



30. Oktober 2009

Agglomerationsprogramm Solothurn

Prüfbericht des Bundes

Referenz/Aktenzeichen: 321.1 / H302-0111

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Dr. Maria Lezzi
Direktorin

Inhaltsverzeichnis

1	Gegenstand, Ziel, Vorgehen	4
1.1	Gegenstand der Prüfung	4
1.2	Ziel und Zweck der Prüfung	4
1.3	Vorgehen, Prüfprozess.....	4
2	Zusammenfassung der Resultate	5
3	Prüfung der Grundanforderungen	7
4	Beurteilung der Programmwirkung	7
4.1	Nutzen – Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien	7
4.2	Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis)	10
5	Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen(pakete)	11
5.1	Anpassung Massnahmen(pakete) aufgrund Vorgaben Weisung	11
5.2	Nicht durch Bund mit-finanzierbare Massnahmen(pakete).....	12
5.3	Eigenleistungen	12
5.4	Durch andere Mittel finanzierbare Massnahmen(pakete).....	12
5.5	Durch Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C	13
5.6	A-, B- und C-Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung.....	13
6	Kohärenz mit Sachplan Verkehr und Richtplänen	14
6.1	Nachweis der Übereinstimmung mit Sachplan Verkehr.....	14
6.2	Nachweis der räumlichen Abstimmung von Infrastruktur-Massnahmen(paketen) der Priorität A und B mit den kantonalen Richtplänen.....	14
7	Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms	15
ANHANG		16

1 Gegenstand, Ziel, Vorgehen

1.1 Gegenstand der Prüfung

Gegenstand der Prüfung ist das Agglomerationsprogramm Solothurn bestehend aus:

- Kurzbericht, Dezember 2007
- Bericht, Dezember 2007
- Massnahmenblätter, Dezember 2007
- Wirkungsanalyse, Dezember 2007
- Prüfbericht, Dezember 2007

Das Agglomerationsprogramm (AP) wurde am 21.12.2007 beim Bund zur Prüfung eingereicht. Damit bewirbt sich die Agglomerationsprogramm-Trägerschaft für die Mitfinanzierung der im Agglomerationsprogramm als prioritär eingestuftem 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 Solothurn trägt der Grösse und dem Handlungsbedarf der Agglomeration angemessen Rechnung. Eine gute Wirkung kann namentlich bei der Verbesserung der Verkehrssysteme, der Siedlungsentwicklung nach innen und der Verkehrssicherheit erreicht werden.

Zu den Stärken des Agglomerationsprogrammes gehören die Verbesserung der ÖV-Verbindungen und zwei Bahnhaltstellen, die nicht nur positiv auf das Verkehrssystem wirken, sondern auch die Erschliessung der Entwicklungsschwerpunkte Wohnen deutlich verbessern. Das LV-Konzept ist kohärent und enthält eine gute Palette an LV-Projekten. Die Massnahmen zur Aufwertung von Ortsdurchfahrten wirken sich positiv auf die Siedlungsentwicklung nach innen sowie die Verkehrssicherheit aus. Positiv festzuhalten ist, dass eine angemessene Praxis hinsichtlich der ÖV-Erschliessung bei VE ersichtlich ist, inklusive einer verbindlichen Verankerung im Richtplan. Hingegen wird eine verstärkte Priorisierung der ESP vermisst.

Die Wirkung des Agglomerationsprogramms wird jedoch dadurch geschwächt, dass für das Gebiet Wasseramt (Geraflingen – Biberist) noch keine Lösungen vorliegen. Die Bemühungen der Agglomeration für eine Siedlungsentwicklung nach innen werden bisher noch zu wenig mit Pushmassnahmen zur Eindämmung der Zersiedlung unterstützt. Deshalb kann der Trend zur Flächenbeanspruchung nur ungenügend gebremst werden.

Aufgrund der vorgeschlagenen Massnahmen wird von einer gewissen Verlagerung auf den ÖV gegenüber dem Trend ausgegangen, welche sich auch positiv auf die Minderung von Luftschadstoff- und Lärmbelastungen auswirkt.

Nach der Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen belaufen sich die Investitionskosten des Agglomerationsprogrammes der Agglomeration Solothurn auf Fr. 37.25 Mio. Dieser Investitionskosten-betrag 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

<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>
3.1	Neuer Haltepunkt Solothurn Brühl Ost	10.00	8.68	3.47
3.1	Verschiebung Bahnhof Bellach	10.00	8.68	3.47
M4.3.02	Ortsdurchfahrt: Weissensteinstr.	1.50	1.29	0.51
	Konzept LV_A-Liste		7.37	2.95
Summe			26.02	10.40

Tabelle 2-1(* Preisstand 2005 exkl. MWSt.)

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>
M4.3.07	Ortsdurchfahrt: Derendingen	2.00	1.71	0.69
M4.3.08	Ortsdurchfahrt: Oberdorf	1.50	1.29	0.51
M4.3.10	Ortsdurchfahrt: Subingen	2.50	2.14	0.86
	Konzept LV_B-Liste		6.09	2.43
Summe			11.23	4.49

Tabelle 2-2 (* Preisstand 2005 exkl. MWSt.)

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. Die Darstellung der Ausgangssituation und der Schwachstellen bezüglich Umwelt ist zuwenig präzise.

Hinweise zur Trägerschaft: Voraussetzung für die Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung ist der Abschluss der Zusammenarbeitsvereinbarung. Zudem sind Möglichkeiten zu prüfen, um die Zusammenarbeit auf regionaler Stufe zu stärken. Namentlich sind der Region die erforderlichen Ressourcen zur Verfügung zu stellen, um die Umsetzung des Agglomerationsprogramms begleiten und vorantreiben zu können. Mittelfristig wäre eine verbindlichere Form der Zusammenarbeit für eine effiziente Umsetzung von entscheidendem Vorteil.

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>
WK1: Qualität der Verkehrssysteme verbessert	Stärken <ul style="list-style-type: none"> ▪ Das Agglomerationsprogramm basiert auf einem kohärenten ÖV-Verkehrskonzept, welches für eine mittlere Agglomeration wie Solothurn angemessen erscheint. ▪ In der Agglomeration Solothurn wird die Qualität der Verkehrssysteme durch Taktverdichtungen des Busnetzes während den Hauptverkehrszeiten, die Ausdehnung des Abend- und Wochenendangebotes und die zwei neuen Bahnhaltstellen (Brühl Ost, Verschiebung Bahnhof Bellach) verbessert. Mit der Aufwertung von Ortsdurchfahrten wird der Verkehr verflüssigt, die Fahrplanstabilität und Pünktlichkeit des ÖV verbessert. ▪ Einzelne Aufwertungen von Strassenräumen, wie die untere Steingrubenstrasse, führen zu wichtigen Qualitätssteigerungen im Verkehr. Durch konsequente ÖV Vertaktungen wird zusätzlich die Erreichbarkeit der Mehrzahl der ESP und VE verbessert. Mit den vorgeschlagenen Massnahmen werden voraussichtlich die grössten Teile der Agglomerationsbevölkerung mit ÖV bedient.

- Die Intermodalität wird durch die Verbesserung des Zugangs zu den Haltestellen des ÖV für den Langsamverkehr, ein agglomerationsweites Mobilitätsmanagement sowie den Ausbau von Parkmöglichkeiten (B+R, Parkraumbewirtschaftungen) bei ÖV-Haltestellen unterstützt.
- Für die Verbesserung des LV hat die Agglomeration Solothurn eine gute Palette an feinmaschigen Massnahmen ausgearbeitet. So werden Alternativrouten auf den Strassen mit geringem motorisierten Verkehr, teilweise neue Radstreifen oder Velofurten geplant. Das LV-Konzept wird positiv gewürdigt.

Schwächen

- Durch eine dichtere Vertaktung werden ESP und VE besser erreichbar, jedoch wurden keine Massnahmen zur vollständigen Schliessung bestehender Anbindungslücken bei ESP oder VE gesetzt.
- Die MIV- und LV-Probleme im Gebiet Biberist – Gerlafingen werden nicht angegangen, da eine Konzeptphase vorgeschaltet wird. Damit bleiben die Probleme eines für Solothurn flächen- und einwohnermässig grossen Gebietes vorerst ungelöst. Mit einem überzeugenden Konzept für den Raum Biberist-Gerlafingen und mit einer noch konsequenteren Anbindung der ESP / VE an den ÖV kann die Wirkung im Verkehrsbereich noch gesteigert werden.

WK2:

Siedlungs-
entwicklung
nach innen
gefördert

Stärken

- Aus dem Agglomerationsprogramm ist eine Verbesserung der Abstimmung von Siedlung und Verkehr ersichtlich. Insbesondere die ÖV-Erschliessung der Entwicklungsschwerpunkte Wohnen wird deutlich verbessert.
- Im Richtplan wurden restriktive Standortkriterien für VE festgelegt, sodass die Erschliessung von VE künftig verbessert werden sollte.
- Mit den Neugestaltungen von Ortsdurchfahrten wird die Trennwirkung im Siedlungsgebiet abgebaut. Da keine grösseren MIV/ÖV Aus- und Neubauten geplant sind, sind keine wesentlichen zusätzlichen Trennwirkungen zu erwarten.

Schwächen

- Bei den Entwicklungsschwerpunkten Arbeiten/Wohnen und VE bleiben bezüglich einer guten ÖV-Anbindung kleinere Lücken bestehen.
- Agglomerationsweite Lenkungsmassnahmen innerhalb und ausserhalb des Agglomerationsperimeters bezüglich Neueinzonungen sind nicht ersichtlich.

WK3:

Verkehrssicherheit
erhöht

Stärken

- Mit den eingeleiteten flankierenden Massnahmen (West/A5) werden bereits zentrale Stau- und Unfallknoten im Zentrumsgebiet von Solothurn entschärft. Zusätzlich tragen die Aufwertung der Ortsdurchfahrten zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei.
- Für den LV werden einige Verbesserungen im Bereich der Alternativrouten, im Zugang zur Bahn und einzelne Entschärfungen von Gefahrenstellen/MIV-Querungen geplant.

Schwächen

- Das Problemgebiet Wasseramt bleibt auch hinsichtlich den Aspekten der Verkehrssicherheit ungelöst.
- Ein systematisches Vorgehen (Analyse, aufzeigen des Handlungsbedarfs und das Ergreifen von Massnahmen) zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bzw. zur Beseitigung von Gefahrenstellen ist aus dem Agglomerationsprogramm nicht ersichtlich.

<p>WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert</p>	<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Durch eine gute Palette an abgestimmten Massnahmen wie beispielsweise die Angebotserweiterung im Orts- und Regionalverkehr inkl. der Verschiebung und dem Bau einer neuen Haltestelle sind leichte Verlagerungseffekte auf den ÖV und damit eine gewisse Erhöhung des Modal Splits gegenüber dem Trend zu erwarten. ▪ Die vorgeschlagenen Aufwertungen von Ortsdurchfahrten haben einen gewissen Einfluss auf die Verringerung der Luftschadstoff- und Lärmbelastung. ▪ Für eine Siedlungsentwicklung nach innen sind erste Ansätze ersichtlich, welche durch gezielte ÖV-Angebotsausbauten unterstützt werden. ▪ Da keine grösseren MIV/ÖV Neu- und Ausbauten geplant sind, sind zusätzliche Flächenbeanspruchungen und Zerschneidungen von Landschaftsräumen gering. <p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Massnahmen zur Lenkung der Siedlungsentwicklung nach innen können eine gewisse, aber nicht eine massgebliche Veränderung des Siedlungsflächenverbrauchs gegenüber dem Trend bewirken. ▪ Es fehlen auch konzeptionelle Ansätze im Landschaftsbereich mit entsprechenden Massnahmen, welche die Siedlungsentwicklung nach innen unterstützen könnten.
--	--

<p>Vorleistungen WK 1-4</p>	<p>Die Agglomeration Solothurn hat gewisse Leistungen im Bereich der flankierenden Massnahmen zur A5, im Zusammenhang mit einem optimierten Buskonzept sowie im Bereich des Veloverkehrs erbracht. Diese führten bisher in den Wirkungsbereichen zu keinem deutlich überdurchschnittlichen Standard.</p>
-----------------------------	--

Tabelle 4-1

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

<i>Wirksamkeitskriterium</i>	<i>Nutzen (-1 bis 3 Punkte)</i>	<i>Vorleistung (0 oder 1 Punkt)</i>	<i>Total</i>
WK1: Qualität der Verkehrssysteme verbessert	2	0	2
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert	2	0	2
WK3: Verkehrssicherheit erhöht	2	0	2
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert	1	0	1
Summe WK1 – WK4 (Nutzen)	7	0	7

Tabelle 4-2

4.2 Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis)

Die Kosten der A- und B-Liste (vgl. Kap. 2) liegen bei Fr. 37.25 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.

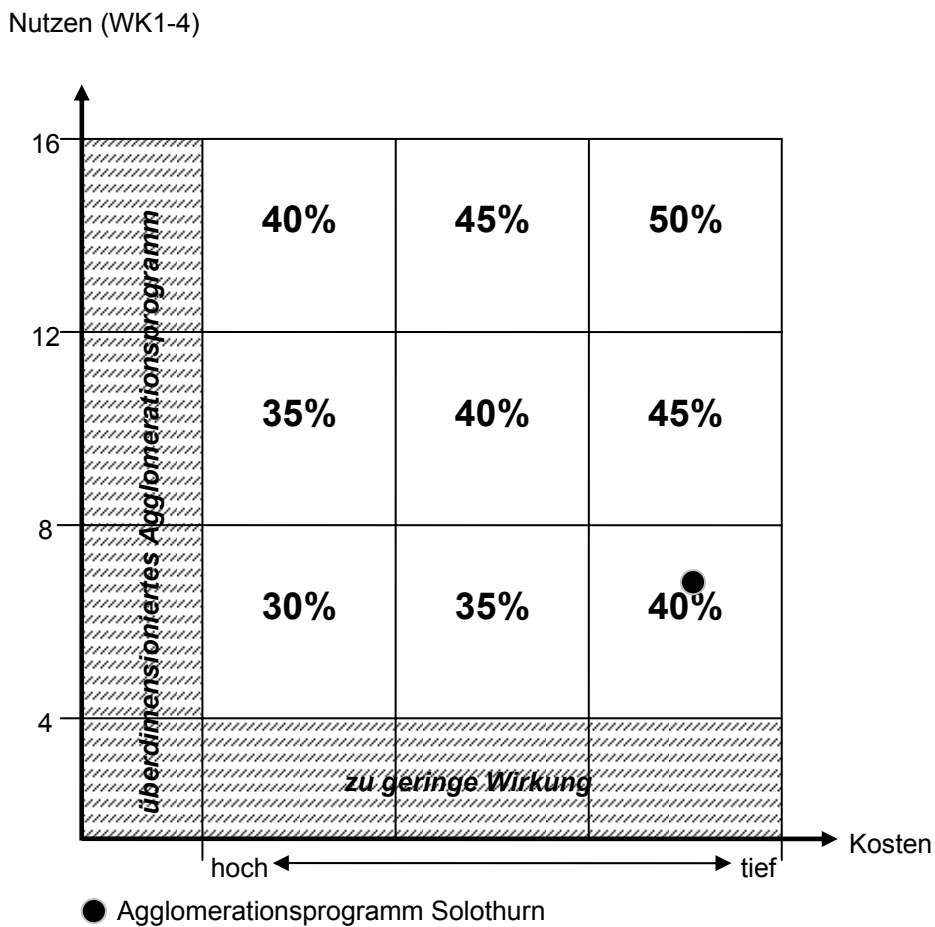


Abbildung 4-1

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*

3.1 Optimierung der Bahnhof- standorte im Raum Solothurn West - Bellach	Der Handlungsbedarf der Optimierung der Bahnhofstandorte wird anerkannt. Aufgrund der Nutzenbewertung wird die Massnahme in zwei Teile geteilt: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 3.1 Teil 1 Neuer Haltepunkt Solothurn Brühl Ost, 10.00 Mio, Priorität A ▪ 3.1 Teil 2 Verschiebung Bahnhof Bellach, 10.00 Mio, Priorität A
---	---

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>
--------------	------------------	---

Keine vorhanden

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>Prio-rität</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>
M4.3.03	Ortsdurchfahrt: Unt. Steingrubenstr.	A	2.50
M4.3.04	Ortsdurchfahrt: Hinterriedholzkreuzung/Günsbergstr.	A	2.40
M4.3.05	Ortsdurchfahrt: Hinterriedholzkreisel/Günsbergstr.	A	1.00
M4.3.06	Ortsdurchfahrt: Günsbergstr./Solothurnstr.	A	0.85
M4.3.09	Ortsdurchfahrt: Deitingen	B	1.50
6.2	Förderung P+R, B+R und Park + Pool Anlagen	A	0.97

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>
2.1	Doppelspurausbauten RBS	25.00	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“) aufgrund der UVEK-Weisung und mit Blick auf die verfügbaren Mittel (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>
--------------	------------------	---	-----------------------	-------------------

Keine vorhanden

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>
3.1 Teil 2: Verschiebung Bahnhof Bellach	(gem. M3.1 keine Anpass. RP; keine Haltepunkte in RP-Karte)	Handlungsbedarf im Hinblick auf Festsetzung prüfen
3.1 Teil 1: Neuer Haltepunkt Solothurn Brühl Ost	(gem. M3.1 keine Anpass. RP; keine Haltepunkte in RP-Karte)	Handlungsbedarf im Hinblick auf Festsetzung prüfen

Tabelle 6-1

B-Liste:

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

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.

Zentrale Punkte für die Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms werden sein, dass eine kohärente Lösung für das Wasseramt sowie weitergehende Lenkungsmassnahmen zur Siedlungsentwicklung nach innen erarbeitet werden.

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>
5.1	LV: Erhöhung der Sicherheit auf Kantonsstrassen	A	2.00	1.71
5.1	LV: Erhöhung der Sicherheit auf Kantonsstrassen	B	2.40	2.06
5.2	LV: Alternativrouten auf Strassen mit geringem MIV	A	4.50	3.86
5.2	LV: Alternativrouten auf Strassen mit geringem MIV	B	4.70	4.03
5.3	LV: Verbesserung der Zugänge zu den ÖV-Haltepunkten für den Fussverkehr	A	2.10	1.80
Summe	LV_A/B-Liste		15.70	13.46

Keine Kürzung lt. Benchmark (Methode siehe Erläuterungsbericht)

Konzept LV_A-Liste	A	7.37
Konzept LV_B-Liste	B	6.09

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.)