



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Raumentwicklung ARE
Programm Agglomerationsverkehr

14.09.2018

Agglomerationsprogramm Aargau-Ost

3. Generation

Prüfbericht des Bundes

Referenz/Aktenzeichen: 223.0-4/3/18/10/8

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Stephan Scheidegger
Stellvertretender Direktor

Dr. Ulrich Seewer
Vizedirektor

Inhaltsverzeichnis

1	Gegenstand, Ziel und Zweck der Prüfung; Vorgehen	4
1.1	Gegenstand der Prüfung.....	4
1.2	Ziel und Zweck der Prüfung.....	4
1.3	Vorgehen im Prüfprozess.....	4
2	Gesamtwürdigung und Bundesbeitrag	5
3	Prüfung der Grundanforderungen	7
4	Beurteilung der Programmwirkung	9
4.1	Nutzen – Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien.....	10
4.2	Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis).....	14
5	Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen	15
6	Übereinstimmung mit der Gesetzgebung und Planungsinstrumenten des Bundes sowie den kantonalen Richtplänen	15
6.1	Gesetzgebung, Sach- und Massnahmenpläne sowie Inventare des Bundes.....	15
6.1.1	Allgemeines.....	15
7	Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms	15
ANHANG 1	16
	Anpassung der Massnahmen.....	16
	Nicht mitfinanzierte Massnahmen.....	17
	Nicht durch den Bund mitfinanzierbare Massnahmen.....	17
	Nicht programmrelevante Massnahmen.....	19
	Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen.....	19
	Durch den Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C.....	20
	A-, B- und C*-Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung.....	21
	Massnahmen der Priorität A oder B mit möglichen Konflikten im Bereich Umwelt aus Sicht des Bundesamtes für Umwelt (BAFU).....	23
	Nachweis der Abstimmung von Massnahmen der Priorität A oder B mit den kantonalen Richtplänen.....	24
ANHANG 2	25

1 Gegenstand, Ziel und Zweck der Prüfung; Vorgehen

1.1 Gegenstand der Prüfung

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

- Bericht und Massnahmenblättern (inkl. Tabellen zum Umsetzungsreporting über die Massnahmen des Agglomerationsprogramms der 1. und 2. Generation), 30 November 2016

Das Agglomerationsprogramm (AP) wurde am 20. Dezember 2016 beim Bund zur Prüfung eingereicht. Damit bewirbt sich die Agglomeration für die Mitfinanzierung der im Agglomerationsprogramm als prioritär eingestuften Verkehrs-Infrastrukturvorhaben durch den Bund gestützt auf das Bundesgesetz vom 30. September 2017 über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAFG)¹.

1.2 Ziel und Zweck der Prüfung

Die Prüfung hat drei Ziele:

1. die Erfüllung der Grundanforderungen prüfen;
2. die Höhe der Bundesbeiträge festlegen, auf der Grundlage
 - a) der Wirkung des vorliegenden Agglomerationsprogramms;
 - b) des Stands der Umsetzung der Agglomerationsprogramme der 1. und 2. Generation. Dieser Stand der Umsetzung basiert auf dem Umsetzungsreporting, das integraler Teil des Agglomerationsprogrammes der 3. Generation bildet²;
3. die Priorisierung der Massnahmen aller Agglomerationsprogramme mit Blick auf die verfügbaren Bundesmittel prüfen (Kosten/Nutzen-Betrachtung, gestützt auf die gesetzlich definierten Wirksamkeitskriterien);

Auf dieser Grundlage werden die Botschaft des Bundesrats zum Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr ab 2019 (dritte Generation; nachfolgend: Botschaft des Bundesrates) zuhanden der eidgenössischen Räte sowie die Leistungsvereinbarungen für die Agglomerationsprogramme der 3. Generation erarbeitet.

Im Rahmen der Erarbeitung des Prüfberichts werden die in den Agglomerationsprogrammen enthaltenen Siedlungs- und Verkehrsmassnahmen nicht auf deren Übereinstimmung mit den gesetzlichen Anforderungen geprüft; der Prüfbericht enthält daher keine Aussagen zur Bewilligungsfähigkeit der einzelnen Massnahmen.

1.3 Vorgehen im Prüfprozess

Das Verfahren der Prüfung ist in der Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 3. Generation des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK vom 16.02.2015 (nachfolgend: UVEK-Weisung) festgelegt. Im Verlaufe des Prüfprozesses wurden diese Vorgaben in der praktischen Anwendung konkretisiert und präzisiert. Die pauschalen Kosten wurden gestützt auf Artikel 3 der Verordnung des UVEK vom 20.12.2017 über Fristen und Beitragsberechnung für Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr (PAvV) berechnet. Weitere Hinweise zum Vorgehen und zu den Ergebnissen des Prüfprozesses sind im Erläuterungsbericht vom 14.09.2018 dargelegt.

¹ SR 725.13

² Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation vom 16.02.2015, S. 23 Ziff. 3.3.

2 Gesamtwürdigung und Bundesbeitrag

Das Agglomerationsprogramm Aargau-Ost führt die Vorgängergenerationen fort und entwickelt diese weiter. Im Vordergrund stehen eher kleinere Massnahmen zur Weiterführung des Programms. Sie stützen sich auf eine ausführliche Ist-Analyse nach Teilregionen ab. Der rote Faden von der Analyse über das Zukunftsbild zu den Teilstrategien ist nachvollziehbar. Die Teilstrategien sind grundsätzlich kohärent. Im Zukunftsbild werden auch bei einer feingliedrigen Raumaufteilung die Leitideen des Programms gut dargestellt. Hingegen sind die Massnahmen noch zu wenig in den übergeordneten, langfristigen Kontext eingebettet.

Im Siedlungsbereich wird vor allem auf den kantonalen Richtplan verwiesen, der gute Vorgaben zur Siedlungsdichte und Siedlungsbegrenzung macht. Verkehrsseitig besteht eine starke Abhängigkeit des Programms zur Planung „Ostaargauer Strassenentwicklung (OASE)“, die einen Meilenstein in der weiteren Planung im Raum Aargau-Ost bilden soll. Die Abstimmung des Agglomerationsprogramms auf die Ergebnisse und Konsequenzen dieser Planung wird noch zu wenig aufgezeigt. Ein Fächer an Massnahmen mit grösserer Wirkung auf die Verkehrsprobleme dieses dichten Raumes und einer umfassenderen Abstimmung von Siedlung und Verkehr bei einzelnen Gebietsplanungen ist für die nächste Generation zu erwarten. In der dritten Generation ist die langfristige gesamtverkehrliche Strategie für den Agglomerationsperimeter nicht vertieft dargelegt. Obwohl sich die Massnahmen auf ausführliche Analysen pro Teilgebiet und Verkehrsträger abstützen, erscheinen sie aus einer lokalen Logik heraus entwickelt. Zudem ist die Abgrenzung zwischen Sanierung und Weiterentwicklung (der zahlreichen Strassenprojekte) teilweise schwer erkennbar.

Die einzelnen Massnahmen tragen insgesamt dennoch zu einer Verbesserung des Verkehrssystems bei. Die Qualität des Gesamtverkehrssystems wird mit einer Fülle von Massnahmen des Langsamverkehrs (LV) und Betriebs- und Gestaltungskonzepten verbessert. Diese Massnahmen werten lokal die Aufenthaltsqualität und die Sicherheit auf Ortsdurchfahrten und stark befahrenen Achsen auf. Bei den Betriebs- und Gestaltungskonzepten ist jedoch teilweise schwer erkennbar, worin deren Mehrwert für den ÖV und LV liegt. Bei einzelnen Knoten wird eine Leistungssteigerung im MIV erwirkt, welche in Zusammenhang mit den längerfristig geplanten Umfahrungsstrassen die Gefahr einer weiteren Zersiedelung des ländlichen Raums birgt. Das Agglomerationsprogramm erläutert wenig den Stellenwert dieser Umfahrungsstrassen und deren Wirkung auf die Verkehrsentwicklung sowie die Zusammenhänge mit den im Programm eingegebenen kurzfristigeren Massnahmen.

Siedlungsseitig liegt die Stärke des Agglomerationsprogramms in einer systematischen Analyse des Siedlungsbestands in allen Teilräumen. Das Siedlungskonzept definiert zudem differenzierte Schwerpunkte pro Teilraum. Schwächen zeigt das Programm bei der Ableitung konkreter Siedlungsmassnahmen zur Umsetzung von Strategie und Siedlungskonzept. Dieser Mangel betrifft insbesondere die Entwicklungsschwerpunkte und die Verkehrsintensiven Einrichtungen: Ein regionaler Ansatz mit einer gesamtheitlichen Betrachtung der Kapazitäten der Standorte und einer Lenkung der Entwicklung dieser Standorte v.a. hinsichtlich ihrer Erschliessung (ÖV und LV) wird im Agglomerationsprogramm nicht aufgezeigt. Es bietet deshalb über die guten Vorgaben des kantonalen Richtplanes hinaus kaum einen Mehrwert zur Siedlungsentwicklung nach Innen und zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr.

Einige Betriebs- und Gestaltungskonzepte und LV-Massnahmen bewirken eine punktuelle Verbesserung der Verkehrssicherheit. Ein systematischer und flächendeckender Ansatz zur Verbesserung der Verkehrssicherheit wird aber nicht dargestellt.

Die Angebotsverbesserungen im ÖV sowie die Massnahmen im LV lassen eine gewisse Veränderung des Modal Splits erwarten. Die Luft- und Lärmbelastung sinkt lokal dank den Betriebs- und Gestaltungskonzepten. Das Agglomerationsprogramm vertieft die Erholungsfunktionen der Landschaft in differenzierter Weise. Die Bedeutung der Flussräume für die Agglomeration kommt gut zum Ausdruck. Der Wille zur Umsetzung von Landschaftsmassnahmen ist ersichtlich. Es werden jedoch keine Prioritäten oder Fristen gesetzt und die Massnahmen werden meist nicht genau lokalisiert, weshalb das Agglomerationsprogramm noch keine konkrete Wirkung entfalten kann.

Der Bund bewertet in der dritten Generation die Umsetzung der Massnahmen vorangehender Generationen mit. Auch das Reporting über die Umsetzung fliesst in die Bewertung ein. Bei mangelhafter Umsetzung und Reporting kann die Programmwirkung um einen oder zwei Punkte reduziert werden. Im vorliegenden Agglomerationsprogramm Aargau-Ost ist dies der Fall. Die

Umsetzung der Verkehrsmassnahmen aus den Leistungsvereinbarungen der 1. und 2. Generation (A-Massnahmen) ist insgesamt ungenügend. Die Mehrheit der mitfinanzierten Massnahmen wie auch der Eigenleistungen ist verzögert. Für die Sistierung wichtiger Massnahmen werden keine wirkungsvollen Alternativen vorgeschlagen. Wie sich die konzeptionell umfassende und einschneidende Weiterentwicklung des regionalen Gesamtverkehrskonzepts im Raum Aargau-Ost zur «OASE» auf die verzögerten Massnahmen auswirkt, ist noch offen. Das Agglomerationsprogramm der dritten Generation zeigt nicht auf, ob und wie die noch nicht umgesetzten Massnahmen auf die «OASE» abgestimmt umgesetzt werden und wie deren Wirkung erreicht wird. Die attestierte Programmwirkung vorangehender Generationen ist damit nicht gesichert.

Aufgrund der zu geringen Programmwirkung wird dem eidgenössischen Parlament im Rahmen der dritten Generation keine Mitfinanzierung des Agglomerationsprogramms beantragt.

Weitere Informationen zu den einzelnen Massnahmen und ihrer Priorisierung durch den Bund für das Agglomerationsprogramm Aargau-Ost sind im Anhang zu finden.

3 Prüfung der Grundanforderungen

Die Mitfinanzierungswürdigkeit des Agglomerationsprogramms durch den Bund ist entsprechend der UVEK-Weisung zusammengefasst an sechs Grundanforderungen geknüpft.

Ein Agglomerationsprogramm muss alle Grundanforderungen erfüllen. In der Art und Weise und im Detaillierungsgrad kann es jedoch den spezifischen Herausforderungen und der Grösse der jeweiligen Agglomeration angepasst werden³.

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

Zusammenfassung

Der Bericht zum Agglomerationsprogramm Aargau-Ost ist kohärent und grundsätzlich nachvollziehbar. Er fällt umfangreich aus, da eine ausführliche Analyse über die fünf verschiedenen Teilräume innerhalb der Agglomeration vorgenommen wurde. Trotz ausführlicher Textpassagen besteht ein gutes Verhältnis zwischen Text und Abbildungen. Die Kohärenz zwischen Analyse, Handlungsbedarf, Zukunftsbild und Teilstrategien ist gegeben. Jedoch baut das Agglomerationsprogramm stark auf den Teilräumen auf und die Synthese zu einer gesamtheitlichen Planung für den Gesamtperimeter erfolgt noch nicht. Die Nachvollziehbarkeit auf Ebene der Gesamtregion ist auch durch die aufwändige Orientierung zwischen den verschiedenen Teilbereichen im Bericht erschwert. Der Bereich Siedlung ist auch auf der Ebene der Massnahmen zu wenig konkret, um einen wesentlichen Mehrwert gegenüber den kantonalen Richtplänen zu leisten.

Grundanforderungen 1 und 2

- GA 1: Partizipation gewährleistet
- GA 2: Bestimmung einer Trägerschaft

Die Grundanforderungen 1 und 2 betreffend die Gewährleistung von Partizipation und die Einsetzung einer Trägerschaft sind erfüllt.

Stärken

- Sowohl die politische als auch die fachliche Steuerung des Agglomerationsprogramms wird vom Kanton Aargau wahrgenommen. Das Zusammenspiel zwischen den drei Ebenen Kanton, Regionen und Gemeinden ist gewährleistet. Die Regionen und Gemeinden wurden an gemeinsamen Sitzungen und Workshops sowie im Rahmen von Umfragen ausführlich in die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms der dritten Generation miteinbezogen.

Schwächen

- Der Bericht weist kaum Erläuterungen zur Projektorganisation und -trägerschaft auf.
- Eine zusammenfassende Darlegung der wichtigsten Erkenntnisse der Mitwirkung im Hauptbericht würde die Bedeutung der Mitwirkung besser sichtbar machen.

Grundanforderungen 3, 4 und 5

- GA 3: Analyse von Ist-Zustand und Entwicklungstrends sowie Identifikation von Stärken, Schwächen, Chancen, Risiken und Handlungsbedarf
- GA 4: Entwicklung von Massnahmen in allen Bereichen, in Kohärenz zu Zukunftsbild, Teilstrategien und Priorisierung (erkennbarer roter Faden)
- GA 5: Beschreibung und Begründung der prioritären Massnahmen

Ebenfalls sind die Grundanforderungen 3 bis 5 betreffend Analyse, Zukunftsbild, Teilstrategien und Entwicklung von Massnahmen sowie die Angaben zu den MOCA-Indikatoren (Zielwerte) erfüllt.

³ Vgl. UVEK-Weisung S. 25 Ziff. 3.4.

Stärken

- Die Abhängigkeiten und Beziehungen zum kantonalen Richtplan sind gut dargelegt. Die Analyse des Gesamttraums bezieht sich direkt auf Aussagen aus dem kantonalen Richtplan.
- Das Zukunftsbild ist eingängig und bezüglich Aussagekraft der Grösse der Agglomeration angemessen.

Schwächen

- Die Analyse für den Gesamttraum sowie für die fünf verschiedenen Teilräume (Baden, Brugg, Lenzburg, Wohlen und Mutschellen) ist gut strukturiert. Trotzdem ist die Orientierung zwischen den verschiedenen Teilbereichen des Berichts aufwändig. Dies erschwert die Nachvollziehbarkeit einer Gesamtstrategie.
- Die Karten fallen im Bericht sehr klein aus und weisen eine schlechte Druckqualität (Auflösung) auf. Eine Vergrösserung gewisser Abbildungen im Bericht oder aber ein separater Kartenband (z. B. im Anhang) würde die Aussagekraft der grundsätzlich gut aufbereiteten und graphisch ansprechenden Karten erhöhen.
- Kapitel 2.2 (1-8) zeigt auf, welche Schwerpunkte bei der Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms vorgesehen werden (unter anderem gestützt auf den Prüfbericht zur zweiten Generation). Die Inhalte im Bereich Siedlung könnten räumlich weiter konkretisiert werden (Gebiete für Siedlungsentwicklung nach innen, Aufwertungsgebiete). Der Bereich Landschaft wird vergleichsweise knapp abgehandelt. Das Leitbild Erholungslandschaft ist aber gut dargestellt und informativ.
- Eine zusammenfassende Übersicht zu den Massnahmen und ihren Abhängigkeiten würde helfen, die Massnahmen besser in den übergeordneten Kontext einzubetten.
- Auf die Erarbeitung spezifischer Massnahmenblätter im Bereich Siedlung wurde verzichtet (mit einer Ausnahme). Konkrete Massnahmenblätter würden die Nachvollziehbarkeit und das Verständnis dieser Massnahmen erhöhen.
- Die Abstimmung des Agglomerationsprogramms auf die übergeordneten Massnahmen, welche nicht in separaten Massnahmenblättern erwähnt werden, erfolgt zu oberflächlich.

Grundanforderung 6

- GA 6: Umsetzung und Controlling gesichert

Über die Umsetzung der Massnahmen der Agglomerationsprogramme der 1. und 2. Generation wurde im Umsetzungsreporting Bericht erstattet und auch die formellen Aspekte (Kap. 6 der UVEK-Weisung) wurden eingehalten, womit auch die Grundanforderung 6 erfüllt ist.

Stärken

- Das Agglomerationsprogramm orientiert sich direkt am kantonalen Richtplan. Für die Nachvollziehbarkeit und das Gesamtverständnis wäre es aber hilfreich, wenn die entsprechenden Massnahmen aus dem kantonalen Richtplan erläutert würden, z.B. im Rahmen einer zusammenfassenden Übersicht der Massnahmen (siehe oben).
- In den Massnahmenblättern wird der Kostenteiler / Finanzierungsschlüssel so weit wie möglich ausgewiesen.

Schwächen

- Gemäss Kapitel 3.3 wurde im Hinblick auf das Agglomerationsprogramm ein umfassendes Umsetzungsmanagement/-controlling aufgebaut. Leider wird dieses im Bericht nicht erläutert.

4 Beurteilung der Programmwirkung

Das Verfahren für die Ermittlung der Programmwirkung ist in der UVEK-Weisung (insb. Kap. 2, 3.5 und 4.5) festgelegt⁴. Es stellt den Nutzen des Agglomerationsprogramms dessen Kosten gegenüber. Sowohl Nutzen als auch Kosten werden jeweils relativ im Verhältnis zur Grösse der Agglomeration (Summe von Bevölkerungszahl und der mit 0.5 gewichteten Beschäftigtenzahl) und unter Berücksichtigung ihrer Eigenheiten ermittelt⁵.

Für die Beurteilung des Nutzens ist die Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramms, gemessen an dessen Beitrag zur Verwirklichung der gemäss Artikel 17d des Bundesgesetzes vom 22. März 1985 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und der Nationalstrassenabgabe (MinVG)⁶ vorgegebenen Wirkungsziele (bessere Qualität des Verkehrssystems, mehr Siedlungsentwicklung nach innen, weniger Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch, mehr Verkehrssicherheit) massgebend.

In die Beurteilung des Nutzens des Agglomerationsprogrammes der 3. Generation fliessen folgende Massnahmen ein:

- Massnahmen der A- Liste des Agglomerationsprogramms der 3. Generation gemäss Priorisierung des Bundes (Anhang);
- die durch den Bund nicht mitfinanzierbaren Massnahmen in den Bereichen Siedlung, Landschaft und Verkehr (Anhang);
- Massnahmen der B-Liste des Agglomerationsprogramms der 3. Generation gemäss Priorisierung des Bundes (Anhang);
- Massnahmen der A-Liste der Agglomerationsprogramme der 1. und 2. Generation, die Teil der jeweiligen Leistungsvereinbarung sind (mitfinanzierbare und nicht mitfinanzierbare Massnahmen sowie Eigenleistungen; Kap. 3.1–3.3 der Leistungsvereinbarung);
- allfällige zusätzliche relevante Massnahmen, welche während diesen Perioden (2011–2014 resp. 2015–2018) umgesetzt oder begonnen wurden⁷.

Weitere durch den Bund (mit)finanzierbare Massnahmen gemäss Tabelle A-6 (vgl. Anhang), deren Realisierungsbeginn (voraussichtlich) in den A- oder B-Horizont der Agglomerationsprogramme der 3. Generation fällt, sind für die Gesamtverkehrs- und Siedlungsentwicklung im Agglomerationsraum relevant und werden in der Wirkungsbeurteilung des Agglomerationsprogramms durch den Bund indirekt mitberücksichtigt.

Auch das Umsetzungsreporting (Stand der Umsetzung der Massnahmen aus den Leistungsvereinbarungen früherer Generationen, Herleitung der Massnahmen der 3. Generation auf der Grundlage von Agglomerationsprogrammen früherer Generationen) fliesst in die Beurteilung des Nutzens ein.

Die Kosten ergeben sich aus den Gesamtkosten aller durch den Bund als A- und B-Massnahmen priorisierten Massnahmen des Agglomerationsprogramms der 3. Generation zuzüglich der Kosten der in den Leistungsvereinbarungen der 1. und 2. Generation vorgesehenen mitfinanzierten Massnahmen der jeweiligen A-Liste⁸.

⁴ Vgl. UVEK-Weisung S. 14 ff. Ziff. 2, S. 40 Ziff. 3.5 und S. 65 ff. Ziff. 4.5).

⁵ Vgl. UVEK-Weisung S. 65 Ziff. 4.5 und S. 67 Ziff. 4.5.2.

⁶ SR 725.116.2

⁷ Vgl. UVEK-Weisung S. 65 Ziff. 4.5.1.

⁸ Vgl. UVEK-Weisung S. 66 Ziff. 4.5.2.

4.1 Nutzen – Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien

Wirksamkeitskriterium

Beurteilung mit Begründung

WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert

Stärken

- Die Siedlungsverträglichkeit des Strassennetzes wird für jeden Teilraum flächendeckend analysiert. Konsequenterweise fliessen zahlreiche Betriebs- und Gestaltungskonzepte in das Agglomerationsprogramm ein. In diesem Rahmen werden problematische Knoten saniert, die Sicherheit des LV erhöht und die Aufenthaltsqualität auf Ortsdurchfahrten und stark befahren Achsen verbessert. Teilweise bewirken die Betriebs- und Gestaltungskonzepte auch eine Verflüssigung des MIV und eine bessere Koexistenz der verschiedenen Verkehrsträger.
- In der dritten Generation wird die umfangreiche Aufwertung der multimodalen Drehscheiben der zweiten Generation durch zusätzliche Massnahmen in Lenzburg und Möriken ergänzt. Aus der Analyse der Schwachstellen verbleiben jedoch einige Standorte, für welche keine Verbesserungen vorgeschlagen werden.
- Die Analyse der Schwachstellen im LV erfolgt flächendeckend pro Teilraum. Zahlreiche kleinere Massnahmen sowie die Betriebs- und Gestaltungskonzepte tragen weitgehend zu deren Behebung bei. Die Massnahmen verbessern zudem die Attraktivität der Velo- und Gehwegnetze der Gemeinden.

Schwächen

- Langfristige Gesamtverkehrsstrategien für die verschiedenen Teilräume fehlen oder sind noch wenig konkret. Die Massnahmen der dritten Generation sind heterogen und wurden punktuell aus einer lokalen Analyse entwickelt. Sie decken erst den kurzfristigen A-Horizont ab.
- In Baden-Wettingen und Brugg-Windisch wird mit der „OASE“ nun ein regionales Gesamtverkehrskonzept erarbeitet. Die Abstimmung mit dem Agglomerationsprogramm ist aber noch nicht erfolgt bzw. kann erst mit der nächsten Generation erfolgen.
- Auf übergeordneter Ebene wird das S-Bahnangebot zwar verbessert, jedoch ist eine Abstimmung mit dem Busangebot im Agglomerationsprogramm nicht ersichtlich. Mit Ausnahme einer leichten Verbesserung der busseitigen Erschliessung in Baden und Wohlen fehlen Massnahmen, um das Angebot in den unzureichend mit dem ÖV erschlossenen Gebieten systematisch zu verbessern.
- Gemäss Zukunftsbild sind zahlreiche Ortsumfahrungen mit längerfristigem Realisierungshorizont vorgesehen. Deren Stellenwert und Abhängigkeiten zu den kurzfristigen im Agglomerationsprogramm geplanten Massnahmen wird zu wenig ersichtlich.
- Im LV ist nicht genügend klar erläutert, wie die Kohärenz des regionalen Netzes zwischen den Teilräumen gewährleistet wird. Der Zusammenhang zwischen dem regionalen LV-Konzept aus der zweiten Generation, dem Kantonalen Geh- und Radroutenkonzept und der Veloschnellroutenplanung im Rahmen von „OASE“ ist nicht ersichtlich.
- Das Agglomerationsprogramm will die Verkehrsnachfrage zunehmend auf den LV und den ÖV lenken. Es werden jedoch keine nachfrageseitigen Massnahmen aufgezeigt, um diese Absicht zu unterstützen. Ein Mobilitätsmanagement soll die bestehenden Massnahmen MobilitätAargau und Badenmobil sowie die kommunalen Gesamtverkehrspläne (KGV) zusammenführen und ergänzen. Es besteht jedoch erst eine Absichtserklärung zur Erstellung eines Umsetzungsprogramms dazu. Zudem ist, mit Ausnahme des Teilraums Baden, nach wie vor keine einheitliche Parkraumbewirtschaftungspolitik vorhanden.

WK2:
Siedlungsent-
wicklung nach
innen

Stärken

- Das Zukunftsbild zeigt die polyzentrische Struktur und eine vergleichsweise differenzierte Raumaufteilung in Siedlung und Landschaft. Die Grundaussagen zu Verkehr, Siedlung und Landschaft sind trotz der unterschiedlichen Teilräume gut erfassbar. Das Siedlungskonzept verfolgt einen umfassenden Ansatz, indem es neben dem funktionalen Raum auch die Wohn- und Lebensqualität, soziodemographische Faktoren und die Landschaft einbezieht. Dazu trägt auch die systematische Analyse aller Teilräume, die Typisierung nach Wirtschaftsräumen sowie die Definition von Handlungsschwerpunkten pro Teilraum bei.
- Die konzeptionelle Benennung von Entwicklungs- und Wohnschwerpunkten (ESP, WSP) als Schlüsselareale zeigt eine klare Absicht zur Konzentration der zukünftigen Siedlungsentwicklung. Die Entwicklungsschwerpunkte werden systematisch in vier Kategorien mit Erschliessungsanforderungen je nach Nutzung unterschieden.
- Der öffentliche Raum wird vor allem über diverse Betriebs- und Gestaltungskonzepte aufgewertet, unter anderem in Baden und Fislisbach. Auch die Umgestaltung des Bahnhofplatzes Lenzburg ist positiv zu werten.

Schwächen

- Das Agglomerationsprogramm verzichtet auf eine weitere Konkretisierung der guten Vorgaben aus dem kantonalen Richtplan und den kantonalen Planungshilfen. Es legt keinen weitergehenden Rahmen für die den Gemeinden obliegende Umsetzung fest und erreicht deshalb mit den vorgeschlagenen Massnahmen keine über bestehende Instrumente hinausgehende Wirkung zur Lenkung der Siedlungsentwicklung nach Innen und zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr. Allerdings arbeitet der Kanton ausserhalb des Agglomerationsprogramms mit der Entwicklung von bspw. Planungshilfen und regionalen Konzepten in die richtige Richtung.
 - Eine agglomerationsweite Priorisierung und Lenkung der ESP und WSP wird im Agglomerationsprogramm nicht dargelegt. Die flächenmässige Ausdehnung der regionalen ESP und Arbeitsplatzgebiete wird nicht überprüft. Deshalb leistet das Agglomerationsprogramm über die Vorgaben des kantonalen Richtplans hinaus keinen zusätzlichen Beitrag zur Verringerung der Zersiedelung.
 - Die Analyse unterscheidet bei den verkehrsintensiven Einrichtungen zwischen personenintensiven Einrichtungen, verkehrsintensiven Einrichtungen und Einkaufszentren. Eine explizite Strategie zur Lenkung der Entwicklung dieser Standorte wird im Agglomerationsprogramm aber nicht diskutiert. Einige Standorte im Agglomerationsperimeter sind aus Bundessicht eher schlecht mit dem ÖV erschlossen (Rüetli Hunzenschwil, Kuhgässli Würenlingen). Das Agglomerationsprogramm schlägt keine Strategie oder Massnahmen zur Verbesserung der ÖV-Erschliessung der ESP, WSP und VE vor.
-

<p>WK3: Verkehrssicherheit erhöht</p>	<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Eine gewisse Verbesserung der Sicherheit wird vor allem mit den Betriebs- und Gestaltungskonzepten (z.B. in Dättwil und Fislisbach) sowie mit LV-Massnahmen erreicht (z.B. in Turgi, Remetschwil/Widen und Rapperswil). ▪ Mit dem Black Spot Management besteht auf Kantonsebene ein systematisches Monitoring- und Massnahmentool zur Sanierung von Unfallschwerpunkten im Kanton. In vielen Gemeinden sind Tempo-30- oder Begegnungszonen bereits gut umgesetzt (bfu-Modell). Bei einigen Gemeinden besteht jedoch Nachholbedarf (z.B. Brugg, Wohlen). Eine konsequente Umsetzung auf Gemeindestrassen ist angestrebt, allerdings macht das Agglomerationsprogramm hierzu keine verbindliche Aussage. <p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Massnahmen im Agglomerationsprogramm werden nicht systematisch aus der Schwachstellenanalysen zur Verkehrssicherheit abgeleitet, sondern werden punktuell gesetzt. Die Unfallschwerpunkte wurden für den Perimeter erhoben, für deren sechs bestehen aber noch keine Überlegungen zur Sanierung. ▪ Die subjektive Sicherheit wird im Agglomerationsprogramm nicht explizit behandelt.
<p>WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch</p>	<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Der weitere schrittweise Angebotsausbau im ÖV sowie die Massnahmen im LV lassen einen schwachen Modal Shift erwarten. Die Betriebs- und Gestaltungskonzepte bewirken eine Verstetigung des Verkehrs. Zudem wird konsequent ein lärmarter Strassenbelag verwendet. ▪ Das Agglomerationsprogramm enthält eine Strukturanalyse der Landschaft und ein zweckmässig strukturiertes Leitbild der Erholungslandschaften. Der vielfältige Flussraum wird dabei gut berücksichtigt. Es sind mehrere Projekte im Landschaftsbereich vorgesehen (z.B. Renaturierung, Vernetzung, Landschaftsqualität, ökologische Qualität der Grünräume in Siedlungen, Verbesserung der Natur- und Naherholungsqualitäten). Wichtige Schwerpunkte werden auf die Erreichbarkeit und die Kanalisierung der Besucherströme in siedlungsnahen Erholungsräume sowie auf die Bedeutung der Wildtierkorridore gelegt. <p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die nachfrageseitigen Massnahmen sind zu wenig systematisch, um den erwarteten Mehrverkehr in Zukunft merklich zu beeinflussen. Reduktionen in Lärm- und Luftbelastung sind deshalb lediglich lokal zu erwarten. ▪ Der konkrete Mehrwert des Agglomerationsprogramms im Landschaftsbereich bleibt offen, da die Massnahmen nur beispielhaft laufende Projekte und kantonale Grundlagen aufzeigen. Die Massnahmen sind zudem weder priorisiert noch klar lokalisiert, weshalb sie wenig griffig sind. Die vorgeschlagenen Landschaftsmassnahmen gehen grundsätzlich aber in die richtige Richtung.
<p>UR: Umsetzungsreporting</p>	<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Das Umsetzungsreporting ist im Hauptbericht knapp, aber übersichtlich und nachvollziehbar integriert. ▪ Die Umsetzung der Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen aus der 1. und 2. Generation ist insgesamt zufriedenstellend, obwohl die Aufwertung der Agglomerationspärke Limmattal und Wasserschloss nicht wie gewünscht voranschreitet. <p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Umsetzung der Verkehrsmassnahmen aus den Leistungsvereinbarungen der 1. und 2. Generation ist insgesamt ungenügend. Die Mehrheit der mitfinanzierten Massnahmen und der Eigenleistungen ist verzögert. Für die Sistierung wichtiger Massnahmen wird keine Begründung angegeben, ohne eine vergleichbar wirkungsvolle Alternative vorzusehen.

- Die «OASE» ist zum Zeitpunkt der Bundesprüfung des Agglomerationsprogramms der dritten Generation noch nicht fertiggestellt. Es ist deshalb unklar, welche Auswirkungen diese konzeptionell umfassende und einschneidende Weiterentwicklung zum regionalen Gesamtverkehrskonzept im Raum Aargau-Ost zur «OASE» auf die verzögerten Massnahmen hat und wie deren Wirkung erreicht werden soll. Die vom Bund in der zweiten Generation anerkannte Programmwirkung kann daher nicht mehr attestiert werden. Der Programmgedanke ist nur teilweise gewahrt. Die Umsetzungskohärenz weist somit Schwächen auf.
- Das Umsetzungsreporting im Hauptbericht fokussiert auf eine quantitative Zusammenstellung der Umsetzung. Ergänzende Informationen zum Umsetzungsstand können zwar den Umsetzungstabellen entnommen werden, die Verknüpfung mit dem Hauptbericht ist aber schwierig. Die Nennung von Massnahmen im Hauptbericht ohne Massnahmencode erschwert die Informationssuche in den Tabellen. Die Qualität des Reportings weist damit Schwächen auf.
- Der Umsetzungsstand der Massnahmen vorangehender Generationen wird bei der Analyse und der Ableitung des Handlungsbedarfs auf Gesamtprogramm-Ebene kaum berücksichtigt. In den Entwicklungstrends pro Teilraum werden die Massnahmen aus den Vorgängergenerationen zwar berücksichtigt und die Analyse der Teilräume erwähnt teilweise den Umsetzungsstand wichtiger Massnahmen ausführlich (z.B. Schulhausplatz Baden). Meist wird aber auf die Massnahmen aus der 1. und 2. Generation verwiesen, ohne den Umsetzungsstand zu erläutern.
- Bei den Verkehrsmassnahmen ist der Verweis auf die Massnahmennummern der Vorgängergeneration in den Massnahmenblättern vorhanden. Es ist aber nur teilweise ersichtlich, wie sich die Massnahmen gegenüber den Vorgängergenerationen weiterentwickelt haben. Bei einigen Massnahmen wird keine konkrete Begründung angegeben, weshalb sie (teilweise) noch nicht umgesetzt wurden.

Tabelle 4-1

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

<i>Wirksamkeitskriterium</i>	<i>Nutzen</i>
WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert (-1 bis 3 Punkte)	1
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen (-1 bis 3 Punkte)	1
WK3: Verkehrssicherheit erhöht (-1 bis 3 Punkte)	1
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch (-1 bis 3 Punkte)	1
UR: Umsetzungsreporting (-2 bis 0 Punkte)	-1
Summe (Nutzen)	3

Tabelle 4-2

4.2 Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis)

Die Kosten der Massnahmen der Priorität A und B (vgl. A-Liste und B-Liste im Anhang) liegen bei CHF 142.45 Mio. einschliesslich CHF 32.83 Mio. für Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen und zuzüglich von CHF 314 Mio. für die A-Massnahmen der Agglomerationsprogramme der 1. und 2. Generation. Für eine mittlere Agglomeration werden diese Kosten als mittel eingestuft.

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

Nutzen (gemäss
Tabelle 4-2)

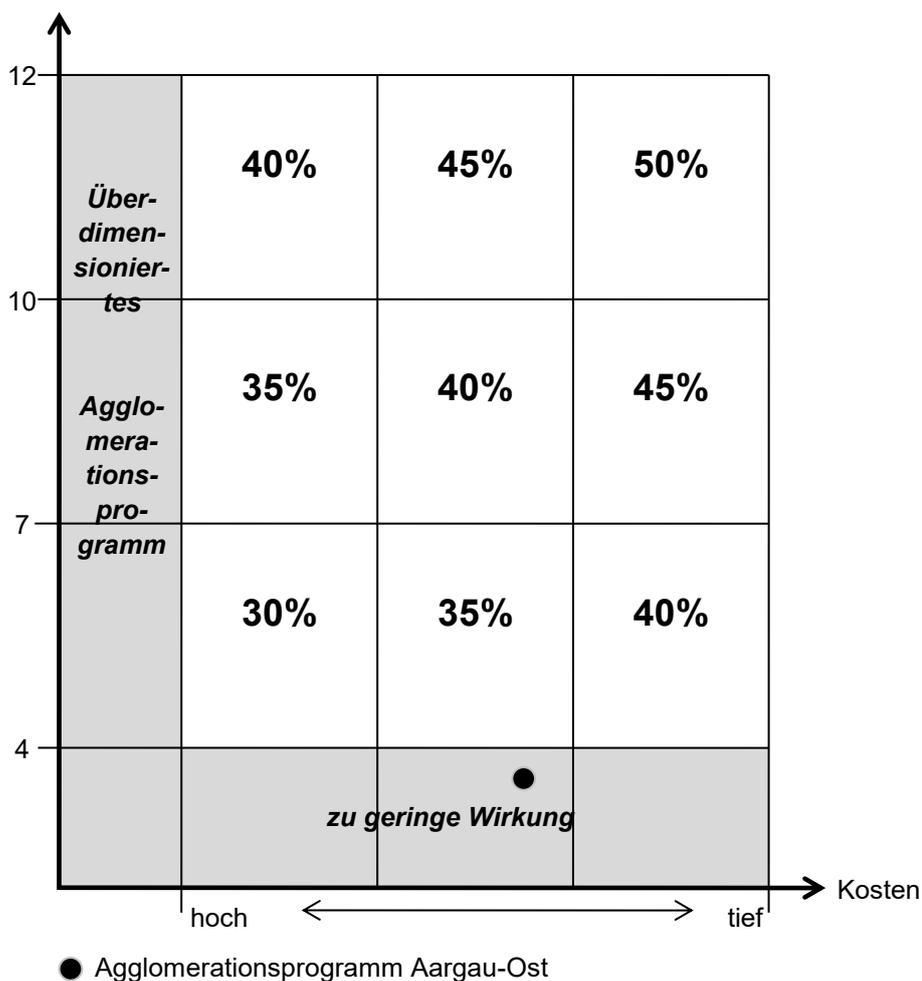


Abbildung 4-1

5 Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen

Aufgrund der ungenügenden Programmwirkung werden in der dritten Generation keine Bundesmittel zur Mitfinanzierung von Infrastrukturmassnahmen vorgesehen. Zur besseren Nachvollziehbarkeit des Prüfungsergebnisses wird jedoch die Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen im Anhang dargelegt.

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

6.1 Gesetzgebung, Sach- und Massnahmenpläne sowie Inventare des Bundes

6.1.1 Allgemeines

Das vorliegende Agglomerationsprogramm wurde auf seine Übereinstimmung mit der Raumplanungs- und Umweltgesetzgebung sowie mit den themenbezogenen Sachplänen, namentlich den Teilen Infrastruktur Schiene bzw. Strasse des Sachplans Verkehr, mit Massnahmenplänen und Inventaren des Bundes überprüft. Dabei wurden keine Widersprüche festgestellt.

Die gesetzlichen Bestimmungen und Planvorgaben sind auch bei der Weiterentwicklung und Umsetzung des vorliegenden Agglomerationsprogramms zwingend einzuhalten. Bei der Umsetzung von A-Massnahmen müssen allfällig auftretende Konflikte bis zur Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarungen mit den zuständigen Bundesstellen geklärt sein. Ergänzende Informationen hierzu finden sich im Anhang 1.

7 Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms

Die am 30. September 2016 / 31. Dezember 2016 eingereichten Agglomerationsprogramme der 3. Generation bilden die Basis für die dritte Phase der Mittelfreigabe aus dem Infrastrukturfonds bzw. der Bewilligung eines Verpflichtungskredits zur Entnahme von Mitteln aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) ab 2019. Die eidgenössischen Räte werden nach Inkraftsetzung des NAFG in der Regel alle vier Jahre einen Verpflichtungskredit bewilligen.

Der Prüfbericht weist betreffend die Grundanforderungen und die Wirksamkeitskriterien jeweils Stärken und Schwächen des vorliegenden Agglomerationsprogramms aus (Kapitel 3 und 4). Für die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms **Aargau-Ost** der nächsten Generation wird empfohlen, die erläuterten Schwächen zu beseitigen und die Stärken beizubehalten oder auszubauen.

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

ANHANG 1

Aufgrund der ungenügenden Programmwirkung werden in der dritten Generation keine Bundesmittel zur Mitfinanzierung von Infrastrukturmassnahmen vorgesehen. Zur besseren Nachvollziehbarkeit des Prüfungsergebnisses wird jedoch die Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen im Anhang dargelegt.

Unter Berücksichtigung aller eingereichten Agglomerationsprogramme und mit Blick auf die verfügbaren Mittel überprüft der Bund die von der Trägerschaft vorgenommene Priorisierung der Massnahmen aufgrund des in der UVEK-Weisung erläuterten Verfahrens⁹. Dazu gehören die folgenden Schritte:

- Anpassung der Massnahmen
- Ermittlung der nicht mitfinanzierten Massnahmen
 - Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen
 - nicht mitfinanzierbare Verkehrsmassnahmen
 - Eigenleistungen der Agglomeration
 - nicht programmrelevante Massnahmen
- Ermittlung der durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbaren Massnahmen
- Ermittlung der Massnahmen mit abgeänderten Prioritäten A/B/C
- Ermittlung der Massnahmen mit Priorität A und B nach Überprüfung durch den Bund
 - Massnahmen der A-Liste sind innerhalb der Vierjahresperiode 2019-2022 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 Handlungsbedarf nach Überprüfung durch den Bund (sog. C*-Massnahmen)

Massnahmen, die von der Agglomeration mit Priorität C eingereicht wurden, werden vom Bund nicht beurteilt.

Anpassung der Massnahmen

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

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Änderung Massnahmenkonfiguration
4021.3.003	BGK_02	Baden: BGK Schadenmühle und neue Radwegbrücke	Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 4021.3.087, Baden: BGK Schadenmühle - Teil Knotenumbau inkl. SBB-Brücke und Radsteg, 12.13 Mio. AP, Priorität A-Liste Bund ▪ 4021.3.088, Baden: BGK Schadenmühle - Teil BGK, 6.37 Mio. AP, Priorität A-Liste Bund

Tabelle A-1

⁹ Vgl. UVEK-Weisung S. 14 ff. Ziff. 2, S. 40 Ziff. 3.5 und S. 65 ff. Ziff. 4.5.

Folgende Massnahmen wurden den Paketen mit pauschalen Bundesbeiträgen zugewiesen:

Paket LV A-Liste (Langsamverkehr)

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) April 2016 exkl. MWST</i>
4021.3.021	FRV_02	Birr: Parallelweg Fuss und Radverkehr K 395	3.39
4021.3.022	FRV_03	Bremgarten: Radweg Hermetschwil-Staffel nach Bremgarten	1.00
4021.3.024	FRV_05	Ehrendingen: Radwegverbindung Höhtal – Tiefenwaag	2.50
4021.3.025	FRV_06	Ennetbaden: Fussgängerverbindung Goldwandsteg / Winzerweg	2.00
4021.3.026	FRV_07	Gebenstorf: Fussgängersteg Hölilbach	2.50
4021.3.027	FRV_08	Lenzburg: Umsetzung Veloroutenkonzept Lenzburg Nord / Aabach	4.19
4021.3.031	FRV_12	Windisch: Verbesserung Sicherheit Fuss- und Radverkehr	0.16
4021.3.033	FRV_14	Wohlen: FRV-Schwachstellenbehebung	4.59

Tabelle A-2

Paket Aufw. Str. A-Liste (Aufwertung Strassenraum)

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) April 2016 exkl. MWST</i>
4021.3.004	BGK_03	Birrhard: BGK Birrfeldstrasse K 269	1.60
4021.3.005	BGK_04	Brugg: BGK Vorstadt K 116	3.49
4021.3.007	BGK_06	Gebenstorf: BGK Vogelsang- und Limmatstrasse K 438 und K 440	3.20
4021.3.008	BGK_07	Lenzburg: BGK Achse Bahnhof – Altstadt	3.24
4021.3.009	BGK_08	Lenzburg/Niederlenz: BGK Staufbergstrasse, Sägestrasse und Hammermattenstrasse	3.00
4021.3.010	BGK_09	Mellingen: BGK Altstadt 3. Etappe Hauptgasse	0.70
4021.3.011	BGK_10	Möriken-Wildegg: BGK Niederlenzerstrasse K 393	4.50
4021.3.012	BGK_11	Niederrohrdorf: BGK Bremgartenstrasse K 271	5.00
4021.3.013	BGK_12	Oberrohrdorf: BGK Badenerstrasse K 411	4.40
4021.3.014	BGK_13	Oberrohrdorf: BGK Ortszentrum K 411	3.70
4021.3.018	BGK_17	Würenlingen: BGK Enderingerstrasse K 434	1.90

Tabelle A-3

Nicht mitfinanzierte Massnahmen

Nicht durch den Bund mitfinanzierbare Massnahmen

Aufgrund der gesetzlichen Vorgaben (insb. Art. 17a MinVG und Art. 21 der Verordnung vom 7. November 2007 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer im Strassenverkehr (MinVV)¹⁰) und der ergänzenden Ausführungen der UVEK-Weisung¹¹ können folgende programmrelevante Massnahmen nicht durch Bundesbeiträge mitfinanziert werden. Sie sind in den ausgewiesenen Zeithorizonten umzusetzen.

¹⁰ SR 725.116.21

¹¹ Vgl. UVEK-Weisung, S. 48 ff. Ziff. 3.6 und S. 57 ff. Ziff. 4.4.1.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Priorität</i>
Siedlungsmassnahmen			
4021.3.044	L_1	Freiräume im Siedlungsgebiet	As
4021.3.045	L_1.1	Schaffung der planerischen Grundlagen für die gezielte Entwicklung von Freiräumen in der Siedlung	As
4021.3.046	L_1.2	Aufwertung von öffentlichen Strassen- und Verkehrsräumen in der Siedlung	As
4021.3.047	L_1.3	Sicherung und Aufwertung der Gewässerräume in den Siedlungsgebieten	As
4021.3.048	L_1.4	Förderung von Natur in der Siedlung	As
4021.3.049	L_2	Ökologisch funktionsfähige Landschafts- und Naturräume	As
4021.3.050	L_2.1	Freihalten der Siedlungstrenngürtel gemäss Richtplan Kanton Aargau	As
4021.3.051	L_2.2	Förderung von landschaftlicher Qualität im Kulturland	As
4021.3.052	L_2.3	Sicherung und Aufwertung der Gewässerräume in den Siedlungsgebieten	As
4021.3.053	L_2.4	Freihalten und Aufwerten der Wildtierkorridore	As
4021.3.054	L_3	Naherholungsräume	As
4021.3.055	L_3.1	Weiterentwicklung Agglomerationspark Limmattal	As
4021.3.056	L_3.2	Förderung intensiver Naherholungsräume in Siedlungsnähe	As
4021.3.057	L_3.3	Gestaltung Limmat-Staustufe als Strandbad «Neuenhofer See»	As
4021.3.058	L_4	Regional bedeutsame Naherholungs- und Naturerlebnissräume in der Landschaft	As
4021.3.059	L_4.1	Weiterentwicklung Agglomerationspark Wasserschloss	As
4021.3.060	L_4.2	Förderung und gezielte Steuerung Naturerlebnisraum Reusstal	As
4021.3.061	L_4.3	Förderung des Lägeren-Portals Wettingen-Ennetbaden	As
4021.3.062	L_4.4	Aufwertung Siggenberg-Flanke als regionales Naherholungsgebiet	As
4021.3.063	L_4.5	Förderung Landschaftskammer Birrfeld	As
4021.3.064	L_4.6	Weiterentwicklung Naherholungsraum Heitersberg	As
4021.3.065	L_4.7	Weiterentwicklung 54-Schlösser-Landschaft Wildeggen – Brunegg – Wildenstein – Habsburg – Lenzburg	As
4021.3.066	L_4.8	Aufwertung Unteres Bünztal	As
4021.3.067	L_4.9	Förderung und Aufwertung Aabachtal / Seetal	As
4021.3.068	L_5	Angemessene Berücksichtigung von Landschaft und Umwelt bei der Planung von Verkehrsinfrastrukturen	As
4021.3.069	L_5.1	Umsichtige Planung von Umfahrungsstrassen und anderen neuen Strassen- und Verkehrsinfrastrukturen	As
4021.3.070	S_1	Festlegung des Siedlungsgebiets	As

4021.3.071	S_2	Dichteanforderungen	As
4021.3.072	S_3	Siedlungstrenngürtel	As
4021.3.073	S_4	Wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte (ESP) von kantonaler und regionaler Bedeutung	As
4021.3.074	S_5	Wohnschwerpunkte (WSP)	As
4021.3.075	S_6	Standorte für Nutzungen mit hohem Verkehrsaufkommen und für mittelgrosse Verkehrsaufkommen	As
4021.3.076	S_8	Arealentwicklung	As
4021.3.077	S_9	Umsetzung Siedlungsentwicklung nach Innen	As
Nicht zur Mitfinanzierung beantragte Eigenleistungen der Agglomeration			
4021.3.034	GV_01	Kantonales Mobilitätsmanagement	Av E

Tabelle A-4

Nicht programmrelevante Massnahmen

Nachfolgend werden Massnahmen aufgelistet, die von der Agglomeration zur Mitfinanzierung oder als Eigenleistung eingereicht wurden, die aber vom Bund als für die Programmwirkung als nicht relevante Massnahmen eingestuft werden. Deren Umsetzung steht der Agglomeration frei.

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Begründung
4021.3.030	FRV_11	Rapperswil: Velosteg kantonale Radroute	Die Hauptwirkung der Massnahme ist ausserhalb des BFS-Perimeters.

Tabelle A-5

Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen

Die folgenden Strassen- und Eisenbahnmassnahmen sind für die Gesamtverkehrs- und Siedlungsentwicklung im Agglomerationsraum relevant und werden in der Wirkungsbeurteilung des Agglomerationsprogramms durch den Bund indirekt mitberücksichtigt:

- beschlossene nationale Infrastrukturen, deren Realisierungsbeginn in den A- und B-Horizont der Agglomerationsprogramme der 3. Generation fällt;
- noch nicht beschlossene Massnahmen, die der Bundesrat in seiner Botschaft zum STEP Schiene Ausbauschnitt 2030/35 zur Finanzierung vorschlägt oder im Programm Engpassbeseitigung Nationalstrassen in den Modulen 2 und 3 enthalten sind und deren Baubeginn aufgrund der Einschätzung der zuständigen Bundesämter (BAV und ASTRA) voraussichtlich in den A- und B-Horizont der Agglomerationsprogramme der 3. Generation fällt

Massnahmen im C-Horizont werden bei der Wirkungsbeurteilung nicht berücksichtigt und sind deshalb auch nicht Bestandteil der untenstehenden Tabelle.

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme
4021.3.082	ÜM1	PUN N1 Wettingen Ost-Dietikon
4021.3.083	ÜM2	PUN N1 Aarau-Ost-Lenzburg-Verzweigung Birrfeld
4021.3.084	ÜM3	Leistungssteigerung Rapperswil-Mägenwil:Schlaufe Mägenwil; Spurwechsel Gexi; Div. Lärmschutzmassnahmen

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>
4021.3.085	ÜM4	Othmarsingen Mägenwil, BehiG+OE+Kt AG, 2 (ISP 1131878)
4021.3.086	ÜM5	Lenzburg, Perronerhöhung GI 1,4,5,6 Behi (ISP 1127468)

Tabelle A-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.

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-Weisung¹² 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				
4021.3.002	BGK_01	Baden: BGK Dättwil K 268	14.00	Kosten/Nutzen-Verhältnis nur genügend: Die gesamtverkehrliche Konzeption der Strassenumgestaltung muss noch geschärft werden und es muss noch besser aufgezeigt werden, welche konkreten Verbesserungen für den ÖV und den LV resultieren. Ein möglicher Konflikt mit dem östlichen Waldreservat ist zu bereinigen.
4021.3.036	ÖV_02	Baden Dättwil: ÖV-Erschliessung Galgenbuck	3.00	Bau- und Finanzreife unzureichend: Die Massnahme weist noch nicht die für den A-Horizont nötige Bau- und Finanzierungsreife auf. Die Abstimmung mit dem BGK Schadenmühle (4021.3.003) und die Siedlungsentwicklung sind noch weiter zu konkretisieren. Zudem kann noch kein überarbeitetes Buskonzept präsentiert werden und es ist aufzuzeigen, dass die Hauptwirkung der Massnahme beim ÖV und nicht bei der MIV-Erschliessung des Quartiers liegt.
4021.3.037	ÖV_03	Bremgarten: Kapazitätsausbau und Sanierung Knoten Bibenlos	8.00	Bau- und Finanzreife unzureichend: Die Massnahme weist noch nicht die für den A-Horizont nötige Bau- und Finanzierungsreife auf. Insbesondere ist die Buspriorisierung am Kreisel zu

¹²Vgl. UVEK-Weisung, S. 57 ff. Ziff. 4.4.

				konkretisieren und so die positive Wirkung im ÖV besser nachzuweisen.
4021.3.039	ÖV_05	Lenzburg: Aufwertung Bahnhofplatz Nord 2. Etappe	5.00	Abhängigkeit Umbau Bahnhof Lenzburg: Die Massnahme weist eine enge Abhängigkeit zur Gleisspreizung und zum Umbau des Bahnhofs SBB auf und kann deshalb nicht im A-Horizont realisiert werden.
4021.3.041	ÖV_07	Lenzburg: Aufwertung Bahnhofplatz West	2.00	Abhängigkeit Umbau Bahnhof Lenzburg: Die Massnahme weist eine enge Abhängigkeit zur neuen Personenunterführung West und zum Ausbau der Publikumsanlagen SBB auf und kann deshalb nicht noch nicht im A-Horizont realisiert werden.
A → C				
4021.3.023	FRV_04	Brugg: Fuss- und Velosteg Umikerschachen	0.95	Konflikt mit Umweltschutzgesetzgebung: Die Massnahme ist nicht bundesrechtskonform und steht in Konflikt mit einem Auengebiet von nationaler Bedeutung Nr 40 "Umiker Schachen-Siterenhölzli", Waldreservat, sowie mit dem kantonalen Auenschutzpark Wildegg-Brugg.

Tabelle A-7

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

A-Liste

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio. CHF) laut AP	Kosten (Mio. CHF) 2016*	Bundes- beitrag **
4021.3.006	BGK_05	Fislisbach: BGK Ortsdurchfahrt K268 2. Etappe inkl. Knoten ESP mit Zufahrten K268 und K411	6.60	4.34****	0.00
4021.3.015	BGK_14	Obersiggenthal: BGK Hertensteinstrasse K 428	7.00	6.99	0.00
4021.3.016	BGK_15	Turgi: BGK Landstrasse Wil K 117	8.90	8.88	0.00
4021.3.019	BGK_18	Zufikon: BGK Zugerstrasse K262	6.00	5.61****	0.00
4021.3.028	FRV_09	Lenzburg: Velostation Bahnhof Lenzburg	1.00	1.00	0.00
4021.3.029	FRV_10	Remetschwil/Widen: Parallelweg Rad- und Gehweg K 411	7.00	6.99	0.00
4021.3.032	FRV_13	Wohlen: Velostation Bahnhof Wohlen 2. Etappe	1.00	1.00	0.00
4021.3.035	ÖV_01	Baden Brisgi: Neuer FRV-Zugang Bushaltestelle Ruschebach	2.00	2.00	0.00

4021.3.038	ÖV_04	Brugg: LSA-Dosierung und Busspur Steinrenni	3.12	3.11	0.00
4021.3.040	ÖV_06	Lenzburg: Aufwertung Bahnhofplatz Süd 2. Etappe	5.00	4.99	0.00
4021.3.042	ÖV_08	Möriken-Wildegg: ÖV-Drehscheibe Bahnhof Wildegg	4.50	4.49	0.00
4021.3.043	ÖV_09	Wohlen: ÖV-Erschliessung neue Eisbahn / Badi Wohlen	4.10	4.09	0.00
4021.3.078	BGK_16	Wohlen/Villmergen: BGK Nutzenbachstrasse K 265	7.50	7.49	0.00
4021.3.080	-	Paket LV A-Liste	21.96	18.71	0.00
4021.3.081	-	Paket Aufw. Str A-Liste	37.52	14.12	0.00
4021.3.087	BGK_02	Baden: BGK Schadenmühle - Teil Knotenumbau inkl. SBB-Brücke und Radsteg	12.13	12.11	0.00
4021.3.088	BGK_02	Baden: BGK Schadenmühle - Teil BGK	6.37	4.59****	0.00
Summe			141.70	110.51	0.00

Tabelle A-8 * Preisstand April 2016; ** Preisstand April 2016 exklusive Mehrwertsteuer und Teuerung; *** Preisstand April 2016 inkl. Mehrwertsteuer und Teuerung, vgl. Anhang 1; **** Kosten im Benchmark gekürzt

Für die in der nachfolgenden **B-Liste** stehenden Massnahmen ist die Bau- und Finanzreife für die Vierjahresperiode 2019–2022 nicht erreichbar oder muss das Kosten/Nutzen-Verhältnis noch optimiert werden. Zum Zeitpunkt des Versands dieses Prüfberichts (14.09.2018) ist die Mitfinanzierung dieser Massnahmen durch den Bund nicht gesichert. Diese Massnahmen sollen optimiert und/oder zur Bau- und Finanzreife gebracht werden, in den Agglomerationsprogrammen der nachfolgenden Generation von der Agglomeration neu eingereicht und vom Bund nochmals geprüft werden¹³:

B-Liste

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) laut AP</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) 2016*</i>	<i>Bundes- beitrag **</i>
4021.3.002	BGK_01	Baden: BGK Dättwil K 268	14.00	13.97	0.00
4021.3.036	ÖV_02	Baden Dättwil: ÖV-Erschliessung Galgenbuck	3.00	2.99	0.00
4021.3.037	ÖV_03	Bremgarten: Kapazitätsausbau und Sanierung Knoten Bibenlos	8.00	7.99	0.00
4021.3.039	ÖV_05	Lenzburg: Aufwertung Bahnhofplatz Nord 2. Etappe	5.00	4.99	0.00
4021.3.041	ÖV_07	Lenzburg: Aufwertung Bahnhofplatz West	2.00	2.00	0.00
Summe			32.00	31.94	0.00

Tabelle A-9 *Preisstand April 2016; **Preisstand April 2016 exkl. Mehrwertsteuer und Teuerung

In der folgenden **C*- 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).

¹³ Vgl. UVEK-Weisung S. 73 Ziff. 5.3.

C*-Liste

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) laut AP</i>
Keine Massnahmen vorhanden			

Tabelle A-10

Massnahmen der Priorität A oder B mit möglichen Konflikten im Bereich Umwelt aus Sicht des Bundesamtes für Umwelt (BAFU)

Folgende für die Wirkung des Agglomerationsprogramms mitberücksichtigte Massnahmen der Priorität A oder B können aufgrund einer Grobprüfung des BAFU Konflikte oder Schwierigkeiten in Bezug auf die Einhaltung der Umweltschutzgesetzgebung aufweisen (nicht abschliessende Aufzählung).

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Tab. Prüf- bericht</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Zeit- horizont</i>	<i>Mögliche Konflikte</i>
4021.3.004	BGK_03	A-3	Birrhard: BGK Birrfeldstrasse K 269	A	BLN 1305 "Reusslandschaft".
4021.3.022	FRV_03	A-2	Bremgarten: Radweg Hermetschwil-Staffel nach Bremgarten	A	BLN 1305 "Reusslandschaft"
4021.3.025	FRV_06	A-2	Ennetbaden: Fussgänger Verbindung Goldwandsteg / Winzerweg	A	Gewässerraum der Limmat
4021.3.026	FRV_07	A-2	Gebenstorf: Fussgängersteg Hölibach	A	Gewässerraum und Ufervegetation des Hölibachs
4021.3.027	FRV_08	A-2	Lenzburg: Umsetzung Veloroutenkonzept Lenzburg Nord / Aabach	A	Gewässerraum und Ufervegetation des Aabachs
4021.3.035	ÖV_01	A-8	Baden Brisgi: Neuer FRV-Zugang Bushaltestelle Ruschebach		Hecke und Wald
4021.3.038	ÖV_04	A-8	Brugg: LSA-Dosierung und Busspur Steinrenni	A	BLN 1019
4021.3.030	FRV_11	A-5	Rapperswil: Velosteg kantonale Radroute	A	Ufervegetation und Waldreservaten
4021.3.059	L_4.1	A-4	Weiterentwicklung Agglomerationspark Wasserschloss	A	Auengebiet von nationaler Bedeutung Nr 37 "Wasserschloss Brugg-Stilli" und BLN 1019 "Wasserschloss".
4021.3.060	L_4.2	A-4	Förderung und gezielte Steuerung Naturerlebnisraum Reusstal	A	BLN 1305; FM 314, 316, 2767; IANB AG815, AG436, AG66, AG206 und AG3432; OROEM 106; Auengebiet 87, 88, 51, 91 und 92
4021.3.061	L_4.3	A-4	Förderung des Lägeren- Portals Wettingen- Ennetbaden	As	BLN 1011 Lägerengebiet

Tabelle A-11

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

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), Massnahmen der B-Liste sollen mindestens den Koordinationsstand „Zwischenergebnis“ (ZE) aufweisen. Folgende Massnahmen müssen im Richtplan enthalten sein:

A-Liste:

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Koordinationsstand im Richtplan</i>	<i>Handlungsbedarf / Konsequenz</i>
Keine Massnahmen vorhanden				

Tabelle A-12

B-Liste:

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Koordinationsstand im Richtplan</i>	<i>Handlungsbedarf / Konsequenz</i>
Keine Massnahmen vorhanden				

Tabelle A-13

Richtplanrelevante Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen, die eng mit einer Infrastrukturmassnahme der A-Liste verknüpft sind, müssen vor Abschluss der Leistungsvereinbarung vom Bund als „Festsetzung“ (FS) genehmigt sein.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Koordinationsstand im Richtplan</i>	<i>Handlungsbedarf / Konsequenz</i>	<i>Zeit-horizont</i>
Keine Massnahmen vorhanden					

Tabelle A-14

Die restlichen richtplanrelevanten Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen müssen grundsätzlich bis zum Ablauf der mit der Leistungsvereinbarung erfassten Zeitspanne von vier Jahren im Richtplan verankert und genehmigt sein.

Der Umgang mit Fruchtfolgeflächen (FFF) ist insbesondere in der Raumplanungsverordnung (RPV)¹⁴ geregelt. Die Zuständigkeit in diesem Bereich liegt grundsätzlich bei den Kantonen. Für die FFF und sofern dies notwendig ist, werden weitere entsprechende Vorbehalte in der Leistungsvereinbarung angebracht.

¹⁴ SR 700.1

ANHANG 2

Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen

Im Anhang 2 werden vergleichsweise kostengünstige Langsamverkehrsmassnahmen, Verkehrsmanagementmassnahmen und Aufwertungs-/Sicherheitsmassnahmen im Strassenraum aufgeführt. Diese Massnahmen wurden einem Benchmark unterzogen bzw. es wurden hierfür standardisierte Kosten berechnet, um eine vergleichbare und angemessene Basis für die Beurteilung und Ausrichtung von pauschalen Bundesbeiträgen zu erhalten.

Paket LV A-Liste (Langsamverkehr)

Massnahmentyp	Anzahl Leistungseinheiten	Leistungseinheit	Gemittelte Kosten pro Leistungseinheit	Beitragssatz	Konzeptkürzung	Beitrag pro Leistungseinheit (gerundet)	Total Beitrag
Fussgängerstreifenmarkierung	10	Stück	4'428	0%	5%	0	0
Fussgängerschutzinseln ohne Strassenaufweitung	3	Stück	25'000	0%	5%	0	0
Fussgängerschutzinseln mit Strassenaufweitung	4	Stück	85'800	0%	5%	0	0
Langsamverkehrsüberführungen	1'321	m2	4'497	0%	5%	0	0
Längsführung Kat.3	3'477	m	1'528	0%	5%	0	0
Längsführung Kat.4	2'365	m	3'373	0%	5%	0	0

Total Beitrag Mio. CHF (gerundet)	0
--------------------------------------	---

Tabelle A15-a

Paket Aufw. Str. A-Liste (Aufwertung Strassenraum)

Massnahmentyp	Anzahl Leistungseinheiten	Leistungseinheit	Gemittelte Kosten pro Leistungseinheit	Beitragssatz	Konzeptkürzung	Beitrag pro Leistungseinheit (gerundet)	Total Beitrag
Aufw. Str.	39'620	m2	375	0%	5%	0	0

Total Beitrag Mio. CHF (gerundet)	0
-----------------------------------	---

Tabelle A15-b