komplette Überarbeitung der Teilstrategien wird mindestens alle acht Jahre empfohlen.

## **6. Massnahmen und deren Priorisierung (Aktualisierung: 4-jährlich)**

Kernfrage: Mit welchem aktualisierten Massnahmenportfolio werden die Teilstrategien Verkehr und Siedlung inklusive Landschaft umgesetzt? Für welche Verkehrsinfrastrukturen wird eine Mitfinanzierung durch den Bund beantragt?

Das Massnahmenportfolio muss in jeder Generation aktualisiert werden. Es können bei jeder Generation thematische oder räumliche Schwerpunkte gesetzt werden, abgestimmt auf den Handlungsbedarf und die zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel.

- Es zeigt auf, welche Massnahmen für die Umsetzung der Teilstrategien Verkehr und Siedlung inklusive Landschaft geplant sind.
- Es umfasst mitfinanzierbare und nicht mitfinanzierbare Massnahmen in den Bereichen Verkehr und Siedlung inklusive Landschaft (angebotsseitige und nachfrageseitige Massnahmen). Landschaftsmassnahmen werden empfohlen, sind aber nicht zwingend.
- Es schlägt eine Priorisierung (A, B, C) für alle Massnahmen vor und begründet diese.

- Es zeigt auf, wie die Verkehrs- und Siedlungsmassnahmen mit den Massnahmen der nationalen und kantonalen Planungen abgestimmt sind.

## 2.3 Formale Anforderungen an die Berichterstattung

Ein Agglomerationsprogramm muss bestimmte formale Anforderungen erfüllen, damit es vom Bund weiter geprüft wird. Die formalen Anforderungen dienen dazu, dass der Bund die wesentlichen Inhalte eines Agglomerationsprogramms möglichst rasch finden und die Prüfung effizient und zeitgerecht durchführen kann. Mit der **Eingangsprüfung** prüft der Bund, ob diese Anforderungen gegeben sind. Anhand einer Checkliste (siehe Anhang 1) wird geprüft, ob ein Agglomerationsprogramm die formalen Anforderungen erfüllt. Gegenstand der Eingangsprüfung ist somit nicht die inhaltliche Qualität eines Agglomerationsprogramms. Werden diese Anforderungen nicht erfüllt, wird der Trägerschaft ein Email mit den nachzuliefernden Angaben zugestellt. Die Trägerschaft erhält eine Frist von 21 Tagen, um diese nachzureichen. Eine Fristerstreckung kann wegen des engen Terminplans im Prüfprozess nicht gewährt werden. Können die fehlenden Anforderungen innert Frist nicht nachgereicht werden, wird das Agglomerationsprogramm nicht weiter geprüft.

An die Berichterstattung von Agglomerationsprogramme stellt der Bund folgende allgemeine Anforderungen:

- Das Agglomerationsprogramm besteht aus mindestens drei Teilen: Hauptteil (inkl. Umsetzungsbericht), Massnahmenteil und Umsetzungstabellen. Diese drei Teile sind Gegenstand der Eingangsprüfung (siehe Anhang 1).
- Der Massnahmenteil mit den Massnahmenblättern ist vom Hauptteil zu trennen. Die Umsetzungstabellen können am Ende des Hauptteils oder als separates Dokument beigefügt werden.
- Es wird empfohlen, die wichtigsten Karten in einem separaten Kartenband zusammenzufassen, um die Lesbarkeit der Karten zu gewährleisten.
- Ein Agglomerationsprogramm der aktuellen Generation muss für sich lesbar sein. Verweise auf frühere Dokumente sind zu unterlassen. Wenn einzelne Bausteine nicht (oder nur geringfügig) überarbeitet wurden, ist dies sichtbar zu machen. Auch diese Bausteine sind in den neuen Hauptteil zu übernehmen.
- Der Hauptteil der aktuellen Generation G<sub>x</sub> macht die wichtigsten Veränderungen gegenüber den Vorgängergenerationen erkennbar. Dies erfolgt vorzugsweise in Form einer Übersicht über die Schwerpunkte und wichtigsten Anpassungen.
- Hauptteil und Massnahmenblätter sind so kurz wie möglich zu halten. Auf eine maximale Seitenzahlvorgabe wird verzichtet. Gut lesbare Karten und Grafiken sind wichtiger als viel Text. Wichtig ist eine klar erkennbare Verknüpfung zwischen Textbausteinen und Abbildungen / Karten.
- Es wird empfohlen, eine Zusammenfassung zu Beginn des Hauptteils vorzusehen. Eine gut lesbare Zusammenfassung hilft allen Akteuren, die wesentlichen Inhalte des Agglomerationsprogramms in kurzer Zeit zu erfassen.
- Neben den sechs Bausteinen enthält der Hauptteil auch den Nachweis hinsichtlich Erfüllung der Grundanforderung 1 (Trägerschaft und Partizipation, siehe Kapitel 2.6).
- Das Agglomerationsprogramm macht auf nachvollziehbare Art und Weise die wichtigsten Querbezüge zu beschlossenen Massnahmen der nationalen und kantonalen Planungen in den Bereichen Verkehr und Siedlung. Dies gilt namentlich für die nationalen Planungen, für den kantonalen Richtplan und für kantonale Programme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.
- Für den Nachvollzug der Strategien und wichtigsten Massnahmen ist auf die einschlägigen, separat vorliegenden Planungsdokumente zu verweisen. Neben einer vollständigen Referenzierung, wird

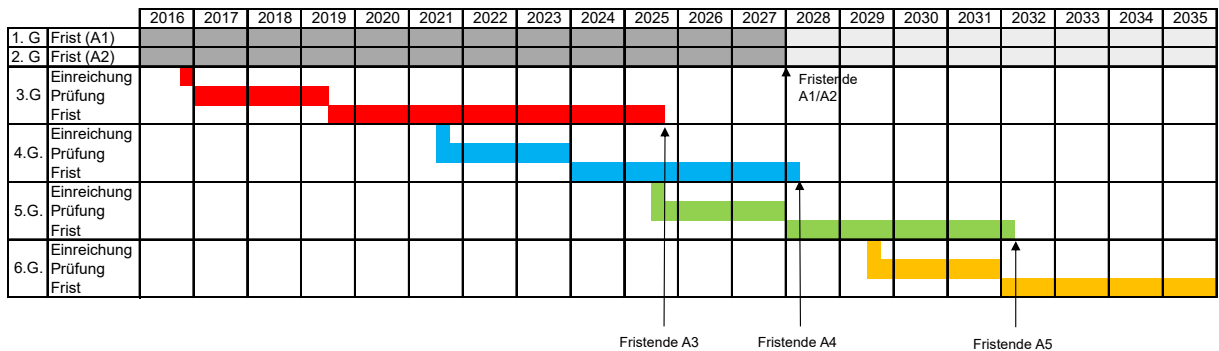
empfohlen, die wichtigsten Planungsdokumente in einem technischen Anhang dem Bund mit einzureichen. Dazu gehören z.B. Gesamtverkehrskonzepte, ÖV-Netzstudien, Vorstudien oder Vorprojekte von grossen Massnahmen (> 30 – 50 Mio. CHF), regionale Raumkonzepte oder Landschaftsentwicklungskonzepte.

## 2.4 Generationenkohärenz

Ein Agglomerationsprogramm baut auf den Vorgängergenerationen auf und entwickelt diese weiter. Mit der zunehmenden Anzahl Generationen gewinnt der Nachweis der Kohärenz zwischen neuen und bisherigen Strategien und Massnahmen an Bedeutung. Gleichzeitig wird mit den per 1. Januar 2018 in Kraft getretenen Fristen für den Beginn der Ausführung von Bauvorhaben<sup>12</sup> eine neue Rahmenbedingung gesetzt, die im Prüfverfahren zu beachten ist.

Die folgende Darstellung zeigt die voraussichtlichen Zeiträume für die Einreichung und Prüfung künftiger Agglomerationsprogramme sowie die Fristen für den Beginn der Ausführung der entsprechenden Bauvorhaben:

**Abbildung 4:** Zeiträume der Agglomerationsprogramme und Ausführungsfristen



Um die Kohärenz zwischen verschiedenen Generationen von Agglomerationsprogrammen (im folgenden Generationenkohärenz) sicherzustellen, gelten folgende **Grundsätze**<sup>13</sup>.

- **Berichterstattung (Kapitel 2.2):** Ein Agglomerationsprogramm der Generation Gx muss ein eigenständig lesbares und mit den Vorgängergenerationen abgestimmtes Dokument sein. Es müssen nicht alle Bausteine in jeder Generation überarbeitet werden (rollende Planung). Sie müssen aber in jeder Generation vollständig vorliegen, ohne Verweise auf Unterlagen der Vorgängergenerationen. Anpassungen gegenüber der Vorgängergeneration sind systematisch darzustellen.
- **Grundanforderungen (Kapitel 2.6):** Die Grundanforderungen (GA) definieren Mindestanforderungen zur Generationenkohärenz. Besonders wichtig ist dieses Thema in GA2 («Roter Faden») und GA3 (Herleitung prioritärer Massnahmen).
- **Massnahmenbeurteilung (Kapitel 3.3):** Die Massnahmenbeurteilung umfasst sowohl die inhaltliche Kohärenz zur Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung als auch die zeitliche Kohärenz (abgestimmt mit Vorgängergenerationen und stringente Herleitung der Massnahmen aus einem aktualisierten Handlungsbedarf). Wichtig bei der Massnahmenbeurteilung ist auch eine kohärente Herleitung von Massnahmen(-paketen) mit pauschalen Bundesbeiträgen.
- **Bestimmung der Programmwirkung (Kapitel 0):** Der Umfang für die Kosten- und die Nutzenbeurteilung einer Generation bezieht sich jeweils auf die Massnahmen der aktuellen

<sup>12</sup> Verordnung des UVEK über Fristen und Beitragsberechnung für Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr (PAVV) vom 1.2.2018 (SR 725.116.214).

<sup>13</sup> Diese Grundsätze werden in den nachfolgenden Kapiteln weiter ausgeführt.



Generation (Ax und Bx) sowie *der letzten* Vorgängergeneration (Ax-1). Weiter zurückliegende Massnahmen werden in der Nutzen- und Kostenbeurteilung nicht (mehr) berücksichtigt<sup>14</sup>.

- Umsetzungsbeurteilung (Kapitel 3.4.1.2): Von den (in einer Logik *potenzieller*<sup>15</sup> Wirkungen) vergebenen Wirkungspunkten werden max. 1-2 Punkte abgezogen, falls die Umsetzung bisheriger Massnahmen nicht genügend ist. Bei der Umsetzungsbeurteilung spielt die Generationenkohärenz eine wichtige Rolle. So kann z.B. eine Massnahme verzögert (oder nicht mehr zweckmässig) sein, weil eine andere Massnahme nicht oder in anderer Form umgesetzt wird. Im Umsetzungsbericht sind solche Zusammenhänge aufzuzeigen.

## 2.5 Abstimmung mit den Massnahmen der nationalen und kantonalen Planungen

### 2.5.1 Abstimmung mit den Massnahmen der nationalen Planungen

In Artikel 17c Buchstabe a MinVG wird als Voraussetzung für die Mitfinanzierung einer Massnahme die Einbindung der Projekte in eine Gesamtverkehrsplanung und die Abstimmung mit übergeordneten Verkehrsnetzen verlangt. Infrastrukturen der Nationalstrassen werden im Rahmen des NAF vollständig durch den Bund finanziert. Bahninfrastrukturen werden grundsätzlich über den Bahninfrastrukturfonds (BIF) finanziert. Ausnahmen sind möglich für Schienenanlagen<sup>16</sup>, die der Feinerschliessung dienen (Art. 49 Abs. 3 Bst. a des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 [EBG]<sup>17</sup>) und für umfangreiche Bahnhofsanlagen, die zu einer Gesamtverkehrsverbesserung führen.

Es ist nicht Sache der Agglomerationsprogramme, die Verkehrsinfrastrukturen des Bundes bzw. Massnahmen der nationalen Planungen zu planen. Sie müssen aber sicherstellen, dass diese Massnahmen, deren Finanzierung beschlossen ist, berücksichtigt werden. Sowohl die Strategien als auch die Massnahmen des Agglomerationsprogramms sind auf diese abzustimmen. Unabhängig davon können die Trägerschaften eigene planerische Überlegungen zu Massnahmen der nationalen Planungen einbringen und diese damit indirekt beeinflussen. Voraussetzung dafür ist, dass solche Überlegungen vor der Einreichung des Agglomerationsprogramms mit dem Bundesamt für Strassen ASTRA bzw. mit dem Bundesamt für Verkehr BAV abgestimmt wurden<sup>18</sup>. Vor diesem Hintergrund fliessen die Massnahmen der nationalen Planungen nicht in die Nutzenbeurteilung ein, hingegen wird der Abstimmungsnachweis mit diesen Massnahmen für die Programmwirkung herangezogen (Kapitel 0). Wichtig bei diesem Abstimmungsnachweis sind folgende Aspekte:

- Die Kohärenz zwischen den beschlossenen Massnahmen der nationalen Planungen und dem Zukunftsbild, den Teilstrategien und den Massnahmen des Agglomerationsprogramms muss gegeben sein, auch hinsichtlich der Abstimmung der Planungshorizonte (inhaltliche Kohärenz).
- Zu diesem Kohärenznachweis gehören namentlich das Funktionieren der verschiedenen Verkehrsnetze (Netzhierarchie) und eine Abstimmung der Massnahmen der nationalen, kantonalen und lokalen Planungen an den Schnittstellen zwischen den Netzen. Es ist aufzuzeigen, wie sich Massnahmen gegenseitig ergänzen und wie mit möglichen Konflikten umgegangen wird (z.B. Kapazitätsausbau vs. Entlastungseffekte, Erschliessungsfunktion für Entwicklungsgebiete vs. andere Funktionen). Dabei ist zu beachten, dass die Konflikte nicht einseitig zu Lasten eines Verkehrsträgers oder einer Netzhierarchieebene gelöst werden.

---

<sup>14</sup> A1- und A2-Massnahmen wurden bereits mehrmals in der Nutzenbeurteilung berücksichtigt. Zudem werden die Bahnprojekte heute nicht mehr über den NAF mitfinanziert. Sie werden deshalb trotz der längeren Umsetzungsfristen (2027) nicht mehr berücksichtigt.

<sup>15</sup> Die Massnahmen einer Generation sind erst geplant und auch von der Vorgängergeneration sind noch nicht alle Massnahmen umgesetzt.

<sup>16</sup> Die technische Ausgestaltung des Schienenverkehrsmittels (Trams, Metros, Stadtbahnen) spielt dabei keine Rolle

<sup>17</sup> SR 742.101

<sup>18</sup> Das Aufführen neuer Massnahmen der nationalen Planung in den Agglomerationsprogrammen gilt nicht als entsprechenden Antrag an die zuständigen Bundesämter.

- Schnittstellen sind so zu planen, dass die Effizienz des Verkehrssystems verkehrsträgerübergreifend gewährleistet ist. Hierzu sind geeignete Massnahmen zu ergreifen, mit denen zwischen verschiedenen Verkehrsträgern und Verkehrsmitteln umgestiegen werden kann.
- Im Rahmen der Teilstrategie Siedlung ist aufzuzeigen, welchen Beitrag die Massnahmen der nationalen Planungen zur Umsetzung von ESP und Verdichtungsgebieten leisten können und wie die Agglomerationsmassnahmen darauf abgestimmt sind (z.B. bei neuen Bahnhalttestellen).
- Kurz- und mittelfristig geplante Massnahmen des Agglomerationsprogramms (A und B-Horizont) sind an den *gesicherten* nationalen Vorhaben auszurichten.
- Bei nicht beschlossenen Massnahmen der nationalen Planungen (z.B. bei laufenden Priorisierungsverfahren im Rahmen von STEP) muss das AP aufzeigen, dass die Wirksamkeit und Umsetzbarkeit der Massnahmen des Agglomerationsprogramms auch ohne Massnahmen der nicht beschlossenen nationalen Planungen gegeben ist (Nachweis der Aufwärtskompatibilität der Massnahmen, siehe auch Kap. 3.3.1).

## 2.5.2 Abstimmung mit kantonalen Planungen

In Artikel 17c Buchstabe b MinVG wird als Voraussetzung für eine Mitfinanzierung von Massnahmen die Übereinstimmung bzw. Abstimmung mit den kantonalen Richtplänen verlangt:

- Sämtliche richtplanrelevanten Verkehrsinfrastrukturmassnahmen, die im Rahmen des PAV mitfinanziert werden und in die A-Listen aufgenommen wurden, müssen spätestens bis zum Abschluss der Leistungsvereinbarung im entsprechenden Richtplan mit dem Koordinationsstand "Festsetzung" verankert und vom Bund genehmigt sein. Dies gilt auch für richtplanrelevante Siedlungsmassnahmen, die eng mit einer Verkehrsinfrastrukturmassnahme der A-Listen verknüpft sind (z.B. ESP, der mit einer neuen Tramlinie erschlossen werden soll). Die übrigen richtplanrelevanten Siedlungsmassnahmen der A-Listen sollen spätestens vier Jahre nach Abschluss der Leistungsvereinbarung mit dem Koordinationsstand «Festsetzung» im Richtplan eingetragen und vom Bund genehmigt sein.
- Für richtplanrelevante Infrastrukturmassnahmen der B-Liste ist eine Festlegung mit Koordinationsstand "Zwischenergebnis" bis zum Abschluss der Leistungsvereinbarung empfohlen.
- Der Antrag zur Prüfung und Genehmigung entsprechender Richtplananpassungen ist beim Bund rechtzeitig einzureichen (gemäss den in der Raumplanungsverordnung vom 28. Juni 2000 [RPV]<sup>19</sup>formulierten Ordnungsfristen für die Prüfung von Richtplänen)<sup>20</sup>.

Der Bund geht davon aus, dass das Agglomerationsprogramm und die Massnahmen mit anderen kantonalen Planungen abgestimmt sind (ÖV-Angebotskonzepte, Strassenbauprogramme, Velorichtpläne, Monitoring- und Sanierungsprogramme für Unfallschwerpunkte, weitere Verkehrssicherheitsprogramme von Tiefbau- und Polizeiamttern, Lufthygieneplänen, Emissionskatastern Luft und Lärm, Landschaftsentwicklungskonzepten, etc.)

---

<sup>19</sup> SR 700.1

<sup>20</sup> Art. 10 Abs. 4 RPV

## 2.6 Grundanforderungen

Ein Agglomerationsprogramm muss bestimmte Grundanforderungen erfüllen, damit es vom Bund weiter beurteilt wird. Die Grundanforderungen tragen dazu bei, dass der Bund die Prüfung der Agglomerationsprogramme auf vergleichbare Grundlagen abstützen und eine möglichst nachvollziehbare und gleichwertige Behandlung aller Agglomerationsprogramme sicherstellen kann. Zudem stellen sie sicher, dass die Agglomerationsprogramme unter Beizug aller relevanten Akteure erarbeitet sowie politisch breit abgestützt sind und damit zu einer termingerechten Umsetzung der Massnahmen beitragen.

Es gibt **vier Grundanforderungen**, welche nachfolgend erläutert werden:

- GA1: Trägerschaft und Partizipation
- GA2: Vollständigkeit und roter Faden
- GA3: Herleitung priorisierter Massnahmen
- GA4: Umsetzung und Controlling

Alle vier Grundanforderungen müssen erfüllt sein, damit der Bund das Agglomerationsprogramm weiter prüft. Sie können jedoch in der Art und Weise sowie im Detaillierungsgrad den spezifischen Herausforderungen und der Grösse der jeweiligen Agglomeration angepasst werden. Unverzichtbar ist in jedem Fall, dass ein Agglomerationsprogramm bei allen relevanten Akteuren breit abgestützt ist und politisch getragen wird und dass die inhaltliche Nachvollziehbarkeit und die Kohärenz gewährleistet ist.

Die Grundanforderungen werden bei jeder Generation neu geprüft. Erfüllt ein Agglomerationsprogramm eine oder mehrere Grundanforderungen nicht, ist eine zweckmässige Beurteilung nicht möglich. Das Agglomerationsprogramm wird nicht weitergeprüft. Die Trägerschaft wird darüber informiert, welche Grundanforderung(en) nicht erfüllt wurde(n). Der Bund behält sich vor, ein Agglomerationsprogramm nicht weiter zu prüfen, auch wenn er die Vorgängergenerationen akzeptiert hat.

### Grundanforderung 1 (GA1): Trägerschaft und Partizipation

#### Inhalt:

Sämtliche am Agglomerationsprogramm beteiligten Akteure (Kantone, Gemeinden, ggf. regionale Körperschaften) treten gegenüber dem Bund mit einer Stimme auf und bezeichnen eine gemeinsame Stelle als Ansprechpartnerin für den Bund (Trägerschaft). Die Trägerschaft stellt eine koordinierte Erarbeitung des Agglomerationsprogramms sicher und erbringt gegenüber dem Bund den Nachweis, dass die zuständigen Organe dem Agglomerationsprogramm zugestimmt und sich im Rahmen ihrer Zuständigkeiten zur Umsetzung des Agglomerationsprogramms verpflichtet haben.

Die vom Agglomerationsprogramm betroffenen Akteure, d.h. die Gebietskörperschaften (Gemeinden, regionale Körperschaften und Kantone) einerseits und die Bevölkerung andererseits, werden auf angemessene Weise an der Erarbeitung und Umsetzung des Agglomerationsprogramms und der damit einhergehenden Planungen beteiligt. Ziel ist eine breite politische Abstützung des Agglomerationsprogramms, um eine möglichst reibungslose Umsetzung gewährleisten zu können.

### Präzisierungen:

- Die Trägerschaften sind zuständig für die Erarbeitung und die Umsetzung der Agglomerationsprogramme (Art. 23 MinVV). Sie verfügen über die entsprechenden Zuständigkeiten.
- Die Trägerschaft muss nicht zwingend über eine eigene Rechtspersönlichkeit verfügen. Ziel ist jedoch die Institutionalisierung der Trägerschaft, die bezüglich Organisationsform und Zuständigkeiten eine möglichst effiziente und breit abgestützte Führung des Agglomerationsprogramms gewährleistet.
- Die kantonalen Fachstellen wirken an der Erarbeitung und Umsetzung des Agglomerationsprogramms mit.
- Die kantonalen Exekutiven genehmigen alle drei zentralen Bestandteile des AP (Hauptteil inkl. Umsetzungsbericht, Massnahmenteil, Umsetzungstabellen).
- Die Gemeinden (je nach Agglomeration auch die regionale Körperschaft) wirken an der Erarbeitung und Umsetzung des Agglomerationsprogramms mit.
- Massnahmen im Zuständigkeitsbereich der Gemeinde sind von den zuständigen Gemeindeorganen zu beschliessen / genehmigen.
- Im Falle von grenzüberschreitenden Agglomerationsprogrammen beteiligen sich die ausländischen Gebietskörperschaften an der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms und genehmigen es.
- Die betroffene Bevölkerung wird angemessen über den Inhalt des Agglomerationsprogramms informiert. Sie muss nachweislich die Gelegenheit gehabt haben, sich zum Inhalt des Agglomerationsprogramms in seiner Gesamtheit zu äussern. Die Form wird den Trägerschaften überlassen (z.B. Internetplattform, Informationsveranstaltung, schriftliches Mitwirkungsverfahren). Der Partizipation der betroffenen Bevölkerung muss genügend Zeit eingeräumt und die Dokumente müssen allen Interessierten zugänglich gemacht werden. Ein offizielles Vernehmlassungsverfahren ist nicht zwingend durchzuführen.
- Wird das Agglomerationsprogramm in den kantonalen oder regionalen Richtplan übernommen, kann die Partizipation der betroffenen Bevölkerung im Rahmen des Richtplanverfahrens erfolgen (Vermeidung von Doppelspurigkeiten).

### Grundanforderung 2 (GA2): Vollständigkeit und roter Faden

#### Inhalt:

Das Agglomerationsprogramm erfüllt den Anspruch einer kohärenten Gesamtplanung in den Bereichen Verkehr und Siedlung inklusive Landschaft. Das Agglomerationsprogramm stellt eine logische und nachvollziehbare Verbindung zwischen den sechs Bausteinen sicher: Situations- und Trendanalyse, Zukunftsbild, Handlungsbedarf, Teilstrategien, Massnahmen und deren Priorisierung. Der Stand der Umsetzung der vereinbarten Massnahmen der Vorgängergenerationen ist dabei integral zu berücksichtigen.

Aus dem Vergleich der Situations- und Trendanalyse mit dem Zukunftsbild wird der aktuelle Handlungsbedarf abgeleitet. Dieser richtet das Agglomerationsprogramm auf die wichtigsten Herausforderungen und Prioritäten aus. Das Zukunftsbild ist räumlich konkret, proaktiv gestaltend und ambitiös, zugleich auch realistisch und breit akzeptiert.

Teilstrategien zeigen die Handlungen in den verschiedenen Themenbereichen auf, um das Zukunftsbild zu erreichen. Aus dem Handlungsbedarf und den Teilstrategien werden priorisierte Massnahmen in den Bereichen Verkehr und Siedlung abgeleitet.

## Präzisierungen:

- Stand der Umsetzung der vereinbarten Massnahmen der Vorgängergenerationen: Vollständige Darstellung der vom Bund benötigten Grundlagen zur Umsetzungsbeurteilung, d.h. Umsetzungsbericht im Hauptteil sowie Umsetzungstabellen (siehe Kapitel 3.4.1.2 und Anhang 1).
- Situations- und Trendanalyse: Grundsätzlich umfasst die Analyse alle zur Herleitung von priorisierten Massnahmen notwendigen Grundlagen. Neben der Beschreibung des Ist-Zustands sind auch wichtigste Entwicklungen aufzuzeigen (Zeitreihen). Die mindestens zu behandelnden Themen sind in Kapitel 2.2 aufgeführt.
- Zukunftsbild: Definition von Raumtypen und deren Entwicklungsziele, wichtigste Verkehrselemente und deren Abstimmung auf die Siedlungsentwicklung unter Berücksichtigung der wichtigsten Landschaftsräume und deren Vernetzung. Berücksichtigung der Ziele und Strategien des Raumkonzepts Schweiz, des Sachplans Verkehr sowie der kantonalen Raumentwicklungskonzepte.
- Handlungsbedarf: aktualisierter Vergleich zwischen Situations-/Trendanalyse und Zukunftsbild für die aktuelle Generation (d.h. unter Berücksichtigung des Standes der Umsetzung der vereinbarten Massnahmen der Vorgängergenerationen); Veränderungen gegenüber den Vorgängergenerationen. Die Darstellung umfasst alle Bereiche des AP.
- Teilstrategie Siedlung: Vom Zukunftsbild abgeleitete, konkretisierende und differenzierende Aussagen über die weitere Entwicklung von ESP, Innenentwicklungsgebieten, etc. und deren Abstimmung mit bisherigen und neuen Verkehrsprojekten, Berücksichtigung von Landschaftsaspekten sowie siedlungsorientierten Freiräumen.
- Teilstrategie Verkehr: Netzkonzepte zu allen Verkehrsträgern (ÖV, MIV, LV) sowie Netzhierarchisierung, aus denen die Entwicklungen ablesbar sind (Netzlückenschlüsse, Netzergänzungen, Angebots- und Qualitätsverbesserungen); Abstimmung mit den übergeordneten Netzen bzw. Massnahmen der nationalen Planungen, Angebotskonzepte im ÖV; Strategien zur Abstimmung der Verkehrsträger und Entwicklung multimodaler Angebote; Parkraumpolitik sowie Verkehrs- und Mobilitätsmanagement
- Massnahmen und deren Priorisierung: Die Massnahmen leiten sich kohärent aus dem Handlungsbedarf, dem Zukunftsbild und den Teilstrategien ab (siehe auch GA3). Ein Agglomerationsprogramm der aktuellen Generation muss nicht zwingend in allen Themenbereichen neue Massnahmen ableiten. Es ist jedoch zu begründen, weshalb kein (aktueller) Handlungsbedarf besteht. Die Massnahmen sind sodann zu priorisieren.

## Grundanforderung 3 (GA3): Herleitung priorisierter Massnahmen

### Inhalt:

Das Agglomerationsprogramm enthält priorisierte Massnahmen, die kohärent und nachvollziehbar aus dem Zukunftsbild, dem aktualisierten Handlungsbedarf und den Teilstrategien abgeleitet werden.

Die Priorisierung der Massnahmen in der aktuellen Generation berücksichtigt auch den Stand der Umsetzung der bereits vereinbarten Massnahmen der Vorgängergenerationen.

Die Abstimmung der Massnahmen des Agglomerationsprogramms mit Entwicklungszielen und Massnahmen von Bund (Massnahmen der nationalen Planungen), beteiligten Kantonen und Nachbarsgebieten ist nachgewiesen.

Die Wirkung der Massnahmen in Bezug auf die Entwicklungsziele und die Teilstrategien des Agglomerationsprogramms sowie deren Planungsstand, Bau- und Finanzreife und finanzielle Tragbarkeit sind nachgewiesen.

### Präzisierungen:

- Beschrieb jeder A- und B-Massnahme der aktuellen Generation in einem Massnahmenblatt (siehe Anhang 2) inklusive Darstellung der Planungs- und Umsetzungsprozesse.
- Begründung der Priorisierung der einzelnen Massnahmen (Bezug zum aktualisierten Handlungsbedarf).
- Aufzeigen des Stellenwerts der einzelnen Massnahmen in den Teilstrategien; bei grossen Verkehrsinfrastrukturmassnahmen gehört dazu auch eine transparente Abwägung mit effizienzsteigernden Nicht-Infrastrukturmassnahmen.
- Darstellung der zeitlichen Abstimmung zwischen Verkehrsmassnahmen und der Siedlungsentwicklung (Prioritäten, Etappen).
- Darstellung der Abhängigkeiten zu den Massnahmen der nationalen und kantonalen Planungen in den Bereichen Verkehr (insb. Autobahn- und Schienenausbauten) und Siedlung.
- Transparente Darlegung der Kosten sowie der finanziellen Tragbarkeit (Sicherstellung Restfinanzierung sowie der Folgekosten).
- Nachweis des Planungsstands und der Bau- und Finanzreife.

### Grundanforderung 4 (GA4): Umsetzung und Controlling

#### Inhalt:

Das Agglomerationsprogramm und seine Massnahmen sind in die Planung der beteiligten Kantone eingebunden und behördenverbindlich verankert.

Die Trägerschaft gewährleistet die Berichterstattung zur Umsetzung der Massnahmen und stellt dazu die vom Bund geforderten Grundlagen zur Verfügung.

Die Trägerschaft liefert die vom Bund verlangten Zielwerte für die MOCA-Indikatoren für die Wirkungskontrolle.

### Präzisierungen:

- Das AP weist keine Widersprüche zu den kantonalen Richtplänen auf.
- Festsetzung von richtplanrelevanten Verkehrsinfrastrukturmassnahmen der A-Liste im kantonalen Richtplan (spätestens bis Abschluss der Leistungsvereinbarung).
- Das AP weist keine Widersprüche zu den Planungszielen des Raumplanungsgesetzes vom 22. Juni 1979 [RPG]<sup>21</sup>, des Raumkonzepts Schweiz sowie zu den Sachplänen und Konzepten des Bundes auf.
- Das AP ist mit der Umweltschutzgesetzgebung bzw. den entsprechenden Weisungen und Projekten vereinbar.
- Die Grundlagen zur Umsetzungsbeurteilung sind vollständig (Kapitel im Hauptteil über den Stand der Umsetzung, Übersichtskarten zur Stand der Umsetzung der Massnahmen, Umsetzungstabellen). Die Einschätzungen zum Stand der Umsetzung der vereinbarten Massnahmen der Vorgängergenerationen und die Begründung von Verzögerungen sind transparent dargelegt und entsprechen den Tatsachen.
- Sicherstellung der Wirkungskontrolle des Programms Agglomerationsverkehr. Lieferung der in Kapitel 1.6 definierten Informationen zu den MOCA-Indikatoren für die Wirkungskontrolle.

---

<sup>21</sup> SR 700

## 2.7 Die Massnahmen des Agglomerationsprogramms

Die Massnahmen sind ein Kernelement eines Agglomerationsprogramms: Das Agglomerationsprogramm ist ein Umsetzungsinstrument, das konkrete Massnahmen zur Realisierung des Zukunftsbilds und der Teilstrategien vorsieht. Zudem werden mit einem Agglomerationsprogramm Bundesbeiträge an Massnahmen beantragt.

Zur Erfüllung der Grundanforderungen müssen Massnahmen in den Bereichen Verkehr und Siedlung ergriffen werden. Auch in den optionalen Bereichen Landschaft, Natur und Umwelt sind Massnahmen sinnvoll, wenn sie einen funktionalen Zusammenhang mit den Planungen von Verkehr und Siedlung aufweisen.

### Mitfinanzierbarkeit der Massnahmen

Gemäss MinVG leistet der Bund "Beiträge an Verkehrsinfrastrukturen, die zu einem effizienteren und nachhaltigeren Gesamtverkehrssystem in Städten und Agglomerationen führen." Diese Beiträge "werden für Infrastrukturmassnahmen zugunsten des Strassen- und Schienenverkehrs sowie des Langsamverkehrs ausgerichtet, soweit sie zur Verbesserung des Agglomerationsverkehrs führen und eine Finanzierung durch andere Bundesmittel ausgeschlossen ist."

### Massnahmenkategorien

Beiträge des Bundes an Agglomerationsprogramme werden **nur** an Verkehrsinfrastrukturen ausgerichtet (Art. 17a Abs. 2 MinVG). Dazu zählen folgende **Massnahmenkategorien**:

- Kapazität Strasse (Kernentlastung- und Umfahrungsstrassen, Kapazitätsausbauten (Strasse + Knoten), Erschliessungsstrassen)
- Verkehrsmanagement (Verkehrsleitsysteme, Infrastrukturanpassungen zum Zweck der verbesserten Verkehrsleitung)
- Aufwertung / Sicherheit Strassenraum (Betriebs- und Gestaltungskonzepte)
- Multimodale Drehscheiben (multi- und intermodale Infrastruktureinrichtungen)
- Langsamverkehr (Fuss- und Velowegnetze und andere Infrastrukturen des Langsamverkehrs)
- Tram / Stadtbahnen (sowie andere Bahntypen wie z. B. Stand- oder Luftseilbahn) der Feinerschliessung
- Bus / ÖV-Infrastrukturen (infrastrukturelle Anpassungen für Busnetzerweiterungen, Elektrifizierungsinfrastruktur)
- Öffentliche Verkehrsinfrastrukturen für Elektromobilität
- City-Logistik<sup>22</sup>

Die Erwartungen des Bundes an die Massnahmen der einzelnen Kategorien werden im Anhang 3 beschrieben. Mit diesen Anforderungen soll die Chance erhöht werden, dass diese Massnahmen im gewünschten Horizont mitfinanziert werden können.

Die Verkehrsinfrastrukturmassnahmen können allen Verkehrszwecken dienen (Arbeits-/Ausbildungs-, Freizeit-/Tourismus-, Einkaufs- und Geschäftsverkehr). Verkehrsinfrastrukturmassnahmen können sowohl dem Personen- als auch dem Güterverkehr dienen, zumal diese Verkehrsarten in der Regel nicht getrennt sind. Grosse eigenständige Güterverkehrsprojekte (insb. Umschlagterminals) sind in der Regel nicht über den NAF mitfinanzierbar, weil sie meistens dem langläufigen Verkehr dienen.

---

<sup>22</sup> Unter City-Logistik werden Massnahmen zur effizienteren Bündelung des städtischen Güterverkehrs verstanden. Das können Infrastrukturmassnahmen sein (insbesondere Logistikdrehscheiben am Stadtrand), aber auch andere Fördermassnahmen (z.B. Anreize und Zugangsregelungen für spezielle Angebotsformen wie Cargo-to-Bike). Mitfinanzierbar im Rahmen des NAF sind (wie bei den anderen Massnahmenkategorien) nur Verkehrsinfrastrukturmassnahmen.

Infrastrukturprojekte im Bereich der City-Logistik sind jedoch über den NAF mitfinanzierbar, wenn sie nachweislich zu einem effizienteren und nachhaltigeren Gesamtverkehrssystem in Städten und Agglomerationen führen und nicht über andere Gefässe finanziert werden.

In touristisch geprägten Agglomerationen ist die Bedeutung des Freizeit-, Ausflugs-, und Ferienverkehrs naturgemäss grösser. Es gelten dieselben Massnahmenkategorien, hingegen sind sie dem jeweiligen Kontext anzupassen. So sind z.B. Betriebs- und Gestaltungs- sowie Parkierungskonzepte in Tourismuszentren neben Verkehrsflussoptimierung noch stärker auf erhöhte Aufenthaltsqualität auszurichten oder beim Ausbau von Verkehrsinfrastrukturen sind touristische Spitzen zu berücksichtigen. Im Rahmen des PAV mitfinanziert werden aber nur Massnahmen, die das Gesamtverkehrssystem effizienter und nachhaltiger gestalten. Grössere, hauptsächlich touristisch genutzte Infrastrukturen (z.B. Seilbahnen) können über den NAF mitfinanziert werden, wenn sie ein wichtiges Element der Gesamtverkehrsstrategie darstellen und somit massgeblich zur Optimierung des Verkehrssystems sowie der Förderung einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung beitragen. Bei kleineren Massnahmen, wie neuen Wanderwegen, sind diese Bedingungen in der Regel nicht erfüllt. In gewissen Fällen kann aber auch hier eine Mitfinanzierung im Rahmen von pauschalen Bundesbeiträgen beantragt werden. Bedingung ist, dass sie eine Verlagerung des Verkehrs auf den LV und ÖV fördern und die Erschliessung eines Natur- und Erholungsgebiets verbessern.

Nicht über den NAF mitfinanziert werden:

- Nationale Verkehrsinfrastrukturen (Strasse und Schiene)
- Bahnen des Regionalverkehrs
- Weitere Infrastrukturen des Fernverkehrs (z.B. Fernbus Terminals)
- Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen
- Beiträge an Rollmaterial (unter Vorbehalt von Beiträgen an Rollmaterial für die Feinerschliessung, wenn damit erhebliche Infrastrukturmassnahmen eingespart werden können, Art. 17a Abs. 2<sup>bis</sup> MinVG)<sup>23</sup>
- Kosten für Betrieb, Unterhalt und Substanzerhaltung von Verkehrsinfrastrukturen
- Kosten für Betrieb des öffentlichen Verkehrs
- Kosten für die Umsetzung des Behindertengesetzes
- Kosten im Zusammenhang mit Mobilitätsmanagement oder anderen verhaltensorientierten Massnahmen (Informationssysteme, Beratungsangebote, etc.)
- Private Energieversorgungsinfrastrukturen (z.B. E-Ladestationen)
- Planungskosten im Zusammenhang mit der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms
- Rein touristisch geprägte Infrastrukturen, welche das Gesamtverkehrssystem nicht effizienter und nachhaltiger gestalten (Mountainbike-Netz, etc.)

Die Trägerschaften weisen im Agglomerationsprogramm aus, welche Massnahmen über den NAF mitfinanzierbar sind und welche als «Eigenleistungen» gelten (nächster Abschnitt).

---

<sup>23</sup> Dies betrifft v.a. den Bereich der Elektrifizierung von Bussen. Zur Mitfinanzierung von Rollmaterial sind folgende Nachweise zu erbringen: Eingesparte Investitionskosten wegen Verzicht oder Teilverzicht auf klassische Trolleybusinfrastrukturen (Oberleitungen); Netzsynergien mit bereits bestehendem Trolleybusnetzsystemen (z.B. Linienverlängerung zu ESP oder Quartieren mit grossem Nachfragepotenzial); substantielle Mehrkosten der Erneuerung der Flotte gegenüber klassischen Trolleybussen (wobei diese Mehrkosten deutlich geringer sein müssen als die Investitionskosten der klassischen Elektrifizierung)



## **Eigenleistungen**

Bei Massnahmen, welche nicht über den NAF mitfinanzierbar sind, oder welche mitfinanzierbar sind, aber nicht zur Mitfinanzierung beantragt werden, hat die Trägerschaft festzulegen, welche im Sinne von «Eigenleistungen» in der Programmwirkung mitberücksichtigt werden sollen (Kapitel 0). Die vom Bund als positiv bewerteten Eigenleistungen werden ebenfalls in die Leistungsvereinbarung aufgenommen. Typische «Eigenleistungen» sind die nachfrageorientierten Massnahmen im Bereiche des Mobilitätsmanagements, der Parkraumbewirtschaftung oder der (nicht infrastrukturellen) Verkehrssicherheitsmassnahmen und die Förderung von Mobilitätsdienstleistungen. Die Umsetzung solcher Eigenleistungen kann auf verschiedenen Ebenen erfolgen (Kantone, Agglomerationen, Gemeinden z.B.). Die Koordination sollte jedoch auf Stufe Trägerschaft erfolgen.

## **Kosten der Massnahmen**

Die Kosten, die für die Berechnung der Bundesbeiträge anrechenbar sind, sind in Artikel 21 MinVV aufgeführt. Weitere Präzisierungen machen die für die Finanzierungsvereinbarung zuständigen Bundesämter in Merkblättern. Massgebend für die Berechnung des maximalen Bundesbeitrags an die einzelnen Massnahmen sind die Investitionskosten, welche im Agglomerationsprogramm angegeben werden (Angabe der Kosten exkl. Mehrwertsteuer). Für den Bundesbeschluss zum Programm Agglomerationsverkehr und für die Leistungsvereinbarungen, gelten die Kostenangaben mit dem Preisstand zum Zeitpunkt der Einreichung des Agglomerationsprogramms (Zeitpunkt der Einreichung des Subventionsgesuchs). Sie stellen eine Obergrenze dar und können nicht mehr angepasst werden, ausser für die Anrechnung der Teuerung. Die Trägerschaft hat also ein Interesse daran, die Planungen für die wichtigsten Massnahmen so weit voranzutreiben, dass die Kostenangaben im Agglomerationsprogramm möglichst präzise sind.

Der Bund übernimmt die Planungs- und Projektierungskosten einzelner mitfinanzierter Massnahmen gemäss Beitragssatz bis zu dem von der Bundesversammlung festgelegten Höchstbeitrag, auch wenn diese vor dem Finanzierungsbeschluss angefallen sind. Die Vergütung dieser Kostenanteile kann jedoch erst nach Abschluss der Finanzierungsvereinbarung für die betreffende Massnahme erfolgen.

## **Schwer finanzierbare Schlüsselmassnahmen**

Die Mittel des NAF sind begrenzt. Gleichzeitig sollen mit dem Programm Agglomerationsverkehr nicht nur Kleinmassnahmen, sondern in erster Linie durch Kantone und Gemeinden schwer finanzierbare Leuchtturmprojekte mitfinanziert werden.

Um solche Leuchtturmprojekte unterstützen zu können, ohne andere Agglomerationen zu stark zu benachteiligen, definiert der Bund maximale Kosten auf der Programm- und nicht auf der Massnahmenebene (siehe Kapitel 0).

## **Priorisierung der Massnahmen**

Es ist Aufgabe der Trägerschaft, eine nachvollziehbare Priorisierung der Massnahmen vorzuschlagen (siehe GA3). Für die Priorisierung der Massnahmen wird den Trägerschaften empfohlen, sich an der Methode der Massnahmenbeurteilung des Bundes zu orientieren (siehe Kapitel 3.3). In Rahmen der Massnahmenbeurteilung überprüft der Bund die von der Trägerschaft vorgeschlagene Priorisierung und passt sie gegebenenfalls an.

Die Massnahmen werden in drei Listen (A, B und C) aufgeteilt. Die Ausführung der Bauvorhaben einer A-Liste der aktuellen Generation muss innert vier Jahren und drei Monate nach Verabschiedung des entsprechenden Bundesbeschlusses zum Programm Agglomerationsverkehr begonnen werden (Kapitel 4.3). Die Ausführung der Massnahmen der B-Liste soll innerhalb der Fristen der nächsten

Generation erfolgen. Die Massnahmen der A- und B-Liste sind Grundlage für die Kosten- und Nutzenbeurteilung und bestimmen somit den Beitragssatz. C-Massnahmen sind frühestens im Zeithorizont der übernächsten Generation bau- und finanzreif.

### **Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen**

Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen (gemäss Art. 21a MinVV) sollen eine Vereinfachung im Vollzug kleinerer Massnahmen ermöglichen (insbesondere beim Abschluss der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen sowie beim Auszahlungsprozedere und Controlling). Pauschale Bundesbeiträge sind für folgende Massnahmenkategorien vorgesehen:

- Langsamverkehr
- Verkehrsmanagement
- Aufwertung/Sicherheit Strassenraum
- Aufwertung von Bus- und Tram-Haltestellen

Pauschale Bundesbeiträge sind nur für Massnahmen mit Investitionskosten von maximal 5 Mio. Franken möglich. Wenn Massnahmen zu Massnahmenpaketen zusammengefasst worden sind, gilt die 5 Mio. Franken-Grenze für jede einzelne Massnahme, das gesamte Massnahmenpaket kann somit teurer sein.

Bei der Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms wird empfohlen, alle Massnahmen der oben erwähnten Kategorien in Massnahmenpakete zusammenzufassen. Weitere Vorgaben zu den Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen sind im Kapitel 3.3.4 und im Anhang erläutert.

### **Massnahmenpakete**

Wenn möglich und sinnvoll können die Massnahmen in geeignete Massnahmenpaketen zusammengefasst werden (mit oder ohne pauschale Bundesbeiträge). Massnahmenpakete beruhen auf klar ersichtlichen einzelnen Massnahmen.

Es ist Aufgabe der Trägerschaften, die Massnahmen in geeignete Massnahmenpakete zusammenzufassen. Der Bund behält sich vor, Massnahmenpakete aufzuteilen, wenn er die Zusammensetzung eines Pakets bei der Beurteilung als ungeeignet erachtet. In folgenden Fällen scheint eine Paketbildung sinnvoll (vorbehalten bleibt die Beurteilung im konkreten Fall):

- Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen (siehe oben);
- Massnahmen derselben Kategorie und in enger funktionaler Beziehung untereinander
- Zusammengehörendes Paket flankierender Massnahmen zu Massnahmen der nationalen und kantonalen Planungen.

Nicht sinnvoll ist dagegen die Bildung eines Massnahmenpakets, wenn zwischen den einzelnen Massnahmen eine funktionale Beziehung fehlt. Allein die geografische Nähe rechtfertigt die Bildung eines Massnahmenpakets nicht. Die Zusammenhänge zwischen Verkehr und Siedlung sind auf strategischer Ebene sowie in den jeweiligen Massnahmenblättern darzulegen.

### **Umgang mit neuen Technologien und Mobilitätsangeboten**

Die gesellschaftliche und technologische Entwicklung wird vom Bund als Chance gesehen, um Verkehr und Raum nachhaltiger zu gestalten. Die Agglomerationen sind angehalten, sich mit neuen Entwicklungen auseinanderzusetzen und diese in ihren Planungen zu berücksichtigen.

Kurzfristig kann vor allem die Elektromobilität relevant sein: Im Rahmen des PAV sind beispielweise Verkehrsinfrastrukturen für öffentliche E-Ladestationen und deren Signalisation (grüne Zonen) grundsätzlich mitfinanzierbar. Voraussetzung ist aber das Vorhandensein konkreter einzelner Massnahmen (inkl. Verortung) sowie deren Einbettung in einer schlüssigen Konzeption. Die elektrischen Installationen selbst sind hingegen nicht über das PAV mitfinanzierbar.

Bei der Elektrifizierung im ÖV gilt es zu differenzieren: Klassische Trolleybus-Infrastrukturen sind grundsätzlich mitfinanzierbar. Zu beachten ist jedoch Art. 17a Abs. 2<sup>bis</sup> MinVG, wonach Beiträge an entsprechende Mehrkosten des Rollmaterials ausgerichtet werden können, falls erhebliche Infrastrukturkosten eingespart werden. Grundsätzlich mitfinanzierbar sind insbesondere die Mehrkosten neuer E-Bus-Generationen, welche oberleitungsfrei fahren können. Die eingesparten Investitionskosten müssen nachgewiesen werden.

Im Zusammenhang mit der Digitalisierung und der Realisierung von Smart Cities werden neue Mobilitätsangebote und Steuerungsmöglichkeiten entstehen. Im Bereich Verkehrsmanagement zeigt sich das PAV bereits heute offen für die Mitfinanzierung neuer infrastruktureller Lösungen durch den Bund.

Die weitere Entwicklung wird zusammen mit den Trägerschaften aktiv beobachtet. Je nachdem entschieden, ob sich Änderungen oder Ergänzungen beim PAV aufdrängen. Beispielsweise haben die Angebote zum Car- oder Ride-Sharing (Pooling) mit neuen App-basierten Systemen zugenommen. Im Rahmen von Standplätzen (d.h. Infrastrukturen) bei multimodalen Drehscheiben können solche Systeme grundsätzlich berücksichtigt werden. Eine eigenständige Mitfinanzierung von App-Systemen über das PAV ist aber nicht vorgesehen. Einen eigentlichen Durchbruch von Sharing-Systemen erhoffen sich viele Experten längerfristig von Flottenbetreibern automatisierter Fahrzeuge. Im Bereich des automatisierten Fahrens werden in den nächsten Jahren Forschungsarbeiten und Pilotprojekte durchgeführt.

## 3 Prüfverfahren

### 3.1 Überblick und allgemeine Grundsätze

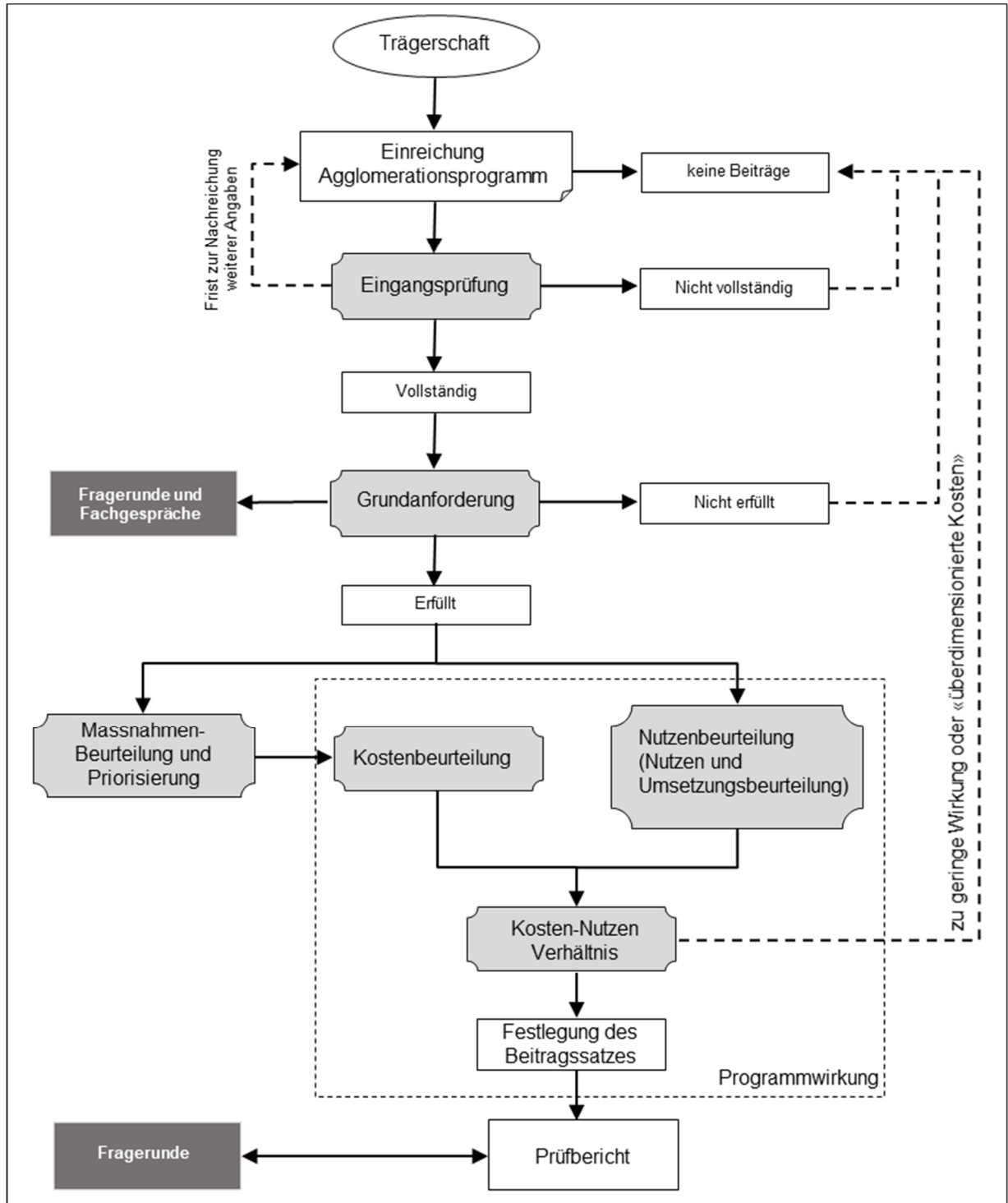
Der Bund beurteilt die Agglomerationsprogramme mit einer transparenten Methode. Dabei sind folgende **Grundsätze** begleitend:

- Unabhängiges Prüfverfahren durch den Bund, unter Einbezug der Trägerschaften im Rahmen von Fachgesprächen und Fragerunden
- Faktenbasiertes, weitgehend qualitatives Prüfverfahren
- Iteratives Prüfverfahren mit Quervergleichen und einer schrittweisen Konsolidierung der Prüfergebnisse
- Transparente Erläuterung der Prüfergebnisse in einem Prüfbericht (Begründung der Priorisierung der Massnahmen durch den Bund, Darlegung der Massnahmen- und Programmbeurteilung)
- Berücksichtigung des Stands der Umsetzung der vereinbarten Massnahmen der Vorgängergenerationen
- Berücksichtigung der spezifischen Herausforderungen von Klein-, Mittel- und Grossagglomerationen
- Beachtung von weiteren spezifischen Herausforderungen einzelner Agglomerationen (insbesondere bei kantons- und landesgrenzüberschreitender Zusammenarbeit sowie bei touristisch geprägten Agglomerationen oder Agglomerationen mit besonderem Handlungsbedarf im Güterverkehr)

Das **Prüfverfahren** durchläuft folgende Schritte (Abbildung 5):

- Die eingereichten Agglomerationsprogramme werden in einem **ersten Schritt** darauf geprüft, ob die zur Beurteilung zwingend notwendigen Berichtsteile vorhanden sind (Eingangsprüfung der formalen Anforderungen, Kapitel 2.3 und Anhang 1). Falls einzelne formale Anforderungen nicht erfüllt sind, wird der Trägerschaft eine nicht erstreckbare Frist eingeräumt, um die fehlenden Anforderungen nachzuliefern.
- Sind die formalen Anforderungen erfüllt, prüft der Bund in einem zweiten Schritt die Grundanforderungen (Kapitel 2.6). Sind diese Grundanforderungen nicht erfüllt, wird das Agglomerationsprogramm vom Bund nicht weiter geprüft. Eine Frist für Nachbesserungen wird nicht gewährt.
- In einem **dritten Schritt** werden die Massnahmen beurteilt. Sie werden unter anderem bezüglich Mitfinanzierbarkeit geprüft und nach A-, B- und C-Massnahmen priorisiert (Kapitel 3.3).
- Auf der Grundlage der vom Bund eingestuften A- und B-Massnahmen (sowie der Massnahmen einer Vorgängergeneration Ax-1) erfolgt in einem **vierten Schritt** die Bestimmung der Programmwirkung (Kapitel 3.4). Diese umfasst die Nutzen- und Kostenbeurteilung auf Programmebene, den Abstimmungsnachweis mit den Massnahmen der nationalen und kantonalen Planungen sowie die inhaltliche Kohärenz und die Kohärenz zwischen den Generationen (Generationenkohärenz). Des Weiteren wird der Stand der Umsetzung der vereinbarten Massnahmen der Vorgängergenerationen beurteilt (Umsetzungsbeurteilung, Kapitel 3.4.1.2). Die Programmwirkung wird unter der Annahme beurteilt, dass alle Massnahmen vollständig umgesetzt werden. Es werden 1 bis maximal 2 Malus-Punkte abgezogen, falls die Umsetzung bisher vereinbarter Massnahmen ungenügend ist.
- Im **fünften Schritt** werden die Wirkungspunkte den Kosten des Programms in einer Kosten-Nutzen-Matrix gegenübergestellt. Daraus ergibt sich der Beitragssatz für die Bundesbeteiligung (Kapitel 3.4.3). Nicht mitfinanziert werden Programme, welche entweder einen zu geringen Nutzen haben (< 4 Punkte) oder zu hohe Kosten aufweisen.

**Abbildung 5:** Überblick zum Prüfverfahren



## **Vorgehen im Prüfverfahren**

Das ARE hat die Federführung für die Prüfung der Agglomerationsprogramme. ASTRA, BAV und BAFU wirken auf Fachebene mit. Eine bundesexterne Arbeitsgemeinschaft begleitet den Prozess kritisch und bringt eine unabhängige Zweitmeinung ein. Die im Prüfteam vertretenen Bundesämter und die externe Arbeitsgemeinschaft beurteilen unabhängig voneinander jedes einzelne Agglomerationsprogramm. In konferenziellen Bereinigungen treffen sich alle Beteiligten, um für jedes Agglomerationsprogramm zu einer gemeinsam getragenen, qualitativen und faktenbasierten Beurteilung zu gelangen. Diese Beurteilungen werden im Quervergleich in sogenannten Bilanzateliers nochmals überprüft. Die Ergebnisse dienen als Grundlage für die Prüfberichte und die darauf aufbauende Botschaft über das PAV.

## **Beteiligung der Trägerschaften im Prüfverfahren**

Zu Beginn des bundesinternen Prüfverfahrens kann zwischen dem ARE und einer Trägerschaft ein erstes Fachgespräch in Form einer Fragerunde durchgeführt werden, um dem Prüfteam ein besseres Verständnis des jeweiligen Agglomerationsprogramms zu ermöglichen, Missverständnisse zu vermeiden und offene Fragen zu klären. Diese Fragerunde kann schriftlich oder in Form einer Sitzung erfolgen.

Ein zweites Fachgespräch findet statt, um über die provisorischen Prüfergebnisse des Bundes anhand eines Entwurfs des Prüfberichts zu diskutieren. Es soll sicherstellen, dass sämtliche relevanten Argumente in die Prüfung einbezogen werden und die Kohärenz des Agglomerationsprogramms trotz allfälliger Prioritätenänderungen durch den Bund gewahrt bleibt. Die Prüfergebnisse werden bei Bedarf angepasst.

## **3.2 Wirkungskriterien**

Erfüllt ein Agglomerationsprogramm die formalen Anforderungen der Eingangsprüfung und die Grundanforderungen, wird es auf seine Wirkung beurteilt. Die Gesamtwirkung wird anhand der Wirkungsziele gemäss Art. 17d Abs. 2 MinVG festgelegt:

- bessere Qualität des Verkehrssystems
- mehr Siedlungsentwicklung nach innen
- mehr Verkehrssicherheit
- weniger Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch

Mit den daraus abgeleiteten vier Wirkungskriterien und jeweiligen Unterkriterien werden die Wirkungsziele beurteilt. Die Beurteilung anhand der Wirkungskriterien erfolgt qualitativ. Jedes Wirkungskriterium wird mit 0 bis 3 Punkten bewertet. Die Punktzuteilung wird für jedes einzelne Kriterium durch möglichst solide Argumente begründet (siehe zur Punktzuteilung Kapitel 0). Um eine nachvollziehbare Beurteilung zu ermöglichen, wird jedes Wirkungskriterium durch Unterkriterien nach einzelnen Fachthemen spezifiziert.

**Abbildung 6:** Übersicht zu den Wirkungskriterien nach Haupt- und Unterkriterien

<b>WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessern</b>	<b>WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern</b>
1.1 Verbesserung des Gesamtverkehrssystems 1.2 Intermodalität und Aktive Steuerung der Mobilitätsnachfrage 1.3 Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems 1.4 Verbesserung des Strassennetzes und Verkehrslenkung 1.5 Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr	2.1 Siedlungskonzentration an Standorten mit guter ÖV-Erschliessung 2.2 Siedlungsverdichtung, Nutzungsdurchmischung und Verringerung der Zersiedelung 2.3 Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume
<b>WK3: Verkehrssicherheit erhöhen</b>	<b>WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern</b>
3.1 Erhöhung der objektiven Sicherheit 3.2 Erhöhung der subjektiven Sicherheit	4.1 Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen 4.2 Reduktion von Lärmemissionen 4.3 Verminderung der Flächenbeanspruchung 4.4 Aufwertung von Frei-, Natur- und Landschaftsräumen

Die vier Wirkungskriterien werden sowohl für die Nutzenbeurteilung eines Agglomerationsprogramms als Ganzes (im Rahmen der Bestimmung des Beitragssatzes des Bundes), als auch zur Beurteilung der mitfinanzierbaren Verkehrsinfrastrukturmassnahmen (bei der Priorisierung der Massnahmen) herangezogen. Die in den nachstehenden Kapiteln aufgeführten Fragen eignen sich vor allem für die Programmwirkung (Kapitel 0). Für die Beurteilung der einzelnen Massnahmen (Kapitel 3.3) werden die Fragen sinngemäss angewendet und bei Bedarf angepasst.

Der Nutzen eines Agglomerationsprogramms oder einer Massnahme ergibt sich aus dem Vergleich zwischen zwei zukünftigen Zuständen: Dem „Referenzzustand“ (ohne Agglomerationsprogramm) und dem Zustand mit Agglomerationsprogramm.

### 3.2.1 WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessern

#### WK 1.1 Verbesserung des Gesamtverkehrssystems

Kernfragen:

- Liegt eine nach Verkehrsträgern differenzierte Gesamtverkehrsstrategie vor?
- Inwieweit tragen die Teilstrategien Verkehr und Siedlung<sup>24</sup> sowie Massnahmen dazu bei, das Gesamtverkehrssystem wesensgerecht zu verbessern („nicht überall alle Verkehrsträger stärken“)?
- Sind die Verkehrsnetze und die Verkehrsträger untereinander abstimmt?
- Sind die Verkehrssysteme und die Siedlungsentwicklung aufeinander abgestimmt? Können die Erreichbarkeiten, wo dies sinnvoll ist, verbessert werden?

Präzisierungen:

- Kohärenz der Gesamtverkehrsstrategie mit dem Zukunftsbild
- Kohärenz mit den Teilstrategien und Massnahmen der Vorgängergeneration sowie mit den beschlossenen Massnahmen der nationalen Planungen
- Übereinstimmung der Teilstrategien und Massnahmen mit dem Handlungsbedarf bezüglich der Verkehrsbewältigung, insbesondere von wichtigen Siedlungsentwicklungsgebieten

<sup>24</sup> Beim Kap. 3.2 ist im Bereich Siedlung immer auch die Landschaft zu berücksichtigen.

- Verbesserungen der Erschliessungsqualität (insb. ÖV sowie Langsamverkehr) und Erreichbarkeit dort, wo der grösste Handlungsbedarf besteht (z.B. ESP und andere wichtige Entwicklungspotenziale)
- Bildung sinnvoller Netzhierarchien und allfällige Ableitung von Massnahmen zum Funktionieren der Schnittstellen zwischen den Netzen und Netzhierarchien
- Bei Agglomerationen mit hohem Güterverkehrsaufkommen (z.B. aufgrund grosser Logistikstandorte oder -routen): Verbesserungen der Erreichbarkeit im Güterverkehr (u.a. Abstimmung von Logistikstandorten mit Erschliessung) und Reduktion der güterverkehrsbedingten Belastungen (insbesondere in Kernzonen)
- Strategien / Massnahmen zur Verbesserung der grossräumigen Verkehrsbewältigung über die Agglomerationsgrenzen hinweg bei gleichzeitiger Entlastung in Kernzonen und anderen sensiblen Siedlungs- und Erholungsräumen.
- Anreizsysteme und Pilotprojekte für neue, nachhaltigere Verkehrslösungen auch im Umgang mit Tourismusverkehr.
- Bei Agglomerationen mit hohem Tourismusverkehrsaufkommen (z.B. aufgrund grosser Wintersportorte betrifft touristische Gemeinden gemäss kantonalem Richtplan): Analyse zu den Auswirkungen des Freizeit-, Ausflugs- und Ferienverkehrs, Strategien und Massnahmen zur nachhaltigeren Lenkung des Tourismusverkehrs vom MIV auf ÖV oder LV und Reduktion der tourismusverkehrsbedingten Belastungen (insbesondere in Kernzonen und Erholungs-/Landschaftsräume)

## **WK 1.2 Intermodalität und aktive Steuerung der Mobilitätsnachfrage**

### **Kernfragen:**

- Inwieweit wird die Intermodalität (MIV/ÖV/LV) verbessert? Sind Massnahmen dazu vorgesehen?
- Inwieweit tragen die Teilstrategien und die Massnahmen zu einer Reduktion und Verlagerung des Verkehrsaufkommens bei?
- Sind neben Angebots- und Steuerungsmassnahmen auch griffige nachfrageorientierte Mobilitätsmassnahmen vorgesehen?

### **Präzisierungen:**

- Analyse und Konzeption zur Bereitstellung und Steuerung des Parkplatzangebots sowie der kombinierten Mobilität (P&R/multimodale Drehscheibe) für die gesamte Agglomeration (insbesondere für grosse und mittlere Agglomerationen) sowie Ableitung von Massnahmen aus dieser Konzeption. Anwendung von Mobilitätskonzepten bei Vorhaben mit grösseren verkehrlichen Auswirkungen (z.B. bei ESP, Arbeitsplatzgebieten, verkehrsintensiven Nutzungen)
- Aufwertung oder Schaffung von attraktiven Umsteigeplattformen (Busbahnhöfe, Förderung des frühzeitigen Umsteigens auf den ÖV/LV mittels P+R-Anlagen, Verbesserung Zugang für LV)
- Anreizsysteme und innovative Projekte für eine Verkehrsverlagerung vom MIV hin zu ÖV und LV
- Massnahmen zur Information und Sensibilisierung
- Anreizsysteme oder Pilotprojekte für innovative umweltfreundliche neue Mobilitätsformen (z.B.: E-Mobilität)



### **WK 1.3 Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems**

Kernfragen:

- Liegt eine vollständige Teilstrategie ÖV inklusive Angebotskonzepten für den Regional- und Ortsverkehr vor?
- Inwieweit tragen die Teilstrategie und die Massnahmen dazu bei, die Siedlungsentwicklung auf gut mit dem ÖV erschlossene Standorte zu lenken?
- Werden die öffentlichen Verkehrssysteme bezüglich Angebot und Komfort verbessert?

Präzisierungen:

- Übereinstimmung der Teilstrategien und Massnahmen mit dem Handlungsbedarf und mit dem Zukunftsbild
- Kohärenz mit den Strategien und Massnahmen der Vorgängergeneration
- Kohärenz der Massnahmen des Agglomerationsprogramms mit Ausbauten des Eisenbahnnetzes (Fern- und Regionalverkehr); dazu gehört namentlich eine Abstimmung der Kapazitäten des Ortsverkehrs auf die von Bund und Kantonen definierten Angebotskonzepte des Regional- und Fernverkehrs.
- Verbesserung der Knotenstruktur und Lesbarkeit des ÖV-Netzes (z.B. frühzeitige Verknüpfung der Bahn mit dem Feinverteiler am Stadtrand; Tram-/Busnetze abgestimmt auf Siedlungsschwerpunkte)
- Gezielter Ausbau der Kapazitäten (d.h. priorisiert gemäss Handlungsbedarf) und Verbesserung der Fahrplanstabilität
- Verringerung der durchschnittlichen Reisezeiten im ÖV (z.B. Eigentrassierung, Priorisierung, Abstimmung mit Feinverteiler), Verringerung der Warte-/Umsteigezeiten (z.B. Fahrplanoptimierung)
- Verbesserung von Benutzerfreundlichkeit und Image des ÖV-Systems (Aufwertung Bus- und Tramhaltestellen, Fahrgastinformation, Erweiterung der Tarifverbund-Systeme – insb. bei grenzüberschreitenden Agglomerationen)
- Verbesserte Erschliessung von grossen verkehrserzeugenden Freizeiteinrichtungen und wichtigen Tourismusstandorten mit dem öffentlichen Verkehr

### **WK 1.4 Verbesserung des Strassennetzes und Verkehrslenkung**

Kernfragen:

- Liegt eine vollständige Teilstrategie für den Strassenverkehr vor?
- Inwieweit tragen die Teilstrategie und die Massnahmen zur optimaleren Nutzung der Strassenkapazitäten und zur Verstetigung des Verkehrsflusses sowie zur Bereitstellung allfällig notwendigen Kapazitäten bei?
- Sind die Massnahmen im Bereich des Strassenverkehrs in siedlungsorientierten Netzabschnitten auf die Anforderungen des ÖV, LV abgestimmt?

Präzisierungen:

- Übereinstimmung der Teilstrategien und Massnahmen des Agglomerationsprogramms mit dem Handlungsbedarf und mit dem Zukunftsbild
- Kohärenz mit den Teilstrategien und Massnahmen der Vorgängergeneration
- Kohärenz mit den Massnahmen der nationalen Planungen, d.h. Aufzeigen der Auswirkungen von Ausbauten des Nationalstrassennetzes und Autobahnanschlüssen auf das Strassennetz der Agglomeration. Zusammenspiel zwischen Nationalstrassennetz inkl. Anschlüssen und Strassennetz der Agglomeration. Dazu gehört nicht nur eine reine Lenkungsstrategie zur

Verlagerung des Verkehrs auf das Nationalstrassennetz, sondern wenn möglich auch eine aktive Strategie zur Verlagerung und Reduktion des Verkehrsaufkommens und damit zur Entlastung der Verkehrsnetze.

- Vollständigkeit der Teilstrategie Verkehr: Netzfunktionen und Netzhierarchie, Steuerungs- und Lenkungsmaßnahmen, Strategien zur Reduktion des Verkehrsaufkommens oder Verlagerung auf ÖV und LV, jeweils abgestimmt auf Massnahmen der nationalen Planungen (Anschlüsse usw.)
- Massnahmen zum Verkehrsmanagement (Steuerungs- und Lenkungsmaßnahmen) auf regionaler und lokaler Ebene, abgestimmt auf die verschiedenen Betriebs- und Gestaltungskonzepte
- Die Verkehrsmanagement- und BGK-Massnahmenpakete für pauschale Bundesbeiträge sind kohärent aus der Teilstrategie MIV abgeleitet und weisen eine hohe konzeptionelle Qualität auf.
- Strassennetzergänzungen (Neu- oder Ausbauten) nur mit zeitlich und inhaltlich abgestimmten flankierenden Massnahmen (Gesamtverkehrsicht).
- Bei Agglomerationen mit hohem Güterverkehrsaufkommen (z.B. aufgrund grosser Logistikstandorte oder -routen): Verbesserung des Güterverkehrs und Reduktion der güterverkehrsbedingten Belastungen
- Bei Agglomerationen mit hohem Tourismusverkehrsaufkommen (z.B. aufgrund grosser Wintersportorte): Verbesserung des Tourismusverkehrs und Reduktion der tourismusverkehrsbedingten Belastungen. Strategien und Massnahmen zur Verkehrsberuhigung und -reduktion in sensiblen Gebieten (BGKs oder andere Massnahmen in hoch frequentierten touristischen Kernzonen, sensible Erholungs-/Grünräume, Parkierungskonzepte o.a.)

## **WK 1.5 Verbesserung im Langsamverkehr**

Kernfragen:

- Liegt eine vollständige Teilstrategie für den LV vor?
- Inwieweit tragen die Teilstrategie und die Massnahmen zur Verbesserung der Qualität des LV und zur Umlagerung von MIV bzw. Entlastung des ÖV bei?

Präzisierungen:

- Übereinstimmung der Massnahmen mit dem Handlungsbedarf im Bereich LV und mit dem Zukunftsbild
- Kohärenz mit den Teilstrategien und Massnahmen der Vorgängergeneration
- Die LV-Massnahmenpakete für pauschale Bundesbeiträge sind kohärent aus der Teilstrategie-LV abgeleitet und weisen eine hohe konzeptionelle Qualität auf
- Förderung eines zusammenhängenden, dichten, sicheren und attraktiven Wegnetzes (z.B. direkte Wege/Veloschnellrouten, Verkürzung der Unterwegszeit, Verringerung der Wartezeiten an Lichtsignalanlagen, verständliche Routenführungen und -signalisationen)
- Schaffung von Siedlungsstrukturen, die den LV fördern (z.B. autoarme Siedlungen, fussgängerfreundliche Freiraumgestaltung und Veloparkieranlagen)
- Berücksichtigung der spezifischen Anliegen des LV bei Betriebs- und Gestaltungskonzepten

### **3.2.2 WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern**

#### **WK 2.1 Siedlungskonzentration an Standorten mit guter ÖV-Erschliessung**

Kernfragen:

- Liegt eine Teilstrategie Siedlung vor, die eine Siedlungskonzentration an gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten vorsieht, allenfalls mit dezentraler Verteilung von Schwerpunkten (ÖV als Rückgrat der Siedlungsentwicklung“)?
- Inwieweit tragen die neuen oder transformierten ESP (Wohnen, Arbeiten, Einkauf/Freizeit) dazu bei, einen wesentlichen Anteil des Bevölkerungswachstums aufzunehmen?
- Sind die neuen oder transformierten ESP gut mit dem Verkehr abgestimmt, sind ihre Entwicklungsziele definiert und ist deren Umsetzung konkretisiert?
- Ist die Kapazität des Verkehrsnetzes bei den Siedlungsentwicklungszielen berücksichtigt und sind entsprechende Massnahmen auf Agglomerationsebene in Abstimmung mit den Massnahmen der nationalen Planungen vorgesehen? Sind bei wichtigen Siedlungsentwicklungsmassnahmen genügend Verkehrskapazitäten vorhanden?

Präzisierungen:

- Übereinstimmung der Teilstrategien und Massnahmen mit dem Handlungsbedarf
- Kohärenz mit der Teilstrategie Verkehr, dem Zukunftsbild sowie den Teilstrategien und Massnahmen der Vorgängergeneration
- Kohärenz der Massnahmen mit den Massnahmen der kantonalen Planungen bzw. Siedlungsvorgaben (kantonale Richtpläne, inkl. Anwendung/Konkretisierung des kantonalen Arbeitszonenmanagements gemäss Art. 30a Abs. 2 RPV)
- Die Teilstrategie Siedlung definiert Entwicklungsziele in Konkretisierung oder/ Umsetzung des kantonalen Richtplans (Nutzung, Dichteziele, Erschliessungsanforderungen)
- Lage der neuen oder transformierten ESP an qualitativ hochwertigen und sehr gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten sowie in Gebieten mit genügenden Verkehrskapazitäten (ÖV und MIV, Personen- und Güterverkehr). Die erforderliche Kapazität ist qualitativ nachzuweisen. Ein quantitativer Nachweis ist zu erbringen, wenn durch die betroffene Siedlungsmassnahme zusätzliche Verkehrsinfrastrukturen bzw. -ausbauten nötig werden.
- Konkretisierung der Umsetzung der neuen oder transformierten Entwicklungsschwerpunkte (Zuständigkeiten, Verfahren, Termine, Entwicklung, Vermarktung, Priorisierung) und/ oder Vorgaben für Baulandverflüssigung (sofern die gesetzlichen Grundlagen vorhanden sind; z.B. Fristen für Grundeigentümer für die Überbauung eines Grundstücks)

#### **WK 2.2 Siedlungsverdichtung, Nutzungsdurchmischung und Verringerung der Zersiedlung**

Kernfragen:

- Liegt eine Teilstrategie Siedlung vor, die die Entwicklung konsequent nach innen lenkt und eine langfristige Siedlungsverdichtung auch im Bestand vorsieht?
- Inwieweit tragen die Teilstrategie und die Massnahmen dazu bei, eine durchmischte Siedlungsstruktur der „kurzen Wege“ zu fördern?
- Inwieweit tragen die Teilstrategien Verkehr und Siedlung sowie die Massnahmen zu einer Verringerung der Zersiedelung bei?

Präzisierungen:

- Festlegung und Priorisierung der wichtigen Verdichtungsgebiete

- Verdichtungsmassnahmen in Gebieten mit genügenden Verkehrskapazitäten (qualitativer Nachweis, dass ÖV- und MIV-Kapazitäten vorhanden sind bzw. mit den im Agglomerationsprogramm vorgesehenen Massnahmen geschaffen werden)
- Verdichtungsmassnahmen ausserhalb der neuen oder transformierten Entwicklungsschwerpunkte und verkehrsintensiven Einrichtungen (inkl. langfristige Verdichtung im Bestand an den dafür geeigneten Lagen, inkl. genügenden Verkehrskapazitäten)
- Konkretisierung und Weiterentwicklung der Verdichtungsvorgaben aus den kantonalen Richtplänen (z.B. räumliche Konkretisierung von Mindest- und maximalen Werten)
- Strategien und Massnahmen für Gebiete mit hohem Entwicklungsdruck, aber vergleichsweise schlechter Verkehrserschliessung (z.B. Massnahmen zur Konkretisierung der Vorgaben des kantonalen Richtplans zur Siedlungsbegrenzung)
- Unterstützung von kommunalen Umsetzungsprozessen durch regionale Organisationen in der Agglomeration (Erfahrungsaustausch, Beratungsangebote, Pilotprojekte bei Arealplanungen, etc.)
- Förderung der Nutzungsdurchmischung, z. B. flankierende Massnahmen gegen negative sozialräumliche Auswirkungen, die zu Mehrverkehr führen können (z.B. bei Segregation), regionaler Ausgleich des Verhältnisses von Wohn- und Arbeitsplätzen (Lastrichtung)
- Präzisierung der Kriterien für Einzonungen bzw. Festlegung potenzieller Einzonungsgebiete

### **WK 2.3 Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume**

#### **Kernfragen:**

- Inwieweit tragen die Teilstrategien Verkehr und Siedlung sowie die Massnahmen zur Aufwertung der öffentlichen Räume bei?
- Sind Massnahmen zur Verminderung der Trennwirkung von Verkehrsinfrastrukturen in Siedlungsgebieten vorgesehen?

#### **Präzisierungen:**

- Betriebs- und Gestaltungskonzepte auf Haupt- und Quartierstrassen, unter integraler Betrachtung des Strassenraums (Berücksichtigung der Ansprüche aller Nutzenden, insb. des LV, Synergien mit anderen Raumnutzenden zulassen, Erweiterung verkehrsberuhigter Zonen / Begegnungszonen)
- Die BGK-Massnahmenpakete für pauschale Bundesbeiträge sind kohärent aus den Teilstrategien Verkehr und Siedlung abgeleitet. Sie weisen eine hohe konzeptionelle Qualität auf und fördern insbesondere die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums.
- Schaffung und Aufwertung von öffentlichen Begegnungsräumen (z.B. Plätze, Pärke, siedlungsstrukturierende Grünräume). In der Agglomeration werden auch grössere Projekte zur Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume geplant.
- Qualitätssichernde Verfahren bei Projekten, die Einfluss auf die Qualität des Strassenraums haben (z.B. Arealentwicklungen entlang wichtiger Strassen)

### **3.2.3 WK3: Verkehrssicherheit erhöhen**

#### **WK 3.1 Erhöhung der objektiven Sicherheit**

Kernfragen:

- Liegt eine Strategie für die Verkehrssicherheit vor bzw. wird die Verkehrssicherheit in der Gesamtverkehrsstrategie konkret behandelt?
- Inwieweit tragen die Teilstrategien Verkehr und Siedlung sowie die Massnahmen dazu bei, die Unfallschwerpunkte zu beseitigen?
- Sind gegenüber den bereits laufenden Sanierungsprogrammen der Städte und Kantone weitergehende Massnahmen bezüglich Verkehrssicherheit vorgesehen?

Präzisierungen:

- Vorliegen von flächendeckenden Schwachstellenanalysen (inkl. Kapazitätsengpässen) auf allen Netzkategorien (d.h. neben Hochleistungs- und Kantonsstrassen auch auf den kommunalen Strassennetzen)
- Herleitung von Strategien und Massnahmen zur systematischen Sanierung der Unfallschwerpunkte und übrigen Gefahrenstellen, abgestimmt und ergänzend zu den Strassen-Sanierungsprogrammen und Unfallmonitoringsystemen von Städten und Kantonen
- Schaffung von verkehrsarmen / verkehrsberuhigten Zonen
- Berücksichtigung der objektiven Sicherheit im Rahmen von Betriebs- und Gestaltungskonzepten
- Besondere Berücksichtigung von Schwachstellen im LV (z.B. bei hohen Anteilen sensibler Gruppen, Gebiete mit erhöhten Anforderungen aufgrund der Nutzungen)
- Integration der Verkehrssicherheitsmassnahmen in die Teilstrategien Verkehr und Siedlung

#### **WK 3.2 Erhöhung der subjektiven Sicherheit**

Kernfragen:

- Inwieweit tragen die Teilstrategien Verkehr und Siedlung und die Massnahmen dazu bei, die subjektive Sicherheit zu erhöhen?
- Wurden die spezifischen Ansprüche sensibler Bevölkerungsgruppen berücksichtigt?
- Sind Gebiete berücksichtigt, die aufgrund der Nutzungen erhöhte Anforderungen an die Verkehrssicherheit aufweisen?

Präzisierungen:

- Erhöhung des Sicherheitsgefühls im öffentlichen Raum unter besonderer Berücksichtigung von sensiblen Gruppen (z.B. Kinder, Schüler, ältere Menschen, Frauen)
- Schaffung von verkehrsarmen / verkehrsberuhigten Zonen
- Berücksichtigung der subjektiven Sicherheit im Rahmen von Betriebs- und Gestaltungskonzepten
- Verbesserte Situation an ÖV-Haltestellen und ÖV-Drehscheiben
- Vermeidung von negativ wahrgenommenen Abschnitten im Veloroutennetz bzw. Sanierung dieser Abschnitte
- Berücksichtigung der VSS-Norm 640 303 – Leitfaden für den Entwurf von Hauptverkehrsstrassen innerorts
- Herleitung von Massnahmen unter Berücksichtigung der verschiedenen Funktionen von Strassennetzkategorien und der betroffenen Nutzungen

### **3.2.4 WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern**

#### **WK 4.1 Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen**

Kernfragen:

- Inwieweit tragen die Teilstrategien Verkehr und Siedlung sowie die Massnahmen zur Verringerung der Luftschadstoffe und Treibhausgasemissionen bei?
- Sind im Bereich der Lufthygiene ergänzende Massnahmen zu den Massnahmen der nationalen und kantonalen Planungen vorgesehen?

Präzisierung:

- Verringerung der Fahrleistungen im MIV
- Geschwindigkeitsreduktion und Verstetigung des Verkehrsflusses beim MIV
- Verbesserung des Modalsplits (relativ und absolut) zugunsten des öffentlichen Verkehrs sowie des LV
- Verringerung der Verkehrsbelastung in den luftschadstoffbelasteten Siedlungs- und Erholungsgebieten
- Erhöhung des Anteils an nicht fossil betriebenem ÖV (insbesondere Elektrifizierung)
- Über Verkehrsinfrastrukturen hinausgehende Massnahmen zur Verbesserung der Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen im Sinne einer Klimastrategie auf Stufe Agglomeration

#### **WK 4.2 Reduktion Lärmemissionen**

Kernfragen:

- Inwieweit tragen die Teilstrategien Verkehr und Siedlung sowie die Massnahmen zur Verringerung der Lärmimmissionen bei?
- Sind im Bereich des Lärmschutzes ergänzende Massnahmen zu den Massnahmen der nationalen und kantonalen Planungen vorgesehen?

Präzisierung:

- Verbesserung des Modalsplits zugunsten des ÖV sowie des LV
- Verringerung der Verkehrsbelastung in den dicht besiedelten oder lärmempfindlichen Gebieten (z.B. publikumsintensive Zentrums- und Begegnungszonen oder Erholungsgebiete)
- Lärmreduzierende Verkehrsführungs- und Geschwindigkeitsregimes (z.B. Temporeduktionen, BGK, Fahrverbote)
- Weitere Lärmschutzmassnahmen auf Stufe der Agglomeration (über die Vorgaben der Lärmschutzverordnung hinausgehend), z.B. akustische Optimierungen im Rahmen von BGK, Anordnung von Parkplätzen und ÖV-Haltestellen

### **WK 4.3 Verminderung der Flächenbeanspruchung (inkl. Vermeidung einer Beanspruchung von FFF)**

Kernfragen:

- Inwieweit tragen die Teilstrategien Verkehr und Siedlung sowie die Massnahmen dazu bei, die Flächenbeanspruchung durch neue Siedlungen und Infrastrukturen zu verringern?
- Sind Strategien oder Massnahmen zur Kompensation von zwingend beanspruchten Fruchtfolgeflächen vorgesehen?

Präzisierungen:

- Minimierung des Flächenbedarfs für neue Siedlungen und Infrastrukturen (d.h. wirkungsvolle Optimierungen bei den Bauvorhaben)
- Minimierung des Anteils der versiegelten Flächen innerhalb und zwischen den Verkehrsanlagen (z.B. attraktive Gestaltung von kleinräumigen Erholungsräumen)
- Bei zwingender Inanspruchnahme von Fruchtfolgeflächen für Siedlungen oder Infrastrukturen: Erbringung des Nachweises gemäss Artikel 30 Absatz 1<sup>bis</sup> RPV sowie Aufzeigen von Kompensationsmassnahmen
- Ersatzmassnahmen bei Beanspruchung von Wald, Gewässer, Landwirtschaftsflächen, Naherholungsgebieten

### **WK 4.4 Aufwertung von Frei-, Natur- und Landschaftsräumen**

Kernfragen:

- Liegt ein auf die Teilstrategien Verkehr und Siedlung abgestimmtes Landschaftsentwicklungskonzept vor?
- Inwieweit werden die wichtigen Frei-, Natur- und Landschaftsräume ausserhalb und innerhalb von Siedlungen erhalten, aufgewertet, die Lebensräume miteinander vernetzt und die ökologische Trennwirkung von Infrastrukturen vermindert?

Präzisierungen:

- Ableitung von konkreten Massnahmen zur Aufwertung von Natur und Landschaft
- Förderung von Naherholungsgebieten (unter Berücksichtigung der Anliegen des Natur- und Landschaftsschutzes), Sicherstellung von deren Erschliessung
- Strategien und Massnahmen zum Schutz stark genutzter Natur- und Landschaftsräume sowie siedlungsorientierter Freiräume und Pärke (besondere Relevanz in touristisch geprägten Agglomerationen).

### 3.3 Massnahmenbeurteilung

Bevor die Agglomerationsprogramme auf ihre Wirkung beurteilt werden, muss der Bund abklären, ob die vorgeschlagenen Massnahmen mitfinanzierbar sind und ob die von der Trägerschaft definierten Prioritäten plausibel sind.

Bei der Massnahmenbeurteilung wird unterschieden zwischen den Massnahmen in den Bereichen Verkehr (Kapitel 3.3.1), Siedlung (Kapitel 0), Landschaft (Kapitel 3.3.3) sowie den Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen (Kapitel 3.3.4).

#### 3.3.1 Verkehrsinfrastrukturmassnahmen

Ziel der Beurteilung der Verkehrsmassnahmen ist es, die von der Trägerschaft vorgeschlagene Priorisierung in A-, B- oder C-Horizont zu überprüfen und gegebenenfalls anzupassen. Diese Beurteilung basiert auf fünf Kriterien:

1. Mitfinanzierbarkeit
2. Kohärenz der Massnahme
3. Planungsstand
4. Kosten-Nutzen-Verhältnis
5. Bau- und Finanzreife

Nur Massnahmen im Agglomerationsprogramm, die mitfinanzierbar und kohärent sind, erhalten eine Priorität A, B oder C. Nicht mitfinanzierbare Verkehrsmassnahmen, welche Gegenstand der Leistungsvereinbarungen sind, werden jedoch in der Programmwirkung berücksichtigt (Kapitel 0).

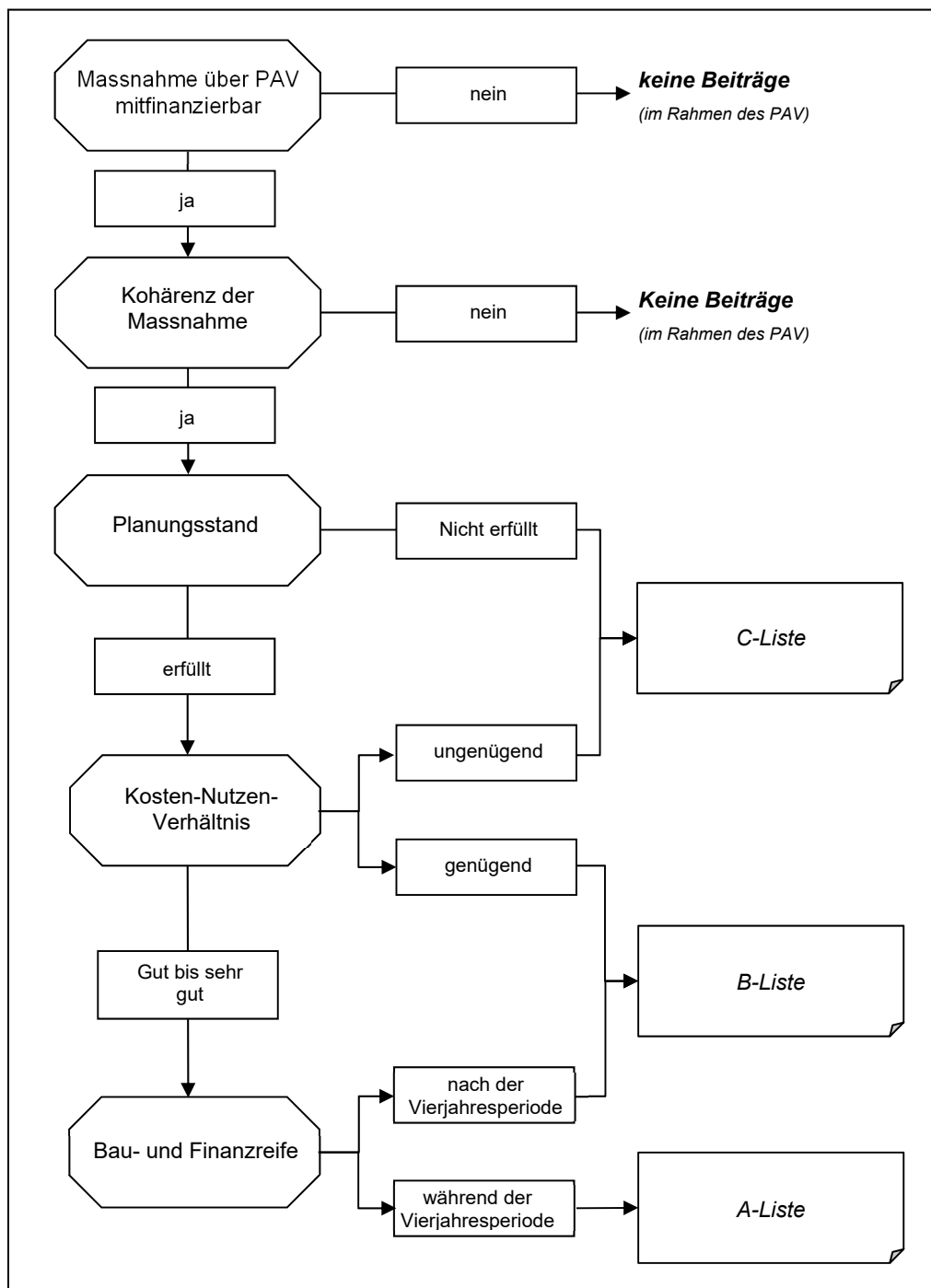
- Die Verkehrsmassnahmen der A-Liste müssen in allen fünf Kriterien positiv beurteilt werden (siehe Abbildung 7).
- Die Verkehrsmassnahmen der B-Liste sind kohärent und mitfinanzierbar. Ihr Planungsstand ist genügend fortgeschritten, ihr Kosten-Nutzen-Verhältnis ist (nur) genügend oder die Bau- und Finanzreife entspricht noch nicht den Anforderungen an Massnahmen der A-Liste.
- Die Verkehrsmassnahmen der C-Liste sind grundsätzlich kohärent und mitfinanzierbar, ihr Planungsstand entspricht aber noch nicht den Anforderungen der A- und B-Listen oder ihr Kosten-Nutzen-Verhältnis ist noch ungenügend<sup>25</sup>.

---

<sup>25</sup> Gemäss dieser Logik sind C-Massnahmen, die vom Bund umpriorisiert werden, grundsätzlich kohärent zum Agglomerationsprogramm und weisen daher einen gewissen Handlungsbedarf aus (dieser Handlungsbedarf wurde in den Vorgängergenerationen mit C\* gekennzeichnet). Massnahmen mit fehlender oder ungenügender Kohärenz im Agglomerationsprogramm (z.B. Handlungsbedarf wird nicht anerkannt) werden vom Bund keiner Priorität zugewiesen.



**Abbildung 7:** Vorgehen und Kriterien bei Massnahmenbeurteilung



▪ **Schritt 1: Mitfinanzierbarkeit**

Erster Schritt der Prüfung ist die Mitfinanzierbarkeit gemäss den gesetzlichen Vorgaben (MinVG, MinVV, PAVV).

▪ **Schritt 2: Kohärenz der Massnahme**

Der Bund beteiligt sich nur an Massnahmen, die sowohl inhaltlich wie zeitlich kohärent sind (siehe auch Kapitel 2.2 und 2.4):

Die inhaltliche Kohärenz ist unter folgenden Voraussetzungen gegeben:

- Die Massnahme entspricht den allgemeinen Zielen des Programms Agglomerationsverkehr, d.h. sie unterstützt die Koordination zwischen Verkehr und Siedlung und ermöglicht eine effiziente und nachhaltige Entwicklung des Gesamtverkehrssystems.
- Die Massnahme ist mit dem Zukunftsbild kohärent.
- Die Massnahme ergibt sich aus dem aktualisierten Handlungsbedarf und ist entsprechend begründet.
- Die Massnahme trägt zur Umsetzung einer der Teilstrategien Verkehr bzw. Siedlung und Landschaft bei bzw. ist ein wichtiges Element davon.
- Es besteht kein offensichtlicher Widerspruch zwischen der Massnahme und einer anderen Teilstrategie.

Die zeitliche Kohärenz ist unter den folgenden Voraussetzungen gegeben:

- Die Massnahme bettet sich kohärent in die Vorgängergenerationen ein (Kapitel 2.4). Dabei werden auch die allfälligen Hinweise des Bundes aus früheren Prüfberichten berücksichtigt.
- Die Priorität der Massnahme entspricht dem aktualisierten Handlungsbedarf und berücksichtigt den Stand der Umsetzung der vereinbarten Massnahmen der Vorgängergenerationen.
- Die Priorität der Massnahme berücksichtigt die Terminplanung der mit ihr zusammenhängenden Siedlungsmassnahmen (z.B. Entwicklungsgebiete rechtzeitig, aber abgestimmt auf die Investitionsdynamik erschliessen).
- Die Priorität der Massnahme ist kohärent mit den Bundesplanungen und den anderen Verkehrsmassnahmen des Agglomerationsprogramms.

▪ **Schritt 3: Planungsstand**

Mit diesem Kriterium wird der Stand des Planungsprozesses beurteilt. Zum Zeitpunkt der Einreichung des Agglomerationsprogramms müssen alle Massnahmen, welche für die A- oder B-Liste in Betracht kommen, den Planungsstand 1 aufweisen (vgl. untenstehende Tabelle). Nur bei Vorliegen dieser Voraussetzung werden sie weiter beurteilt.

Massnahmen von über 10 Mio. Franken müssen zusätzlich den Planungsstand 2 erfüllen.

Grössere Massnahmen von über 30-50 Mio. Franken Investitionskosten müssen zudem ein Vorprojekt vorweisen, um für die A-Liste berücksichtigt zu werden.

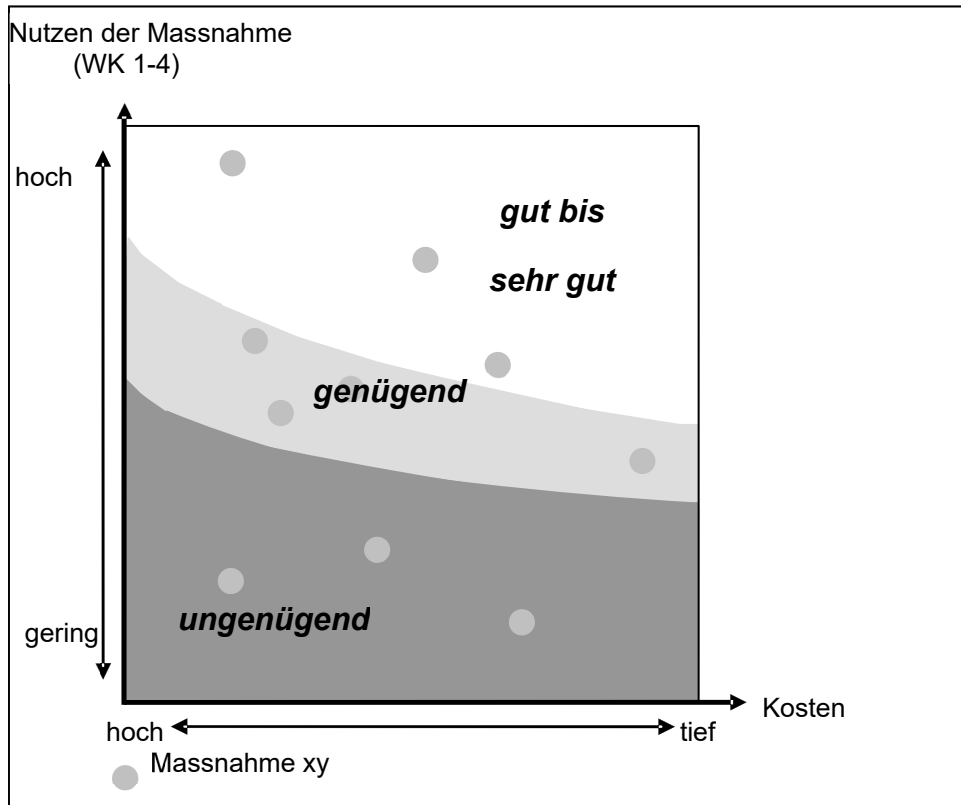
Planungs- stand	Anforderungen
1 (bis 10 Mio. CHF)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Massnahme ergibt sich aus dem identifizierten Handlungsbedarf.</li> <li>▪ Aus dem Massnahmenbeschrieb geht klar hervor, was der Inhalt des Projekts ist, wo es liegt, wie der aktuelle Planungsstand ist und welche weiteren Schritte erforderlich sind.</li> <li>▪ Die verkehrlichen Auswirkungen sind grob beurteilt.</li> <li>▪ Die finanziellen Auswirkungen der Massnahme sind aufgrund von Erfahrungswerten grob abgeschätzt.</li> <li>▪ Bei Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen in der A-Liste: Angabe der Leistungseinheiten pro einzelner Massnahme (bei Massnahmenpaketen)</li> </ul>
2 (> 10 Mio. CHF)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Planungsstand 1 ist erfüllt.</li> <li>▪ Vorstudien / Zweckmässigkeitsbeurteilungen und Machbarkeitsnachweis sind vorhanden. Vorstudien müssen eine Schätzung der Investitions-, Betriebs- und Unterhaltskosten (+/- 30%), eine Analyse zur Wirtschaftlichkeit und zu den Auswirkungen auf die Umwelt enthalten.</li> <li>▪ Variantenvergleiche und Projektoptimierungen sind durchgeführt, unter Berücksichtigung eines breiten und, wo angezeigt, intermodalen Variantenfächers. Variantenentscheide liegen vor.</li> <li>▪ Flankierende Massnahmen (insbesondere zu Kapazitätsausbauten) weisen einen ähnlichen Planungsstand auf und sind integrierter Bestandteil der Massnahme bzw. des Massnahmenpakets. Mit der Verkehrsinfrastrukturmassnahme verknüpfte Siedlungsmassnahmen weisen einen ausreichenden Konkretisierungsgrad auf.</li> </ul>
3 (> 30-50 Mio. CHF)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Planungsstand 2 ist erfüllt.</li> <li>▪ Vorprojekt ist vorhanden, bzw. aus dessen Planung ist glaubhaft ersichtlich, dass es bis spätestens 8 Monate nach Einreichung des Agglomerationsprogramms nachgeliefert werden kann.</li> <li>▪ Investitions-, Betriebs- und Unterhaltskosten sind auf +/- 20% geschätzt.</li> </ul>

#### ▪ Schritt 4: Kosten-Nutzen-Verhältnis

Das Kosten-Nutzen-Verhältnis einer Massnahme ergibt sich einerseits aus der Wirkung (gemessen in Wirkungspunkten), andererseits aus den Kosten (gemessen nach Kostenkategorien).

Die nachstehende Abbildung zeigt beispielhaft, wie das Kosten-Nutzen-Verhältnis einer Massnahme von deren Wirkung und Kosten abhängt.

**Abbildung 8:** Beurteilung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses



Der **Nutzen** einer Massnahme wird qualitativ anhand der vier Wirkungskriterien beurteilt (Kapitel 3.2).

Pro WK werden maximal drei Punkte vergeben (bei einer sehr grossen positiven Wirkung). Die Beurteilung erfolgt aufgrund der Beurteilung einer Massnahme gemäss den jeweiligen Unterkriterien eines Wirkungskriteriums. Jede Massnahme wird unter Berücksichtigung der Anzahl betroffener Verkehrsteilnehmenden und der Agglomerationsgrösse bewertet.

Die im Kapitel 3.2 aufgeführten Fragen dienen vor allem der Programmwirkung. Sie können aber sinngemäss für die Massnahmenbeurteilung beigezogen werden. Beim WK1 muss die Frage hinsichtlich der Verbesserung der Qualität des ÖV beispielsweise wie folgt angepasst werden: „Wie stark trägt die Massnahme zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems bei?“.

Der Nutzen einer Massnahme wird gestützt auf den Vergleich zum „Referenzzustand“, d.h. zum Zustand ohne die beurteilte Massnahme ermittelt. Für gewisse Massnahmenkategorien sind auch quantitative Daten erforderlich. Diese werden im Anhang 3 erläutert (siehe Hinweise zu den quantitativen Daten).

Die Zuordnung der Massnahmen zu den **Kostenkategorien** erfolgt insbesondere unter Berücksichtigung der Agglomerationsgrösse. Für jede Agglomerationsgrösse werden die Kostenkategorien auf Grundlage aller eingereichten Massnahmen in den entsprechenden Agglomerationsprogrammen der aktuellen Generation derselben Grössenkategorie (klein, mittel, gross) hergeleitet. Deshalb können die einzelnen Kostenkategorien erst im Rahmen des Prüfprozesses definitiv festgelegt werden.<sup>26</sup>

### Quervergleiche

Bei gewissen Massnahmenkategorien erlaubt die Massnahmenbeurteilung allein gestützt auf die vier Wirkungskriterien keine genügend klare Prioritätenzuordnung. Um breiter abgestützte Resultate zu erhalten, werden deshalb für zwei Massnahmenkategorien Zusatzkriterien angewendet und ein Quervergleich mit allen eingereichten Agglomerationsprogrammen durchgeführt: für die Massnahmenkategorie «Tram» sowie für reine Kernentlastungs- und Umfahrungsstrassen in der Massnahmenkategorie «Kapazität Strasse». Die durchgeführten Vergleiche und die verwendeten Zusatzkriterien werden im Erläuterungsbericht zum Prüfverfahren der jeweiligen Generation dargestellt.

#### ▪ Schritt 5: Bau- und Finanzreife

Ergänzend zum Planungsstand (Schritt 3) ist die Bau- und Finanzreife zu beurteilen. Dabei wird geprüft, ob eine Massnahme innerhalb des A- bzw. B-Horizonts umgesetzt und finanziert werden kann. Die Ausführung von Bauvorhaben der Massnahmen der A-Liste muss in der Vierjahresperiode der entsprechenden Generation beginnen, sonst verliert die Trägerschaft den Anspruch auf Bundesbeiträge.

Vertritt der Bund die Auffassung, dass eine Massnahme noch nicht die Bau- und Finanzreife einer A-Massnahme erreicht hat, wird sie der B-Liste zugeteilt. Baureif ist ein Projekt dann, wenn die Planungs-, Projektierungs- und Bewilligungsverfahren abgeschlossen sind oder im A-Horizont abgeschlossen werden. Zur Finanzreife gehört, dass die Restfinanzierung der Investitionen für die geplanten Projekte weitestgehend sichergestellt ist und ein Finanzierungsplan sowie der Nachweis der langfristigen Finanztragbarkeit vorliegen.

Bau- und Finanzreife	Anforderungen
1 (bis 10 Mio.)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die weiteren Umsetzungsschritte (Projektierung, Baubewilligung, Finanzierung) werden dargelegt.</li> <li>Bei Massnahmen in der Zuständigkeit einer Gemeinde liegt eine Erklärung vor, wonach die betreffende Gemeinde dem jeweiligen Agglomerationsprogramm zustimmt und die darin enthaltenen Massnahmen in ihrem Zuständigkeitsbereich umsetzen wird.</li> <li>Der Finanzierungsschlüssel zwischen den beteiligten Gebietskörperschaften wird dargelegt.</li> </ul>
2 (> 10 Mio.)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bau-/Finanzreife 1 ist erfüllt.</li> <li>Es wird glaubhaft dargelegt, dass die Projektierungs- und Baubewilligungsverfahren innerhalb des A-Horizontes abgeschlossen werden können.</li> <li>Ein Finanzierungsplan und ein Nachweis der langfristigen finanziellen Tragbarkeit liegt vor..</li> </ul>

<sup>26</sup> Im Erläuterungsbericht der jeweiligen Generation werden die für die Agglomerationsprogramme verwendeten Kostenkategorien nach Agglomerationsgrössen aufgeführt.

### 3.3.2 Siedlungsmassnahmen

Siedlungsmassnahmen werden im Rahmen des PAV nicht durch den Bund mitfinanziert. Sie werden daher nicht einzeln priorisiert und auch nicht wie die Verkehrsinfrastrukturmassnahmen beurteilt (d.h. der Bund nimmt keine systematische, sondern nur eine summarische Priorisierung von Siedlungsmassnahmen vor).

Siedlungsmassnahmen werden beurteilt, um die Wirkung des Gesamtprogramms zu ermitteln sowie um die Abstimmung von Verkehr und Siedlung zu beurteilen (Programmwirkung, Kapitel 0). Die Trägerschaften müssen deshalb eine Priorisierung der Siedlungsmassnahmen in Abstimmung mit den Verkehrsmassnahmen vornehmen.

Der Bund kann die Priorisierung der Siedlungsmassnahme (oder der Verkehrsmassnahmen) ändern, wenn die Abstimmung nicht gewährleistet ist. Falls einzelne Siedlungsmassnahmen nicht kohärent mit den Verkehrsmassnahmen sind bzw. die Verkehrskapazitäten nicht gesichert sind, kann er die Priorität anpassen.

Folgende Aspekte werden bei Siedlungsmassnahmen geprüft:

- Unterstützen diese Massnahmen die Ziele des Raumplanungsgesetzes und die Gesamtziele der Agglomerationspolitik des Bundes, insbesondere die Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen?
- Sind die Siedlungsmassnahmen aus der Teilstrategie Siedlung inklusive Landschaft sowie aus dem aktualisierten Handlungsbedarf abgeleitet und sind sie kohärent mit dem Zukunftsbild?
- Bringen die Massnahmen im Bereich Siedlung einen Mehrwert gegenüber den bestehenden Instrumenten der Raumplanung? Dienen diese Massnahmen einer Konkretisierung und konsequenten Umsetzung des kantonalen Richtplans (bzw. anderer Planungsinstrumente wie z.B. eines regionalen Richtplans)?
- Sind die (grösseren) Verkehrsinfrastrukturmassnahmen mit den entsprechenden Siedlungsmassnahmen abgestimmt?
- Kann der durch die vorgeschlagenen Siedlungsmassnahmen verursachte Verkehr verträglich bewältigt werden bzw. sind zusätzliche Verkehrskapazitäten möglich und vorgesehen?
- Sind die Siedlungsmassnahmen behördenverbindlich verankert?

Ziel des Agglomerationsprogramms ist es, die Siedlungsmassnahmen des kantonalen Richtplans (und allenfalls des regionalen Richtplans) weiterzuentwickeln und zu konkretisieren, um damit Mehrwerte zu schaffen. Es ist darzulegen, wo ein konkreter Handlungsbedarf in Bezug auf die Festlegungen des kantonalen Richtplans besteht. Entsprechend dem Handlungsbedarf legt das Agglomerationsprogramm Massnahmen zur räumlichen, zeitlichen und / oder inhaltlichen Konkretisierung der Siedlungsvorgaben des kantonalen Richtplans fest.

Beispiele: Das Agglomerationsprogramm

- legt die konkrete Umsetzungsplanung eines kantonalen ESP fest (Priorisierung, Planungsschritte, Abstimmung mit Verkehrsinfrastrukturmassnahmen, erforderliche Erschliessungsmassnahmen etc.);
- legt fest, wo allgemeine Verdichtungsvorgaben des Kantons räumlich umgesetzt werden und in welcher Priorität;
- formuliert ergänzende Vorgaben z. B. zur Dichte oder Ausnützung.

Für im Agglomerationsprogramm als Daueraufgabe bezeichnete Siedlungsmassnahmen (z.B. noch ausstehende Bezeichnung von ESP, Baulandmobilisierung u.a.) ist ein konkretes

Umsetzungsprogramm mit den nächsten Planungsschritten aufzuzeigen (mindestens für A und B-Horizont, z.B. Zuständigkeiten, Termine).

### 3.3.3 Landschaftsmassnahmen (fakultativ)

Landschaftsmassnahmen sind fakultativ und können keine Mitfinanzierung im Rahmen des PAV beanspruchen<sup>27</sup>. Landschaftsmassnahmen sind aber sehr erwünscht. Die Teilstrategie Siedlung muss mindestens diejenigen Landschaftsaspekte behandeln, welche unmittelbaren Einfluss auf die wichtigsten Siedlungsentwicklungen haben. Eine griffige Teilstrategie Landschaft, die mit der Teilstrategie Siedlung abgestimmt ist sowie konkrete Landschaftsmassnahmen enthält, beeinflusst die Beurteilung von WK4 positiv.

Landschaftsmassnahmen werden analog zu den Siedlungsmassnahmen bewertet. Folgende Aspekte werden untersucht:

- Sind die Landschaftsmassnahmen aus der Teilstrategie Siedlung inklusive Landschaft oder aus einer eigenen Teilstrategie Landschaft abgeleitet? Unterstützen sie die Gesamtstrategie des Agglomerationsprogramms? Sind sie kohärent mit dem Zukunftsbild?
- Bringen die Landschaftsmassnahmen einen Mehrwert gegenüber den bestehenden Instrumenten der Raum- und Landschaftsplanung?
- Sind diese Massnahmen genügend konkret, um wirksame Entwicklungen auf Stufe Agglomeration auszulösen?

### 3.3.4 Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen

Die Beurteilung der Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen (siehe Kapitel 2.7) folgt einer anderen Logik als die Beurteilung einzelner Massnahmen. Ziel der Beurteilung ist es, die pauschale Mitfinanzierung von Massnahmen zu überprüfen und die im Rahmen des PAV mitzufinanzierenden Kosten zu plafonieren. Gemäss Artikel 21a Absatz 3 MinVV sind **zwei Beurteilungsschritte** zu unterscheiden<sup>28</sup>:

- **Schritt 1 Festsetzung von Kostengrenzen:** Aufgrund von Leistungseinheiten werden nach Massnahmenkategorien maximale Kosten definiert.
- **Schritt 2 Qualität der Konzeption:** Für den Bund ist es wichtig, dass insbesondere auch kostengünstige Massnahmen in eine abgestimmte Planung eingebettet sind und diese Planung einer klaren Konzeption zu Grunde liegt. Ein entsprechendes Massnahmenpaket soll nicht nur einzelne, voneinander losgelöste Massnahmen umfassen.

Deshalb wird die Qualität der Konzeption im Rahmen der Massnahmenbeurteilung (und auch der Programmbeurteilung; vgl. Kapitel 3.4) berücksichtigt. Nur Konzepte von guter Qualität erhalten ungekürzte Beiträge pro Leistungseinheit. Bei tieferer Qualität kürzt der Bund die Beiträge in 5%-Schritten. Beurteilungsgrundlage bilden die entsprechenden WK-Unterkriterien (mit der jeweiligen Benotung von 0 bis +3 Punkten). Massgebend für die Bewertung sind die folgenden Aspekte:

Massnahmenkategorie	Kriterien zur Beurteilung der Qualität der Konzeption
Langsamverkehr (v.a. WK1.2)	Flächendeckende Konzeption des Langsamverkehrs mit Karte und Beschreibung (integriert oder separat nach Fuss- und Veloverkehr). Priorisierte LV-Massnahmenpakete auf Basis eines aktualisierten Handlungsbedarfs und unter Berücksichtigung der Vorgängergenerationen.

<sup>27</sup> Ausserhalb des NAF bestehen Möglichkeiten für eine Mitfinanzierung von Landschaftsprojekten durch den Bund, z.B. Rahmen des Programms «Biodiversität und Landschaftsqualitäten in Agglomerationen fördern».

<sup>28</sup> Im Erläuterungsbericht der jeweiligen Generation werden die weiteren Details zur Beurteilung von Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen dargelegt, insbesondere zu den Leistungseinheiten.

	<p>Förderung eines zusammenhängenden, dichten, sicheren und attraktiven Fuss- und Veloverkehrsnetz.</p> <p>Berücksichtigung der Anliegen des LV in Betriebs- und Gestaltungskonzepten.</p> <p>Berücksichtigung von unterschiedlichen Anforderungen der Nutzenden (Geschwindigkeits- vs. Komfortansprüche).</p> <p>Berücksichtigung von Alltags- und Freizeitnutzungen.</p>
Verkehrsmanagement (v.a. WK1.4)	<p>Aufzeigen einer systematischen und flächendeckenden VM-Konzeption als Bestandteil der Teilstrategie Strasse und unter Berücksichtigung der Netzhierarchie.</p> <p>Die Konzeption berücksichtigt die Funktionen der verschiedenen Strassennetzkategorien und ist abgestimmt auf nationale, kantonale und kommunale Strassen.</p> <p>Priorisierte VM-Massnahmenpakete auf Basis eines aktualisierten Handlungsbedarfs und unter Berücksichtigung der Vorgängergenerationen.</p> <p>Die Konzeption zeigt auf, in welchen Gebieten die MIV-Belastungen dosiert, an welchen Knoten gepöftrnert oder andere Steuerungsmassnahmen vorgenommen werden sollen.</p> <p>Integration von ÖV Priorisierungen entsprechend aktualisiertem Handlungsbedarf.</p> <p>Transparente Darstellung der Organisation des VM und der Abstimmung zwischen Bund, Kantonen und Gemeinden.</p>
Aufwertung/Sicherheit Strassenraum (v.a. WK1.4, WK2.4, WK3.1)	<p>Systematische Schwachstellenanalyse über alle Teilräume der Agglomeration.</p> <p>Priorisierte Massnahmenpakete auf Basis eines aktualisierten Handlungsbedarfs und unter Berücksichtigung der Vorgängergenerationen.</p> <p>Schaffung von verkehrsarmen / verkehrsberuhigten Zonen, Berücksichtigung im Rahmen von Betriebs- und Gestaltungskonzepten.</p> <p>Berücksichtigung der verschiedenen Anforderungen der Verkehrsträger in Mischverkehrssystemen und der Netzhierarchie (insb. nachvollziehbare Abwägung zwischen Massnahmen zur Erhöhung des Verkehrsflusses und der Aufenthaltsqualität / Sicherheit von LV).</p> <p>Schaffung von öffentlichen Begegnungsräumen, städtebauliche Integration.</p> <p>Reduktion der MIV- und güterverkehrsbedingten Belastungen in dicht bewohnten Gebieten.</p>
Aufwertung von Bus- und Tram-Haltestellen (v.a. WK1.3, WK3.2)	<p>Abstimmung der Teilstrategie ÖV mit der Siedlungsstrategie und der Teilstrategie LV.</p> <p>Priorisierte Massnahmenpakete auf Basis eines aktualisierten Handlungsbedarfs und unter Berücksichtigung der Vorgängergenerationen.</p> <p>Systematische Identifikation von Qualitätsmängeln bei den Zugängen zu den Haltestellen, bei ungeeigneten Standorten sowie weiterer Qualitätsmängel.</p> <p>Verbesserung der Benutzerfreundlichkeit von Haltestellen.</p> <p>Verbesserung intermodaler Angebote und Services an Haltestellen.</p> <p>Klarer Mehrwert der Massnahmen für die Aufwertung des Gesamtverkehrssystems gegenüber ordentlichen Unterhalts- und Erneuerungsarbeiten von ÖV-Haltestellen (Nachweis eines Niveausprungs in der Haltestellenausstattung, der mit ordentlichen Erneuerungsarbeiten nicht erreichbar wäre).</p>



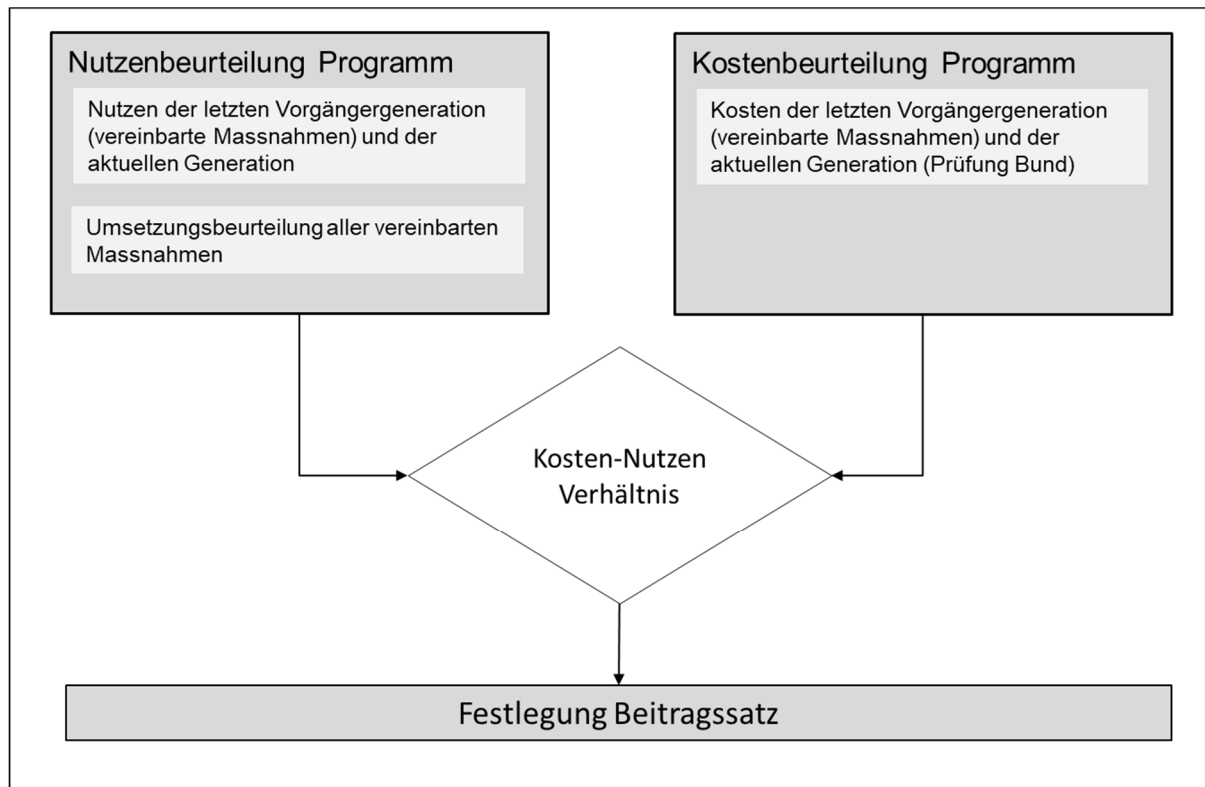
### 3.4 Bestimmung der Programmwirkung

Die Programmwirkung stellt den Nutzen eines Agglomerationsprogramms dessen Kosten gegenüber. Sowohl Nutzen als auch Kosten werden jeweils relativ im Verhältnis zur Grösse der Agglomeration ermittelt. Bei der Ermittlung des Nutzens wird der Stand der Umsetzung der vereinbarten Massnahmen der Vorgängergenerationen berücksichtigt. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis eines Agglomerationsprogramms ist massgebend für die Festlegung des Beitragssatzes und damit für die Höhe der Bundesbeiträge an die mitfinanzierten Massnahmen des entsprechenden Programms (Art. 17d, Abs. 1 MinVG). Der Beitragssatz des Bundes liegt zwischen 30 und 50%.

Die Programmwirkung wird mit folgenden drei Beurteilungsschritten (siehe auch Abbildung 9) bestimmt:

1. Nutzenbeurteilung (Kapitel 3.4.1) inklusive Umsetzungsbeurteilung (Kapitel 3.4.1.2):
2. Kostenbeurteilung (Kapitel 3.4.1.2):
3. Festlegung des Beitragssatzes aufgrund des Kosten/Nutzen-Verhältnisses (Kapitel 3.4.3)

**Abbildung 9:** Bestimmung der Programmwirkung



#### 3.4.1 Nutzenbeurteilung

##### 3.4.1.1 Nutzen

In die Beurteilung des Nutzens eines Agglomerationsprogramms fliessen folgende Massnahmen ein:

- Mitfinanzierbare Verkehrsinfrastrukturmassnahmen der A- und B-Liste und nicht mitfinanzierte Verkehrsmassnahmen sowie Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen der jeweils aktuellen Generation mit Priorität A oder B (Ax, Bx) gemäss Priorisierung des Bundes
- Vereinbarte Massnahmen der letzten Vorgängergeneration mit Priorität A (Ax-1)

Für den Nutzen werden die aktuelle (Ax, Bx) sowie die Vorgängergeneration (Ax-1) bzw. rund 12 Jahren berücksichtigt. Aufgrund der Ausführungsfristen gemäss Artikel 1 Abs. 1 PAVV muss die Umsetzung der Massnahmen der jeweils zweitletzten Vorgängergeneration (Ax-2) begonnen haben. Weiter zurückliegende Massnahmen werden deshalb für den Nutzen nicht mehr berücksichtigt<sup>29</sup>.

Der Nutzen der Massnahmen der nationalen (namentlich beschlossene Massnahmen gemäss STEP Strasse und Schiene) und kantonalen Planungen (namentlich kantonale Richtpläne) wird in der Nutzenbeurteilung nicht berücksichtigt. Hingegen müssen die Massnahmen des Agglomerationsprogramms auf solche Massnahmen abgestimmt sein. Der Abstimmungsnachweis wird bei der Beurteilung der Kohärenz eines Agglomerationsprogramms berücksichtigt (Kapitel 2.5).

In folgenden drei Fällen reduziert sich der Nutzen auf die A- und B-Massnahmen der aktuellen Generation:

- Die letzte Vorgängergeneration wurde ausgelassen.
- Das Agglomerationsprogramm hat in der letzten Vorgängergeneration keine Mitfinanzierung erhalten.
- Das Agglomerationsprogramm wird erstmalig eingereicht.

Der reduzierte Nutzen aufgrund einer fehlenden Vorgängergeneration hat keine Auswirkungen auf den Beitragssatz, wenn das Agglomerationsprogramm insgesamt eine gute Qualität aufweist. Zudem sind in der Regel auch die Kosten tiefer. Und schliesslich berücksichtigt die Nutzenbeurteilung nicht nur die Qualität der Massnahmen, sondern auch die Qualität des Agglomerationsprogramms als Ganzes.

Der Nutzen eines Agglomerationsprogramms wird anhand der in Kapitel 3.2 definierten Wirkungskriterien (WK) bestimmt. Entscheidend für den Nutzen sind die vom Bund in die A- und B-Liste aufgenommenen mitfinanzierten und nicht mitfinanzierten Massnahmen. Diese können ihre positive Wirkung aber nur entfalten, wenn sie in wirkungsvolle Strategien eingebettet und kohärent aus der Situations- und Trendanalyse, dem Zukunftsbild und dem aktualisierten Handlungsbedarf abgeleitet wurden. Zudem muss das Agglomerationsprogramm auf den Teilstrategien und Massnahmen der Vorgängergenerationen aufbauen. Der Inhalt der Bausteine sowie die Kohärenz («Roter Faden» und Generationenkohärenz) sind somit Gegenstand der Nutzenbeurteilung.

Wie in Kapitel 2.2 erläutert, müssen die einzelnen Bausteine nicht in jeder Generation vollständig überarbeitet werden. Im Rahmen einer Generation sind Schwerpunktbildungen möglich. Entscheidend dabei ist, dass die Schwerpunktsetzung nachvollziehbar begründet wird.

Die Beurteilung stützt sich auf den Vergleich des «Referenzzustands» ohne Agglomerationsprogramm mit dem zukünftigen Zustand nach Umsetzung der geplanten Massnahmen. Sie basiert auf einer qualitativen Betrachtung, die nach Möglichkeit durch quantitative Angaben gestützt wird (siehe Anhang 5).

Die vier Wirkungsbereiche (Verkehr, Siedlung, Sicherheit und Umwelt) werden entlang der in Kapitel 3.2 beschriebenen Unterkriterien und Bewertungsfragen beurteilt. Die Beurteilung erfolgt jeweils für das Wirkungskriterium als Ganzes. Die Unterkriterien werden nicht einzeln behandelt. Zudem wird bei der Beurteilung den Grössenunterschieden der Agglomerationen Rechnung getragen. Für die WK1 – 4 können folgende Punkte vergeben werden:

---

<sup>29</sup> Eine Ausnahme stellen die A-Massnahmen der ersten und zweiten Generation dar die bis 2027 umgesetzt werden können. Weil diese Massnahmen aber bereits mehrmals bei der Prüfung der Agglomerationsprogramme berücksichtigt wurden (und bei Bahnprojekten zudem der Bund nicht mehr über den NAF mitfinanziert), werden auch die Wirkungen dieser Massnahmen ab der vierten Generation nicht mehr berücksichtigt.

0 Punkte:	keine Wirkung
1 Punkt:	geringe Wirkung
2 Punkte:	mittlere Wirkung
3 Punkte:	hohe Wirkung

#### 3.4.1.2 Umsetzungsbeurteilung

Die Wirkung eines Agglomerationsprogramms resultiert nicht einzig aus geplanten, sondern aus den tatsächlich umgesetzten Massnahmen. Der Bund prüft deshalb auch den Stand der Umsetzung der vereinbarten Massnahmen der Vorgängergenerationen. Bei ungenügender Umsetzung dieser Massnahmen kann er einen bis maximal 2 Punkte vom Nutzen abziehen.

Für die Umsetzungsbeurteilung sind grundsätzlich alle Massnahmen gemäss den Leistungsvereinbarungen zu berücksichtigen. Infolge der Fristen gemäss **Art.1 Abs.1 PAVV** muss der Baubeginn von Massnahmen, die mehr als zwei Generationen zurückliegen (Ax-2), zum Zeitpunkt des Prüfverfahrens der aktuellen Generation begonnen haben. Für Massnahmen der ersten und zweiten Generation läuft eine Frist bis 2027. Sie werden deshalb bei der Umsetzungsbeurteilung bis zu diesem Zeitpunkt mitberücksichtigt.

Für die Beurteilung der Umsetzung der Massnahmen in Form der einzureichenden Umsetzungstabellen sind die Zeithorizonte gemäss Leistungsvereinbarung massgebend d. h. die definierten Fristen in der vier Jahreslogik des entsprechenden A-Horizonts und nicht die Fristen gemäss PAVV.

Ist absehbar, dass eine vereinbarte Massnahme nicht umsetzbar ist, kann die Trägerschaft beim Bund die sog. «Abstandnahme» beantragen (Kapitel 4.1). Die entsprechenden Massnahmen sind nicht mehr Bestandteil der Leistungsvereinbarung und werden in der quantitativen Umsetzungsbeurteilung (UR1) nicht berücksichtigt. Im Rahmen der qualitativen Umsetzungsbeurteilung (UR3) wird jedoch beurteilt, ob im Agglomerationsprogramm adäquate Alternativen vorgeschlagen wurden.

Die Anforderungen und Vorgaben an die Berichterstattung zum Stand der Umsetzung von vereinbarten Massnahmen sind in Kapitel 2.2 und 2.3 beschrieben<sup>30</sup>. Sie sind Bestandteil von GA4.

Die Umsetzungsbeurteilung erfolgt quantitativ und qualitativ aufgrund von drei Kriterien<sup>31</sup>:

- **UR1 Verkehrsinfrastrukturmassnahmen und nicht mitfinanzierte Verkehrsmassnahmen (quantitativ):** Die quantitative Umsetzungsbeurteilung dieser Massnahmen stützt sich auf die Umsetzungstabellen. Die in der Leistungsvereinbarung vereinbarten Verkehrsinfrastrukturmassnahmen sowie die nicht mitfinanzierten Verkehrsmassnahmen (einzelne Massnahmen und Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen) werden nach Stand der Umsetzung dieser Massnahmen kategorisiert (keine, mittlere, starke Verzögerung). Der Stand der Umsetzung wird unterschiedlichen Kategorien von Begründungen für die Verzögerung gegenübergestellt. Bei Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen müssen die Trägerschaften angeben, wie hoch der Anteil der umgesetzten Leistungseinheiten eines Massnahmenpakets ist.

<sup>30</sup> Wenn die Trägerschaft eine Generation auslässt, gelten dieselben Anforderungen und Vorgaben für das Agglomerationsprogramm, das in der nächsten Generation eigereicht wird. In jedem Fall gelten die Anforderungen an das Finanz- und Kostencontrolling gemäss Finanzierungsvereinbarungen der Massnahmen der Vorgängergenerationen (Kapitel 4.2).

<sup>31</sup> Das Vorgehen ist im Erläuterungsbericht zum Prüfverfahren der jeweiligen Generation detaillierter dargestellt.

Umsetzungsdefizite von teuren Massnahmen und von zeitlich weiter zurückliegenden Massnahmen werden höher gewichtet. Der Bund kann die Einschätzungen der Trägerschaften anpassen, wenn er die Sachlage anders beurteilt.

- **UR2 Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen (quantitativ):** Die quantitative Umsetzungsbeurteilung von vereinbarten Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen basiert ebenfalls auf den Umsetzungstabellen. Bei gravierenden Umsetzungsmängeln wird das quantitative Ergebnis zusätzlich qualitativ anhand der folgenden Leitfragen gespiegelt:
  - Sind Fortschritte in den ESP erkennbar? Entsprechen die Entwicklungen den Zielen gemäss Agglomerationsprogramm (Ausmass und Nutzungsmix)?
  - Sind Fortschritte bei den Aktivitäten zur Siedlungsentwicklung nach innen erkennbar?
  - Sind Fortschritte bezüglich der weiteren Siedlungsmassnahmen des Agglomerationsprogramms erkennbar?
- **UR3 Umsetzungskohärenz (qualitativ):** Der Bund prüft neben der quantitativen Umsetzungsbeurteilung auch, wie kohärent der Stand der Umsetzung der vereinbarten Massnahmen der Vorgängergenerationen in den verschiedenen Bausteinen eines Agglomerationsprogramms berücksichtigt wurde. Die Beurteilung basiert auf folgenden Leitfragen:
  - Berücksichtigen die Massnahmen der aktuellen Generation den Stand der Umsetzung der vereinbarten Massnahmen der Vorgängergenerationen?
  - Werden bei einem Verzicht (Abstandnahme) oder bei Verzögerungen von Schlüsselmassnahmen wirkungsvolle Alternativen im Agglomerationsprogramm vorgeschlagen?
  - Ist die Umsetzung der nicht mitfinanzierten Massnahmen der Vorgängergenerationen auf Kurs? Falls dies nicht der Fall ist: werden alternative Ansätze im Agglomerationsprogramm aufgezeigt?

Für jedes Umsetzungskriterium resultiert eine Einstufung in «gut», «genügend» oder «ungenügend». Abzüge von den Ergebnissen der Nutzenbeurteilung werden wie folgt vorgenommen:

kein Abzug:	kein «ungenügend»
-1 Punkt:	2x «ungenügend»; oder 1x «ungenügend» und 1-2 «genügend»
-2 Punkte:	2-3x «ungenügend»

Der Bund berücksichtigt bei der Umsetzungsbeurteilung auch die Gründe für eine Verzögerung und prüft summarisch die Plausibilität der Informationen. Wichtig ist dabei, dass im Agglomerationsprogramm Verzögerungen transparent ausgewiesen werden und, dass die neuen Massnahmen die veränderten Rahmenbedingungen berücksichtigen.

### 3.4.2 Kostenbeurteilung

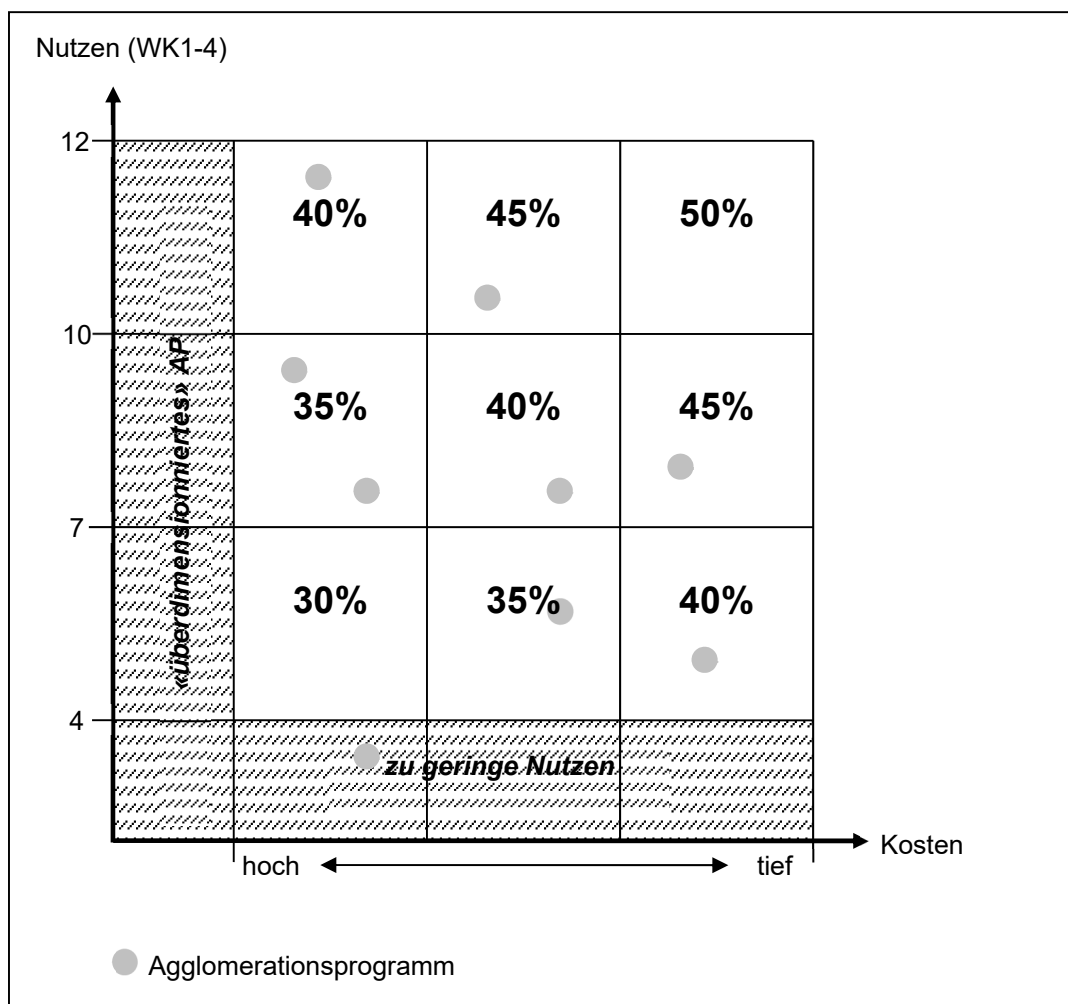
Die Kosten ergeben sich – analog zum Nutzen – aus den Kosten aller durch den Bund als A- und B-Massnahmen priorisierten Massnahmen des aktuellen Agglomerationsprogramms (Ax, Bx) zuzüglich der Kosten der vereinbarten A-Massnahmen der letzten Vorgängergeneration (Ax-1). Die Kosten werden einer Kostenkategorie zugewiesen (tief, mittel, hoch), wobei die Grösse einer Agglomeration berücksichtigt wird.

Für die Zuweisung der Programmkosten an eine Kostenkategorie (tief, mittel, hoch) werden für die einzelnen Agglomerationen Richtwerte der Bundesbeiträge berechnet. Diese ergeben sich daraus, dass die auf Bundesseite verfügbaren Mittel entsprechend dem relativen Gewicht der einzelnen Agglomerationen, für die ein Agglomerationsprogramm eingereicht wurden, auf die Agglomerationen aufgeteilt werden. Das Gewicht einer Agglomeration wird mittels der Summe von Bevölkerungszahl und der mit 0.5 gewichteten Beschäftigtenzahl berechnet<sup>32</sup>. Sind die Kosten eines Agglomerationsprogramms grösser als «hoch», werden sie als «überdimensioniert» beurteilt. Die konkreten Kostenskalen einer Generation werden im jeweiligen Erläuterungsbericht zum Prüfverfahren dargelegt.

### 3.4.3 Festlegung des Beitragssatzes

Der Beitragssatz des Bundes ergibt sich aus dem Kosten-Nutzen-Verhältnis des Agglomerationsprogramms.

Abbildung 10: Herleitung des Beitragssatzes



<sup>32</sup> Damit wird nicht allein auf die Bevölkerungszahl abgestellt, sondern es wird auch berücksichtigt, wenn eine Agglomeration viele Arbeitsplätze aufweist und Pendler aus den umliegenden Agglomerationen aufnimmt. Bei Agglomerationen mit Teilgebieten im Ausland wird nur der Schweizer Teil der Agglomeration berücksichtigt, da nur Massnahmen mitfinanziert werden, die ihre Wirkung im Schweizer Teil der Agglomeration entfalten.

Der Beitragssatz ergibt sich gemäss folgenden Kategorien:

- 0 – 3 Punkte: Die Programmwirkung ist ungenügend. Unabhängig von den Kosten wird die Umsetzung von Massnahmen ein es Agglomerationsprogramms durch den Bund nicht unterstützt.
- 4 – 6 Punkte: Je nach Kosten resultiert ein Beitragssatz von 30, 35 oder 40%.
- 7 – 9 Punkte: Je nach Kosten resultiert ein Beitragssatz von 35, 40 oder 45%.
- 10 – 12 Punkte: Je nach Kosten resultiert ein Beitragssatz von 40, 45 oder 50%.

Bei sehr teuren Massnahmen (hohe Sprungkosten), die vom Bund jedoch als sehr wirkungsvoll eingestuft werden, werden Möglichkeiten geprüft, um ein Agglomerationsprogramm nicht wegen überdimensionierten Kosten ablehnen zu müssen. Zu erwähnen sind insbesondere:

- Etappierung der sehr teuren Infrastrukturmassnahmen, damit sich deren Kosten auf mehrere Generationen verteilen lassen.
- Umpriorisierung anderer Massnahmen, um die Kosten zu reduzieren.
- Prüfen von Optionen zur Reduktion der Kosten.

## 4 Umsetzung der Agglomerationsprogramme

### 4.1 Leistungsvereinbarungen

Das UVEK schliesst mit den an einem Agglomerationsprogramm beteiligten Kantonen eine Leistungsvereinbarung ab. Diese stützt sich auf das jeweilige Agglomerationsprogramm und den entsprechenden Bundesbeschluss zum Programm Agglomerationsverkehr ab (Art. 17b Abs. 1 Satz 1 MinVG; Art. 24 Abs. 1 MinVV). Regionale Körperschaften können die Leistungsvereinbarung ebenfalls unterzeichnen.

Die Leistungsvereinbarung enthält die umzusetzenden Massnahmen und Massnahmenpakete, den Beitragssatz, die Bundesbeiträge, Anforderungen an die Berichterstattung, Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten, Anpassungsmodalitäten, Regelungen bei Nichterfüllung der Vereinbarung sowie die Geltungsdauer (vgl. Art. 24 Abs. 2 MinVV).

Die Massnahmen werden in der Leistungsvereinbarung wie folgt aufgeführt:

- Die Leistungsvereinbarung enthält die mitfinanzierbaren Verkehrsinfrastrukturmassnahmen der A- und B-Listen. Grundlage ist der Parlamentsbeschluss, der sich auf den Anhang der Botschaft betreffend den Bundesbeschluss zum Programm Agglomerationsverkehr der jeweiligen Generation abstützt<sup>33</sup>. Die Leistungsvereinbarung kann Vorbehalte enthalten, falls bei gewissen Massnahmen Schwachstellen festgestellt wurden. Die B-Listen dienen der Ausrichtung der künftigen Arbeiten; sie sind weder mit einer Zusicherung seitens des Bundes noch mit einer Verpflichtung seitens der Kantone verbunden. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis der B-Massnahmen muss in der nächsten Generation von neuem beurteilt werden.
- Die Leistungsvereinbarung enthält die Listen der nicht mitfinanzierbaren Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen sowie der nicht mitfinanzierten Verkehrsmassnahmen. Diese Listen orientieren sich am Agglomerationsprogramm sowie am jeweiligen Prüfbericht des Bundes. Auch wenn der Bund solche Massnahmen nicht mitfinanziert, ist die Trägerschaft verpflichtet, diese umzusetzen, denn sie spielen eine entscheidende Rolle bei der Beurteilung der Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramms.
- Die beteiligten Kantone bestätigen in der Leistungsvereinbarung, dass die gemäss Prüfbericht richtplanrelevanten und in der Leistungsvereinbarung aufgeführten Verkehrsinfrastrukturmassnahmen der A-Listen sowie eng mit solchen Massnahmen verknüpfte Siedlungsmassnahmen im vom Bund genehmigten kantonalen Richtplan den Koordinationsstand "Festsetzung" haben.
- Die Massnahmen der C-Liste werden nicht in die Leistungsvereinbarung aufgenommen. Sie werden nur in den jeweiligen Prüfberichten aufgeführt.

Wird eine Verkehrsinfrastrukturmassnahme definitiv nicht umgesetzt, so können die Kantone, welche die entsprechende Leistungsvereinbarung unterzeichnet haben, von dieser Massnahme Abstand nehmen. Die Trägerschaft weist eine solche Abstandnahme im eingereichten Agglomerationsprogramm zusammen mit der entsprechenden Begründung aus. Wenn das UVEK mit dieser Abstandnahme einverstanden ist, werden die entsprechenden Massnahmen in einem separaten Dokument aufgelistet, das der aktuellen Leistungsvereinbarung hinzugefügt wird. Damit werden die für diese Massnahmen reservierten Mittel frei und sie können für die Finanzierung anderer Massnahmen durch den NAF verwendet werden.

---

<sup>33</sup> Die Botschaft betreffend den Bundesbeschluss zum Programm Agglomerationsverkehr enthält in der Regel zwei A-Listen: Die erste A-Liste führt die Massnahmen nach Artikel 21 MinVV auf, bei denen die Teuerung und die Mehrwertsteuer nicht enthalten sind; die zweite A-Liste führt die Massnahmen nach Artikel 21a MinVV (Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen) auf, bei denen die Teuerung und die Mehrwertsteuer enthalten sind.

## 4.2 Finanzierungsvereinbarungen

Gestützt auf die Leistungsvereinbarung vereinbart das ASTRA für die in der A-Listen enthaltenen Verkehrsinfrastrukturmassnahmen mit dem Kanton bzw. bei Eisenbahninfrastrukturen gemäss Eisenbahngesetzgebung mit der Transportunternehmung die Auszahlungsmodalitäten in Finanzierungsvereinbarungen. Für die Begleitung von Projekten des Schienenverkehrs bzw. Projekten des öffentlichen Verkehrs im Rahmen von Agglomerationsprogrammen der ersten und zweiten Generation ist das BAV zuständig, das die entsprechenden Finanzierungsvereinbarungen abschliesst (Art. 33a MinVV).

Die Finanzierungsvereinbarung ist grundsätzlich vor Beginn der Ausführung des Bauvorhabens abzuschliessen. Das setzt zwingend voraus, dass die jeweilige Massnahme bau- und finanzreif ist: Die Plangenehmigungen sind rechtskräftig, die für das Bauvorhaben nötigen kantonalen Bewilligungen wurden erteilt und die Finanzierung seitens der beteiligten Gebietskörperschaften ist mit rechtskräftigen, kreditrechtlichen Beschlüssen auf Kantons- und/oder Gemeindeebene sichergestellt. Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen müssen zum Zeitpunkt des Abschlusses der Finanzierungsvereinbarung noch nicht baureif sein (Art. 24 Abs. 4 Satz 3 MinVV).

Für die Einhaltung der Kosten ist die Trägerschaft verantwortlich, allfällige Mehrkosten gehen zu deren Lasten. Der Bund bezahlt den in der Leistungsvereinbarung festgelegten Beitrag nur für effektiv erbrachte Leistungen aus.

Der Bund führt ein Finanz- und Kostencontrolling zu allen Massnahmen, für die eine Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen wurde. Die ausbezahlten Bundesbeiträge werden im Finanzcontrolling ausgewiesen.

## 4.3 Ausführungsfristen

Gestützt auf Artikel 17e Absatz 2 MinVG hat das UVEK in Artikel ... PAVV die Fristen für den Beginn der Ausführung der Bauvorhaben festgelegt, die mit der jeweiligen mitfinanzierten Verkehrsinfrastrukturmassnahme in Zusammenhang stehen.

Für Agglomerationsprogramme ab der dritten Generation beträgt die Ausführungsfrist sechs Jahre als Übergangsregelung (Bst. a), ab der vierten Generation gilt eine Ausführungsfrist von vier Jahren (Bst. b). Diese Fristen beginnen drei Monate nach Verabschiedung des Bundesbeschlusses zum Programm Agglomerationsverkehr. Vor Ablauf der Frist muss mit der Ausführung des Bauvorhabens begonnen werden bzw. der Spatenstich erfolgen. Dies ist von der Trägerschaft nachzuweisen.

Wenn mit der Ausführung eines Bauvorhabens nicht innerhalb dieser Fristen begonnen wird, ist der Anspruch auf Auszahlung der Bundesbeiträge an diese Massnahme verwirkt (vgl. Art. 17e Abs. 2 Satz 2 MinVG). Um eine einheitliche Anwendung zu gewährleisten, gelten die Ausführungsfristen von Artikel ... PAVV für alle Massnahmenarten (d.h. auch für Teilmassnahmen einer Massnahme oder eines Massnahmenpakets sowie für Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen nach Art. 21a MinVV).

In begründeten Ausnahmefällen kann das ARE einmalig eine Nachfrist von vier Jahren gewähren (Art. ... PAVV). Für Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen nach Artikel 21a MinVV gilt dies nicht (vgl. Art. ... PAVV). Eine Nachfrist kann beispielsweise gewährt werden, wenn die Verzögerung weder von der Trägerschaft noch von der zuständigen Körperschaft zu verantworten ist (z.B. Verzögerungen wegen der Koordination des betroffenen Bauvorhabens mit Planungen Bundes bzw. ausländischer Staaten oder wegen ausserordentlicher Naturereignisse).

Eine einmalige Nachfrist von vier Jahren kann überdies bei zentralen Massnahmen eines Agglomerationsprogramms gewährt werden. Dabei handelt es sich um ein komplexes Bauvorgaben, mit dessen Ausführung mit guten Gründen nicht innert der Ausführungsfrist begonnen werden kann. Eine zentrale Massnahme hat eine Schlüsselfunktion für das Verkehrssystem der Agglomeration. Als komplex werden beispielsweise Vorhaben betrachtet, für welche zwingend eine Volksabstimmung nötig ist, oder die grosse, Kantons- oder Landesgrenzen übergreifende Projekte beinhalten.



Kein Grund für eine Nachfrist ist in der Regel die Änderung oder das Zusammenlegen von Massnahmen, weil dies häufig eine Folge davon ist, dass die eingereichte Massnahme noch nicht bau- und finanzreif war. Werden Massnahmen geändert oder zusammengelegt, können diese in einer Folgegeneration wieder eingegeben werden, sofern der Beginn der Ausführung der damit verbundenen Bauvorhaben innerhalb der Ausführungsfrist nicht möglich ist.

Das Gesuch um Gewährung einer einmaligen Nachfrist ist spätestens vier Monate vor Ablauf der Ausführungsfrist einzureichen. Das ARE gibt der betroffenen Trägerschaft den Entscheid über die Gewährung der nachgesuchten Nachfrist schriftlich bekannt.

Der Fristenlauf steht während eines Rechtsmittelverfahrens (z.B. Einsprache mit Rechtsmittelfunktion, Rekurs, Beschwerde etc.) für die davon betroffene Massnahme still. Gleiches gilt, wenn gegen eine Massnahme ein fakultatives Referendum zustande kommt (Art. ... PAVV). Die Ausführungsfrist läuft weiter, sobald ein rechtskräftiger Entscheid vorliegt. Der Fristenstillstand ist nicht auf Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen anwendbar (Art. ... PAVV).

Auf Gesuch der Trägerschaft kann der Fristenstillstand auch auf jene Massnahmen ausgedehnt werden, die in einer unmittelbaren Abhängigkeit mit der vom Fristenstillstand primär betroffenen Massnahmen stehen. Eine solche Abhängigkeit liegt vor, wenn die Umsetzung der infrage stehenden Massnahme nur dann sinnvoll erscheint, wenn auch die vom Rechtsmittelverfahren oder vom fakultativen Referendum betroffene Massnahme umgesetzt werden kann. Diese Abhängigkeit ist zu begründen.

## Abkürzungsverzeichnis

AP	Agglomerationsprogramm
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
ASTRA	Bundesamt für Strassen
B+R	Bike and Ride (Anlage)
BAFU	Bundesamt für Umwelt
BAV	Bundesamt für Verkehr
BFS	Bundesamt für Statistik
BBL	Bundesamt für Bauten und Logistik
BeSA	Im Rahmen des PAV beitragsberechtigte Städte und Agglomerationen
bfu	Beratungsstelle für Unfallverhütung
BGK	Betriebs- und Gestaltungskonzept
BIF	Bahninfrastrukturfonds
DTV	Durchschnittlicher Tagesverkehr
EBG	Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957 (SR 742.101)
ESP	Entwicklungsschwerpunkt
FFF	Fruchtfolgeflächen
GA	Grundanforderung
GIS	Geografisches Informationssystem
IFG	Bundesgesetz vom 6. Oktober 2006 über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen
LSA	Lichtsignalanlage
LV	Langsamverkehr
MinVG	Bundesgesetz vom 22. März 1985 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel (SR 725.116.2)
MinVV	Verordnung vom 7. November 2007 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassenverkehr zweckgebundener Mittel (SR 725.116.21)
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MOCA	Monitoring und Controlling der Agglomerationsprogramme
NAF	Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds
NAFG	Bundesgesetz vom 30. September 2016 über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (SR 725.13)
NFA	Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenverteilung zwischen Bund und Kantonen
ÖV	Öffentlicher Verkehr

P+R	Park and Ride (Anlage)
PAV	Programm Agglomerationsverkehr
PAVV	Verordnung des UVEK über dss Programm Agglomerationsverkehr (SR 725.116.214)
RPAV	Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr
RPG	Raumplanungsgesetz vom 22. Juni 1979 (SR 700)
RPV	Raumplanungsverordnung (SR 700.1)
STEP	Strategische Entwicklungsprogramm
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
VM	Verkehrsmanagement
VSS	Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute
VZÄ	Vollzeitäquivalente (Beschäftigte)
WK	Wirkungskriterium

# Anhänge

## Anhang 1 «Checkliste» Eingangsprüfung

Ein Agglomerationsprogramm muss zwingend drei Teile umfassen (siehe Kapitel 2.3): Hauptteil, Massnahmenteil und Umsetzungstabellen. Die formalen Mindestanforderungen an diese drei Teile werden im Rahmen einer Eingangsprüfung beurteilt. Diese Eingangsprüfung erfolgt anhand folgender «Checkliste». Passagen, welche mit «Vorzugsweise» bezeichnet sind, haben empfehlenden Charakter:

### Teil 1: Hauptteil

Der Hauptteil umfasst alle Bausteine gemäss Kapitel 2.2. Der dabei beschriebene «Rote Faden» wird auch als Textstruktur empfohlen. Diese Reihenfolge ist aber nicht zwingend. Die einzelnen Bausteine müssen jedenfalls auf den ersten Blick auffindbar sein (z.B. als eigenständiges Kapitel). Jeder Baustein besteht aus Text **und** Karten / Grafiken, wobei diese nachvollziehbar zu verknüpfen sind. In formaler Hinsicht erfüllt ein Agglomerationsprogramm folgende Anforderungen<sup>34</sup>:

- Perimeter
  - Liste der Gemeinden des ausgewählten Agglomerationsperimeters, inkl. BFS Nummer (Stand 01.01.2021)
- Stand der Umsetzung
  - Textliche und/oder tabellarische Zusammenfassung des Umsetzungsstands der Massnahmen (vorzugsweise nach Themenbereichen und mit Begründungen für die wichtigsten Verzögerungen).
  - Kartografische Übersicht der vereinbarten Massnahmen der Vorgängergenerationen und deren Stand der Umsetzung
- Situations- und Trendanalyse
  - Text, Karten, Grafiken und Zeitreihen
- Zukunftsbild
  - Kartendarstellung mit Gesamtverkehrs- (MIV/ÖV/LV) und Siedlungsthemen (Verdichtungsgebiete und –korridore sowie die wichtigsten Entwicklungsgebiete); (für grosse Agglomerationen ev. Zoom-Karten für Teilgebiete)
  - Textliche Beschreibung der Kartenelemente
  - Zielwerte für die MOCA-Indikatoren und deren Beschreibung
- Aktualisierter Handlungsbedarf
  - Vergleich zwischen Situations-/Trendanalyse (Ist) und Zukunftsbild (Soll) in synoptischer Form
  - Karten zu den Schwachstellen bzw. zum Handlungsbedarf in den Bereichen Verkehr, Siedlung inklusive Landschaft
  - Vorzugsweise Aufzeigen der wichtigsten Veränderungen gegenüber den Vorgängergenerationen
- Teilstrategien (Verkehr sowie Siedlung inklusive Landschaft)

---

<sup>34</sup> Die inhaltlichen Anforderungen an die Bausteine sind im Kapitel 2.2 erläutert.

- Textliche und kartografische Darstellung nach Themenbereichen (Verkehr, Siedlung inkl. Landschaft)
- Kapitel Massnahmen
  - Übersichtstabellen (inklusive beschlossene Massnahmen der nationalen Planungen), gruppiert nach mindestens A- und B-Horizont sowie Massnahmenkategorien

## **Teil 2 – Massnahmenteil**

- Übersichtstabelle der vereinbarten Massnahmen der Vorgängergeneration. Vorzugsweise mit Hinweis auf früheren ARE-CODE falls eine vereinbarte Massnahme geändert bzw. ersetzt wurde.
- Übersichtstabelle der Massnahmen der aktuellen Generation (Ax und Bx). Vorzugsweise mit Hinweisen auf eine eventuelle Abhängigkeit mit Massnahmen der nationalen Planungen.
- Kartografische Verortung der vereinbarten und aktuellen Massnahmen, inklusive Stand der Umsetzung der vereinbarten Massnahmen sowie beschlossene Massnahmen der nationalen Planungen (vorzugsweise mit einer generalisierten Darstellung für Pauschalpakete).
- Massnahmenblätter für alle Massnahmen der aktuellen Generation für die Bereiche Verkehr (inkl. Massnahmenpakete für pauschale Bundesbeiträge) Siedlung inklusive Landschaft (Ax und Bx) sowie für die beschlossenen Massnahmen der nationalen Planungen<sup>35</sup>.

## **Teil 3 – Umsetzungstabellen**

Als Ergänzung zum Kapitel «Umsetzung» im Hauptteil sind dem Bund Umsetzungstabellen einzureichen:

- Ausfüllen der Umsetzungstabellen<sup>36</sup>: Für jede vereinbarte Massnahme der vorangegangenen Generation(en)<sup>37</sup> (nach Umsetzungsstand und kurze Beschreibung)
- Vorzugsweise massgebliche Begründungen, die zur Verzögerung oder Sistierung der Umsetzung von vereinbarten Massnahmen geführt haben.

---

<sup>35</sup> Struktur und Inhalte der Massnahmenblätter sowie die Geodaten auf Massnahmenebene sind im Anhang 4 erläutert.

<sup>36</sup> Die Tabellen werden vom ARE vorbereitet und ca. ein Jahr vor Einreichung der Agglomerationsprogramme den Trägerschaften zugestellt.

<sup>37</sup> Solange die Fristen der Verkehrsinfrastrukturmassnahmen der ersten und zweiten Generation noch nicht abgelaufen sind (bis 2027), ist der Stand der Umsetzung dieser Massnahmen aufzuzeigen.

## Anhang 2 Struktur der Massnahmenblätter

Ein Massnahmenblatt ist für folgende Massnahmenarten der aktuellen Generation zu erstellen:

- Massnahmen der nationalen Planungen im Bereich Verkehr
- A- und B-Massnahmen im Bereich Verkehr
- Massnahmenpakete im Bereich Verkehr für pauschale Bundesbeiträge
- A- und B-Massnahmen im Bereich Siedlung
- A- und B-Massnahmen im Bereich Landschaft (soweit vorhanden)

Kein Massnahmenblatt ist erforderlich für:

- Vereinbarte Massnahmen der Vorgängergenerationen und für C-Massnahmen.
- Kantonale Planungen (Richtpläne, Luftreinhaltepläne, Unfallsanierungsprogramme, o.a.m.)

### Massnahmenblätter für Massnahmen der nationalen Planungen im Bereich Verkehr

Die Massnahmen der nationalen Planungen im Bereich Verkehr werden nicht im Rahmen der Prüfung der Agglomerationsprogramme beurteilt. Im Massnahmenblatt muss daher die entsprechende Massnahme nur beschrieben werden. Dabei sind diese in die Konzeption des Agglomerationsprogramms einzubetten.

Es wird erwartet, dass Massnahmenblätter nur für beschlossene Verkehrsinfrastrukturen des Bundes erarbeitet werden. Massnahmenblätter sind insbesondere auch für wichtige Verkehrsinfrastrukturen im Ausland vorzusehen, die relevant für das Agglomerationsprogramm sind. Massnahmen der nationalen Planungen, die noch unsicher sind, können zwar als langfristige Optionen in den Teilstrategien aufgeführt werden, die A- und B-Massnahmen der aktuellen Generation dürfen diese aber nicht voraussetzen.

Die Massnahmenblätter für Massnahmen der nationalen Planungen können kürzer gehalten sein als die übrigen Massnahmenblätter. Folgende Elemente sind in einem Massnahmenblatt aufzuführen:

Massnahmennummer	Es wird empfohlen, jeder Massnahme der nationalen Planungen eine Nummer zu geben, die sich in der Logik der Nummerierung der Massnahmen einbettet.
Bezeichnung der Massnahme	Erläuternder, aussagekräftiger Titel der Massnahme, wenn möglich identisch mit der offiziellen Bezeichnung des Bundes
Massnahmenkategorie	Jede Massnahme ist einer Massnahmenkategorie (und allenfalls einer Unterkategorie) zugeteilt. Die Massnahmenkategorien sind im Anhang 3" zu finden.
Beschreibung	Beschreibung jeder Massnahme, mit Visualisierung auf einer Karte Beschreibung der Wirkung auf Verkehr und Siedlung in der Agglomeration Die Beschreibung und Vorortung sind für Massnahmen im Ausland besonders wichtig.
Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration	Die Schnittstelle zwischen Verkehrsinfrastrukturen des Bundes und lokalen bzw. regionalen Verkehrsnetzen muss im Agglomerationsprogramm klar beschrieben werden, damit sich die Massnahmen des Agglomerationsprogramms kohärent in das Gesamtverkehrsnetz einbetten. Folgende Fragen sind deshalb besonders darzustellen:  - Wird die neue, bzw. angepasste, nationale Strasseninfrastruktur des Bundes (neue Nationalstrasse, neuer Anschluss an die Nationalstrasse) mehr Verkehr auf dem lokalen Netz generieren, in welchem Ausmass?

- Welche flankierenden Massnahmen sind vorgesehen, um Mehrverkehre auf dem untergeordneten Netz zu vermeiden (Massnahmen des Agglomerationsprogramms oder andere)?
- Erfordert die neue, bzw. angepasste Bahninfrastruktur des Bundes eine Anpassung des ÖV-Netzes der Agglomeration (Anpassung des Liniennetzes, Anpassung der Anordnung der Haltestellen, usw.)?
- Ergibt sich aus der Anpassung der nationalen ÖV-Infrastruktur ein Bedarf an einer Verbesserung des Zugangs zur Bahn (LV-Infrastruktur, Parkierungsmöglichkeiten für Velo/MIV, usw.)?

## Massnahmenblätter im Bereich Verkehr

Für jede A- und B-Massnahme im Bereich Verkehr ist ein vollständiges Massnahmenblatt zu erstellen. Die Struktur und das Layout sind grundsätzlich frei. Folgende Elemente müssen aber enthalten und klar ersichtlich sein.

Massnahmennummer	Jede Massnahme wird nummeriert. Wenn vorhanden, soll die Nummer der Vorgängergenerationen weiterverwendet werden. Für Massnahmen, die schon in einem Agglomerationsprogramm einer Vorgängergeneration enthalten sind oder die eine Massnahme einer Vorgängergeneration ersetzen, ist dies klar erkennbar zu machen und auch der bisher verwendete ARE-Code ist aufzuführen. Bestehen zwischen Massnahmen aus unterschiedlichen Generationen von Agglomerationsprogrammen Abhängigkeiten, sind diese unter Nennung des jeweiligen ARE-Codes aufzuzeigen.
Bezeichnung der Massnahme	Erläuternder, aussagekräftiger Titel der Massnahme mit Inhalt und Verortung (z.B. «Fussgängerunterführung zwischen x und y»)
Massnahmenkategorie	Jede Massnahme sollte einer Massnahmenkategorie (und allenfalls Unterkategorie) zugeteilt werden. Die Kategorien sind im Anhang 3 definiert.
Priorität gemäss Trägerschaft	Priorität A, B oder C (der aktuellen Generation) und Hinweis auf Prioritätszuteilung in allfälligen Vorgängergenerationen
Beschreibung und Machbarkeit	Präzise inhaltliche Beschreibung der Massnahme. Für Massnahmen mit Kosten > 10 Mio. Franken ist der Nachweis der Machbarkeit darzulegen. Auswahl erläuternder Darstellungen der Massnahme aus Planungsdokumenten (z.B. Auswahl aus dem Vorprojekt, konkrete Linienführung, Querschnittsskizzen, o.ä.).
Kartographische Darstellung	Darstellung der Massnahme auf einer Karte mit Massstab 1:50'000 (oder detaillierter falls für das Verständnis notwendig); die Darstellung hat die Einbettung der Massnahme in der Teilstrategie nachvollziehbar zu machen. siehe auch Anhang 3 und 4.
Zweckmässigkeit und Nutzen	Qualitative- Begründung zur Zweckmässigkeit der Massnahme, insbesondere Darstellung des Zusammenhangs mit dem Zukunftsbild und den entsprechenden Teilstrategien sowie mit dem aktualisierten Handlungsbedarf. Qualitative Begründung des <i>Hauptnutzens</i> der Massnahme hinsichtlich der vier Wirkungsbereiche Verkehr, Siedlung, Sicherheit oder Umwelt; es soll in kurzer Form dargestellt werden, wo und wie die Massnahme hauptsächlich wirkt. Eine systematische Auflistung von Nutzen unter Berücksichtigung der WK1-4 und deren Bepunktung ist jedoch nicht erforderlich.

Kosten	<p>„Anrechenbare“ Kosten (Investitions- und Planungskosten); die Kosten sind immer exkl. MWSt. anzugeben.</p> <p>Für den weiteren Prozess (Bundesbeschluss PAV und Leistungsvereinbarungen) gelten die Kostenangaben mit dem Preisstand zum Zeitpunkt der Einreichung des Agglomerationsprogramms (Zeitpunkt der Einreichung des Subventionsgesuchs).</p>
Planungsstand	<p>Planungsstand 1, 2 oder 3 (vgl. Kapitel 3.3) mit Begründung, Auflistung der bisherigen Planungsschritte und Referenzieren auf die zentralen Dokumente.</p> <p>Darstellung der geplanten weiteren Planungsschritte und deren konkrete Zeitplanung (Vorstudien, Vorprojekte, etc.)</p>
Bau- und Finanzierungsreife	<p>Beschreibung der weiteren Umsetzungsschritte, unterteilt nach:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Projektierung</li> <li>- Plangenehmigung / Baubewilligung</li> <li>- Finanzierung</li> </ul> <p>Voraussichtlicher Baubeginn und voraussichtliche Inbetriebnahme</p>
Bezug / Abgrenzung zu weiteren Massnahmen	<p>Darstellung der wichtigsten Abhängigkeiten (fachlich und zeitlich) zu anderen Massnahmen des Agglomerationsprogramms, sowie zu Massnahmen der nationalen und kantonalen Planungen.</p>
Federführung und beteiligte Akteure	<p>Klare Bezeichnung der federführenden Stelle und weiterer beteiligter Stellen.</p>
Finanzierungsschlüssel	<p>Bundesanteil:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Agglomerationsprogramm</li> <li>▪ andere Finanzierungsquellen des Bundes</li> </ul> <p>Kantonsanteil</p> <p>Gemeindeanteil</p> <p>Weitere Finanzierungsquellen</p>
Richtplanrelevanz	<p>Einschätzung der Trägerschaft.</p> <p>Bei Richtplanrelevanz einer Massnahme ist der Koordinationsstand im genehmigten kantonalen Richtplan wie folgt anzugeben (Stand 01.01.2021): «Kein Stand» / «Vororientierung» / «Zwischenergebnis» / «Festsetzung».</p> <p>Hinweise auf mögliche Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung (von Bund oder Kantonen)</p>
Umweltverträglichkeit	<p>Allfällige Konflikte zwischen der Massnahme und geschützten oder für den Natur-/Heimatschutz wichtigen Gebieten (Bundes- oder Kantonsinventare, identifizierte naturwichtige Gebiete in einer Agglomeration, etc.) sind zu erläutern und darzustellen</p>
Quantitative Angaben (separate Dokumente)	<p>Zur Verfügung gestellte Geodaten und andere quantitative Daten sowie Excel-Tabellen gemäss Anhänge 4 und 5 sind aufzulisten. Für die Massnahmenkategorie Kapazität Strasse ist ein Auslastungsplot 2035/2040 des betroffenen Netzausschnittes, ohne/mit Massnahme erwünscht.</p>
Zur Verfügung gestellte Dokumente	<p>Liste der in elektronischer Form mitgelieferten Dokumente (Vor-Projekt, Vorstudie, usw.)</p>



## Massnahmenblätter für Massnahmen Siedlung und Landschaft<sup>38</sup>

Massnahmennummer	Jede Massnahme ist zu nummerieren. Wenn vorhanden, soll die Nummer der Vorgängergenerationen weiterverwendet werden. Für Massnahmen, die schon in einem Agglomerationsprogramm einer Vorgängergeneration enthalten sind oder die eine Massnahme einer Vorgängergeneration ersetzen, muss dies klar erkennbar gemacht werden: auch der bisher verwendete ARE-Code ist aufzuführen. Bestehen zwischen Massnahmen aus unterschiedlichen Generationen Abhängigkeiten, sind diese unter Nennung des jeweiligen ARE-Codes aufzuzeigen.
Zuteilung zu Zeithorizont	Zuteilung zu Zeithorizont (A-Horizont, B-Horizont, längerfristiger Horizont)
Beschreibung der Massnahme	<p>Präzise Erläuterung der Ziele und des Gegenstands der Massnahme sowie der beteiligten Akteure; insbesondere klare Beschreibung, ob es sich um eine Daueraufgabe oder eine spezifische Massnahme handelt.</p> <p>Auswahl weiterer erläuternder Darstellungen der Massnahme aus Planungsdokumenten (z.B. Masterplan für ESP, räumliche Vision für Verdichtungsstrategie, präzise Verortung von Neueinzonungen oder Auszonungen, Umsetzungsprogramm/plan d'action für Daueraufgaben, o.ä.)</p> <p>Nachweis der Verkehrskapazitäten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- qualitativer Nachweis der Verkehrskapazitäten generell bei Verdichtungsmassnahmen und bei ESP;</li> <li>- quantitativer Nachweis der Strassenkapazitäten, wenn ein ESP in der Umsetzungsphase ist oder wenn durch die Siedlungsmassnahme neue Verkehrsinfrastrukturen oder -ausbauten nötig werden.</li> </ul>
Kartographische Darstellung	Darstellung der Massnahme auf einer Karte mit Massstab 1:50'000 (oder detaillierter falls für das Verständnis notwendig); diese Darstellung hat die Einbettung der Massnahme in die Teilstrategie Siedlung und die Koordination mit den Verkehrsnetzen nachvollziehbar zu machen.
Zweckmässigkeit und Nutzen	<p>Qualitative Begründung zur Zweckmässigkeit der Massnahme, insbesondere Darstellung des Zusammenhangs mit dem Zukunftsbild und den entsprechenden Teilstrategien Verkehr <u>und</u> Siedlung (als Nachweis der inhaltlichen Kohärenz) sowie Darstellung des Bezugs zum aktualisierten Handlungsbedarf und gegebenenfalls zu den betroffenen Massnahmen der Vorgängergenerationen.</p> <p>Qualitativ-argumentative Begründung des Hauptnutzens der Massnahme, d.h. in welchen Wirkungsbereichen die Massnahme besonders wirkt. Hingegen ist eine Bepunktung der Kriterien nicht erforderlich.</p>
Abstimmung Verkehr und Siedlung	Darlegung der verkehrlichen Kapazitäten (oder falls bestehende nicht ausreichend, Querverweis auf entsprechende Verkehrsinfrastrukturmassnahmen) bei bedeutenden Siedlungsentwicklungsgebieten (neue oder transformierte ESP, Verdichtungsgebiete oder Siedlungserweiterungen)
Umsetzungsschritte	<p>Beschreibung der konkreten weiteren Planungsschritte und Termine (Beginn Vorbereitung / Beginn Umsetzung / Realisierung).</p> <p>Spezifischer Beitrag der Trägerschaft bzw. Darlegung der Rollenteilung zwischen Kanton, Region und Gemeinden</p>
Richtplanrelevanz	<p>Einschätzung der Trägerschaft</p> <p>Abschätzung/quantitative Angabe zur Flächenbeanspruchung, wenn im Rahmen der Umsetzung der Massnahme Neueinzonungen nötig sind; Gleiches gilt, wenn Fruchtfolgeflächen oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen sind.</p>

<sup>38</sup> Landschaftsmassnahmen sind fakultativ. Die Struktur von Landschaftsmassnahmen ist analog zu den Siedlungsmassnahmen zu handhaben. Die hier formulierten Inhalte fokussieren jedoch auf Siedlungsmassnahmen.

Bei Richtplanrelevanz der Massnahme ist der Koordinationsstand im genehmigten Richtplan wie folgt anzugeben: «Kein Stand» / «Vororientierung» / «Zwischenergebnis» / «Festsetzung».

Hinweise auf mögliche Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung (von Bund oder Kantonen)

## Massnahmenblätter für Massnahmenpakete mit Antrag auf pauschale Bundesbeiträge

Pro Massnahmenpaket mit Antrag auf pauschale Bundesbeiträge ist ein Massnahmenblatt vorzusehen (ein Blatt pro Kategorie und Horizont, also maximal 8 Massnahmenblätter). Folgende Inhalte sind Bestandteil des Massnahmenblatts:

Nummerierung des Massnahmenpaketes	Das Massnahmenpaket erhält eine Nummer, die sich in die Logik der Nummerierung der Massnahmen des Agglomerationsprogramms einbettet. Wenn vorhanden, soll die bereits in Vorgängergenerationen angegebene Nummer verwendet werden.
Bezeichnung des Massnahmenpakets	Die Bezeichnung übernimmt die Begriffe gemäss Kapitel 3.3.4 (z.B. "Massnahmenpaket pauschalen Bundesbeiträge, Kategorie Aufwertung Strassenraum, A-Horizont")
Kosten	„Anrechenbare“ Kosten des Massnahmenpaketes als Summe der einzelnen Massnahmen; die Kosten sind immer exkl. MWSt. anzugeben.
Beschreibung der Konzeption	Beschreibung der Konzeption, aus der die einzelnen Massnahmen des Massnahmenpakets abgeleitet sind (mit Verweisen auf die entsprechenden Bausteine des Agglomerationsprogramms). Die Beschreibung soll keine Wiederholung von bereits formulierten Prinzipien und Argumenten sein, sondern es ist die inhaltliche Kohärenz der Massnahme nachvollziehbar aufzuzeigen. Für die Beurteilung wird sich der Bund auf diese Beschreibung abstützen.
Kartographische Darstellung der einzelnen Massnahmen	Darstellung der einzelnen Massnahmen auf einer Karte mit Massstab 1:50'000 (oder präziser falls für das Verständnis notwendig), mit Angabe der Nummerierung; bei grösseren Agglomerationen wird empfohlen, die Massnahmendarstellung auf verschiedene Teilgebiete zu verteilen. (siehe auch Anhang 3 und 4)
Teilmassnahmen und deren Kosten	Liste der Teilmassnahmen des Massnahmenpakets mit folgenden Informationen: - Klare Bezeichnung der einzelnen Massnahmen mit Inhalt und Verortung (z.B. «Veloverbindung zwischen x und y») - Nummer der Teilmassnahme: Es wird empfohlen, diese Nummern als Ergänzung zur Nummer des Massnahmenpakets zu definieren. Für Teilmassnahme, die schon in einer Vorgängergeneration enthalten sind (z.B. im B-Horizont) oder die eine Massnahme einer Vorgängergeneration ersetzen, ist dies klar erkennbar zu machen. Der ARE-Code ist ebenfalls aufzuführen. - Kosten der Teilmassnahme - Kurzbeschreibung der Teilmassnahme (max. 5 Zeile), mit Einbettung in die entsprechende Teilstrategie.
Quantitative Angaben (separate Dokumente)	Beigelegte Geodaten und Excel-Tabellen sind aufzulisten (gemäss Anhang 3)

### Anhang 3 Einzelne Massnahmenkategorien

Die Massnahmen des Agglomerationsprogramms müssen zur Verbesserung der Effizienz und Nachhaltigkeit des Gesamtverkehrssystems in Städten und Agglomerationen beitragen (Art. 17a MinVG). Zudem müssen sie sich am roten Faden des Agglomerationsprogramms orientieren und inhaltlich kohärent sein, um mitfinanziert werden zu können. Zur Beurteilung dieser beiden Grundsätze und, um die Chance einer Mitfinanzierung im gewünschten Horizont erhöhen zu können, sind folgende Anforderungen im Sinne einer guten Projektplanung aus der Bundesbeurteilung zu beachten:

Massnahmen-kategorie	Anforderungen
<b>Kapazität Strasse</b>	<p>Neue Strassen oder Ausbauten bestehender Strassenabschnitte oder Knoten müssen aus der Gesamtverkehrssicht gut begründet und auf die Siedlungsentwicklung abgestimmt sein. Die Kategorie «Kapazität Strasse» ist von der Kategorie «Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum» (BGKs) zu unterscheiden</p> <p>Massnahmen Kapazität Strasse berücksichtigen folgende Aspekte:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Im Analyseteil sind die Funktionen des Strassennetzes (z.B. durchleiten, verbinden, feinerschliessen, Verkehr beruhigen) und die auftretenden verkehrlichen Probleme darzustellen. Die Massnahme ist in Bezug zur Schwachstellenanalyse zu bringen.</li> <li>- Für Räume mit Strassenmassnahmen sind im Analyseteil auch die Verkehrsarten darzustellen (Durchgangsverkehr, Quell-/Zielverkehr und Binnenverkehr).</li> <li>- In der Teilstrategie Verkehr ist aufzuzeigen, welchen Beitrag die Strassenmassnahme hinsichtlich <u>aller</u> Teilstrategien leistet (Siedlung und Verkehr [MIV, ÖV, LV]). Folgende Aspekte sollen (unter anderem) geklärt werden: <ul style="list-style-type: none"> <li>o Ist die Massnahme notwendig, um neue Gebiete zu erschliessen oder bestehende Gebiete zu entlasten, mit entsprechender Kapazitätsreduktion auf den entlasteten Abschnitten?</li> <li>o Ist die Massnahme städtebaulich integriert (Beitrag zur Quartierentwicklung, neue Verbindung zwischen Quartieren, Verminderung der Trennwirkung, Übergang zwischen Fussgängerbereich und Fassade, usw.)?</li> <li>o Ist die Massnahme mit dem ÖV und LV abgestimmt? (Resultiert daraus ein allfälliger Parallelausbau? Bringt eine allfällige Fokussierung auf einen Verkehrsträger spezielle Vorteile mit sich? Hilft die Massnahme dabei bestehende ÖV-Achsen zu entlasten?)</li> <li>o Ist die Massnahme mit der Teilstrategie Siedlung inklusive Landschaft abgestimmt?</li> </ul> </li> <li>- Im Massnahmenblatt ist der Nachweis zu leisten, dass andere, vor allem auch nicht-infrastrukturelle Lösungen, geprüft wurden.</li> </ul> <p>Massnahmen im Bereich Kapazität Strasse werden gemäss ihrem hauptsächlichen Zweck einer von drei Unterkategorien zugeteilt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o <b>Kernentlastung- und Umfahrungsstrassen</b> Für Strassen dieser Kategorie erwartet der Bund eine gute Entlastungswirkung auf stark belasteten Strassenabschnitten. Für solche Massnahmen wird zudem ein Quervergleich über alle Agglomerationen durchgeführt. Ebenfalls werden flankierende Massnahmen erwartet (z.B. BGK, Verkehrsmanagement, usw.: in solchen Fällen ist ein Massnahmenpaket empfohlen)</li> <li>o <b>Kapazitätsausbauten</b> Mittels Kapazitätsausbauten sollen bestehende Engpässe (Strassenabschnitte und Knoten) behoben werden. Dabei sind die Netzhierarchien zu beachten. Bei Schnittstellen zu den nationalen Strassen</li> </ul>

	<p>(z.B. Autobahnanschlüsse) ist die Abstimmung mit dem ASTRA bzgl. Abgrenzung zwischen den Projekten innerhalb und ausserhalb des Unterhalts-Perimeter des ASTRA-Netzes nachzuweisen (siehe Art. 8 Abs.3 MinVG). Es ist zudem aufzuzeigen, dass die Massnahme nicht nur den Verkehr auf die Hochleistungsstrassen (HLS) lenkt, sondern auch den Anteil des Binnenverkehrs reduziert.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b>Erschliessungsstrassen</b> Für eine Mitfinanzierung von Erschliessungsstrassen ist eine gute Abstimmung mit der zu erwartenden Siedlungsentwicklung zentral (Potentiale, vorgesehene Anzahl Einwohner und Angestellte sowie die vorgesehene Verkehrsbelastung der Erschliessungsstrasse).</li> </ul>
<b>Verkehrsmanagement (VM)</b>	<p>Das Verkehrsmanagement soll die Prinzipien der Teilstrategien MIV, ÖV und LV unterstützen und verstärken (ÖV-Bevorzugung, MIV-Dosierung, Veloförderung mit grüner Welle, usw.).</p> <p>Massnahmen im Bereich Verkehrsmanagement berücksichtigen folgende Aspekte:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aus dem Vergleich zwischen der Situations- und Trendanalyse und dem Zukunftsbild sind die aus einer zu hohen MIV-Belastung resultierenden Konflikte zwischen verschiedenen Verkehrsträgern oder zwischen der Siedlungsstruktur und dem Verkehrsnetz aufzuzeigen (z.B. Zeitverlust im ÖV, fehlende Qualität des Strassenraumes, geringe Platzverhältnisse wegen überdimensionierten Strassenquerschnitten). Die wichtigsten Mängel und Konflikte sind im Handlungsbedarf aufzuzeigen.</li> <li>- Bei der Teilstrategie MIV ist ein flächendeckendes Verkehrsmanagement-Konzept unter der Berücksichtigung der Netzhierarchie vorhanden. Die für eine bessere Lenkung des Gesamtverkehrs relevanten Schlüsselstellen des Strassennetzes werden bezeichnet (Kreuzung mit LSA, Pfortnerung und/oder ÖV- bzw. LV-Priorisierung, Strassenabschnitt mit Spurenanpassungen, usw.).</li> <li>- Die Koordination zwischen nationalem, regionalem und lokalem Netzbetrieb ist nachvollziehbar aufgezeigt. Die Organisationsform des Verkehrsmanagements wird in der Teilstrategie erläutert (dosieren, verflüssigen, verlagern, usw.).</li> <li>- Im Massnahmenblatt ist der Beitrag der Massnahme zur Verbesserung des Gesamtverkehrssystems und deren Auswirkung auf den Modalsplit zu erläutern.</li> </ul> <p>Bei Massnahmen mit Kosten bis 5 Mio. Franken kann beim Bund eine Mitfinanzierung mit pauschalen Bundesbeiträgen beantragt werden.</p> <p>Massnahmen mit höheren Kosten werden als einzelne Massnahme behandelt und einer von drei Unterkategorien zugeteilt. Bei kombinierten Massnahmen erfolgt die Zuordnung zur Subkategorie mit den grössten Flächenanteilen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b>VM – Punktuelle Interventionen</b></li> <li>○ <b>VM – Achsen</b></li> <li>○ <b>VM – Fläche</b></li> </ul>
<b>Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum</b>	<p>Massnahmen zur Aufwertung des Strassenraums (in Form von Betriebs- und Gestaltungskonzepten) sind wichtige Elemente der Teilstrategie Verkehr. Diese haben in den meisten Fällen einen multimodalen Charakter und Nutzen, sowohl im Verkehrswie im Siedlungsbereich. Sie werten den urbanen öffentlichen Raum zugunsten des LV auf und tragen zu einer Erhöhung der Lebensqualität in dicht besiedelten Gebieten bei.</p> <p>Massnahmen zur Aufwertung/Erhöhung der Sicherheit des Strassenraums berücksichtigen folgende Aspekte:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aus Situations- und Trendanalyse und Teilstrategien ist ableitbar, welche Strassenabschnitte (in allen Teilgebieten der Agglomeration) eine Neugestaltung benötigen und welche Ziele damit erreicht werden sollen.</li> <li>- Die Zielsetzungen sind aus den Teilstrategien Verkehr und Siedlung ersichtlich (z.B. Schaffung von verkehrsberuhigten Zonen, Verbesserung der städtebaulichen</li> </ul>

	<p>Integration, Aufhebung von Unfallschwerpunkten, gezielte Anpassung der Strassenkapazität, Steigerung der Qualität der LV-Netze, usw.).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Im Massnahmenblatt (für Massnahmen mit Kosten über 5 Mio. CHF) ist der Inhalt der Massnahme dargelegt (Gestaltung, evtl. andere Aspekte wie LSA). Ihr Beitrag an die Gesamtverkehrseffizienz und/oder Sicherheiterhöhung wird erläutert (z.B. Unterscheidung zwischen rein verkehrstechnischen Anforderungen und einer Qualitätserhöhung des öffentlichen Raums).</li> </ul> <p>Bei Massnahmen mit Kosten bis 5 Mio. Franken kann beim Bund eine Mitfinanzierung mit pauschalen Bundesbeiträgen beantragt werden.</p> <p>Massnahmen mit höheren Kosten werden als einzelne Massnahmen behandelt und einer von drei Unterkategorien zugeteilt; bei kombinierten Massnahmen erfolgt die Zuordnung zur Subkategorie mit den grössten Flächenanteilen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o <b>Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum – Kreuzung</b></li> <li>o <b>Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum – Strassenabschnitt</b></li> <li>o <b>Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum – Platzgestaltung</b></li> </ul>
<b>Multimodale Drehscheiben</b>	<p>Multimodale Drehscheiben sind von hoher Bedeutung sowohl für die Qualität als auch für die Verträglichkeit der Umsteigebeziehungen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern. Dies betrifft Angebotsstufen des öffentlichen Verkehrs, der Verbesserung des Zugangs zur Bahn und das Umsteigen vom MIV auf den ÖV oder LV (Hubs, P&amp;R, B&amp;R). Solche Massnahmen werden in enger Koordination mit der Entwicklung des ÖV-Netzes definiert.</p> <p>Massnahmen im Zusammenhang mit multimodalen Drehscheiben berücksichtigen folgende Aspekte:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Basierend auf der Analyse und dem Zukunftsbild wird der Handlungsbedarf ausgewiesen: z.B. unbefriedigende Umsteigesituationen. Parkierungsmöglichkeiten für MIV, Velos oder weitere Fahrzeuge wie Taxis.</li> <li>- Haltestellen- und -kanten (Tram/Bus; Kapazität und Verortung), Kapazität und Wege für Veloverkehr und Fussgänger, attraktive Räume.</li> <li>- Die Teilstrategie MIV zeigt auf, welche Umsteigepunkte aus der Netzhierarchie Strasse hohe Bedeutung für die Abwicklung des MIV haben (z.B. Umsteigepunkte im Schnittstellenbereich Nationalstrasse-untergeordnetes Netz oder im untergeordneten Netz aufgrund Netzhierarchie (z.B. Einfallssachsen Stadtrand) und wie diese mit dem ÖV/LV-Netzentwicklung koordiniert sind.</li> <li>- Die Teilstrategie ÖV zeigt auf, welche Umsteigepunkte von hoher Bedeutung für die Entwicklung des ÖV-Netzes sind und aufgewertet werden müssen (z.B. Umsteigepunkte zwischen S-Bahn-Angebot und städtischem Netz, zentrale Umsteigepunkte im städtischen ÖV-Netz, neue Anbindung eines Quartiers an die S-Bahn, wichtige Umsteigeorte zwischen MIV und ÖV).</li> <li>- Im Massnahmenblatt ist der Nachweis zu erbringen, dass die Massnahme mit der Entwicklung des ÖV-Netzes sowohl zeitlich koordiniert (gleichzeitig mit neuen ÖV-Angeboten) wie auch inhaltlich kohärent ist (entsprechend Handlungsbedarf).</li> </ul> <p>Multimodale Drehscheiben werden einer von drei Unterkategorien zugeteilt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o <b>Multimodale Drehscheiben – Hubs, P+R / B+R</b></li> <li>o <b>Multimodale Drehscheiben – Punktuelle Intervention</b></li> <li>o <b>Multimodale Drehscheiben – Fläche</b></li> <li>- Punktuelle Interventionen verfolgen oft ein spezifisches Ziel (gezielte Umsteigebeziehung, neue Unterführung, usw.), während Interventionen in der Fläche mehrere Ziele verfolgen (z.B. Neugestaltung Bahnhofplatz).</li> <li>- Hubs, P+R und P+Rail Anlagen sind in spezifischen Situationen als Ergänzung nützlich, können aber gewisse ÖV-Angebote konkurrenzieren oder die</li> </ul>

	<p>Zersiedelung fördern. Folgende Voraussetzungen müssen für eine Mitfinanzierung solcher Massnahmen erfüllt sein:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Die Hubs und P+R-Anlagen sind kohärent und nachvollziehbar in die Gesamtkonzeption des Agglomerationsprogramms eingebettet.</li> <li>○ Die Massnahme konkurrenziert nicht das bestehende oder künftige ÖV-Angebot (d.h. sie zielt auf die Sammlung von Nachfrageströme an den Endpunkten des gut getakteten ÖV-Systems ab)</li> <li>○ Das Nachfragepotenzial ist ausgewiesen. Im Vordergrund stehen Endhaltepunkte von nachfragestarken ÖV-Feinverteilern an Rändern der Agglomerationen.</li> <li>○ P+R Anlagen sind gut ins Strassenhierarchie eingepasst, d.h. führen nicht zu neuen Engpässen.</li> </ul>
<b>Langsamverkehr (LV)</b>	<p>Obschon einzelne Massnahmen im Bereich LV eher kleinräumige Effekte haben, sind sie in ihrer Gesamtheit und in Kombination mit dem öffentlichen Verkehr von hoher Bedeutung für die Verbesserung des Gesamtverkehrssystems. Isolierte Massnahmen haben weniger Nutzen, sie sind deshalb in eine Gesamtkonzeption einzubetten.</p> <p>Massnahmen im Bereich LV berücksichtigen folgende Aspekte:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Situation des LV ist flächendeckend im Analyseteil zu untersuchen. Dabei werden auch die Besonderheiten des LV in Bezug auf die Siedlungs- und Landschaftsstruktur berücksichtigt (Kontinuität des Velonetzes, Qualität der öffentlichen Räume für die Fussgänger in den Zentren und entlang der städtischen Achsen, Berücksichtigung des LV in der LSA-Steuerung, Zugang zu Naherholungsgebieten, Komplementarität zwischen LV und ÖV, usw.)</li> <li>- Ein flächendeckendes LV-Konzept stellt mit Text und Karte die wichtigen Agglomerationsverbindungen dar und bezeichnet öffentliche Räume mit speziellem Anspruch an hohe Qualität. Das Konzept unterscheidet (wo möglich) zwischen Fuss- und Veloverkehr sowie zwischen den verschiedenen Anforderungen der Nutzenden (schnelle bzw. langsame Verbindungen, Alltags- bzw. Freizeitverkehr).</li> <li>- Aus dem Konzept werden jene Massnahmen abgeleitet, die schrittweise der Herstellung eines dichten, kontinuierlichen, sicheren und attraktiven Netzes dienen.</li> <li>- Die Prioritäten werden auf Basis des aktualisierten Handlungsbedarfs definiert.</li> </ul> <p>Bei Massnahmen mit Kosten bis 5 Mio. Franken kann beim Bund eine Mitfinanzierung mit pauschalen Bundesbeiträgen beantragt werden. Massnahmen mit höheren Kosten werden als einzelne Massnahme behandelt und einer von drei Unterkategorien zugeteilt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b>LV – Punktuelle Intervention</b> (z.B. Strassenquerung, Aufzug, Veloparkierung)</li> <li>○ <b>LV – Weg/Pfad</b></li> <li>○ <b>LV – Entflechtung</b> (z.B. Passerelle, Unterführung)</li> </ul>
<b>Tram / Stadtbahnen</b>	<p>Bahnmassnahmen sind grundsätzlich über andere Quellen finanziert (BIF oder Leistungsvereinbarungen mit Transportunternehmen). Neue Schienenangebote, welche die Erreichbarkeiten mehrheitlich im Feinverteilernsystem der städtischen Räume verbessern, werden im Rahmen des PAV finanziert und der Kategorie «Tram» zugeteilt (Tram in Kerngebieten oder "Stadtbahnen" im suburbanen Gebieten).</p> <p>Neue Tramlinien sind in der Regel kostenintensive Massnahmen und müssen deshalb besonderen Anforderungen gerecht werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vor Infrastrukturausbauten ist zuerst zu prüfen, ob die Nachfrage auch mit Anpassungen des Rollmaterials oder mit einer Priorisierung des Bussystems befriedigt werden kann.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Netzstruktur ÖV: Die radialen und tangentialen Funktionen der neuen Tramlinie sind aufzuzeigen. Wegen zunehmenden Kapazitätsengpässen in den zentralen Bahnhöfen sollen die Netz- und Knotenstrukturen zwischen Bahn-, Tram- und Bus-Angeboten verbessert werden. Der diesbezügliche Beitrag der neuen Tramlinie ist aufzuzeigen. Dazu gehört auch der Beitrag der entsprechenden Massnahmen zur Verbesserung der Betriebsstabilität im Gesamtnetz.</li> <li>- Netzstruktur MIV: Mit der neue Tramlinie muss nachweislich dargelegt werden, dass ausreichende Kapazitäten für den MIV-Fluss erhalten bleiben bzw. allenfalls entsprechende Sofortmassnahmen zur Sicherstellung integriert werden.</li> <li>- Transportkapazitäten: Die Nachfragepotenziale und die Kapazitätsreserven mit / ohne neuer Tramlinie sind mittel- und längerfristig aufzuzeigen. Ein Wirtschaftlichkeitsnachweis ist ebenfalls zu erbringen. Neue Tramlinien auf Abschnitten mit DTV &lt; 10'000 müssen überzeugende weitere Argumente betreffend ihren Nutzen ausweisen.</li> <li>- Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung: Die neue Tramlinie ist direkt aus der Teilstrategie Siedlung abzuleiten. In der Regel rechtfertigen sich neue Tramlinien nicht bloss mit der Erschliessung eines einzigen Gebiets, sondern müssen auch auf den übrigen Linienabschnitten relevante Entwicklungspotenziale ausweisen.</li> <li>- Städtebauliche Integration: Tramlinien haben gegenüber Busangeboten in der Regel eine besondere städtebauliche Wirkung. Zusatznutzen für die heutigen und zukünftigen Nutzungen entlang der Linie, gestalterische Integration und Auswirkungen auf die Aufenthaltsqualität sind aufzuzeigen. Bei Arealerschliessungen ist die zeitliche Abstimmung zwischen der neuen Verkehrserschliessung und der Siedlungsentwicklung transparent aufzuzeigen (bauliche Entwicklungsdynamik, Investitionsbereitschaft, etc.)</li> <li>- Gesamtverkehrliche Integration: Tramlinien können auch zu neuen Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmern und -trägern führen, insbesondere dem Veloverkehr. Die flankierenden Massnahmen in solchen Konfliktsituationen sind aufzuzeigen.</li> </ul>
<b>Bus-/ÖV-Infrastruktur</b>	<p>Infrastrukturmassnahmen zur Verbesserung der Busnetze tragen grundsätzlich zu einem effizienteren und nachhaltigeren ÖV-System in der Agglomeration bei. Folgende Aspekte sind zu berücksichtigen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Massnahme muss aus der Situations- und Trendanalyse (Funktionalität des Busnetzes) und dem aktualisierten Handlungsbedarf abgeleitet werden (z.B. fehlende Fahrplanstabilität, geringe durchschnittliche Geschwindigkeit, Verbesserung der Lesbarkeit des Busnetzes).</li> <li>- Die Teilstrategie ÖV zeigt, wo und wie das Busnetz angepasst wird (neue Linie, Taktverdichtung, neue Verknüpfungen mit der Bahn, Etappen, konkrete prioritäre Anpassungen).</li> <li>- Im Massnahmenblatt ist die Infrastrukturanpassung klar lesbar und der Bezug zur Teilstrategie ÖV nachvollziehbar dargestellt (z.B. für welche Angebotsänderung die Massnahme vorgesehen ist).</li> </ul> <p>Bei Bus- oder Tram-Haltestellen mit Kosten bis 5 Mio. Franken kann im Rahmen des PAV beim Bund eine Mitfinanzierung mit pauschalen Bundesbeiträgen beantragt werden. Bei Aufwertungen von Bus- oder Tram-Haltestellen ist jedoch der Nachweis zu bringen, dass es sich nicht um die Umsetzung des Behindertengesetzes oder ordentliche Ersatz-/ Unterhaltsleistungen handelt.</p> <p>Weitere Massnahmen werden als einzelne Massnahmen behandelt und sind einer von drei Unterkategorien zuzuteilen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b>Neue Businfrastruktur</b></li> <li>○ <b>Elektrifizierung</b></li> <li>○ <b>Verzicht auf Elektrifizierung</b></li> </ul>
<b>City-Logistik</b>	<p>Infrastrukturmassnahmen im Bereich City-Logistik tragen zu einem effizienteren und nachhaltigeren Gesamtverkehrssystem bei, wenn sie eine Verminderung bzw. eine</p>

Optimierung des städtischen Güter- und Lieferverkehrs innerhalb der Agglomeration ermöglichen.

Es können nur Infrastrukturen mitfinanziert werden (keine Betriebs-/Fahrzeugbeiträge). Sie sind in ein Gesamtkonzept zu integrieren. Folgendes ist zu berücksichtigen:

- Aus dem Situations- und Trendanalyseteil ist ersichtlich, welche Güterverkehrsflüsse durch die Massnahmen vermindert bzw. optimiert werden können. Dazu sind gute Analysen der Akteure und der Nachfrage im städtischen Güterverkehr erforderlich.
- Die neue Infrastruktur dient der Bündelung der Feinverteilung in den zentralen Agglomerationszonen. Umladestationen liegen verkehrstechnisch an gut erreichbaren und siedlungsverträglichen Standorten (gute Strassenerschliessung, am Rand der dichten Agglomeration, wenig lärmempfindliche Gebiete, etc.).
- Die Infrastruktur ermöglicht eine deutliche Optimierung des innerstädtischen Güterverkehrs (Verminderung der LKW-Verkehrsbelastung, Einsatz umweltfreundlicher Fahrzeuge, Einsatz von sanften Verkehrsträgern wie z.B. Cargo-Velo, usw.).
- Bei der Teilstrategie MIV ist ersichtlich, inwieweit die neue Infrastruktur sich ins Gesamtverkehrssystem der Agglomeration einbettet (Strassenerschliessung ohne Durchfahrt durch Wohnquartiere, Lage möglichst nahe zu den Endkunden, Gebiete mit Entlastungseffekten, usw.)
- Im Massnahmenblatt sind die Infrastrukturkosten der Massnahme ersichtlich. Betriebs- und Fahrzeugkosten sind im Rahmen des PAV nicht durch den Bund mitfinanzierbar.

Für jede Kategorie und Unterkategorie sind auch besondere Geodaten und quantitative Daten zu liefern. Diese sind im nachfolgenden Anhang präzisiert.



## Anhang 4 Anforderungen an Geodaten

Für jede A- und B-Massnahme sind zusammen mit dem Agglomerationsprogramm Geodaten, in einem gängigen Format, einzureichen<sup>39</sup>. Folgende Anforderungen sind einzuhalten:

- Es sind insgesamt folgende vier Layer einzureichen:
  - o Ein Layer mit Punktoobjekten für alle Massnahmen mit Layer-Typ Punkt gemäss untenstehender Tabelle.
  - o Ein Layer mit Linienobjekten für alle Massnahmen mit Layer-Typ Linie gemäss untenstehender Tabelle.
  - o Ein separater Layer mit Linienobjekten nur für die entlasteten Strecken der Massnahmenkategorie Kapazität Strasse
  - o Ein Layer mit Flächenobjekten für alle Massnahmen mit Layer-Typ Fläche gemäss untenstehender Tabelle.
- Es ist das Koordinatensystem "LV03" oder "LV95" zu verwenden.
- Es wird eine Qualität von Geodaten erwartet, die eine kartografische Darstellung im Massstab 1:5'000 zulässt (Genauigkeit von mindestens 5 bis 10 Metern).
- In den Geodaten sind lediglich zwei Attribute anzugeben:
  - o Bezeichnung des Agglomerationsprogramms (Attribut: AGGLO\_PR)
  - o Massnahmennummer gemäss Trägerschaft (Attribut: AGGLO\_NO)

### Vorgaben für die Darstellung der Massnahme

Massnahmen-kategorie	Unterkategorie	Layer Typ	darzustellen ist
Kapazität Strasse	Kernentlastung- und Umfahrungsstrassen	Linie	Linienführung der neuen Strasse
		Linie (separater Layer)	Entlastete Strecke
	Kapazitätsausbauten, Strassenabschnitt	Linie	Linienführung der neuen Strasse
	Kapazitätsausbauten, Knoten	Punkt	Zentrum der auszubauenden Kreuzung
	Erschliessungsstrassen	Linie	Linienführung der neuen Strasse
Verkehrs-management	VM-Punktuelle Intervention, (z.B. LSA)	Punkt	Zentrum der Kreuzung mit neuen Betriebsprinzipien
	VM-Achse (z.B. neues Betriebskonzept entlang städtischer Achsen)	Linie	Vom neuen Betriebskonzept betroffener Abschnitt
	VM- Fläche (z.B. flächendeckendes Betriebskonzept eines ganzen Quartiers)	Fläche	Vom neuen Betriebskonzept betroffene Fläche
Aufwertung / Sicherheit Strassenraum	Kreuzung, Kreisel	Punkt	Zentrum der umgestalteten Kreuzung
	Strassenabschnitt	Linie	Umgestalteten Abschnitt
	Platzgestaltung	Fläche	Von der neuen Gestaltung betroffene Fläche

<sup>39</sup> Diese Vorgaben gelten auch für Massnahmen, welche Bestandteil von Massnahmenpaketen mit pauschalen Bundesbeiträgen sind.

Multimodale Drehscheibe	Punktuelle Massnahme (mit spezifischen Ziel)	Punkt	Präzise Lokalisierung der Massnahme
	Fläche (z.B. Bahnhofplatz)	Fläche	Von der neuen Gestaltung betroffene Fläche
	Hubs, P+R / B+R	Punkt	Präzise Lokalisierung der Massnahme
Langsam-verkehr	Punktuelle Intervention (z.B. Strassenquerung, Aufzug, Veloparkierung)	Punkt	Zentrum der Intervention (Querung, Parkanlage)
	Weg / Pfad	Linie	Präzise Strecke des Weges
	Entflechtung (Unterführung/Passerelle) zugunsten LV	Linie	Präzise Strecke der Entflechtung
Tram (+ Schiene Ortsverkehr)	Neue Tramlinie / Stadtbahn	Linie	Linienführung der neuen Strecke
		Punkt	Haltestellen der neuen Linie
	Neue / Aufwertung Tramhaltestelle	Punkt	Ein Punkt pro Haltestelle
Businfrastruktur	Neue / Aufwertung Bushaltestelle	Punkt	Ein Punkt pro Haltestelle
	Neue Businfrastruktur (zugunsten einer oder mehrerer Linien)	Linie	Strecke mit der neuen Infrastruktur (nicht die ganze Buslinie)
	Elektrifizierung (Trolleybus)	Linie	Strecke mit der neuen Infrastruktur (nicht die ganze Trolleybus-Linie)
	Verzicht auf Elektrifizierung (aufgrund neuer Elektrotechnologie)	Linie	Strecke, bei der auf Elektrifizierung verzichtet werden kann

## Anhang 5 Anforderungen an quantitative Daten

Die nachfolgenden quantitativen Daten werden für die Quervergleiche, Benchmarks und Pauschalbeurteilungen verwendet. Für die Beurteilung der einzelnen A- und B- Massnahmen im Bereich Verkehr (für Massnahmenpakete mit pauschalen Bundesbeiträgen nur mit A-Priorität<sup>40</sup>) sind folgende quantitativen Daten in einer vom ARE vorformatierten Excel-Tabelle abzufüllen und mit der Einreichung des Agglomerationsprogramms einzureichen.

Massnahmen-kategorie	Unterkategorie	Notwendigen Daten
Kapazität Strasse	Kernentlastung- und Umfahrungsstrassen	DTV 2035/2040 auf der hauptsächlich zu entlastenden Achse, ohne Massnahme DTV 2035/2040 auf der hauptsächlich zu entlastenden Achse, mit Massnahme DTV 2035/2040 auf der neuen Achse, mit Massnahme
	Kapazitätsausbauten Strassenabschnitt / Knoten	DTV 2035/2040 auf der Achse/Knoten, mit und ohne Massnahme
	Erschliessungsstrassen	DTV 2035/2040 auf der Achse
Verkehrs- management	Massnahmenpaket mit Antrag auf pauschale Bundesbeiträge im A-Horizont	Anzahl betroffener Knoten Kosten des Anteils des Massnahmenpaketes ausserhalb des BeSA-Perimeters
	Punktuelle Intervention / Achse	DTV 2035/2040 auf Achse bzw. Zufahrten auf Knoten (ohne Massnahme) Aktuelle ÖV-Frequenz in der Morgenspitzenstunde Aktuelle ÖV-Frequenz während des ganzen Tages Anzahl betroffener Knoten
	Fläche	Anzahl betroffener Knoten
Aufwertung / Sicherheit Strassenraum	Massnahmenpaket mit Antrag auf pauschale Bundesbeiträge im A-Horizont	Quadratmeter Umsetzungsbereich (falls nicht vorhanden, Länge des Abschnittes mit 10 m Strassenbreite multiplizieren) Kosten des Anteils des Massnahmenpaketes ausserhalb des BeSA-Perimeters
	Kreuzung, Strassenabschnitt, Platz	Quadratmeter Umsetzungsbereich (falls nicht vorhanden, Länge des Abschnittes mit 10 m Strassenbreite multiplizieren) DTV 2035/2040 auf Achse bzw. Zufahrten auf Knoten (ohne Massnahme)
Multimodale Drehscheibe	Keine quantitative Daten erforderlich	

<sup>40</sup> Im Fall von fehlenden quantitativen Daten in A-Pauschalpaketen, werden die betreffenden Massnahmen in den B-Horizont umpriorisiert.

Langsam- verkehr	Massnahmenpaket mit Antrag auf pauschale Bundesbeiträge im A-Horizont	Kosten der einzelnen Massnahme im BeSA-Perimeter Je nach Massnahme: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Anzahl Veloparkplätze</li> <li>• Anzahl Fussgängerstreifenmarkierungen</li> <li>• Anzahl Fussgängerschutzinseln ohne Strassenaufweitung</li> <li>• Anzahl Fussgängerschutzinseln mit Strassenaufweitung</li> <li>• Quadratmeter Überführung</li> <li>• Quadratmeter Unterführung</li> <li>• Laufmeter Massnahme LV</li> </ul>
	Einzelmassnahme LV	Je nach Massnahme, soweit für das Verständnis nötig
Tram	Neue Tramlinie / Stadtbahn	Künftige ÖV-Frequenz in der Morgenspitzenstunde (7:00-8:00; ohne Massnahme) Künftige ÖV-Frequenz während des ganzen Tages (ohne Massnahme) Künftige Vernetzung mit Bahn und Feinverteiler (mit Massnahme) Nachfrage (DTV) auf der entsprechenden Linie mit/ohne Massnahme
	Massnahmenpaket mit Antrag auf pauschale Bundesbeiträge Aufwertung Haltestellen im A-Horizont	Anzahl Haltestellen
Businfrastruktur	Neue Businfrastruktur Elektrifizierung Verzicht auf Elektrifizierung	Aktuelle ÖV-Frequenz in den Morgenspitzenstunde (7:00-8:00; ohne Massnahme) Aktuelle ÖV-Frequenz während des ganzen Tages (; ohne Massnahme) Künftige ÖV-Frequenz in den Morgenspitzenstunde (7:00-8:00) Künftige ÖV-Frequenz während des ganzen Tages
	Massnahmenpaket mit Antrag auf pauschale Bundesbeiträge Aufwertung Haltestellen im A-Horizont	Anzahl Haltestellen