



26. Februar 2014

Agglomerationsprogramm Schaffhausen

2. Generation

Prüfbericht des Bundes

Referenz/Aktenzeichen: 321.1 / N034-0128

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	13
5.1	Anpassung Massnahmen aufgrund Vorgaben der UVEK-Weisung	13
5.2	Nicht mitfinanzierte Massnahmen	13
5.3	Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen	16
5.4	Durch den Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C	17
5.5	A-, B- und C*-Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung	17
6	Übereinstimmung mit der Gesetzgebung und Planungsinstrumenten des Bundes sowie den kantonalen Richtplänen	18
6.1	Gesetzgebung, Sach- und Massnahmenpläne und Inventare des Bundes	18
6.2	Nachweis der Abstimmung von Infrastrukturmassnahmen der Priorität A oder B mit den kantonalen Richtplänen	19
7	Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms	20
ANHANG 1	21
ANHANG 2	22

1 Gegenstand, Ziel, Vorgehen

1.1 Gegenstand der Prüfung

Gegenstand der Prüfung ist das Agglomerationsprogramm Schaffhausen bestehend aus:

- Agglomerationsprogramm Schaffhausen zweite Generation, Schlussbericht, 14. Juni 2012

Das Agglomerationsprogramm (AP) wurde am 27. Juni 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 Infrastrukturfondsgesetzes.

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

Das Agglomerationsprogramm Schaffhausen zeigt mit einem Zukunftsbild auf, wie die Agglomeration die Siedlungsentwicklung in ihren Teilräumen und abgestimmt auf das Verkehrssystem gestalten will. Das Programm weist jedoch lediglich knappe Teilstrategien auf grosser Flughöhe für die Siedlungsentwicklung und die einzelnen Verkehrsmittel auf. Dennoch werden die Massnahmen anhand des Referenzzustandes 2030 in einen Gesamtzusammenhang eingeordnet und es ist ein roter Faden vom Zukunftsbild bis zu den Massnahmen zu erkennen. Gelungen ist die Darstellung der kohärenten Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms der 1. Generation zu jenem der 2. Generation, welches mit wenigen, aber zweckmässigen Massnahmen auskommt.

Eine Stärke des Agglomerationsprogramms im Verkehrsbereich liegt in der Umsetzung des S-Bahnsystems, das gut mit der geplanten Siedlungskonzentration abgestimmt ist. Mit Massnahmen zur Verbesserung der Intermodalität wird zusätzliches Potenzial für die Bahn aktiviert. Zudem wird das Velowegenetz mit einigen gezielten Massnahmen verbessert. Die Strategie, anstelle des Baus neuer Infrastrukturen Lösungen im Bestand zu suchen, geht die Agglomeration mit einer siedlungsverträglichen Gestaltung der Hauptverkehrsstrassen an. Im Bereich Siedlung weist das Programm Stärken auf, indem eine Konzentration der Siedlungsentwicklung an gut gelegenen und mit der S-Bahn erschlossenen Entwicklungsschwerpunkten (ESP) erfolgt. Mit der ESP-Planung ist zudem ein guter Umgang mit verkehrsintensiven Einrichtungen (VE) verbunden.

Im Verkehrsbereich liegt die Schwäche des Programms bei der unzureichenden Aktivierung des Umsteigepotentials vom motorisierten Individualverkehr (MIV) zu den neuen Angeboten im öffentlichen Verkehr (ÖV) und im Langsamverkehr, u.a. durch die fehlende Weiterentwicklung der lenkenden und steuernden nachfrageorientierten Massnahmen. Eine Schwäche des Agglomerationsprogramms im Bereich Siedlung sind die noch zu konkretisierenden Massnahmen zur Begrenzung der Zersiedelung. Die Agglomeration zeigt auf konzeptioneller Ebene gute Ansätze auf und nimmt Bezug auf die Festlegungen zur Siedlungsbegrenzung des kantonalen Richtplans. Es werden jedoch keine diesbezüglichen konkreten und entsprechend lenkungsstarken Massnahmen vorgesehen. Ferner werden von der Agglomeration keine Massnahmen zur Reduktion der überdimensionierten Bauzonen an peripheren Lagen ergriffen.

Im Bereich Verkehrssicherheit würdigt der Bund, dass die Agglomeration trotz guter Ausgangslage gezielt an der Verbesserung der subjektiven Sicherheit arbeitet. Damit wird ein Beitrag zur Unfallprävention geleistet. Die Massnahmen des Programms lassen einen Beitrag zu einer Verlagerung im Modal Split zu Gunsten des ÖV und Langsamverkehrs und somit auch zur Reduktion der Luftschadstoff- und Lärmbelastungen erwarten. Aufgrund der unzureichenden Massnahmen gegen die Zersiedelung ist gegenüber dem Trend jedoch nur eine geringe Verminderung des Flächenverbrauchs zu erwarten.

Nach der Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen für die Agglomeration Schaffhausen belaufen sich die Investitionskosten des Agglomerationsprogramms auf CHF 150.84 Mio. Dieser Betrag umfasst CHF 66.38 Mio. für die A- und B-Massnahmen sowie CHF 84.46 Mio. für die A1-Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm der 1. Generation. Die Investitionskosten werden als mittel 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%

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.

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.

A-Liste

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>	<i>Kosten (Mio CHF) 2005*</i>	<i>Bundes- beitrag**</i>
2939.2.009	9	Leistungssteigerung Bahn Schaffhausen-Neuhausen	36.50	32.71	13.08
2939.2.011	11	Erweiterung Trolleybusnetz Schaffhausen	13.00	10.95	4.38
2939.2.012	12	Aufwertung Bachstrasse Schaffhausen	3.00	2.53	1.01
2939.2.013	13	Erweiterung Zentrumsaufwertung Neuhausen am Rheinflall	4.60	3.60***	1.44
2939.2.015	15	Aufwertung Klettgauerstrasse Bereich ESP RhyTech-Areal, inkl. Knoten Kreuzstr.	3.50	2.10***	0.84
2939.2.016	16	Aufwertung Zürcherstrasse, Feuerthalen (Rheinbrücke - Ortszentrum)	1.00	0.84	0.34
2939.2.027	27	Schaffung zusätzliche Personenunterführung Süd in Neuhausen Bad Bhf.	2.50	2.24	0.90
2939.2.029	29	Personenunterführung Beringen Bad Bhf.	2.60	2.33	0.93
2939.2.032		LV A-Liste (Anhang 1)		5.05	2.02
	Summe			62.35	24.94

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

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>	<i>Kosten (Mio CHF) 2005*</i>	<i>Bundes- beitrag*</i>
2939.2.018	18	Munotlift	2.50	2.11	0.84
2939.2.023	23	Verbesserung Bahnunterführung Thayngen für Fuss- u. Veloverkehr	1.00	0.90	0.36
2939.2.026	26	Erweiterung Zugangswege zu westlichem Perron in Dachsen	0.30	0.27	0.11
2939.2.033		LV B-Liste (Anhang 1)		0.76	0.30
	Summe			4.04	1.61

Tabelle 2-2 (* Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. und Teuerung, gerundet)

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 Beitragssatzes 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 Schaffhausen handelt es sich um eine kleine bis mittlere 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>
WK1: Qualität der Verkehrssysteme verbessert	<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Der Kern des Agglomerationsprogramms ist die weitreichende Verbesserung des ÖV-Systems mit der S-Bahn Schaffhausen, welche schon im Agglomerationsprogramm 1. Generation enthalten war. Der 15'-Takt wird zweckmässig auf den Agglomerationskern und auf die Erschliessung der ESP konzentriert. Die Erreichbarkeit der ESP sowie der Zentren Neuhausen und Schaffhausen werden so gezielt gefördert. Zudem wird die Erschliessung der ESP mit dem Langsamverkehr verbessert. ▪ Mit der systematischen Verbesserung der Bahnhofszugänge für den Langsamverkehr und mit dem Ausbau des B+R-Angebots wird die Intermodalität verbessert, was das Potenzial für die neue S-Bahn erhöht. ▪ Mit Massnahmen zum Verkehrsmanagement im Agglomerationszentrum und flankierenden Massnahmen zu übergeordneten Strassenausbauten strebt die Agglomeration eine zweckmässige Bündelung des MIV auf dem HLS-Netz an. ▪ Die Agglomeration verbessert das Veloverkehrsnetz indem gezielt Schwachstellen angegangen und der Aufbau eines dichten und attraktiven Wegenetzes vorangetrieben werden. Der Fussverkehr wird demgegenüber noch zu wenig als eigenständiges Verkehrsmittel betrachtet. <p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ In der Agglomeration Schaffhausen ist weiterhin mit einem Zuwachs der Mobilität und insbesondere steigenden Verkehrsleistungen im MIV zu rechnen. In der

*Wirksamkeits-
kriterium* *Beurteilung mit Begründung*

Gesamtverkehrskonzeption werden die Verlagerungspotenziale vom MIV auf die neuen Angebote im ÖV und Langsamverkehr noch zu wenig thematisiert und die Massnahmen zu wenig konsequent auf die Verkehrsverlagerung sowie eine weitergehende Limitierung des prognostizierten MIV-Wachstums ausgerichtet.

- Im Agglomerationsprogramm der 1. Generation wurden zweckmässige nachfrageorientierte Massnahmen zum Mobilitätsmanagement und im Bereich Parkierung gesetzt. Mit der 2. Generation ist jedoch keine Weiterentwicklung oder Verstärkung dieser Massnahmen erkennbar.

WK2:

Siedlungs-
entwicklung
nach innen
gefördert

Stärken

- Die zentrale Stärke des Agglomerationsprogramms liegt in der Konzentration der Entwicklung auf die gut gelegenen und mit der S-Bahn im 15'-Takt erschlossenen ESP. Weitere Ansätze zur Innenverdichtung sind in den von Agglomeration und Kanton erstellten Grundlagenarbeiten und Handlungsempfehlungen für die Gemeinden zu finden.
- Mit der Umsetzung der VE-Strategie des Agglomerationsprogramms der 1. Generation ist eine wirkungsvolle und auf die ESP-Planung abgestimmte VE-Politik ergriffen worden.
- Die Aufwertung des öffentlichen Raumes erfolgt primär durch die Massnahmen zur Aufwertung der Strassenräume an den Hauptverkehrsstrassen und durch die Langsamverkehrsmassnahmen. Damit kann auch die Trennwirkung der Verkehrsachsen vermindert werden.

Schwächen

- Das Agglomerationsprogramm greift ebenso wie der Richtplan Massnahmen und gute Strategien zur Lenkung und Abstimmung der Siedlungsentwicklung auf. Diese müssen jedoch noch weiterentwickelt werden, damit die vorgesehenen Instrumente ihre Wirkung entfalten können. Insbesondere bezüglich Vorgaben von Mindestdichten, Regelungen zur Erschliessungsqualität bei Neueinzonungen und der Siedlungsbegrenzung sind noch Konkretisierungen und quantitative Zielvorgaben nötig.
- Das Agglomerationsprogramm identifiziert die zu grossen Bauzonen an peripherer Lage als eine Schwäche. Massnahmen zur Reduktion der übergrossen Bauzonen sowie entsprechende Kompensationsmechanismen sind jedoch noch nicht vorgesehen.

WK3:

Verkehrs-
sicherheit er-
höht

Stärken

- Mit den Massnahmen zur Verbesserung des Velowegenetzes und mit Strassenraumaufwertungen sind einige Massnahmen vorgesehen, die eine Verbesserung der Verkehrssicherheit bewirken.
- Das Agglomerationsprogramm überzeugt mit neuen Ansätzen zur Identifizierung von Gefahrenpotenzialstellen (subjektive Sicherheit, Unfallprävention). Die aufgezeigten Gefahrenpotenzialstellen werden zudem konsequent mit Massnahmen entschärft.

Schwächen

- Eigene Teilstrategien und Konzepte zur Entschärfung von Unfallstellen wurden nicht erarbeitet, wobei jedoch auch lediglich ein untergeordneter Handlungsbedarf ausgewiesen ist.

Wirksamkeitskriterium *Beurteilung mit Begründung*

<p>WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert</p>	<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Es werden Massnahmen vorgesehen, die gewisse Verlagerungspotenziale vom MIV zu Gunsten des ÖV und Langsamverkehrs aktivieren könnten. Somit wird gegenüber dem Trend eine Reduktion der Luftbelastung und der Lärmemissionen erwartet. <p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Strategie mit der starken Konzentration der Siedlungsentwicklung in den ESP würde grundsätzlich positiv auf die Minderung des Flächenverbrauchs wirken. Die Massnahmen zur Eindämmung der Zersiedelung und zum Umgang mit zu grossen Bauzonen an peripheren Lagen unterstützen diese Konzentrationsstrategie jedoch noch zu wenig, um insgesamt eine deutlich positive Wirkung auf den Flächenverbrauch erzielen zu können. ▪ Das Agglomerationsprogramm enthält keine eigenen Massnahmen zur Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen.
<p>Umsetzungsbericht</p>	<p>Der Umsetzungsbericht wurde hinsichtlich der zwei geforderten Aspekte: Kohärenz zwischen der 1. und 2. Generation Agglomerationsprogramm Schaffhausen 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).</p>

Tabelle 4-1

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

<i>Wirksamkeitskriterium</i>	<i>Nutzen</i> <i>(-1 bis 3 Punkte)</i>
WK1: Qualität der Verkehrssysteme verbessert	2
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert	2
WK3: Verkehrssicherheit erhöht	2
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert	1
Summe WK1 - WK4 (Nutzen)	7

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 66.38 Mio. zuzüglich von CHF 84.46 Mio für die A1-Massnahmen aus der 1. Generation. Die Investitionskosten von CHF 150.84 Mio. werden als mittel 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.

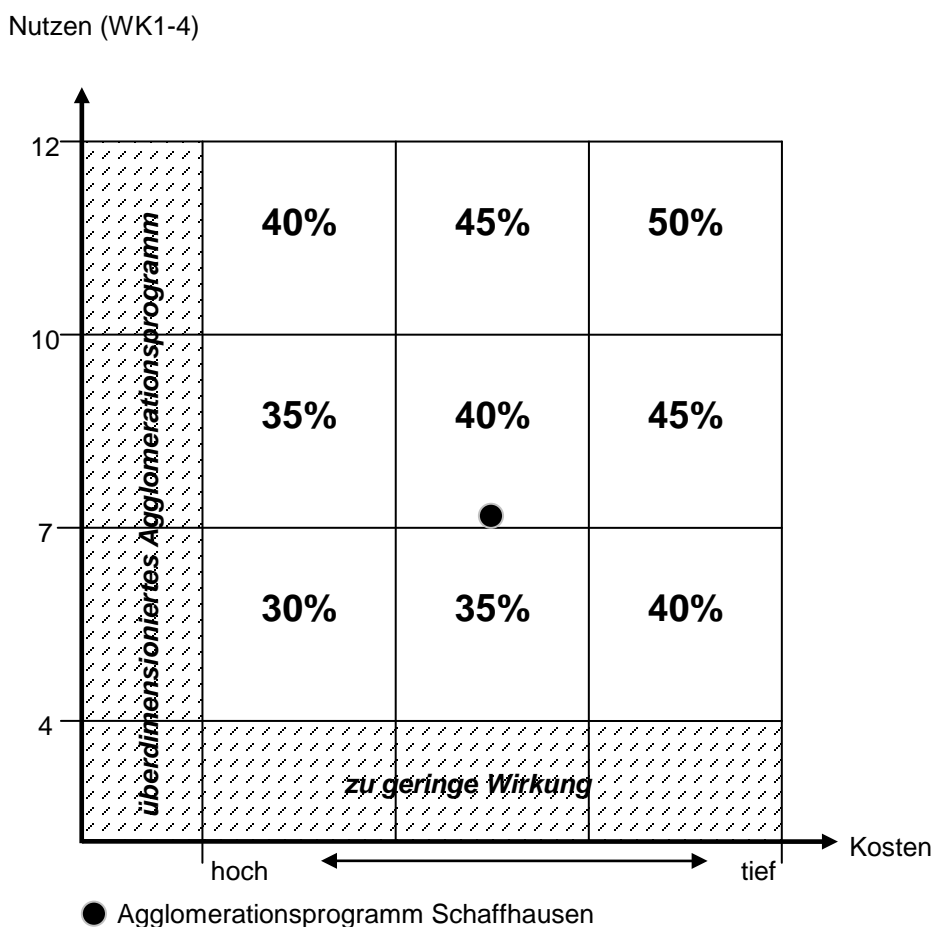


Abbildung 4-1

⁴ Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. und Teuerung

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>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Änderung Massnahmenkonfiguration</i>
-----------------	---------------	------------------	---

Keine vorhanden			
-----------------	--	--	--

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 und 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>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Priorität</i>	<i>Begründung für die Nicht-Mitfinanzierbarkeit</i>
Siedlungsmassnahmen				
2939.2.001	1	Zusätzlicher ESP RhyTech-Areal	A	Es handelt sich um Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen, die nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierbar sind.
2939.2.002	2	Festsetzen der Bauzonenfläche in Kooperationsräumen	A	
2939.2.003	3	Siedlungsbegrenzung im kantonalen Richtplan	A	
2939.2.004	4	Erhebung der Siedlungsflächenreserven	A	
2939.2.005	5	Überprüfung der Funktion von innerörtlichen Freiflächen	A	
2939.2.006	6	Kantonale Hilfestellung für kommunale Umsetzung	A	
2939.2.007	7	Verpflichtung zur Erarbeitung eines kommunalen Entwicklungsrichtplans	A	
2939.2.008	8	Verbesserung und Erweiterung des Planungsinstruments Sondernutzungspläne	A	
Verkehrsmassnahmen				
Keine vorhanden				
Nicht zur Mitfinanzierung beantragte Eigenleistungen der Agglomeration				
2939.2.009	9	Leistungssteigerung Bahn Schaffhausen-Neuhausen, 2. Finanzierungsstranche	A	Es handelt sich um eine infrastrukturelle Massnahme, für die keine Mitfinanzierung durch den IF beantragt wurde. ⁵

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.

⁵ Die gemäss Agglomerationsprogramm angestrebte Finanzierung durch den BIF ist nicht gesichert.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Priorität</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>
Eigenleistungen Bund (Weisung 14.12.2010)				
2939.2.014	14	Aufwertung Schaffhauserstrasse Beringen-Enge mit Schwerpunkt Erschliessung neue S-Bahn-Haltestelle Beringerfeld	A	4.80

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.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Begründung</i>
2939.2.030	30	Personenunterführung Bhf. Neunkirch	Diese Massnahme befindet sich ausserhalb des BFS-Perimeters und ihre Wirkung im Agglomerationsperimeter ist zu geringfügig, um eine Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds zu erhalten.
2939.2.031	31	Stufenfreier Zugang zu Personenunterführung und Aufwertung Bahnhofplatz Stein am Rhein	Diese Massnahme befindet sich ausserhalb des BFS-Perimeters und ihre Wirkung im Agglomerationsperimeter ist zu geringfügig, um eine Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds zu erhalten.

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, auch wenn sie aufgrund des Realisierungshorizontes nicht Bestandteil der Wirkungsbeurteilung des Agglomerationsprogramms waren.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>	<i>Finanzierungsmittel</i>
2939.2.010	10	Kreuzungsstelle St. Katharinental	21.00	Finanzierung im Rahmen von ZEB vorgesehen, aber noch nicht gesichert.
2939.2.028	28	Verbesserung stufenfreie Zugänge Schaffhausen	1.10	Finanzierung je zur Hälfte im Rahmen des HGV-Kredites und als Eigenleistung der Stadt Schaffhausen
--	--	N4 2. Röhre Fäsenstaubtunnel Schaffhausen	300.00	Engpassbeseitigung 2014, Modul 3

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>
--	--	Verbindung N4-A81
2939.2.01	17	Halbanschluss Merishausen

7

Tabelle 5-6

Die Tabellen haben informativen Charakter. Die Realisierung der Massnahmen richtet sich nach den Planungen und Kreditbeschlüssen der jeweiligen Programme des Bundes bzw. den Verfahren der einzelnen Projekte.

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>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>	<i>Begründung</i>
A → B				
Keine vorhanden				
A → C				
Keine vorhanden				
B → C				
Keine vorhanden				

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>
Keine vorhanden			

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>Zeit-horizont</i>	<i>Hinweis Konflikt/Schwierigkeit</i>
2939.2.012	12	2-1	Aufwertung Bachstrasse Schaffhausen	A	Berücksichtigung ISOS national
2939.2.019	19	Anhang 1	Optimierung Veloverbindung Schaffhausen - Rheinfall	A	Beeinträchtigung des Rheinuferes mit Schutzziele BLN 1411 Untersee-Hochrhein ist noch in Übereinstimmung zu bringen.
2939.2.023	23	2-2	Verbesserung Bahnunterführung Thayngen für Fuss- u. Veloverkehr	B	Berücksichtigung ISOS national
2939.2.024	24	Anhang 1	Verbesserung Veloverbindung Schaffhausen - Bibern in Thayngen	B	Berücksichtigung ISOS national
2939.2.025	25	Anhang 1	Verlängerung Biberradweg in Thayngen	B	Berücksichtigung ISOS national
2939.2.018	18	2-2	Munotlift	B	Beeinträchtigung des BLN 1411, Ausgestaltung ist entscheidend für die Realisierbarkeit.

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>
2939.2.009	9	Leistungssteigerung Bahn Schaffhausen-Neuhausen

Tabelle 6-2

B-Liste:

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Stand der Verankerung</i>	<i>Handlungsbedarf / Konsequenz</i>
Keine vorhanden				

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>
2939.2.001	1	Zusätzlicher ESP RhyTech-Areal

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 Schaffhausen 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 Konkretisierung der Massnahmen zur Begrenzung der Zersiedlung und zur Reduktion der überdimensionierten Bauzonen an peripherer Lage. Weiter müsste das Potential einer Modal-Split-Verschiebung in Anbetracht des vorgesehenen Ausbaus des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs besser genutzt werden.



ANHANG 1

Massnahmenliste Benchmark Langsamverkehr

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Priorität	Kosten (Mio CHF) laut AP	Kosten (Mio CHF) 2005*/**
2939.2.019	19	Optimierung Veloverbindung Schaffhausen - Rheinfall	A	1.40	1.18
2939.2.020	20	Fuss- und Radweg Fischerhölzli, Neuhausen am Rheinfall	A	1.10	0.93
2939.2.021	21	Veloverbindung Uhwiesen-Rheinfall	A	3.00	2.53
2939.2.022	22	Verbesserung Verkehrssicherheit für Fuss- und Veloverkehr auf Hauptstrasse Langwiesen	A	0.50	0.42
2939.2.024	24	Verbesserung Veloverbindung Schaffhausen - Bibern in Thayngen	B	0.40	0.34
2939.2.025	25	Verlängerung Biberradweg in Thayngen	B	0.50	0.42
	Summe	A/B-Liste		6.90	5.81
Keine Kürzung lt. Benchmark (Methode siehe Erläuterungsbericht)					
		LV A-Liste	A		5.05
		LV B-Liste	B		0.76

Tabelle Anhang 1 (* Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. und Teuerung, gerundet; ** Die Kosten der Massnahmen Konzept 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