



26. Februar 2014

Agglomerationsprogramm AareLand

2. Generation

Prüfbericht des Bundes

Referenz/Aktenzeichen: 321.1 / N034-0034

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Dr. Maria Lezzi
Direktorin

Inhaltsverzeichnis

| | | |
|-----------------|--|-----------|
| 1 | Gegenstand, Ziel, Vorgehen | 4 |
| 1.1 | Gegenstand der Prüfung | 4 |
| 1.2 | Ziel und Zweck der Prüfung | 4 |
| 1.3 | Vorgehen im Prüfprozess | 4 |
| 1.4 | Vorgehen in der Umsetzung | 4 |
| 2 | Gesamtwürdigung, Beitragssatz, Listen der A- und B-Massnahmen | 5 |
| 3 | Prüfung der Grundanforderungen | 8 |
| 4 | Beurteilung der Programmwirkung | 9 |
| 4.1 | Nutzen - Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien | 9 |
| 4.2 | Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis)..... | 12 |
| 5 | Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen | 14 |
| 5.1 | Anpassung Massnahmen aufgrund Vorgaben der UVEK-Weisung | 15 |
| 5.2 | Nicht mitfinanzierte Massnahmen | 15 |
| 5.3 | Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen | 17 |
| 5.4 | Durch den Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C | 19 |
| 5.5 | A-, B- und C*-Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung | 20 |
| 6 | Übereinstimmung mit der Gesetzgebung und Planungsinstrumenten des Bundes sowie den kantonalen Richtplänen | 21 |
| 6.1 | Gesetzgebung, Sach- und Massnahmenpläne und Inventare des Bundes..... | 21 |
| 6.2 | Nachweis der Abstimmung von Infrastrukturmassnahmen der Priorität A oder B mit den kantonalen Richtplänen | 21 |
| 7 | Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms | 24 |
| ANHANG 1 | | 25 |
| ANHANG 2 | | 26 |

1 Gegenstand, Ziel, Vorgehen

1.1 Gegenstand der Prüfung

Gegenstand der Prüfung ist das Agglomerationsprogramm AareLand bestehend aus:

- AareLand Agglomerationsprogramm 2. Generation Schlussbericht mit Anhängen, 23. Mai 2012
- AareLand Agglomerationsprogramm 2. Generation Massnahmenblätter, 23. Mai 2012
- AareLand Agglomerationsprogramm 2. Generation Zukunftsbild 2030, 23. Mai 2012
- AareLand Agglomerationsprogramm 2. Generation Schachstellenanalyse mit Grundlagenkarte, 23. Mai 2012

Das Agglomerationsprogramm (AP) wurde am 30. Mai 2012 beim Bund zur Prüfung eingereicht. Damit bewirbt sich die Agglomeration/Trägerschaft für die Mitfinanzierung der im Agglomerationsprogramm als prioritär eingestufteten Verkehrs-Infrastrukturvorhaben durch den Bund im Rahmen des Infrastrukturgesetzes.

1.2 Ziel und Zweck der Prüfung

Die Prüfung hat vier Ziele:

1. Die Erfüllung der Grundanforderungen prüfen.
2. Die Wirkung des Agglomerationsprogramms beurteilen. Die Wirkung ist entscheidend für die Höhe der Bundesbeiträge.
3. Die Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen¹ über alle Agglomerationsprogramme mit Blick auf die verfügbaren Bundesmittel.
4. Die Berücksichtigung des Umsetzungsberichts Teil A und B als integraler Teil des Agglomerationsprogrammes.

Auf dieser Grundlage werden die Botschaft zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr zu Händen des eidgenössischen Parlaments und die Leistungsvereinbarungen erarbeitet.

Den allgemeinen gesetzlichen Anforderungen an die Realisierung der Infrastrukturen wird mit dem Prüfbericht nicht vorgegriffen.

1.3 Vorgehen im Prüfprozess

Das Verfahren der Prüfung ist grundsätzlich in der Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 2. Generation des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK vom 14.12.2010 (nachfolgend: UVEK-Weisung) festgelegt. Im Verlaufe des Prüfungsprozesses wurden diese Vorgaben in der praktischen Anwendung konkretisiert und präzisiert. Die Erläuterungen zum Vorgehen und zu den allgemeinen Ergebnissen des Prüfprozesses sind im Erläuterungsbericht vom 26.02.2014 dargelegt.

1.4 Vorgehen in der Umsetzung

In der Leistungsvereinbarung verpflichten sich die am Agglomerationsprogramm beteiligten Parteien zur Umsetzung aller darin enthaltenen mitfinanzierten und nicht mitfinanzierten Massnahmen. Für jede vom Bund mitfinanzierte Infrastrukturmassnahme der A-Liste, die bau- und finanzreif ist, wird gestützt auf die Leistungsvereinbarung eine Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen. Anschliessend kann die Massnahme umgesetzt werden. Bundesbeiträge werden für die effektiv erbrachten Leistungen maximal bis zu den nachfolgend festgelegten Höchstbeiträgen zuzüglich Teuerung und MWSt. ausbezahlt.

Die Umsetzung aller in der Leistungsvereinbarung aufgeführten Massnahmen wird im Rahmen eines laufenden Controllings durch den Bund überprüft.

¹ Mit der Bezeichnung „Massnahme/n“ sind stets auch „Massnahmenpaket/e“ gemeint.

2 Gesamtwürdigung, Beitragssatz, Listen der A- und B-Massnahmen

Die Agglomeration AareLand entwickelt verschiedene Stossrichtungen aus dem Agglomerationsprogramm der 1. Generation weiter und die Kohärenz zwischen den Programmen der 1. und 2. Generation ist erkennbar. Das Agglomerationsprogramm zeigt einen roten Faden von der Analyse über Zukunftsbild, Herausforderungen und Strategien für Siedlung, Landschaft und Mobilität bis hin zu den Massnahmen. Bei der Analyse fehlt jedoch eine agglomerationspezifische Betrachtung der Entwicklungsszenarien. Insgesamt ist es noch zu wenig gelungen, das Agglomerationsprogramm als Koordinationsinstrument für die Planungen der Kantone und der Gemeinden in einem funktionalen Raum zu nutzen.

Eine Stärke des Programms im Bereich Verkehr liegt in der Förderung der Intermodalität, insbesondere durch die Aufwertung der beiden Zentrumsbahnhöfe Olten und Zofingen. Weiter werden mit dem Projekt ANDAARE in Olten und den flankierenden Massnahmen zur Kettenbrücke in Aarau punktuell zentrale Räume für den Langsamverkehr aufgewertet. Im Bereich Siedlung kann die Konzentration von Einwohnern und Arbeitsplätzen gefördert werden, indem unternutzte Gewerbeflächen an zentralen Lagen umgenutzt werden. Positiv zu beurteilen ist ausserdem die Aufwertung öffentlicher Räume mittels Strassenraumgestaltungen bei bedeutenden Einfallsachsen und Ortsdurchfahrten.

Eine Schwäche im Verkehrsbereich ist das Fehlen eines überzeugenden Konzeptes für den öffentlichen Verkehr (ÖV) im Agglomerationsprogramm, das nicht durch den Verweis auf ein kantonales Mehrjahresprogramm aufgewogen werden kann. Weiter werden wichtige Aspekte wie der Fussverkehr, verkehrsberuhigende Massnahmen, das Mobilitätsmanagement oder die Parkierung kaum thematisiert oder nicht weiterentwickelt. Im Siedlungsbereich zeigen sich die Schwächen des Programms in der noch nicht ausreichenden Reife der Massnahmen. Es wird auf die kantonale Richtplanung verwiesen, ohne dass für die Planungsebene Agglomeration wesentliche Konkretisierungen im Sinne einer stärkeren Lenkungswirkung gegen die Zersiedelung und für eine Verdichtung der bestehenden Siedlungsgebiete aufgezeigt werden.

Das Agglomerationsprogramm enthält eine Analyse der Unfallschwerpunkte, kann jedoch nicht überzeugend aufzeigen, wie eine flächendeckende Sanierung der Unfallschwerpunkte erfolgen soll. Bezüglich der Umweltwirkungen kann infolge einer leichten Veränderung des Modal Split zu Gunsten von ÖV und Langsamverkehr von einer gewissen Verminderung der Luft- und Lärmbelastung ausgegangen werden. Aufgrund der mangelnden Lenkungswirkung gegen die Zersiedelung kann jedoch keine relevante Minderung des Flächenverbrauchs gegenüber dem Trend erwartet werden. Das Landschaftskonzept der Agglomeration ist noch unreif und mündet nicht in konkrete Massnahmen, jedoch werden die beiden Agglomerationspärke des Agglomerationsprogramms der 1. Generation positiv beurteilt.

Nach der Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen für die Agglomeration AareLand belaufen sich die Investitionskosten des Agglomerationsprogramms auf CHF 263.09 Mio. Dieser Betrag umfasst CHF 182.49 Mio. für die A- und B-Massnahmen sowie CHF 80.60 Mio. für die A1-Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm der 1. Generation. Die Investitionskosten werden als tief eingestuft².

Aufgrund der Programmwirkung (Kosten/Nutzen-Verhältnis) wird dem eidg. Parlament beantragt, folgenden Beitragssatz des Bundes an die mitfinanzierten Massnahmen der 2. Generation festzulegen³:

40%

Gestützt auf diesen Beitragssatz und die Prüfung der Priorisierung der Massnahmen werden zur Mitfinanzierung der in der nachfolgenden A-Liste stehenden Massnahmen die aufgeführten Höchstbeiträge des Bundes beim eidgenössischen Parlament zur Freigabe beantragt.

² Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. und Teuerung

³ Der Beitragssatz an die A1-Massnahmen, welcher in der Leistungsvereinbarung (1. Generation) festgehalten ist, bleibt unverändert.

A-Liste

| ARE-Code | Nr. AP | Massnahme | Kosten (Mio CHF) laut AP | Kosten (Mio CHF) 2005* | Bundesbeitrag** |
|------------|--------|--|--------------------------------|------------------------------|-----------------|
| 2581.2.002 | ÖV2A | Zofingen: Gesamtverkehrsprojekt Bahnhof/Untere Grabenstrasse K104: Sanierung und Aufwertung | 10.00 | 8.24 | 3.29 |
| 2581.2.003 | ÖV3A | Oftringen Zentrum: Intermodale ÖV-Drehscheibe (Bushof / -terminal) | 3.00 | 2.47 | 0.99 |
| 2581.2.004 | ÖV4A | Schönenwerd: Intermodale ÖV-Drehscheibe | 4.00 | 3.29 | 1.32 |
| 2581.2.005 | ÖV5A | Egerkingen: Intermodale ÖV-Drehscheibe | 3.00 | 2.47 | 0.99 |
| 2581.2.008 | VM1A | Gäu: Umsetzung Verkehrsmanagement | 6.00 | 4.94 | 1.98 |
| 2581.2.009 | OD1A | Gränichen: Betriebs- und Gestaltungskonzept Suhrer- / Unterdorfstrasse (K242) | 3.50 | 2.88 | 1.15 |
| 2581.2.010 | OD2A | Zofingen: Betriebs- und Gestaltungskonzept Altstadttring (K104) | 5.00 | 4.12 | 1.65 |
| 2581.2.011 | OD3A | Aarburg: Betriebs- und Gestaltungskonzept Bahnhofstrasse (K310) | 3.40 | 2.07*** | 0.83 |
| 2581.2.012 | OD4A | Aarau / Buchs / Suhr: Betriebs- und Gestaltungskonzept Buchser- und Tramstrasse | 28.30 | 9.69*** | 3.88 |
| 2581.2.014 | OD6A | Aarau: Betriebs- und Gestaltungskonzept Tellstrasse | 8.00 | 4.20*** | 1.68 |
| 2581.2.020 | OD12A | Erlinsbach SO: Betriebs- und Gestaltungskonzept für Zentrumsbereich inkl. Zufahrtsachsen | 3.50 | 2.88 | 1.15 |
| 2581.2.022 | MIV1A | Aarburg, Oftringen, Zofingen: Wiggertalstrasse Abschnitt Mitte „ERZO bis Bernstrasse“ | 27.50 | 22.65 | 9.06 |
| 2581.2.026 | LV3A | Olten: Attraktivierung Aareraum „andaare“ | 7.50 | 6.18 | 2.47 |
| 2581.2.029 | LV6A | Olten: Reduktion Trennwirkung Bahngleise Olten Bahnhof Hammer - Zentrum | 6.00 | 4.94 | 1.98 |
| 2581.2.055 | ÖV1A | Olten: Gesamtverkehrsprojekt: Neuer Bahnhofplatz - Teil: ÖV/LV | 31.57 | 26.00 | 10.40 |
| 2581.2.064 | ÖV7A | Oberentfelden Zentrum: WSB S14: Eigenstrassierung mit Aufwertung Ortsdurchfahrt - Teil: Eigenstrassierung | 10.41 | 9.64 | 3.86 |
| 2581.2.067 | OD7A | Aufwertung Ortskern Buchs und ESP-Erschliessung Torfeld Süd Aarau mit Verbindungsspange Buchs Nord (VSBN) - Teil VSBN | 11.00 | 9.06 | 3.62 |
| 2581.2.068 | OD7A | Aufwertung Ortskern Buchs und ESP-Erschliessung Torfeld Süd Aarau mit Verbindungsspange Buchs Nord (VSBN) - Teil: BGK Ortsdurchfahrt Buchs | 4.00 | 3.29 | 1.32 |
| 2581.2.073 | | LV A-Liste (Anhang 1) | | 17.26 | 6.90 |
| | Summe | | | 146.27 | 58.52 |

Tabelle 2-1 (* Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. und Teuerung; ** Höchstbeitrag Bund, Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. und Teuerung, gerundet, *** Kosten im Benchmark gekürzt)

Für die in der nachfolgenden B-Liste stehenden Massnahmen ist die Bau- und Finanzreife für die Vierjahresperiode 2015-2018 nicht erreichbar oder muss das Kosten/Nutzen-Verhältnis noch optimiert werden. Zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieses Prüfberichts (26.02.2014) ist die Mitfinanzierung dieser Massnahmen durch den Bund weder durch den Infrastrukturfonds noch durch ein anderes Finanzierungsinstrument des Bundes gesichert. Es wird eine Aufstockung der Bundesmittel und eine Verstetigung der Mitfinanzierung des Programms Agglomerationsverkehr durch den Bund angestrebt. Unter Vorbehalt der Sicherung der Finanzierung sollen diese Massnahmen in den Agglomerationsprogrammen der 3. Generation von den Agglomerationen neu eingereicht und vom Bund nochmals geprüft werden:

B-Liste

| ARE-Code | Nr. AP | Massnahme | Kosten (Mio CHF) laut AP | Kosten (Mio CHF) 2005* | Bundesbeitrag* |
|------------|--------|--|--------------------------------|------------------------------|----------------|
| 2581.2.018 | OD10A | Schönenwerd: Zentrumsdurchfahrt (OHNE Umfahrung) | 6.50 | 2.43** | 0.97 |
| 2581.2.024 | LV1A | Aarau: Aarebrücke: flankierende Massnahmen Velo- und Fussverkehr | 10.00 | 8.24 | 3.29 |
| 2581.2.037 | ÖV1B | Oftringen Zentrum: Intermodale ÖV-Drehscheibe: Neue Haltestelle SBB | 15.00 | 12.45 | 4.98 |
| 2581.2.038 | OD1B | Aarburg: Aufwertung Oltnenstrasse K103 | 25.00 | 7.20** | 2.88 |
| 2581.2.074 | | LV B-Liste (Anhang 1) | | 5.90 | 2.36 |
| | Summe | | | 36.22 | 14.48 |

Tabelle 2-2 (* Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. und Teuerung, gerundet; ** Kosten im Benchmark gekürzt)

Hinweise

Die relevanten nicht mitfinanzierten Massnahmen im Bereich Siedlung und Verkehr (vgl. Kap. 5.2.1, 5.2.2) sowie die durch andere Bundesmittel (mit)finanzierbaren Massnahmen (Kap. 5.3) werden als wesentlicher Bestandteil für die Programmwirkung betrachtet und sind damit für die Festlegung des Beitragsatzes des Bundes mitentscheidend.

Kosten und Nutzen der überarbeiteten Agglomerationsprogramme der zweiten Generation sind unter Einbezug der Massnahmen gemäss Leistungsvereinbarung der ersten Generation (ohne Massnahmen der Priorität B, vgl. Kap. 3.4 der Leistungsvereinbarung) bewertet, jedoch ohne Berücksichtigung der aus dem Infrastrukturfonds mitfinanzierten, sogenannten „dringenden Projekte“. Deren Umsetzung inkl. flankierender Massnahmen ist jedoch Voraussetzung für eine allfällige Beteiligung des Bundes an Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm.

Die angeführten Kosten wurden aus dem eingereichten Agglomerationsprogramm der 2. Generation bzw. der Leistungsvereinbarung zum Agglomerationsprogramm der 1. Generation entnommen. Die Kostenbewertung einer Massnahme erfolgt durch eine Einteilung in fünf Haupt- und vier Zwischenkostenkategorien, die anhand von vier Agglomerationsgrössenkategorien abgestuft werden. Bei der Agglomeration AareLand handelt es sich um eine mittlere bis grosse Agglomeration.

Die Massnahmen, die vom Bund als Sicherung/Aufwertung Strassenraum, Verkehrsmanagement und Langsamverkehr kategorisiert sind, wurden einem Benchmark unterzogen, der darauf abzielt, eine vergleichbare und angemessene Basis für die Beurteilung und Ausrichtung von Beiträgen zu stellen. Betriebsbeiträge (Bsp. Unterhalts- und Sanierungskosten) können mittels Infrastrukturfonds nicht finanziert werden (Art. 17a Abs. 4 MinVG). Entsprechende Nachweise werden im Rahmen des Abschlusses der Finanzierungsvereinbarungen verlangt.

3 Prüfung der Grundanforderungen

Die grundsätzliche Mitfinanzierungswürdigkeit des Agglomerationsprogramms durch den Bund ist entsprechend der UVEK-Weisung an bestimmte Grundanforderungen geknüpft. In Gesprächen zur Standortbestimmung des vorliegenden Agglomerationsprogramms hatte der Bund bereits zu einem früheren Zeitpunkt allfällige Lücken bei der Erfüllung der Grundanforderungen aufgezeigt.

In Anlehnung daran und in Kenntnis des eingereichten Agglomerationsprogramms stellt der Bund fest, dass die Grundanforderungen grundsätzlich erfüllt sind.

Hinweis zur Trägerschaft im Hinblick auf die Umsetzung:

Für die Umsetzung verlangt der Bund, dass sich die Kanton/e und die Gemeinden, ggf. auch die regionale Körperschaft zur Umsetzung aller in diesem Prüfbericht aufgelisteten, für die Programmwirkung relevanten Massnahmen (Kap. 2, 5.2.1, 5.2.2 und 5.3) in ihrer Verantwortung, verpflichten. Zu diesem Zweck müssen sie, i.d.R. auf Exekutivebene, Beschlüsse zur Einleitung und Durchführung dieser Massnahmen im Rahmen ihrer Kompetenzen abgeben und diese Beschlüsse dem/den Kanton(en) bzw. der Trägerschaft vor Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung weiterleiten. Die planungs- und kreditrechtlichen Beschlüsse der zuständigen Organe bleiben vorbehalten.

Hinweis: Diese Regel gilt unter dem Vorbehalt, dass die betroffene Massnahme nicht schon juristisch, durch Planungs- und/oder Finanzierungsinstrumente verpflichtend ist.

Hinweise zum Controlling:

Der Bund führt periodisch ein Controlling und ein Monitoring durch, um den Stand der Umsetzung und die Wirkung der Agglomerationsprogramme zu überprüfen. Die entsprechenden Berichte und die erforderlichen kantonalen/kommunalen Daten sind zur Verfügung zu stellen.

Massnahmen im Bereich Siedlung und Verkehr ausserhalb des Agglomerationsprogramms, die sich nach Einreichung des Agglomerationsprogramms als unumgänglich erweisen, sind im Sinne einer möglichst hohen Gesamtwirkung des Programms zu planen und im Rahmen einer nächsten Generation Agglomerationsprogramme aufzunehmen bzw. in der Berichterstattung an den Bund aufzuführen und zu erläutern.

Die Trägerschaft verpflichtet sich, das Agglomerationsprogramm konform zu Gesetzgebung, übergeordneten Sachplänen und unter Beachtung von Schutzinventaren weiterzuentwickeln und umzusetzen. Strategien und Massnahmen von übergeordneter Bedeutung sind vor Abschluss der Leistungsvereinbarung im kantonalen Richtplan festzuschreiben (vgl. Kap. 6.).

4 Beurteilung der Programmwirkung

Das Verfahren für die Ermittlung der Programmwirkung ist in der UVEK-Weisung festgelegt (insb. Kap. 2, 3.5 und 4.5). Es stellt den Nutzen des Agglomerationsprogramms dessen Kosten gegenüber. Sowohl Nutzen als auch Kosten werden jeweils relativ, d.h. vor dem Hintergrund der Agglomerationsgrösse (Bevölkerung und mit 0.5 gewichtete Anzahl Arbeitsplätze auf Schweizer BFS-Perimeter) ermittelt.

Entscheidend für die Programmwirkung sind Zukunftsbild, Analysen, Herausforderungen, Strategien und Massnahmen sowie der verbindende rote Faden. Bei bereits im Rahmen der 1. Generation unterstützten Agglomerationsprogrammen wird zusätzlich die Kohärenz zwischen den Programmen 1. (nach Prüfung des Bundes) und 2. Generation geprüft. Von den Massnahmen werden grundsätzlich die aus dem Infrastrukturfonds mitfinanzierten Massnahmen der A- und B-Liste (Kap. 2), die durch den Bund nicht mitfinanzierbaren Massnahmen (Kap. 5.2.1), die Eigenleistungen (Kap. 5.2.2) sowie die durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbaren Massnahmen (Kap. 5.3) berücksichtigt. Bei bereits im Rahmen der 1. Generation unterstützten Agglomerationsprogrammen wird zudem der Nutzen der Massnahmen gemäss Leistungsvereinbarung der ersten Generation betrachtet, ausgenommen die Massnahmen der Priorität B (Kap. 3.4 der Leistungsvereinbarung). Zusätzlich werden Massnahmen der übergeordneten Ebene einbezogen, sofern sie für das Agglomerationsprogramm von Relevanz sind und von den zuständigen Stellen des Bundes zum Zeitpunkt der Beurteilung als zweckmässig und innerhalb der nächsten zwanzig Jahre mit hoher Wahrscheinlichkeit als realisierbar beurteilt werden.

Entscheidend für die Kostenbeurteilung des Programms sind die Massnahmen der Priorität A und B. Bei bereits im Rahmen der 1. Generation unterstützten Agglomerationsprogrammen werden zudem die Massnahmen der Priorität A gemäss Leistungsvereinbarung der 1. Generation, die sog. A1-Massnahmen, mitberücksichtigt.

4.1 Nutzen - Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien

Wirksamkeitskriterium *Beurteilung mit Begründung*

| <i>Wirksamkeitskriterium</i> | <i>Beurteilung mit Begründung</i> |
|---|--|
| <p>WK1: Qualität der Verkehrssysteme verbessert</p> | <p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Es werden viele Massnahmen zur Realisierung oder Aufwertung von intermodalen Umsteigepunkten ergriffen. Damit kann das ÖV-System besser mit dem Langsamverkehr vernetzt werden. Insbesondere ist die multimodale Aufwertung der Zentrumsbahnhöfe Olten und Zofingen positiv zu beurteilen. ▪ Das Agglomerationsprogramm kann mit einzelnen Massnahmen die Attraktivität des Langsamverkehrs an zentralen Orten der Agglomeration punktuell erhöhen. Namentlich tragen das Projekt ANDAARE in Olten und die flankierenden Massnahmen zur Kettenbrücke in Aarau zu einer Verbesserung der Situation für den Langsamverkehr bei. Für den Veloverkehr werden Verbesserungen des Netzes vorgeschlagen. ▪ Die vorgeschlagenen Massnahmen zur Strassenraumgestaltung können bei bedeutenden Einfallsachsen und Ortsdurchfahrten eine Verbesserung der Situation für alle Verkehrsmittel herbeiführen. So können der Verkehrsfluss für den motorisierten Individualverkehr (MIV) verstetigt, die Qualität für den Langsamverkehr verbessert sowie an hoch belasteten Achsen eine ÖV-Priorisierung realisiert werden. <p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Das Agglomerationsprogramm berücksichtigt, insbesondere in Bezug auf die Massnahmen, bedeutende Elemente auf lokaler Ebene zu wenig. So werden beispielsweise keine Massnahmen im Bereich Parkierung sowie zur Verbesserung der Angebote der Stadtbussysteme im Agglomerationsprogramm 2. Ge- |

Wirksamkeits-
kriterium Beurteilung mit Begründung

neration aufgezeigt. Ebenso wird das Thema Verkehrsberuhigung nicht bearbeitet. Zudem wird dem Fussverkehr bis auf einzelne punktuelle Massnahmen kaum Beachtung geschenkt und es werden nur wenige Massnahmen zur Verbesserung des Langsamverkehrs auf Quartierebene getroffen.

- Es gelingt dem Agglomerationsprogramm noch nicht, ein überzeugendes ÖV-Konzept darzustellen. Es wird auf ein kantonales Mehrjahresprogramm verwiesen, das jedoch kaum in das Agglomerationsprogramm integriert ist.
- Mit den regionalen Verkehrsmanagement-Massnahmen wird ein zentraler Aspekt des Agglomerationsprogramms der 1. Generation und ein wesentliches Instrument zur Verbesserung der Qualität und Siedlungsverträglichkeit des MIV kaum mehr aufgegriffen und lediglich für das Gäu im Bereich des Autobahnan schlusses Egerkingen weiterentwickelt.
- Es wird eine Strategie verfolgt, die stark die Verbesserung der Erreichbarkeit der Agglomeration thematisiert. Dabei ist jedoch zu wenig erkennbar, wie dies gezielt für die zentralen Entwicklungsgebiete erfolgen soll. Vielmehr wird offenbar eine flächendeckende Erhöhung der Erreichbarkeit angestrebt, ohne jedoch aufzuzeigen, wie die Mobilitätsnachfrage begrenzt und die Verkehrsmittelwahl optimiert werden sollen. Es fehlen unter anderem auch Massnahmen zur Weiterentwicklung des Mobilitätsmanagements.

WK2:

Siedlungs-
entwicklung
nach innen
gefördert

Stärken

- Das Agglomerationsprogramm geht die Entwicklung und Verdichtung bedeutender Brachflächen und unternutzter Gewerbeareale an zentralen Lagen an. Damit kann ein Beitrag zur Konzentration von Einwohnern und Arbeitsplätzen an gut erschlossenen Lagen geleistet werden.
- Mit den Massnahmen zur Strassenraumgestaltung und den Aufwertungen der Bahnhofsumfelder können bedeutende öffentliche Räume in der Agglomeration aufgewertet werden. Auch die Massnahmen der Agglomerationsprogramme der 1. und 2. Generation zur Verbesserung der Zugänglichkeit von Naherholungsgebieten und Flussräumen und zur Realisierung der beiden Agglomerationspärke werden positiv gewertet.

Schwächen

- Insgesamt ist es noch nicht gelungen, das Agglomerationsprogramm als Koordinationsinstrument für die Planungen der Kantone und Gemeinden zu nutzen. Zwar werden die Instrumente der kantonalen Richtplanungen (z.B. ESP-Planungen) aufgezeigt, eine Weiterentwicklung und Konkretisierung und damit eine erhöhte Lenkungswirkung ist jedoch nicht erkennbar. Dabei wird auch ersichtlich, dass die Richtpläne der beiden Kantone zu verschiedenen Themen (Regelungen VE, ESP-Planungen, Neueinzonungen) einen unterschiedlichen Stand aufweisen. Im Agglomerationsprogramm wird die Chance zur Harmonisierung und Konkretisierung solcher Unterschiede für den funktionalen Agglomerationsraum jedoch noch nicht genutzt.
- Massnahmen zur Siedlungsbegrenzung wie bspw. Siedlungsbegrenzungslinien oder Regelungen für Neueinzonungen werden im Agglomerationsprogramm nicht thematisiert. Die in den Richtplänen festgesetzten Grundsätze zur Siedlungsentwicklung und die Siedlungstrenngürtel sind nicht konkret genug, um auf der Planungsstufe Agglomeration eine relevante Lenkungswirkung im Sinne einer Begrenzung der Zersiedelung zu erreichen.
- Die Agglomeration definiert einen urbanen Entwicklungsraum, in dem die Entwicklung gefördert werden soll. Dieser wird jedoch wenig differenziert betrach-

Wirksamkeits-
kriterium Beurteilung mit Begründung

tet und umfasst neben den Agglomerationszentren noch eine Vielzahl weiterer Gemeinden in einem grossen Perimeter. Auch enthält er grosse Flächen zur Entwicklung von Arbeitsgebieten, die überdimensioniert erscheinen und nur teilweise über eine gute ÖV-Erschliessung verfügen.

- Zur Förderung der Innenentwicklung und Innenverdichtung in den Gemeinden greift das Agglomerationsprogramm die Vorgaben der kantonalen Richtpläne auf, konkrete, quantifizierte Regelungen oder Kriterien wie beispielsweise von der ÖV-Erschliessung abhängige Dichtevorgaben werden jedoch noch vermisst. Ebenso sollen Schlüsselareale für die Innenentwicklung und Innenverdichtung entwickelt werden, wobei jedoch erst die Erhebung dieser Areale geplant ist.
- Eine abgestimmte VE-Politik ist aus dem Agglomerationsprogramm nicht ersichtlich. Während der kantonale Richtplan Solothurn konkrete Vorgaben bezüglich der nötigen Erschliessungsqualität für die Ansiedlung publikumsintensiver Anlagen enthält, fehlen diese im kantonalen Richtplan Aargau noch. Eine entsprechende Konkretisierung ist auch im Agglomerationsprogramm nicht ersichtlich.

WK3:

Verkehrssicherheit erhöht

Stärken

- Das Agglomerationsprogramm enthält eine grobe Analyse der Unfallschwerpunkte und einzelne Massnahmen zur Sanierung der Schwachstellen, insbesondere Strassenraumgestaltungen. Zudem wird im Aargauer Teil der Agglomeration die Sanierung von Fussgängerüberwegen an Kantonsstrassen angegangen.

Schwächen

- Im Agglomerationsprogramm ist keine flächendeckende Sanierung der identifizierten Unfallschwerpunkte zur Verbesserung der Verkehrssicherheit ersichtlich. Auch fehlen langfristige Konzepte und Strategien zur Verbesserung der Sicherheit.
- Die Verbesserung der Sicherheit auf Quartierebene wird zu wenig thematisiert und nicht flächendeckend angegangen. Dies äussert sich beispielsweise in fehlenden Konzepten zur Umsetzung von verkehrsberuhigten Bereichen (BFU-Modell 30/50).

WK4:

Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert

Stärken

- Mit den Massnahmen zur Strassenraumgestaltung kann der Verkehrsfluss entlang einiger Ortsdurchfahrten und Einfallsachsen verstetigt werden, was lokal gewisse Verbesserungen der Lärm- und Luftbelastung erwarten lässt. Es gelingt dem Agglomerationsprogramm jedoch nicht aufzuzeigen, wie auf eine Reduktion der Mobilitätsnachfrage, insbesondere bezüglich des MIV, hingewirkt werden kann. Insgesamt sind trotz gewisser Verbesserungen der Langsamverkehrsnetze und Ausbauten im ÖV-Angebot lediglich geringe Verkehrsverlagerungen vom MIV zum ÖV und Langsamverkehr zu erwarten. Daher kann auch nur von einer geringen Verminderung der Umweltbelastungen gegenüber dem Trend ausgegangen werden.

Schwächen

- Das Agglomerationsprogramm kann mit seinen Massnahmen insbesondere im Bereich Siedlung kaum auf eine Begrenzung des Flächenverbrauchs hinwirken.
- Das Landschaftskonzept der Agglomeration ist insgesamt noch zu wenig konsolidiert. Dementsprechend weisen die Massnahmen zur Aufwertung von Na-

*Wirksamkeits- Beurteilung mit Begründung
kriterium*

| | |
|-------------------|---|
| | tur- und Landschaftsräumen lediglich einen geringen Reifegrad auf und es werden noch keine konkreten Projekte daraus abgeleitet. Positiv sind jedoch die mit dem Agglomerationsprogramm der 1. Generation geschaffenen Agglomerationspärke Wiggertalpark und Schachenpark zu erwähnen. |
| Umsetzungsbericht | Der Umsetzungsbericht wurde hinsichtlich der zwei geforderten Aspekte Kohärenz zwischen der 1. und 2. Generation Agglomerationsprogramm AareLand und Massnahmenumsetzung im Bereich Verkehr und Siedlung vom Bund geprüft (vgl. dazu Erläuterungen unter Kap. 4.2). Die relevanten Aspekte der Umsetzung sind in die Beurteilung der Wirkung des Agglomerationsprogramms eingeflossen (Kap. 2 und 4.1). |

Tabelle 4-1

Aufgrund der oben stehenden Beurteilung ergibt sich folgender Nutzen, ausgedrückt in Punkten:

| <i>Wirksamkeitskriterium</i> | <i>Nutzen (-1 bis 3 Punkte)</i> |
|---|-------------------------------------|
| WK1: Qualität der Verkehrssysteme verbessert | 1 |
| WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert | 1 |
| WK3: Verkehrssicherheit erhöht | 1 |
| WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert | 1 |
| Summe WK1 - WK4 (Nutzen) | 4 |

Tabelle 4-2

4.2 Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis)

Die Kosten der Massnahmen der Priorität A und B (vgl. A- und B-Liste in Kap. 2) liegen bei CHF 182.49 Mio. zuzüglich von CHF 80.60 Mio. für die A1-Massnahmen aus der 1. Generation. Die Investitionskosten von CHF 263.09 Mio. werden als tief eingestuft⁴.

Auf das gemäss UVEK-Weisung vorgesehene Malus-System im Zusammenhang mit dem Fortschritt der Umsetzung der A1-Massnahmen der überarbeiteten Agglomerationsprogramme wurde verzichtet. Grund dafür ist die kurze zur Verfügung stehende Zeit zwischen Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung und Stichtag des Umsetzungsberichts. Stattdessen wurden die Resultate des Umsetzungsberichts im Rahmen der Wirksamkeitsbeurteilung berücksichtigt (vgl. Kap. 4.1).

Die Wirkung des Agglomerationsprogramms hängt davon ab, in welchem Verhältnis der in Kap. 4.1 ermittelte Nutzen zu den Gesamtkosten steht.

⁴ Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. und Teuerung

Nutzen (WK1-4)

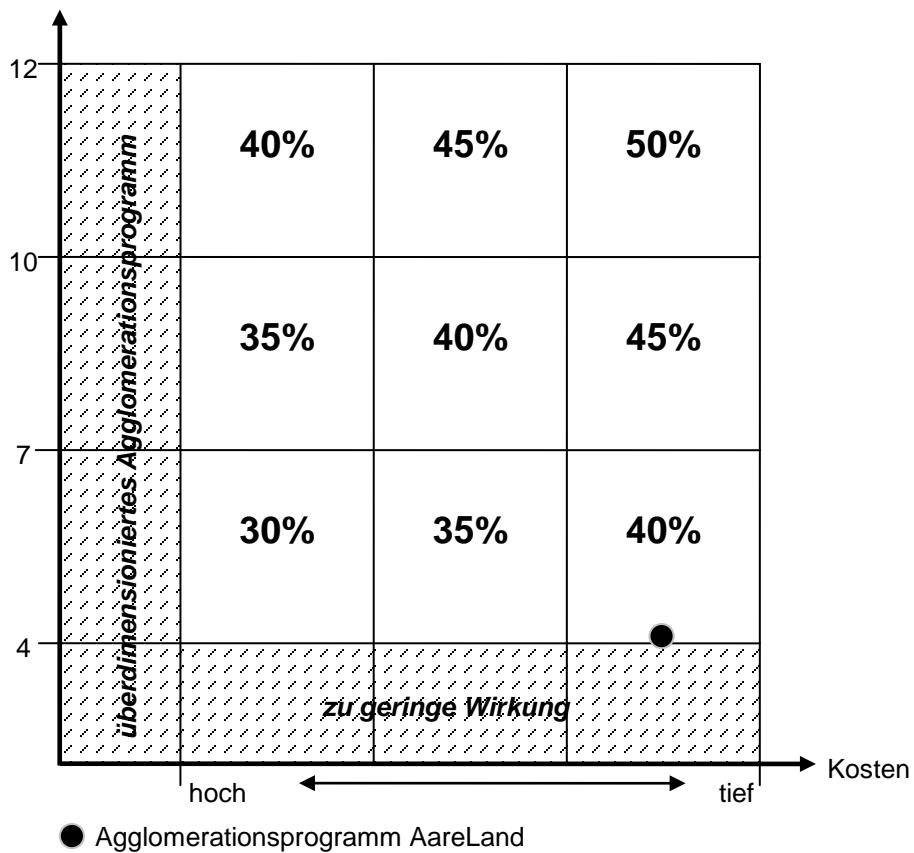


Abbildung 4-1

5 Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen

Im Vergleich aller eingereichten Agglomerationsprogramme und mit Blick auf die verfügbaren Mittel überprüft der Bund die von der Agglomeration vorgenommene Priorisierung der Massnahmen aufgrund des in der UVEK-Weisung erläuterten Verfahrens (insb. Kap. 2, 3.5 und 4.4). Dazu gehören die folgenden Schritte:

Anpassung Massnahmen (Kap. 5.1)

Ermittlung der nicht mitfinanzierten Massnahmen (Kap. 5.2)

- Siedlungsmassnahmen
- Nicht mitfinanzierbare Verkehrsmassnahmen
- Eigenleistungen der Agglomeration
- Eigenleistungen Bund
- Nicht programmrelevante Massnahmen

Ermittlung der durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbaren Massnahmen (Kap. 5.3)

Ermittlung der Massnahmen mit abgeänderten Prioritäten A/B/C (Kap. 5.4)

Ermittlung der Massnahmen mit Priorität A und B nach Überprüfung Bund (Kap. 2)

- Massnahmen der A-Liste sind innerhalb der Vierjahresperiode 2015-2018 bau- und finanzreif.
- Massnahmen der B-Liste werden die Bau- und Finanzreife erst später erreichen oder deren Kosten/Nutzen-Verhältnis muss noch optimiert werden.

Ermittlung der Massnahmen mit Priorität C mit vom Bund anerkannten Handlungsbedarf (sog. C*-Massnahmen, Kap. 5.5)

Kapitel 2 und 5 enthalten nur Massnahmen mit einer positiven oder neutralen Wirkung auf das Agglomerationsprogramm. Die in den Tabellen 2.1, 2.2, 5.2, 5.3 und 5.5 aufgelisteten Massnahmen sind für den Beitragssatz relevant und werden in die Leistungsvereinbarung übernommen.

Massnahmen, die von der Agglomeration in der C-Priorität eingereicht wurden, wurden vom Bund nicht beurteilt.

5.1 Anpassung Massnahmen aufgrund Vorgaben der UVEK-Weisung

Um eine einheitliche Prüfung über alle Agglomerationsprogramme durchführen zu können, mussten folgende Massnahmen in ihrer Zusammensetzung geändert werden:

| <i>ARE-Code</i> | <i>Massnahme gemäss AP</i> | <i>Änderung Massnahmenkonfiguration samt Begründung</i> |
|-----------------|---|---|
| 2581.2.001 | Olten: Gesamtverkehrsprojekt: Neuer Bahnhofplatz | Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 2581.2.055, Olten: Gesamtverkehrsprojekt: Neuer Bahnhofplatz - Teil: ÖV/LV, CHF 31.57 Mio., Priorität A ▪ 2581.2.058, Olten: Gesamtverkehrsprojekt: Neuer Bahnhofplatz - Teil: MIV, CHF 8.73 Mio., nicht mitfinanziert durch Infrastrukturfonds, siehe Tabelle 5-4 ▪ 2581.2.059, Olten: Gesamtverkehrsprojekt: Neuer Bahnhofplatz - Teil: Bauliche Begleitmassnahmen, CHF 1.59 Mio., nicht mitfinanziert durch Infrastrukturfonds, siehe Tabelle 5-4 |
| 2581.2.007 | Oberentfelden Zentrum: WSB S14: Eigentrossierung mit Aufwertung Ortsdurchfahrt | Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 2581.2.064, Oberentfelden Zentrum: WSB S14: Eigentrossierung mit Aufwertung Ortsdurchfahrt - Teil: Eigentrossierung, CHF 10.41 Mio., Priorität A ▪ 2581.2.065, Oberentfelden Zentrum: WSB S14: Eigentrossierung mit Aufwertung Ortsdurchfahrt - Teil: Aufwertung Ortsdurchfahrt, CHF 3.45 Mio., nicht mitfinanziert durch Infrastrukturfonds, siehe Tabelle 5-3 |
| 2581.2.015 | Aufwertung Ortskern Buchs und ESP-Erschliessung Torfeld Süd Aarau mit Verbindungsspanne Buchs Nord (VSBN) | Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 2581.2.067, Aufwertung Ortskern Buchs und ESP-Erschliessung Torfeld Süd Aarau mit Verbindungsspanne Buchs Nord (VSBN) - Teil VSBN, CHF 11.00 Mio., Priorität A ▪ 2581.2.068, Aufwertung Ortskern Buchs und ESP-Erschliessung Torfeld Süd Aarau mit Verbindungsspanne Buchs Nord (VSBN) - Teil: BGK Ortsdurchfahrt Buchs, CHF 4.00 Mio., Priorität A |

Tabelle 5-1

5.2 Nicht mitfinanzierte Massnahmen

5.2.1 Nicht durch den Bund mitfinanzierbare Massnahmen

Aufgrund der gesetzlichen Vorgaben (insb. Art. 17a MinVG et Art. 21 MinVV), der ergänzenden Ausführungen der UVEK-Weisung (Kap. 3.6 und 4.4) oder aufgrund der Einreichung durch die Agglomeration als Eigenleistung können folgende programmrelevante Massnahmen nicht durch Bundesbeiträge mitfinanziert werden. Die Wirkung dieser Massnahmen ist jedoch in der Programmbeurteilung berücksichtigt. Sie sind somit relevant und in den ausgewiesenen Zeithorizonten von den Agglomerationen oder durch Dritte umzusetzen. Bei den Siedlungs- und Verkehrsmassnahmen sind bei der Weiterentwicklung und Umsetzung die Beurteilungen des Bundes auf Programmebene (Kap. 4) zu berücksichtigen, sodass sie eine möglichst positive Programmwirkung erreichen.

| <i>ARE-Code</i> | <i>M-Nr Nr. AP</i> | <i>Massnahme</i> | <i>Priorität</i> | <i>Begründung für die Nicht-Mitfinanzierbarkeit</i> |
|---|--------------------|--|------------------|---|
| Siedlungsmassnahmen | | | | |
| 2581.2.048 | S1 | Siedlungsentwicklung nach innen | A | Es handelt sich um Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen, die nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierbar sind. |
| 2581.2.049 | S2 | Siedlungsentwicklung Dorfkern Schönenwerd | A | |
| 2581.2.050 | S3 | Entwicklung von Schlüsselarealen | A | |
| 2581.2.051 | S4 | Umnutzung von Arbeitsgebieten an zentralen Lagen | A | |
| 2581.2.052 | S5 | Freiraumnetz im urbanen Raum | A | |
| 2581.2.053 | L1 | Siedlungsnaher Landschaftsraum | A | |
| 2581.2.054 | L2 | Aufwertung Flussräume | A | |
| Verkehrsmassnahmen | | | | |
| Keine vorhanden | | | | |
| Nicht zur Mitfinanzierung beantragte Eigenleistungen der Agglomeration | | | | |
| Keine vorhanden | | | | |

Tabelle 5-2

5.2.2 Eigenleistungen

Aufgrund der lediglich lokalen Wirkungen und für die Agglomeration tragbaren Kosten werden die folgenden Massnahmen nicht durch den Bund mitfinanziert. Bei den Massnahmen zur Aufwertung des Strassenraums und zur Erhöhung der Sicherheit werden diejenigen, die in Bezug auf Verkehrsbelastungen und Anzahl betroffener Personen definierte Schwellenwerte nicht erreichen, ebenfalls den Eigenleistungen zugewiesen. Die Wirkung dieser Massnahmen ist jedoch in der Programmbeurteilung berücksichtigt. Sie sind in den ausgewiesenen Zeithorizonten von der Agglomeration oder durch Dritte umzusetzen.

| <i>ARE-Code</i> | <i>Nr. AP</i> | <i>Massnahme</i> | <i>Priorität</i> | <i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i> |
|---|---------------|---|------------------|---------------------------------|
| Eigenleistungen laut Bund (Weisung 14.12.2010) | | | | |
| 2581.2.013 | OD5A | Aarau: Betriebs- und Gestaltungskonzept Rohrerstrasse | A | 5.00 |
| 2581.2.016 | OD8A | Eppenber-Wöschnau: Betriebs- und Gestaltungskonzept Wöschnau | A | 3.40 |
| 2581.2.017 | OD9A | Niedergösgen: Betriebs- und Gestaltungskonzept Ortsdurchfahrt | A | 3.30 |
| 2581.2.019 | OD11A | Egerkingen: Aufwertung Dorfachse St. Martinskirche bis Bahnhof | A | 1.50 |
| 2581.2.021 | OD13A | Dulliken: Betriebs- und Gestaltungskonzept Ortsdurchfahrt | A | 3.40 |
| 2581.2.065 | ÖV7A | Oberentfelden Zentrum: WSB S14: Eigentrasse mit Aufwertung Ortsdurchfahrt - Teil: Aufwertung Ortsdurchfahrt | A | 3.45 |

Tabelle 5-3

5.2.3 Massnahmen mit zu geringer Programmrelevanz

In der Folge werden Massnahmen aufgelistet die von der Agglomeration zur Mitfinanzierung oder als Eigenleistung eingereicht wurden, welche aber vom Bund für die Programmwirkung mit einer zu geringen Wirkung eingestuft werden. Deren Umsetzung steht der Agglomeration frei.

| ARE-Code | Nr. AP | Massnahme | Begründung |
|------------|--------|---|--|
| 2581.2.058 | ÖV1A | Olten: Gesamtverkehrsprojekt: Neuer Bahnhofplatz - Teil: MIV | Anpassungen an Parkieranlagen sind nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierbar. Die Massnahme ist für die Beurteilung der Programmwirkung nicht relevant. |
| 2581.2.059 | ÖV1A | Olten: Gesamtverkehrsprojekt: Neuer Bahnhofplatz - Teil: Bauliche Begleitmassnahmen | Es handelt sich um verkehrlich nicht relevante bauliche Anpassungen wie z.B. Werkleitungen, die gemäss Weisung UVEK nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierbar sind. |

Tabelle 5-4

5.3 Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen

Für die folgenden Eisenbahn- und Strassenmassnahmen ist die (Mit-)Finanzierung des Bundes durch andere Finanzierungsinstrumente als den Infrastrukturfonds, Teil Agglomerationsverkehr geplant. Diese sind für die Gesamtverkehrs- und Siedlungsentwicklung im Agglomerationsraum relevant und werden in der Wirkungsbeurteilung des Agglomerationsprogramms durch den Bund mitberücksichtigt. Massnahmen, die im Programm Engpassbeseitigung im Modul 3 enthalten sind, werden zur Information aufgeführt, selbst wenn sie aufgrund des Realisierungshorizontes nicht Bestandteil der Wirkungsbeurteilung des Agglomerationsprogramms waren.

| ARE-Code | Nr. AP | Massnahme | Kosten (Mio CHF) laut AP | Finanzierungsmittel |
|------------|--------|---|--------------------------|--|
| 2581.2.006 | ÖV6A | Zofingen: Wendegleise | 6.00 | Finanzierung in Leistungsvereinbarung BAV 13-16; bereits gesichert. |
| 2581.2.025 | LV2A | Aarburg - Rothrist: Kantonale Radroute R510: Neue Linienführung Verbindung Aarburg - Rothrist | 6.00 | Eine neue Linienführung für den Fuss- und Veloverkehr hat auch einen positiven Nutzen für den Betrieb des Autobahnanschlusses. Das ASTRA als heutiger Teil-Eigentümer der zu verlegenden LV-Anlage unterstützt die Planung geeigneter Massnahmen zur Verbesserung der Situation für den Langsamverkehr. Eine Mitfinanzierung der Massnahme im Bereich des Nationalstrassenanschlusses durch die Nationalstrasse ist im Hinblick auf das Verursacherprinzip denkbar und zwischen ASTRA und Kanton auszuhandeln. |
| -- | -- | N1 Härkingen - Wiggertal | 165.00 | Engpassbeseitigung 2009, Modul 1 |
| -- | -- | N1 Lutherbach - Härkingen | 660.00 | Engpassbeseitigung 2014, Modul 1 |

Tabelle 5-5

Folgende Massnahmen befinden sich auf Strecken die Bestandteil des neuen Netzbeschlusses (NEB) des Bundes waren. Die Übernahme und Finanzierung dieser NEB-Strecken durch den Bund wurde per Volksentscheid am 24.11.2013 abgelehnt. Die Massnahmen verbleiben unter kantonaler Hoheit. Die zukünftige Planung und Finanzierung der Massnahmen ist zu prüfen.

| <i>ARE- Code</i> | <i>Nr. AP</i> | <i>Massnahme</i> |
|----------------------|---------------|------------------|
|----------------------|---------------|------------------|

Keine vorhanden

Tabelle 5-6

5.4 Durch den Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C

Die Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen auf ihre Plausibilität, ihr Kosten/Nutzen-Verhältnis sowie ihren Reifegrad gemäss der UVEK-Weisung (Kap. 4.4) führt zu folgenden Änderungen gegenüber den Angaben im eingereichten Agglomerationsprogramm.

| <i>ARE-Code</i> | <i>Nr. AP</i> | <i>Massnahmen</i> | <i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i> | <i>Begründung</i> |
|-----------------|---------------|---|---|---|
| A → B | | | | |
| 2581.2. 018 | OD10A | Schönenwerd: Zentrumsdurch- fahrt (OHNE Um- fahrung) | 6.50 | Bau- und Finanzreife unzureichend für den A-Horizont. Das ursprünglich vorgesehene Projekt mit einer Umfahrungsstrasse wurde per Volksentscheid abgelehnt und es muss ein auf die neuen Rahmenbedingungen und Verkehrsbelastungen ausgelegtes neues Projekt für die Umgestaltung der Ortsdurchfahrt erarbeitet werden. Die Projektreife für die A-Liste ist noch nicht gegeben. |
| 2581.2. 024 | LV1A | Aarau: Aarebrü- cke: flankierende Massnahmen Velo- und Fuss- verkehr | 10.00 | Kosten/Nutzen-Verhältnis: genügend. Die Massnahme weist ein lediglich ein genügendes Kosten/Nutzen-Verhältnis auf. Die Kosten des Projektes sind zu optimieren und die Schnittstellen zwischen der Sanierung der Kettenbrücke und den flankierenden Massnahmen für die Aufwertung des Fuss- und Veloverkehrs müssen aufgezeigt werden. |
| A → C | | | | |
| 2581.2. 023 | MIV2A | Umsetzung kanto- nales P+R- Konzept Aargau | 1.70 | Reifegrad: ungenügend. Es ist nicht ersichtlich, wie die geplanten Ausbauten mit der dokumentierten Nachfrage korrespondieren. |
| 2581.2. 030 | LV7A | Olten: Winkel- unterführung: Erhöhung Benut- zerstandard für den Velo- und Fussverkehr | 5.00 | Reifegrad: ungenügend. Das Projekt ist innerhalb der Agglomeration politisch sisiert. Zudem ist noch kein Variantenentscheid bezüglich der notwendigen Aufwertungsmassnahmen getroffen. |
| B → C | | | | |
| 2581.2. 039 | OD2B | Rothrist: Betriebs- und Gestaltungs- konzept Bern- strasse (K235) | 8.00 | Reifegrad: ungenügend. Gemäss Massnahmenblatt ist die Realisierung der Wigger- talstrasse Abschnitt Nord Voraussetzung für diese Massnah- me. Die Wiggertalstrasse Abschnitt Nord ist jedoch nicht Be- standteil des Agglomerationsprogramms. Im Gegenteil besagt das mit dem Agglomerationsprogramm eingereichte Argumen- tarium für den Abschnitt Mitte der Wiggertalstrasse, dass auf einen Abschnitt Nord der Wiggertalstrasse zu verzichten ist. Die Planungen sind dementsprechend abzustimmen und weiterzuentwickeln. |

| <i>ARE-Code</i> | <i>Nr. AP</i> | <i>Massnahmen</i> | <i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i> | <i>Begründung</i> |
|-----------------|---------------|--|---|--|
| 2581.2.040 | MIV1B | Umfahrung Hägen-dorf / Rickenbach (ERO+) | 90.00 | Kosten/Nutzen-Verhältnis und Reifegrad: ungenügend. Die Auswirkungen der neuen Strasse auf die Siedlungsentwicklung sind im Agglomerationsprogramm nicht ausreichend aufgezeigt. Es besteht die Gefahr einer Förderung der weiteren Zersiedelung im Raum Olten - Oensingen, insbesondere durch Gewerbebetriebe. Im schweizweiten Vergleich ist die Betroffenheit entlang der bestehenden Strasse zudem gering. Sollte sich das Projekt weiterhin als zweckmässig erweisen, müssten die teilweise noch immer offenen Fragen bezüglich der Linienführung geklärt werden. |

Tabelle 5-7

5.5 A-, B- und C*-Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung

Die A und B-Liste sind im Kapitel 2 ersichtlich.

In der folgenden Liste werden jene durch den Bund in die Priorität C gesetzten Massnahmen aufgelistet, bei denen der Bund den Handlungsbedarf grundsätzlich anerkennt, aber das Kosten-Nutzen-Verhältnis oder der Reifegrad der vorgeschlagenen Massnahme deren Aufnahme in die A- oder B-Liste nicht rechtfertigt (sog. C*-Massnahmen).

| <i>ARE-Code</i> | <i>Nr. AP</i> | <i>Massnahme</i> | <i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i> |
|-----------------|---------------|--|---|
| 2581.2.030 | LV7A | Olten: Winkelunterführung: Erhöhung Benutzerstandard für den Velo- und Fussverkehr | 5.00 |

Tabelle 5-8

6 Übereinstimmung mit der Gesetzgebung und Planungsinstrumenten des Bundes sowie den kantonalen Richtplänen

6.1 Gesetzgebung, Sach- und Massnahmenpläne und Inventare des Bundes

6.1.1 Allgemeines

Das Agglomerationsprogramm wurde auf seine Übereinstimmung mit der Raumplanungs- und Umweltgesetzgebung sowie mit den zugehörigen Sachplänen, Massnahmenplänen und Inventaren überprüft. Es wurden keine grundsätzlichen Widersprüche festgestellt. Die abschliessende Beurteilung der Rechtmässigkeit der einzelnen Massnahmen erfolgt jedoch im Rahmen der nachfolgenden ordentlichen Planungsverfahren und auf Basis der zum gegebenen Zeitpunkt in Kraft stehenden rechtlichen und planerischen Vorgaben. Diese sind auch bei der Weiterentwicklung und Umsetzung des Agglomerationsprogramms zwingend einzuhalten.

Bei der Umsetzung von A-Massnahmen müssen allfällig auftretende Konflikte bis zur Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarungen mit den zuständigen Bundesstellen, namentlich dem Bundesamt für Umwelt gelöst sein.

Bei Siedlungsmassnahmen sind insbesondere die rechtskräftigen Bestimmungen des Raumplanungsgesetzes (RPG) und die zugehörigen Vorgaben zur Bauzonendimensionierung einzuhalten.

6.1.2 Infrastrukturmassnahmen der Priorität A oder B mit möglichen Konflikten aus Sicht des BAFU

Folgende für die Wirkung des Agglomerationsprogramms mitberücksichtigte Massnahmen der Priorität A oder B weisen aufgrund einer Grobprüfung des BAFU Konflikte oder Schwierigkeiten auf (nicht abschliessende Aufzählung).

| <i>ARE-Code</i> | <i>Nr. AP</i> | <i>Tab. Prüfbericht</i> | <i>Massnahme</i> | <i>Zeithorizont</i> | <i>Hinweis Konflikt/Schwierigkeit</i> |
|-----------------|---------------|-------------------------|------------------|---------------------|---------------------------------------|
|-----------------|---------------|-------------------------|------------------|---------------------|---------------------------------------|

Keine vorhanden

Tabelle 6-1

6.2 Nachweis der Abstimmung von Infrastrukturmassnahmen der Priorität A oder B mit den kantonalen Richtplänen

Grundsätzlich liegt es in der Verantwortung der Kantone die Konformität von Richtplanung und Agglomerationsprogramm sicherzustellen.

Sämtliche richtplanrelevanten Infrastrukturmassnahmen, die im Rahmen eines Agglomerationsprogramms vom Bund mitfinanziert werden, müssen spätestens bis zum Abschluss der Leistungsvereinbarung im entsprechenden kantonalen Richtplan (RP) verankert und vom Bundesrat genehmigt sein. Massnahmen der A-Liste müssen dabei den Koordinationsstand „Festsetzung“ (FS) aufweisen. Für Massnahmen der B-Liste wird der Koordinationsstand „Zwischenergebnis“ (ZE) empfohlen. Folgende Massnahmen müssen im Richtplan enthalten sein:

A-Liste:

| <i>ARE-Code</i> | <i>Nr. AP</i> | <i>Massnahme</i> |
|-----------------|---------------|---|
| 2581.2.022 | MIV1A | Aarburg, Oftringen, Zofingen: Wiggertalstrasse Abschnitt Mitte „ERZO bis Bernstrasse“ |
| 2581.2.067 | OD7A | Aufwertung Ortskern Buchs und ESP-Erschliessung Torfeld Süd Aarau mit Verbindungsspanne Buchs Nord (VSBN) - Teil VSBN |

Tabelle 6-2

B-Liste:

| <i>ARE-Code</i> | <i>Nr. AP</i> | <i>Massnahme</i> |
|-----------------|---------------|---|
| 2581.2.037 | ÖV1B | Oftringen Zentrum: Intermodale ÖV-Drehscheibe: Neue Haltestelle SBB |

Tabelle 6-3

Nicht mitfinanzierte, jedoch richtplanrelevante Massnahmen (Kap. 5.2) sollen grundsätzlich ebenfalls vor Abschluss der Leistungsvereinbarung im entsprechenden Richtplan verankert und vom Bundesrat genehmigt werden. Für richtplanrelevante Siedlungsmassnahmen gilt dies insbesondere, wenn sie eng mit einer Infrastrukturmassnahme der A-Liste verknüpft sind:

| <i>ARE-Code</i> | <i>Nr. AP</i> | <i>Massnahme</i> |
|-----------------|---------------|------------------|
| Keine vorhanden | | |

Tabelle 6-4

Die restlichen richtplanrelevanten Siedlungsmassnahmen müssen grundsätzlich bis zum Ablauf der mit der Leistungsvereinbarung erfassten Zeitspanne von vier Jahren im Richtplan umgesetzt und genehmigt sein. Die betroffenen Massnahmen sind auf Basis der bereinigten Tabelle 5-2 definitiv festzulegen. Hängen die Siedlungsmassnahmen von umfassenderen Revisionen des Richtplans ab (z. B. im Zusammenhang mit dem revidierten Raumplanungsgesetz), können in Ausnahmefällen abweichende Termine vereinbart werden. Dabei ist jedoch eine Koordination der Umsetzung von Siedlungs- und mitfinanzierten Infrastrukturmassnahmen zu gewährleisten. Der Bund behält sich entsprechende Vorbehalte im Rahmen des Abschluss von Finanzierungsvereinbarungen vor.

7 Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms

Die Ende 2011/Mitte 2012 eingereichten Agglomerationsprogramme 2. Generation bilden die Basis für die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr (2. Generation).

Der Bund unterstützt die Bestrebungen der Agglomeration, die Zusammenarbeit und die koordinierte Planung und Realisierung von Siedlungs-, Verkehrs- und Landschaftsmassnahmen fortzuführen. Für die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms Aareland der nächsten Generation wird empfohlen, die im Kapitel 4 dieses Prüfberichtes nach Wirksamkeitskriterien erläuterten Stärken und Schwächen des vorliegenden Agglomerationsprogramms zu beachten. Zentrale Aspekte der Überarbeitung wären die – unter Nutzung von Synergien zwischen den verschiedenen Planungsinstrumenten – Kantons-grenzen übergreifende Konkretisierung der Siedlungsmassnahmen, der Teilstrategien und Massnahmen des öffentlichen Verkehrs, des Langsamverkehrs oder der nachfrageseitigen Massnahmen, insbesondere der Parkierung.



ANHANG 1

Massnahmenliste Benchmark Langsamverkehr

| ARE-Code | Nr. AP | Massnahme | Priorität | Kosten (Mio CHF) laut AP | Kosten (Mio CHF) 2005*/** |
|------------|--------|---|-----------|--------------------------------|---------------------------------|
| 2581.2.027 | LV4A | Aarau: Aufwertung Aareraum für Fussgänger- und Veloverkehr sowie für Naherholung | A | 3.00 | 2.47 |
| 2581.2.028 | LV5A | Däniken: Erhöhung Sicherheit LV an vier Knoten der Ortsdurchfahrt | A | 1.20 | 0.99 |
| 2581.2.031 | LV8A | Verbesserung Velo- und Fusswegverbindung Industriegebiet Härkingen zum Bahnhof Egerkingen | A | 0.25 | 0.21 |
| 2581.2.032 | LV9A | zofingenregio: Umsetzung Velokonzept zofingenregio | A | 2.50 | 2.06 |
| 2581.2.033 | LV10A | Kanton Solothurn: Umsetzung Radwegnetz | A | 6.56 | 5.40 |
| 2581.2.034 | LV11A | Kanton Solothurn: Umsetzung kantonales B+R-Konzept: Kombinierte Mobilität | A | 0.45 | 0.37 |
| 2581.2.035 | LV12A | Kanton Solothurn: Veloland 2030: Optimierung / Ausbau Routen von Veloland Schweiz und von Wanderwegen | A | 2.00 | 1.65 |
| 2581.2.036 | LV13A | Fahrbahnquerungen für Zufussgehende | A | 5.00 | 4.12 |
| 2581.2.041 | LV1B | Niederamt: Veloschnellroute Aarau - Olten | B | 3.50 | 2.88 |
| 2581.2.042 | LV2B | Aarburg - Olten: Langsamverkehrsverbindung Aarburg - Bahnhof Olten | B | 3.50 | 2.88 |
| 2581.2.043 | LV3B | Kanton Solothurn: Umsetzung kantonales B+R-Konzept: Kombinierte Mobilität | B | 0.17 | 0.14 |
| | Summe | A/B-Liste | | 28.13 | 23.16 |

Keine Kürzung lt. Benchmark (Methode siehe Erläuterungsbericht)

| | | | |
|--|------------|---|-------|
| | LV A-Liste | A | 17.26 |
| | LV B-Liste | B | 5.90 |

Tabelle Anhang 1 (* Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. und Teuerung, gerundet; ** Die Kosten der Massnahmen LV A- und B-Liste sind ausschlaggebend und in der Botschaft des Bundesrats aufgelistet.)

ANHANG 2

Liste der nicht mitfinanzierbaren Infrastrukturmassnahmen mit aus Bundessicht kritischer Wirkung

In der folgenden Liste werden jene nicht mitfinanzierbaren Infrastrukturmassnahmen aufgelistet, welche Bestandteil des von der Agglomeration eingereichten Agglomerationsprogramms sind, die jedoch vom Bund kritisch beurteilt werden.

| <i>ARE-Code</i> | <i>Nr. AP</i> | <i>Massnahme</i> | <i>Begründung</i> |
|-----------------|---------------|------------------|-------------------|
|-----------------|---------------|------------------|-------------------|

Keine vorhanden

Tabelle Anhang 2