



30. Oktober 2009

---

# **Agglomerationsprogramm Aargau-Ost**

## **Prüfbericht des Bundes**

---

Referenz/Aktenzeichen: 321.1 / I411-0245

Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Dr. Maria Lezzi  
Direktorin

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Gegenstand, Ziel, Vorgehen</b> .....	<b>4</b>
1.1	Gegenstand der Prüfung .....	4
1.2	Ziel und Zweck der Prüfung .....	4
1.3	Vorgehen, Prüfprozess.....	4
<b>2</b>	<b>Zusammenfassung der Resultate</b> .....	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>Prüfung der Grundanforderungen</b> .....	<b>8</b>
<b>4</b>	<b>Beurteilung der Programmwirkung</b> .....	<b>8</b>
4.1	Nutzen – Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien .....	8
4.2	Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis) .....	11
<b>5</b>	<b>Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen(pakete)</b> .....	<b>12</b>
5.1	Anpassung Massnahmen(pakete) aufgrund Vorgaben Weisung .....	12
5.2	Nicht durch Bund mit-finanzierbare Massnahmen(pakete).....	12
5.3	Eigenleistungen .....	13
5.4	Durch andere Mittel finanzierbare Massnahmen(pakete) .....	14
5.5	Durch Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C .....	14
5.6	A-, B- und C-Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung.....	17
<b>6</b>	<b>Kohärenz mit Sachplan Verkehr und Richtplänen</b> .....	<b>18</b>
6.1	Nachweis der Übereinstimmung mit Sachplan Verkehr.....	18
6.2	Nachweis der räumlichen Abstimmung von Infrastruktur-Massnahmen(paketen) der Priorität A und B mit den kantonalen Richtplänen.....	18
<b>7</b>	<b>Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms</b> .....	<b>19</b>
<b>ANHANG</b>	.....	<b>20</b>

---

# 1 Gegenstand, Ziel, Vorgehen

## 1.1 Gegenstand der Prüfung

Gegenstand der Prüfung ist das Agglomerationsprogramm Aargau-Ost bestehend aus:

- Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung, Aargau-Ost, Prüfbericht, Dezember 2007
- Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung, Aargau-Ost, Schlussbericht, Dezember 2007

Das Agglomerationsprogramm (AP) wurde am 20.12.2007 beim Bund zur Prüfung eingereicht. Damit bewirbt sich die Agglomerationsprogramm-Trägerschaft für die Mitfinanzierung der im Agglomerationsprogramm als prioritär eingestuften Verkehrs-Infrastrukturvorhaben durch den Bund im Rahmen des Infrastrukturfonds-Gesetzes.

## 1.2 Ziel und Zweck der Prüfung

Die Prüfung hat drei 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 Massnahmen über alle Agglomerationsprogramme mit Blick auf die verfügbaren Bundesmittel.

Auf dieser Grundlage werden die Botschaft zu den Agglomerationsprogrammen zwecks Freigabe der Bundesbeiträge durch das eidgenössische Parlament und die Leistungsvereinbarungen erarbeitet.

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

## 1.3 Vorgehen, Prüfprozess

Das Verfahren der Prüfung ist grundsätzlich in der Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK vom 12.12.2007 (UVEK-Weisung) festgelegt. Im Verlaufe des Prüfungsprozesses wurden diese Vorgaben in der praktischen Anwendung konkretisiert und präzisiert. Für verschiedene Massnahmengruppen wie z.B. Trams wurden zudem Quervergleiche über alle Agglomerationsprogramme durchgeführt, um eine kohärente Beurteilung sicherzustellen. Die Erläuterungen zum Vorgehen und zu den allgemeinen Ergebnissen des Prüfprozesses sind im Erläuterungsbericht vom 30.10.2009 zusammengefasst.

## 2 Zusammenfassung der Resultate

### Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramms

Das Agglomerationsprogramm Aargau-Ost beinhaltet drei Teilräume, welche konzeptionell und massnahmenseitig jedoch nur wenig zusammengeführt werden. Es entsteht der Eindruck eines stark von Einzelforderungen der Gemeinden geprägten Programms, welche insbesondere auf übergeordneter Ebene zu wenig priorisiert werden.

Das Agglomerationsprogramm Aargau-Ost kann bei der Verbesserung der Qualität der Verkehrssysteme und bei der Erhöhung der Verkehrssicherheit eine gute Wirkung erzielen.

Die Stärken des Agglomerationsprogramms liegen bei den flächendeckenden Massnahmen im Bereich der Verkehrssystemmanagements und bei der Aufwertung von Ortsdurchfahrten sowie zentralen Bahnhofsgebieten. Diese Massnahmen wirken verkehrsverflüssigend, tragen zur Verkürzung der Reisezeiten und zur Fahrplanstabilität sowie Pünktlichkeit des ÖV bei. Im Bereich der Intermodalität wird die Umsetzung der Mobilitätsmanagements und die Einführung von Mobilitätszentralen positiv gewertet.

Bezüglich der Optimierung der ÖV-Netzstruktur wird insbesondere deren bessere Ausrichtung auf die ESP-Planung vermisst. Zudem wird das Potential der Vernetzung der Bussysteme der verschiedenen Subzentren der Agglomeration aus Sicht des Bundes zu wenig ausgeschöpft. Eine weitere Schwäche des Agglomerationsprogramms liegt in einer zu wenig konsequenten Ausschöpfung des Langsamverkehrspotentials. Zudem fehlen derzeit im Agglomerationsprogramm klare Strategien zur Siedlungsentwicklung nach innen, zur Siedlungsbegrenzung und zur konsequenten Verbesserung der Erreichbarkeit von ESP und VE. Die ausgewiesenen ESP liegen teilweise suboptimal, ohne sichtbare Priorisierung. Derzeit werden die Massnahmen zur Regelung von Neueinzonungen oder zur besseren Baulandausnutzung noch als ungenügend erachtet.

Aufgrund der fast flächendeckenden Wirkung der Massnahmen zur Beeinflussung des Verkehrssystems an den Haupteinfallachsen der Zentren wird von einer gewissen Verlagerung auf den ÖV gegenüber den Trend ausgegangen, welche sich auch positiv auf die Minderung von Luftschadstoff- und Lärmbelastungen auswirkt.

Durch eine umfassende Überprüfung der Prioritäten einzelner Massnahmen durch den Bund konnte das ursprünglich stark überzeichnete Agglomerationsprogramm wirkungsseitig optimiert und mit reduzierten Infrastrukturkosten bewertet werden. Nach der Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen belaufen sich die Investitionskosten des Agglomerationsprogramms der Agglomeration Aargau-Ost auf Fr. 203.95 Mio. Dieser Investitionskostenbetrag der A und B Projekte wird für eine mittlere Agglomeration als tief eingestuft

Aufgrund der Programmwirkung (Kosten/Nutzen) wird dem eidg. Parlament beantragt, folgenden Beitragssatz des Bundes an die mitfinanzierten Massnahmen(pakete) festzulegen:

40%
-----

Darauf gestützt werden zur Mitfinanzierung der unten stehenden Massnahmen(pakete) folgende Bundesbeiträge beim eidgenössischen Parlament zur Freigabe beantragt:

#### A-Liste

M-Nr.	Massnahme	Kosten (Mio Fr.) laut AP	Kosten (Mio Fr.) 2005*	beantragter Bundesbei- trag*
1.11.ÖV/MIV	Verkehrsmanagement Grossraum Baden-Wettingen (Baden/Fislisbach)	4.00	3.45	1.38
1.14.Siedlung	Baden Strassenraumgestaltung Mellingerstrasse K268	6.00	5.17	2.07
3.11.ÖV/MIV	Verkehrsmanagement Grossraum Baden-Wettingen	12.00**	10.34	4.14

<i>M-Nr.</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) 2005*</i>	<i>beantragter Bundesbei- trag*</i>
3.16.MIV	Baden Umbau Schulhausplatz (Optimierung Langsamverkehr inkl. Anpassungen Schlossbergtunnel + Velotunnel)	35.00	32.53	13.01
3.22.a Siedlung	Obersiggenthal Landstrasse: Trennwirkung mindern durch Strassenraumgestaltung	4.00	3.45	1.38
4.11.ÖV/MIV	Verkehrsmanagement Brugg Regio inkl. Zuflusssteuerung und Busspuren	4.00**	3.45	1.38
4.14.MIV	Brugg Umbau Knoten Neumarkt mit Bahnunterführung	3.20	2.76	1.10
5.11.ÖV	Bushof Bahnhof Brugg/Windisch (Umbau Station Brugg und Busterminal Windisch & Verlängerung PU-Mitte)	5.00	4.61	1.84
5.12.LV	Brugg-Windisch Velounterführung SBB Bahnhof (Verbesserung Attraktivität Langsamverkehr Zentrum/Bahnhof/Campus)	12.00	10.34	4.14
15.11.ÖV/MIV	Verkehrsmanagement Brugg Regio (Sicherung der Strassenkapazitäten K118)	1.10**	0.95	0.38
6.11.ÖV	Ausbau Bahnhof Lenzburg (Verbesserung Zugang zur Bahn, Bushof, B+R-Anlage, Strassenraumgestaltung)	12.00	10.68	4.27
6.22.Siedlung	Neugestaltung Ortsdurchfahrt Niederlenz (K248)	8.00	6.89	2.76
6.23.Siedlung	Wildegg Neugestaltung Ortsdurchfahrt (K112: Abschnitt Bärenkreisel bis Grenze Holderbank)	7.00	6.45	2.58
7.15.Siedlung	Sanierung/Aufwertung Ortsdurchfahrten Wohlen (K127 / K266)	6.00	5.17	2.07
8.11.ÖV/MIV	Busbevorzugung an neuralgischen Stellen einrichten (K411)	3.00	2.59	1.03
8.18.Siedlung	Rudolfstetten Neugestaltung Ortsdurchfahrt	4.00	3.45	1.38
1.11.ÖV/MIV	Konzept LV_A-Liste		26.89	10.75
Summe			139.17	55.66

Tabelle 2-1 ( \* Preisstand 2005 exkl. MWSt., \*\* Betrag angepasst gemäss Benchmark Verkehrssystemmanagement - siehe Erläuterungsbericht)

Für folgende Massnahmen(pakete) ist die Bau- und Finanzreife für die nächsten 4 Jahre nicht erreichbar oder das Kosten/Nutzen-Verhältnis muss noch optimiert werden. Der Bund plant die für diese Massnahmen voraussichtlich notwendigen Mittel zur Mitfinanzierung ein, beantragt sie jedoch noch nicht zur Freigabe durch das Parlament:

#### **B-Liste**

<i>M-Nr.</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) 2005*</i>	<i>beantragter Bundesbei- trag*</i>
3.12.ÖV	Haltestelle Wettingen Tägerhard	3.00	2.75	1.10
3.32.MIV	Baden Ausbau Brückenkopf Ost	10.00	8.62	3.45
3.31.MIV	Baden Umgestaltung K117 Bruggerstrasse inkl. Merkerplatz	10.00	8.62	3.45

<i>M-Nr.</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) 2005*</i>	<i>beantragter Bundesbei- trag*</i>
6.31.ÖV/MIV	Verkehrsmanagement Region Lenzburg	3.80**	3.27	1.31
8.31.ÖV/MIV	Verkehrsmanagement Region Mutschellen (inkl. Wechselwegweisung und Abstimmung Kt. ZH)	6.80**	5.86	2.34
8.12.ÖV	Neue Haltestelle Bremgarten-Obere Ebene (zur Erschliessung und Entwicklung ESP für Fachmarkt, Produktion)	4.00	3.66	1.47
9.11.ÖV	Trasseesicherung/Busvorlaufbetrieb Stadtbahn Limmattal (zwischen Dietikon und Killwangen inkl. neue Buslinien)	32.00	32.00	12.80
Summe		36.00	64.78	25.92

Tabelle 2-2 ( \* Preisstand 2005 exkl. MWSt., \*\* Betrag angepasst gemäss Benchmark Verkehrssystemmanagement - siehe Erläuterungsbericht)

### **Hinweise zu den Kosten**

Die angeführten Kosten wurden aus den eingereichten Agglomerationsprogrammen entnommen. Eine Finanzierungsvereinbarung zwischen der Trägerschaft und dem zuständigen Bundesamt wird die Details der beantragten Bundesbeiträge inkl. Maximalbeitrag regeln. Insbesondere können Unterhalts- und Sanierungskosten nicht mittels Infrastrukturfonds finanziert werden. Für Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit in Ortsdurchfahrten werden maximale Kosten pro Quadratmeter festgelegt. Auf diese Weise soll ein guter Standard ermöglicht und Luxusmassnahmen vermieden werden.

### 3 Prüfung der Grundanforderungen

Die grundsätzliche Mitfinanzierungswürdigkeit des Agglomerationsprogramms durch den Bund ist an bestimmte Grundanforderungen geknüpft. Bereits in der Zwischenbeurteilung eines Entwurfs des vorliegenden Agglomerationsprogramms hat der Bund aufgezeigt, wo noch Lücken bei der Erfüllung der Grundanforderungen liegen.

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

Hinweis zur Trägerschaft: Bis zur Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung muss feststehen, nach welcher Variante die Trägerschaft gebildet werden soll. Zudem ist aufzuzeigen, wie die Umsetzungsorganisation aufgebaut werden soll und welche Ressourcen dieser Organisation zur Verfügung stehen, um die Umsetzung des Agglomerationsprogramms zu gewährleisten.

### 4 Beurteilung der Programmwirkung

Das Verfahren für die Ermittlung der Programmwirkung ist in der UVEK-Weisung festgelegt. Es ist zweistufig und stellt den Nutzen des Agglomerationsprogramms dessen Kosten gegenüber. Sowohl Nutzen als auch Kosten werden jeweils relativ, d.h. vor dem Hintergrund der bevölkerungsmässigen Grösse der Agglomeration, ermittelt.

Entscheidend für die Programmwirkung sind grundsätzlich Massnahmen der A- und B-Liste sowie die nicht-infrastrukturellen Massnahmen in den Bereichen Verkehr und Siedlung. 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.

#### 4.1 Nutzen – Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien

*Wirksamkeits- kriterium*      *Beurteilung mit Begründung*

<i>Wirksamkeits- kriterium</i>	<i>Beurteilung mit Begründung</i>
<p>WK1: Qualität der Verkehrssysteme verbessert</p>	<p><b>Stärken</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Qualität im öffentlichen Verkehr wird primär mit Massnahmen wie Busspuren (Eigentrassierung im Limmattal), Spurausbauten auf der Schiene (Bremgarten West – Erdmannlistein) sowie durch neue Haltestellen (z.B. Tägerhard) und Taktverdichtungen (Bus/Schiene) gesteigert. Diese Massnahmen verbessern die Reisezeiten im ÖV sowie die Fahrplanstabilität und die Pünktlichkeit.</li> <li>▪ Mit Verkehrsmanagement (an den Haupteinfahrtsachsen der Zentren inkl. den Raum Bremgarten), Knotenoptimierungen (z.B: Schulhausplatz Baden und Eigenleistungen für punktuelle Knoten) und zahlreichen Umgestaltungen und Aufwertungen der Ortsdurchfahrten wird der Verkehr besser organisiert und verflüssigt.</li> <li>▪ Einige Massnahmen zur Verbesserung der Zugänge zu den ÖV-Haltestellen, insbesondere durch Umgestaltungen von Bahnhofsgeländen, sind vorgesehen. Nachfrageorientierte Massnahmen im Bereich Parkierung und Mobilitätsmanagement sind im Agglomerationsprogramm angeführt. Insbesondere die Umsetzung des Konzepts Mobilitätsmanagement Aargau wird positiv bewertet.</li> </ul>



- Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr werden durch geeignete Zugänge zu den ÖV-Haltestellen und zu einigen zentralen Bahnhofsgebieten (LV-Unter- und Überführungen, Passerellen) sowie durch die Umgestaltung und Aufwertung der Ortsdurchfahrten vorgenommen. Ein feinmaschiges Wegenetz in den Zentren, wie z.B. die Umsetzung der Fusswegkonzepte von Brugg Windisch oder Lenzburg, sind Massnahmen, die die Qualität des Fuss- und Veloverkehrs wesentlich verbessern.

#### **Schwächen**

- Bezüglich der Optimierung der ÖV-Netzstruktur wird insbesondere deren bessere Ausrichtung auf die ESP-Planung vermisst. Zudem wird das Potential der Vernetzung der Bussysteme der verschiedenen Subzentren der Agglomeration aus Sicht des Bundes zu wenig ausgeschöpft. Trotz einiger ÖV-Angebotsverbesserungen, insbesondere auf der Schiene, fehlt eine stringente, auf die Siedlungsentwicklung abgestimmte ÖV-Strategie.
- Das vorhandene Verlagerungspotential auf den Langsamverkehr, insbesondere im feinmaschigen Radnetz, wird nicht konsequent ausgeschöpft. Dies betrifft insbesondere die Teilräume Brugg, Lenzburg und Freiamt.

WK2:

Siedlungs-  
entwicklung  
nach innen  
gefördert

#### **Stärken**

- Zentrale ESP werden durch gezielte infrastrukturelle Massnahmen (z.B. Umgestaltungen von Bahnhofsgebieten, neue Haltestellen) gefördert. Der Bund wertet die ausgewiesenen Massnahmen zur Aufwertung der Ortsdurchfahrten als konkrete positive Ansätze einer Siedlungsentwicklung nach innen.
- Der Bund begrüsst die angekündigte Positivplanung zur besseren Steuerung der Siedlungsentwicklung. Da diese Absichten politisch noch nicht konsolidiert sind, können sie in der aktuellen Wirkungsbeurteilung nicht berücksichtigt werden.
- Die Entwicklung der zentralen ESP und die konsequente Umgestaltung der Ortsdurchfahrten wirken sich positiv auf Städtebau und die Lebensqualität sowie auf den Abbau der Trennwirkung von Verkehrsinfrastrukturen in den Siedlungsgebieten aus. Ferner werten die drei geplanten Agglomerationspärke den Freizeit- und Erholungsraum Aargau-Ost auf.

#### **Schwächen**

- Eine Konzeption der Siedlungsentwicklung nach innen ist in der Agglomeration Aargau-Ost nicht ersichtlich. Die einzelnen Teilregionen werden raumplanerisch nicht im Gesamtkontext behandelt. Die kommunalen Forderungen werden zu wenig auf regionaler bzw. kantonaler Ebene priorisiert.
- Die Vielzahl an kantonalen und regionalen ESP spiegelt die fehlende Priorisierung von ESP im Agglomerationsprogramm Aargau-Ost wider. Wichtige raumplanerische Lenkungsmassnahmen wie die Festlegung von ÖV-Erschliessungskriterien bei ESP oder VE oder die Lenkung der zukünftigen Siedlungsentwicklung ausserhalb der ESP sind nicht ersichtlich bzw. erst in Vorbereitung. Es fehlt eine stringente auf die Siedlungsentwicklung abgestimmte ÖV-Strategie zur konsequenten Verbesserung der Erreichbarkeit von ESP und VE. Zur besseren Erschliessung wird einseitig auf die Einrichtung neuer Bahnhaltstellen mit zu geringem Potential und Bedienungsfrequenz tendiert.
- Vom Agglomerationsprogramm gehen keine Impulse zum Umgang mit Neueinzonungen aus bzw. sie befinden sich erst in Erarbeitung.
- Der vom Kantonsparlament verabschiedete Bericht "raumentwicklung

---

AARGAU" weist in die richtige Richtung, muss aber in der geplanten Gesamtüberarbeitung des Richtplans noch umgesetzt werden.

---

<p>WK3: Verkehrssicherheit erhöht</p>	<p><b>Stärken</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die vorgeschlagenen Verkehrsmanagementmassnahmen, die Aufwertung von Strassenräumen bei Ortdurchfahrten sowie von zentrumsnahen Bahnhofsgebieten erhöhen die Verkehrssicherheit an vielen neuralgischen Punkten.</li> <li>▪ Ein Strassenverkehrssicherheitskonzept ist auf kantonaler Ebene vorhanden.</li> </ul> <p><b>Schwächen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ein systematisches Vorgehen (d.h. von der sehr guten Schwachstellenanalyse von Gefahrenstellen über das Aufzeigen des Handlungsbedarfs zum Ergreifen von Massnahmen) zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bzw. zur Beseitigung von Gefahrenstellen ist aus dem Agglomerationsprogramm nur teilweise ersichtlich.</li> </ul>
---	--

<p>WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert</p>	<p><b>Stärken</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die vorgeschlagenen Ausdehnungen des ÖV-Angebots, die Buspriorisierungen und die Verkehrsmanagementmassnahmen an den Haupteinfallsachsen der Zentren lassen einen gewissen Verlagerungseffekt auf den ÖV erhoffen, der Veränderungen des Modal Splits gegenüber dem Trend zur Folge hat. Deshalb kann von einer gewissen Reduktion der Verkehrsemissionen ausgegangen werden.</li> <li>▪ Die drei geplanten Agglomerationspärke zeigen erste konzeptionelle Ansätze einer koordinierten Landschaftsplanung. Obwohl diese noch einen relativ offenen Planungsstatus haben, werden diese positiv bewertet.</li> </ul> <p><b>Schwächen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die im Rahmen des Agglomerationsprogramms (Stand Ende 2007) vorgeschlagenen Massnahmen zur Lenkung der Siedlungsentwicklung nach innen reichen noch nicht aus, womit auch langfristig kaum mit einer Siedlungskonzentration zu rechnen ist (d.h. höherer Flächenbedarf, grössere Verkehrsmenge).</li> </ul>
--	---

<p>Vorleistungen WK 1-4</p>	<p>In keinem der Wirkungsbereiche konnten Vorleistungen bzw. langjährige massgebliche Anstrengungen identifiziert werden, welche zu einem deutlich überdurchschnittlichen Standard geführt haben.</p>
-----------------------------	---

Tabelle 4-1

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

Wirksamkeitskriterium	Nutzen (-1 bis 3 Punkte)	Vorleistung (0 oder 1 Punkt)	Total
WK1: Qualität der Verkehrssysteme verbessert	2	0	2
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert	1	0	1
WK3: Verkehrssicherheit erhöht	2	0	2
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert	1	0	1
<b>Summe WK1 – WK4 (Nutzen)</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>6</b>

Tabelle 4-2

#### 4.2 Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis)

Die Kosten der A- und B-Liste (vgl. Kap. 2) liegen bei Fr. 203.95 Mio. für eine mittlere Agglomeration werden diese Kosten als tief eingestuft.

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

Nutzen (WK1-4)

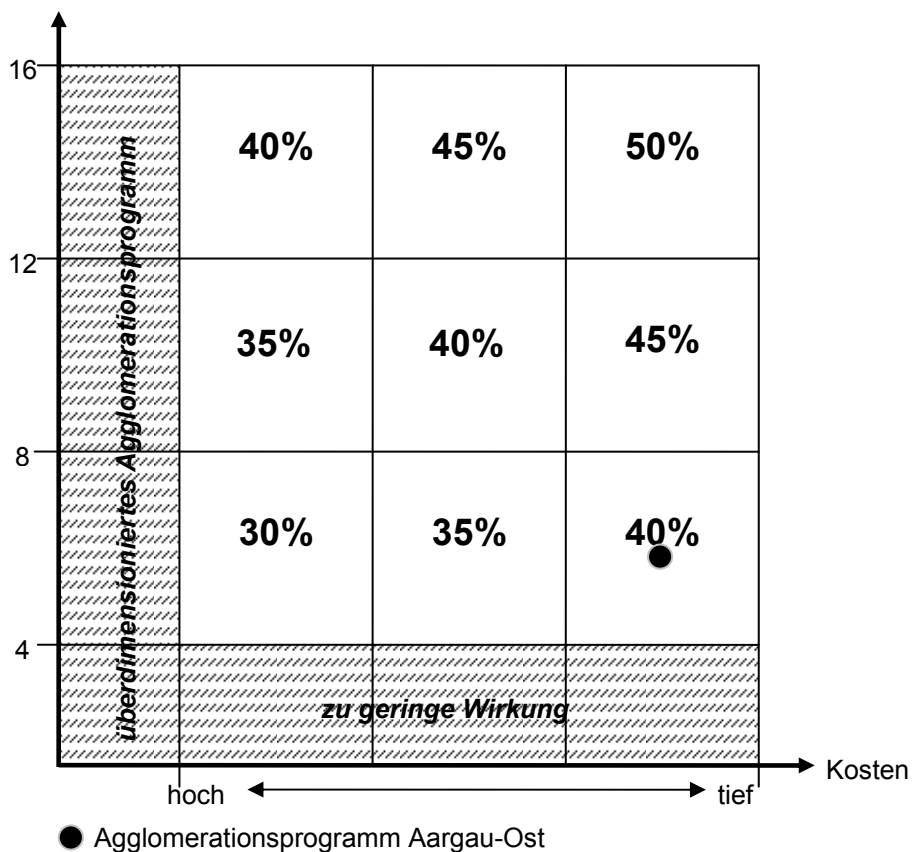


Abbildung 4-1

## 5 Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen(pakete)

Weil die eingereichten Massnahmen die verfügbaren Bundesmittel bei weitem überschreiten, ist der Bund gezwungen, die Prioritätensetzung der Massnahmen(pakete) im Agglomerationsprogramm zu überprüfen. Dies erfolgt gemäss UVEK-Weisung (insb. Kap. 4.4). Es werden hierfür je eine bereinigte A- und eine B-Liste erstellt.

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

Vorgelagert werden zur Mitfinanzierung beantragte Massnahmen identifiziert, welche

- aufgrund der gesetzlichen Vorgaben nicht durch den Bund unterstützt werden können (Kap. 5.2).
- aufgrund der im Erläuterungsbericht genannten Kriterien als Eigenleistungen der Agglomeration ebenfalls nicht durch den Bund mit unterstützt werden (Kap. 5.3).
- über andere Finanzierungsinstrumente zu einer Mitfinanzierung durch den Bund gelangen (Kap. 5.4).

Kapitel 5.5. beinhaltet die Begründungen für die abgeänderten Prioritäten A und B. Kapitel 5.6 verweist nochmals auf die Massnahmenlisten der A-/B- und C-Prioritäten. Es wird keine vollständige Liste der C-Massnahmen im Prüfbericht aufgeführt, sondern lediglich eine Unterkategorie von C-Massnahmen explizit aufgelistet. Hierbei handelt es sich um Fälle, wo der Bund den Handlungsbedarf zwar grundsätzlich anerkennt, aber der geeignete Lösungsansatz mit einem genügenden Kosten-Nutzen-Verhältnis noch nicht vorliegt.

### 5.1 Anpassung Massnahmen(pakete) aufgrund Vorgaben Weisung

Um eine einheitliche Prüfung über alle Agglomerationsprogramme durchführen zu können, und gestützt auf die Ausführungen der UVEK-Weisung (Kap. 6.4) betreffend Kriterien für die Paketbildung, müssen folgende Massnahmen(pakete) in ihrer Zusammensetzung geändert werden:

*Massnahmen- Änderung Massnahmen(paket)konfiguration samt Begründung  
(paket) gemäss  
AP*

---

Keine vorhanden

Tabelle 5-1

### 5.2 Nicht durch Bund mit-finanzierbare Massnahmen(pakete)

Aufgrund der gesetzlichen Vorgaben und der ergänzenden Ausführungen der UVEK-Weisung (Kap. 6.3) können folgende Massnahmen(pakete) nicht durch Bundesbeiträge mitfinanziert werden:

<i>M-Nr.</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Begründung für die Streichung von Massnahmen (nicht agglomerationsrelevant oder nicht finanzierbar mittels Infrastrukturfonds)</i>
3.18.MIV	Flächendeckendes regional abgestimmtes Gesamtkonzept Parkierung für die Kernstadt Baden erarbeiten und umsetzen	Konzeptkosten sind nicht mittels Infrastrukturfonds finanzierbar.
4.16.MIV	Auf- und Ausbau Mobilitätszentrale	Konzeptkosten sind nicht mittels

<i>M-Nr.</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Begründung für die Streichung von Massnahmen (nicht agglomerationsrelevant oder nicht finanzierbar mittels Infrastrukturfonds)</i>
	im Zentrum Brugg	Infrastrukturfonds finanzierbar.
5.16	Vindonissa-Region / Vindonissa-Siedlung Park: Römische Kultur aktivieren, besser zugänglich machen und attraktiv vermitteln	Massnahme dient nicht der Verbesserung des Agglomerationsverkehrs und ist daher nicht über den Infrastrukturfonds finanzierbar.
15.12.LV	Subregionales Langsamverkehrskonzept Eigenamt umsetzen	Konzeptkosten sind nicht mittels Infrastrukturfonds finanzierbar.
15.14.MIV	Mobilitätsmanagement Eigenamt	Massnahmen im Bereich des Mobilitätsmanagements beinhalten keine Kosten für Strassen- und Schieneninfrastrukturen, deshalb sind sie nicht mittels Infrastrukturfonds finanzierbar.
6.18.MIV	Flächendeckendes regional abgestimmtes Gesamtkonzept Parkierung für die Kernstadt Lenzburg erarbeiten/umsetzen	Konzeptkosten sind nicht mittels Infrastrukturfonds finanzierbar.
6.19.MIV	Auf- und Ausbau Mobilitätszentrale im Zentrum Lenzburg	Massnahmen im Bereich des Mobilitätsmanagements beinhalten keine Kosten für Strassen- und Schieneninfrastrukturen, deshalb sind sie nicht mittels Infrastrukturfonds finanzierbar.
9.14 MIV	Flächendeckendes regional abgestimmtes Gesamtkonzept Parkierung im Limmattal erarbeiten und umsetzen	Konzeptkosten sind nicht mittels Infrastrukturfonds finanzierbar.
7.13.MIV	Mobilitätsmanagement Wohlen (Beratung von Unternehmen, Information/Internet)	Massnahmen im Bereich des Mobilitätsmanagements beinhalten keine Kosten für Strassen- und Schieneninfrastrukturen, deshalb sind sie nicht mittels Infrastrukturfonds finanzierbar.

Tabelle 5-2

### 5.3 Eigenleistungen

Aufgrund der beschränkten Mittel des Infrastrukturfonds ist der Bund gezwungen, sich in seiner Mittelvergabe auf zentrale und schwer finanzierbare Massnahmen zu konzentrieren. Deshalb wird davon ausgegangen, dass einzelne Massnahmen, die lediglich lokale Wirkungen erzielen oder die Kosten für die Agglomeration ohne weiteres tragbar sind, in der ausgewiesenen Priorität von den Agglomerationen oder durch Dritte (z.B. Transportunternehmen) finanziert bzw. umgesetzt werden. Die folgenden Massnahmen werden nicht über den Infrastrukturfonds finanziert. Sie werden jedoch in der Beurteilung der Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramms berücksichtigt:

<i>M-Nr.</i>	<i>Massnahmen</i>	<i>Priorität</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>
1.15.MIV	Verlegung der Einmündung der K419 in die K418 auf den Kreisel (Badenerstrasse Ost)	A	2.50
1.16.MIV	Knoten Erp	A	3.00
2.11.ÖV	Ausbau Bahnhof Würenlos	A	1.00

<i>M-Nr.</i>	<i>Massnahmen</i>	<i>Prio- rität</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>
3.17.MIV	Wettingen Ausbau Knoten Kloster	A	4.00
3.25.Siedlung	Neugestaltung Ortsdurchfahrt Turgi	A	3.00
3.22.b Siedlung	Untersiggenthal Landstrasse: Trennwirkung mindern durch Strassenraumgestaltung	A	4.00
15.13.MIV	Knotenausbau Bahnhofstrasse (Industriekreisel) Lupfig	A	1.50
15.31.MIV	Verbindung K399 / K398	B	4.00
6.17.MIV	Verbindung Seoner- mit Ammerswilerstrasse (Verbindungsstrasse Süd)	A	2.70
6.15.MIV	Verlängerung Ringstrasse Nord	A	5.00
6.16.MIV	Lenzburg K 123/247 Ausbau Knoten Neuhof mit Zuflusssteuerung Regionalkern + Ausbau Zubringer A1	A	6.00
6.34.Siedlung	Neugestaltung Ortsdurchfahrten Hunzenschwil (K247), Schafisheim (K246)	B	6.00
8.17.Siedlung	Neugestaltung Ortsdurchfahrten: Bergdietikon, Arni	A	4.00
11.11.ÖV	Park+Ride (P+R) - Angebot für Gesamtagglomeration erstellen und umsetzen, in Koordination mit P+R-Konzept SBB	A	4.00

Tabelle 5-3

#### 5.4 Durch andere Mittel finanzierbare Massnahmen(pakete)

Für die folgenden Massnahmen ist die (Mit)finanzierung des Bundes durch andere Finanzierungsinstrumente als den Infrastrukturfonds bereits vorgesehen und gesichert oder sie können durch die Agglomeration/Kanton beim Bund zur Unterstützung über diese Finanzierungsinstrumente beantragt werden:

<i>M-Nr.</i>	<i>Massnahmen</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>	<i>Finanzierungsmittel</i>
2.33.ÖV	Umbau SBB- Haltestelle Siggenthal- Würenlingen	44.00	Ordentliches Budget Transportunternehmen
3.13.ÖV	Ausbau Bahnhof Wettingen	3.30	Ordentliches Budget Transportunternehmen
6.24.ÖV	Verlängerung Kreuzungsgleis Hunzenschwil	5.00	Ordentliches Budget Transportunternehmen
8.14.ÖV	Strecke Reppischhof- Dietikon	6.00	Ordentliches Budget Transportunternehmen
8.15.ÖV	Doppelspurabschnitt Bremgarten West - Erdmannlistein	13.00	Ordentliches Budget Transportunternehmen

Tabelle 5-4

#### 5.5 Durch Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C

Die Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen auf ihre Plausibilität sowie die Priorisierung der Massnahmen(-pakete) über alle Agglomerationsprogramme („Massnahmenportfolio“) mit Blick auf die verfügbaren Mittel aufgrund der UVEK-Weisung (Kap. 4.4) ergibt folgende Änderungen in der Prioritätensetzung:

<i>M-Nr.</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>	<i>Ände- rung</i>	<i>Begründung</i>
3.12.ÖV	Haltestelle Wettingen Tägerhard	3.00	A → B	B: Reifegrad ungenügend, da die Folgeinvestitionen für die Steigerung der Streckenkapazität noch unklar bzw. nicht gesichert sind.
8.12.ÖV	Neue Haltestelle Bremgarten-Obere Ebene (zur Erschliessung und Entwicklung ESP für Fachmarkt, Produktion)	4.00	A → B	B: Kosten-Nutzen-Verhältnis genügend, da trotz des ESP derzeit ein geringes Potential ersichtlich ist. Eine Verdichtung des ESP ist nachzuweisen (derzeit ist eine extensive Nutzung vorgesehen).
9.11.ÖV	Trasseesicherung/Bu svorlaufbetrieb Stadtbahn Limmattal (zwischen Dietikon und Killwangen inkl. neue Buslinien)	32.00	A → B	B: Kosten-Nutzen-Verhältnis genügend. Eine Umstellung auf Tram ist erst in einem entfernten Horizont zweckmässig. Angesichts dessen ist ungenügend nachgewiesen, wie weit in einer ersten Etappe günstigere Massnahmen wie LSA-Steuerung und Busbevorzugungen auf der bestehenden Strasse möglich sind.
1.12. MIV/ Siedl.	Umfahrung Melligen	25.00	A → C	C: Kosten/Nutzen-Verhältnis ungenügend. Die Entlastungswirkung wird aus folgenden Gründen als mässig eingestuft: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ die zu erwartende Verkehrsbelastung (2020) wird als mässig eingestuft.</li> <li>▪ die Betroffenheit ist relativ gering. Der historische Kern ist zwar betroffen, aber nur in seiner Querachse auf rund 200-300m.</li> <li>▪ die Verkehrsreduktion wäre merklich, aufgrund des hohen Anteils kleinräumigen Quell-/Zielverkehrs aber nicht gross.</li> </ul> Zudem stellt die Massnahme einen bedeutenden Landschaftseingriff dar.
4.13. MIV	Nordumfahrung Windisch Neue Verbindung NK118 südseitig entlang Bahn (= definitive Erschliessung Campus FHNW)	74.00	A → C	C: Kosten/Nutzen-Verhältnis ungenügend. Die Massnahme weist angesichts der beträchtlichen Kosten einen zu geringen Nutzen auf. Die Entlastungswirkung wird aus folgenden Gründen als mässig eingestuft: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ die zu erwartende Verkehrsbelastung (2020) bleibt im vertretbaren Rahmen</li> <li>▪ die Betroffenheit im zu entlastenden Ortsteil ist aufgrund der Siedlungsdichte mässig</li> <li>▪ die Verkehrsreduktion wäre merklich, aufgrund des hohen Anteils kleinräumigen Quell-/Zielverkehrs aber nicht gross.</li> </ul>

<i>M-Nr.</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>	<i>Ände- rung</i>	<i>Begründung</i>
				Für einige, insb. kleinräumige Verkehrsbeziehungen ist zudem noch ein hohes Potenzial im ÖV und Langsamverkehr vorhanden.
4.12. MIV	Neue Verbindung Windisch/Brugg West: NK 112 Westast Brugg	20.00	A → C	C: Kosten-Nutzen-Verhältnis ungenügend. Begründung vgl. 4.13
7.12.ÖV	BDWM: Neue Einführung in den Bahnhof Wohlen	6.00	A → C	C: Kosten-Nutzen-Verhältnis ungenügend, da der Handlungsdruck zu gering ist.
8.13.ÖV	Neue Einführung Bahnhof Dietikon	30.00	A → C	C: Kosten-Nutzen-Verhältnis ungenügend. Die Prioritäten im Kanton Zürich sind anders gesetzt. Eine Durchbindung mit der Limmatalbahn Richtung Baden ist nicht zweckmässig.
9.12.LV	Langsamverkehr auf neue ÖV-Haltestellen ausrichten	offen	A → C	C: da keine Kostenangaben vorliegen und die Massnahme daher nicht bewertet werden kann.
9.13.ÖV	Trasse- und Strassenraum attraktiv gestalten, Abstimmung Konflikte MIV und LV	offen	A → C	C: da keine Kostenangaben vorliegen und die Massnahme daher nicht bewertet werden kann.
2.31.ÖV	Doppelspurausfahrt Turgi Richtung Koblentz	21.00	B → C	C: Kosten/Nutzen-Verhältnis ungenügend, da eine dichtere Vertaktung aufgrund geringer Bevölkerungsdichten nicht vordringlich ist.
2.32.ÖV	Neue Haltestelle Turgi ABB	3.00	B → C	C: Kosten-Nutzen-Verhältnis ungenügend, da die Entfernung zum bestehenden Bahnhof Turgi gering ist.
6.35.ÖV	Neue Haltestelle Schafisheim Schoren	1.50	B → C	C: Kosten-Nutzen-Verhältnis ungenügend, da eine bahnseitige Verbesserung der Erschliessung nicht vordringlich erscheint.
6.32.ÖV	Neue Haltestelle Lenzburg Staufen	1.50	B → C	C: Kosten-Nutzen-Verhältnis ungenügend, da das bestehende und zukünftige Potential im Einzugsgebiet zu gering ist.
7.31.ÖV	Wendegleis Freiamt (S-Bahn Zürich- Freiamt)	15.00	B → C	C: Kosten-Nutzen-Verhältnis ungenügend. Das schienenseitige Erschliessungskonzept für das Freiamt ist nicht aus dem Agglomerationsprogramm ersichtlich. Allfällige siedlungsseitige Massnahmen im Zusammenhang mit einem guten vertakteten Angebots Richtung Zürich sind nicht ersichtlich.
7.32. MIV	Ausbau Bünztal- strasse K123 Wohlen - Lenzburg (Abschnitt bis Verzweigung	30.00	B → C	C: Kosten-Nutzen-Verhältnis ungenügend, da der DTV zu gering ist, um einen vierspurigen Ausbau zu rechtfertigen.



<i>M-Nr.</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>	<i>Ände- rung</i>	<i>Begründung</i>
	Dottikon)			
7.18. MIV	Verkehrsknoten Bullenberg- und Anglikerstrasse (Vorinvestition zur Bünztalstrasse)	5.00	A→C	C : Folge der Priorität der Massnahme 7.32
7.33. MIV	Flankierende Massnahmen zur Bünztalstrasse in Anglikon, Dottikon, Othmarsingen (K266)	3.00	B→C	C : Folge der Priorität der Massnahme 7.32
8.33. MIV	Berikon/Rudolfstetten Entflechtung Knoten Mutschellen (inkl. Zentrums- entwicklung)	20.00	B→C	C: Kosten-Nutzen-Verhältnis ungenügend, da die Nutzen und die Konsequenzen zu wenig aufgezeigt sind.
8.32. MIV	Bremgarten Anschluss Bibenlos	5.00	B→C	C: Kosten-Nutzen-Verhältnis ungenügend, da die Nutzen und die Konsequenzen zu wenig aufgezeigt sind.
9.31.ÖV	Bau der Stadtbahn Limmattal (Abschnitt Dietikon bis Killwangen inkl. Anbindung an die S- Bahn)	126.00	B→C	C: Kosten-Nutzen-Verhältnis ungenügend. Der Ausbau dieses Streckenabschnittes der Stadtbahn Limmattal ist zudem laut Agglomerationsprogramm ZH nicht prioritär und in Priorität C.

Tabelle 5-5

## 5.6 A-, B- und C-Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung

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

### C-Liste

Die nachfolgende C-Liste ist nicht vollständig. Es werden nur jene C-Massnahmen aufgelistet, bei denen der Bund den Handlungsbedarf zwar grundsätzlich anerkennt, aber das Kosten-Nutzen-Verhältnis oder der Reifegrad der vorgeschlagenen Massnahme deren Vormerkung in der B-Liste nicht rechtfertigt.

<i>M-Nr.</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>
Keine vorhanden		

Tabelle 5-6

## 6 Kohärenz mit Sachplan Verkehr und Richtplänen

### 6.1 Nachweis der Übereinstimmung mit Sachplan Verkehr

Der Sachplan Verkehr gilt für die laufenden Infrastrukturplanungen des Bundes als verbindliche Vorgabe. Das vorliegende Agglomerationsprogramm weist keine Widersprüche zum Sachplan Verkehr auf.

### 6.2 Nachweis der räumlichen Abstimmung von Infrastruktur-Massnahmen(paketen) der Priorität A und B mit den kantonalen Richtplänen

Sämtliche richtplanrelevante Infrastrukturmassnahmen, die im Rahmen eines Agglomerationsprogramms vom Bund mitfinanziert werden, müssen spätestens bis zum Abschluss der Leistungsvereinbarung im entsprechenden Richtplan (RP) verankert und vom Bundesrat genehmigt sein. Massnahmen der A-Liste müssen dabei den Koordinationsstand „Festsetzung“ (FS), Massnahmen der B-Liste mindestens den Koordinationsstand „Zwischenergebnis“ (ZE) aufweisen. Die nachfolgenden Aufstellungen geben Hinweise auf den Handlungsbedarf aus der Sicht des Bundes. Die Listen sind jedoch nicht abschliessend.

A-Liste:

<i>Massnahmen(paket)</i>	<i>Stand der Verankerung</i>	<i>Handlungsbedarf / Konsequenz</i>
Keine vorhanden		

Tabelle 6-1

B-Liste:

<i>Massnahmen(paket)</i>	<i>Stand der Verankerung</i>	<i>Handlungsbedarf / Konsequenz</i>
3.12.ÖV	Nachg. Beschl.01, V3.3, 64: VO	Handlungsbedarf im Hinblick auf Festsetzung prüfen
3.32.MIV		Handlungsbedarf im Hinblick auf Festsetzung prüfen
8.12 ÖV		Handlungsbedarf im Hinblick auf Festsetzung prüfen
9.11.ÖV	Anp./Forts.06, 67: FS	Handlungsbedarf im Hinblick auf Festsetzung prüfen

Tabelle 6-2

Die erforderlichen Richtplananpassungen im Bereich Siedlungsentwicklung zur Sicherstellung der Umsetzung der im Agglomerationsprogramm vorgesehenen Massnahmen sind ebenfalls bis zum Zeitpunkt der Leistungsvereinbarung vorzunehmen.

## **7 Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms**

Die Ende 2007 eingereichten Agglomerationsprogramme bilden die Basis für die erste Phase der Mittelfreigabe aus dem Infrastrukturfonds ab 2010/11. Die zweite Phase der Mittelfreigabe ca. ab 2015 wird auf der Basis von weiter entwickelten und aktualisierten Agglomerationsprogrammen vorgenommen werden. Im Hinblick auf diese Weiterentwicklung und Aktualisierung weist der Bund im folgenden auf die wichtigsten Stärken und Schwächen des heute vorliegenden Agglomerationsprogramms hin.

Zentraler Punkt für die Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms wird es sein, dass der Kanton eine verstärkt lenkende und gestaltende Rolle einnimmt, um damit die Kohärenz des Programms zu verbessern. Lenkungsmassnahmen im Bereich der Siedlungsentwicklung nach innen sind im Agglomerationsgebiet Aargau-Ost wesentlich zu forcieren. Weiter ist eine stringente, besser auf die Siedlungsentwicklung abgestimmte ÖV-Strategie zu entwickeln.

## ANHANG

Liste der Massnahmen, welche Bestandteil des LV-Benchmarks des Bundes sind.

<i>M-Nr.</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Priorität</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) 2005*/**</i>
2.12.LV	Passarelle über die SBB Bahnlinie in Turgi (Verbindung Ortsteil Gehling mit Dorfzentrum)	A	1.00	0.86
3.14.LV	Fuss- und Radwegsteg SBB Limmatbrücke Baden-Wettingen	A	1.20	1.03
3.15.LV	Neue Velostation am Bahnhof Baden (Südhaus, Ecke Stadtturmstrasse/Güterstrasse)	A	0.80	0.69
5.14.LV	Neue Velostation und Abstellfelder im Entwicklungsgebiet (Zusatzbedarf von 700 Abstellfeldern)	A	2.00	1.72
5.13.LV	Fusswegkonzept Zentren und regionale ÖV- Hauptknotenpunkte (Walk & Ride) erarbeiten und umsetzen	A	0.30	0.26
15.12.LV	Subregionales Langsamverkehrskonzept Eigenamt umsetzen	A	0.10	0.09
6.12.LV	Fusswegkonzept Zentren und regionale ÖV- Hauptknotenpunkte (Walk & Ride) erarbeiten und umsetzen	A	0.90	0.78
6.13.LV	Radwanderweg Aabach Wildegg-Niederlenz- Lenzburg inkl. Bahnunterführung Wildegg	A	1.10	0.95
7.11.LV	Unterführung SBB für den LV Wilerzelgstrasse- Allmendstrasse	A	0.60	0.52
8.16.ÖV	Neue Rad- und Fusswegverbindung (im Zusammenhang mit dem Sanieren der Reussbrücke)	A	3.60	3.10
12.11.LV	Umsetzung kantonaies Radroutenkonzept	A	9.10	7.84
13.11.Sied lung	Grenzpark Dietikon-Spreitenbach als urbane Freiraumstruktur	A	0.50	0.43
13.12.Sied lung	Agglomerationspark Limmattal	A	5.00	4.31
13.13.Sied lung	Naturerlebnispark Dreistrom	A	5.00	4.31
Summe	LV_A/B-Liste		31.20	26.89

Keine Kürzung lt. Benchmark (Methode siehe Erläuterungsbericht)

Konzept LV_A-Liste	A	26.89
Konzept LV_B-Liste	B	0.00

Tabelle Anhang ( \* Preisstand 2005 exkl. MWSt., \*\* Eine Differenz zwischen Summe LV\_A/B-Liste und der Summe der aggregierten Einzelmassnahmen (Konzept LV\_A- und B-Liste) kann bestehen. Diese Differenz erklärt sich durch vorgenommene Rundungen. Die Kosten der Massnahmen Konzept LV\_A- und B-Liste sind ausschlaggebend und in der Botschaft des Bundesrats aufgelistet.)