



22.02.2023

---

# Agglomerationsprogramm Aargau-Ost

## 4. Generation

### Prüfbericht des Bundes

---

Aktenzeichen: ARE-223.1-04-30/4/2



Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Raumentwicklung ARE



Scheidegger Stephan JT6FBK  
17.02.2023

Info: [admin.ch/esignature](https://admin.ch/esignature) | [validator.ch](https://validator.ch)

Stephan Scheidegger  
Stellvertretender Direktor



Seewer Ulrich FZ4UYO  
07.02.2023

Info: [admin.ch/esignature](https://admin.ch/esignature) | [validator.ch](https://validator.ch)

Dr. Ulrich Seewer  
Vizedirektor

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Gegenstand, Ziel und Zweck der Prüfung, Eingangsprüfung .....</b>	<b>4</b>
1.1	Gegenstand der Prüfung .....	4
1.2	Ziel und Zweck der Prüfung.....	4
1.3	Vorgehen im Prüfprozess .....	4
<b>2</b>	<b>Zusammenfassung der Prüfergebnisse .....</b>	<b>5</b>
2.1	Beitragssatz .....	5
2.2	Gesamtwürdigung.....	5
2.3	Mitfinanzierte Massnahmen.....	7
<b>3</b>	<b>Eingangsprüfung und Prüfung der Grundanforderungen .....</b>	<b>7</b>
3.1	Eingangsprüfung.....	7
3.2	Prüfung der Grundanforderungen.....	7
<b>4</b>	<b>Massnahmenbeurteilung.....</b>	<b>8</b>
4.1	Angepasste Massnahmen .....	8
4.2	Nicht mitfinanzierte Massnahmen.....	10
4.2.1	Nicht durch den Bund mitfinanzierbare Massnahmen.....	10
4.2.2	Nicht programmrelevante Massnahmen.....	11
4.3	Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen .....	11
4.4	Durch den Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C.....	12
4.5	B-Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung.....	12
<b>5</b>	<b>Programmbeurteilung .....</b>	<b>13</b>
5.1	Gesamtnutzen .....	13
5.2	Gesamtkosten.....	14
5.3	Umsetzungsbeurteilung und Beitragssatz .....	14
<b>6</b>	<b>Übereinstimmung mit der Gesetzgebung und Planungsinstrumenten des Bundes sowie den kantonalen Richtplänen.....</b>	<b>15</b>
6.1	Gesetzgebung, Sach- und Massnahmenpläne sowie Inventare des Bundes .....	15
6.1.1	Allgemeines .....	15
6.1.2	Massnahmen der Priorität A oder B mit möglichen Konflikten im Bereich Umwelt aus Sicht des Bundesamtes für Umwelt (BAFU).....	16
6.2	Nachweis der Abstimmung von Infrastrukturmassnahmen der Priorität A mit den kantonalen Richtplänen .....	17
<b>7</b>	<b>Empfehlungen zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms.....</b>	<b>18</b>
	<b>ANHANG 1 .....</b>	<b>19</b>
	<b>ANHANG 2 .....</b>	<b>20</b>

# 1 Gegenstand, Ziel und Zweck der Prüfung, Eingangsprüfung

## 1.1 Gegenstand der Prüfung

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

- Hauptbericht, 12. Mai 2021
- Massnahmenbericht, 12. Mail 2021
- Kartenband, 12. Mai 2021
- Weitere Referenzdokumente (Massnahmenlisten, Sachinformationen, GIS-Daten)

Mit dem Agglomerationsprogram (AP) stellt die Trägerschaft ein Gesuch um 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)<sup>1</sup>. Die Voraussetzungen für die Mitfinanzierung von Verkehrsinfrastrukturen richten sich nach den Art. 17a – 17f des Bundesgesetzes vom 22. März 1985 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel (MinVG)<sup>2</sup> und der Verordnung vom 7. November 2007 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassenverkehr zweckgebundener Mittel (MinVV)<sup>3</sup>.

## 1.2 Ziel und Zweck der Prüfung

Die Prüfung des Agglomerationsprogramms dient dazu, den Beitragssatz und die Bundesbeiträge für das Agglomerationsprogramm Aargau-Ost nachvollziehbar herzuleiten.

Auf der Grundlage des Prüfberichts erarbeitet der Bund die Botschaft des Bundesrats zum Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr ab 2024 (vierte Generation) zuhanden der eidgenössischen Räte.

Im Rahmen der Erarbeitung des Prüfberichts werden die in den Agglomerationsprogrammen enthaltenen Massnahmen 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

Die Prüfung der Agglomerationsprogramme richtet sich im Rahmen von MinVG und MinVV nach der Verordnung des UVEK vom 20. Dezember 2019 über das Programm Agglomerationsverkehr (PAVV) und den Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr vom 13. Februar 2020 (RPAV). Im Verlaufe des Prüfprozesses wurden die Vorgaben der PAVV und der RPAV in der praktischen Anwendung konkretisiert und präzisiert.

Das Prüfverfahren gliedert sich gemäss Art. 11 ff. PAVV in folgende Schritte:

1. Eingangsprüfung;
2. Prüfung der Grundanforderungen;
3. Prüfung und Priorisierung der einzelnen Massnahmen des Agglomerationsprogramms Aargau-Ost (Massnahmenbeurteilung)
4. Beurteilung des Agglomerationsprogramms aufgrund

---

<sup>1</sup> SR 725.13

<sup>2</sup> SR 725.116.2

<sup>3</sup> SR 725.116.21

- des Gesamtnutzens der geprüften und priorisierten Massnahmen und dessen Relation zu den Gesamtkosten (Kosten-Nutzen-Verhältnis)
- des Stands der Umsetzung des Agglomerationsprogramms der 2. Generation.

Weitere Hinweise zum Vorgehen und zu den Ergebnissen des Prüfprozesses sind im Erläuterungsbericht vom 22.02.2023 dargelegt.

## 2 Zusammenfassung der Prüfergebnisse

### 2.1 Beitragssatz

Aufgrund der Programmbeurteilung (vgl. Kap. 2.2 und Kap. 5) wird dem eidgenössischen Parlament beantragt, folgenden Beitragssatz des Bundes an die mitfinanzierten Massnahmen des Agglomerationsprogramms Aargau-Ost der 4. Generation festzulegen:

45%
-----

### 2.2 Gesamtwürdigung

Nachfolgend werden die Beurteilung des Bundes für die Wirkungsziele des Agglomerationsprogramms erläutert und die einzelnen Stärken und Schwächen dargelegt. Im Kapitel 7 werden ausserdem wichtige Empfehlungen zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms gegeben.

Das Agglomerationsprogramm Aargau-Ost der 4. Generation (AP) stützt sich auf die vorangehenden Generationen ab und entwickelt diese kohärent weiter. Mit der Überarbeitung der vorliegenden Generation hat das Programm an Qualität gewonnen. Die klare Typologisierung der Räume im Zukunftsbild sowie die quantitativen Angaben für die Entwicklung in den urbanen Entwicklungsräumen zeigen auf, wo sich die Agglomeration in Zukunft entwickeln soll. Das Agglomerationsprogramm ist gut und verständlich aufgebaut. Der rote Faden ist vorhanden.

Siedlung und Verkehr sind zu einem grossen Teil gut aufeinander abgestimmt. In der Siedlungsentwicklung wird die bestehende sowie die zukünftige Erschliessung berücksichtigt und wenn nötig entsprechend angepasst. Dabei werden vor allem die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV) und diejenige mit Fuss- und Veloverkehr (FVV) verbessert. Unter anderem tragen mehrere Verkehrsdrehscheiben, beispielsweise in Turgi, zu einer verbesserten Abstimmung von Siedlung und Verkehr bei.

Das Programm entfaltet eine eher starke Wirkung auf das Gesamtverkehrssystem im Ostaargau. Die Gesamtverkehrsstrategie zeigt gut auf, wo und wie welche Verkehrsträger entwickelt werden. Dabei berücksichtigt sie auch die Verkehrsströme und Pendlerbeziehungen über den Agglomerationsperimeter hinaus. Die Stärken liegen in der Schwerpunktsetzung auf multimodale Drehscheiben, der Förderung des FVV, den Aufwertungen im Strassenraum und den Verbesserungen der Sicherheit. Es mangelt aber noch an griffigen nachfrageseitigen Massnahmen, um die Mobilität situativ auf das effizienteste Verkehrsmittel zu lenken. So kann insbesondere der heute überdurchschnittliche Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) kaum reduziert werden. Auch für die Förderung nachhaltiger Antriebslösungen im Individualverkehr (E-Mobilität) sind nur wenige konsequente Massnahmen ersichtlich. Eine weitere Schwäche der Gesamtverkehrsstrategie ist der fehlende Umgang mit dem Güterverkehr, welcher in der Agglomeration von Bedeutung ist.

Diverse Massnahmen zur Förderung der Intermodalität leisten einen Beitrag zur Verkehrsverlagerung auf den ÖV und den Veloverkehr. Sie werden aber zu wenig mit MIV-seitigen Push-Massnahmen flankiert, welche die Lenkungswirkung erhöhen könnten. Positiv zu bewerten sind die Mobilitätskonzepte, mit welchen die Verkehrsnachfrage in Entwicklungsgebieten mit grösseren verkehrlichen Auswirkungen aktiv beeinflusst werden soll.

Die Rahmenbedingungen für den strassengebundenen ÖV werden durch die Umsetzung einiger Betriebs- und Gestaltungskonzepte (BGK) verbessert, insbesondere durch

Busbevorzugungsmassnahmen. Mit der laufenden Realisierung von multimodalen Verkehrsdrehscheiben wird die Attraktivität des ÖV weiter erhöht. Der Ausbauschnitt 2035 des Strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur (STEP Schiene) bringt für die Agglomeration einen massgebenden Ausbau im S-Bahn- und Fernverkehrsangebot. Das damit verbundene Potenzial zur Attraktivierung des Ortsverkehrs wird aber weder mit entsprechenden Konzepten noch darauf aufbauenden Massnahmen, z.B. den Ausbau von Zubringerbuslinien, ausgeschöpft.

Das Strassennetz weist eine klare Hierarchisierung auf und der Verkehr wird auf übergeordneten Strassen kanalisiert. Die angestrebte Verstetigung des Verkehrsflusses und die bereits umgesetzten temporeduzierten Zonen entfalten eine positive Wirkung auf das Gesamtverkehrssystem. Schwächen zeigt das Programm hinsichtlich Massnahmen zur Verkehrslenkung und zum Verkehrsmanagement, welche die Zentrumsentlastung und vorgesehene Kanalisierung in Baden und Brugg/Windisch stützen könnten.

Die Palette von Massnahmen zur konsequenten Förderung des FVV, insbesondere die Velovorzugsrouten, schaffen die infrastrukturelle Grundlage zur massgeblichen Erhöhung des Veloanteils im Binnenverkehr. Das angestrebte Velo-Zielnetz wird mit ersten potenzialstarken Streckenausbauten umgesetzt. Die Verbesserung von Teilstrecken und der Erreichbarkeit von Bahnhöfen und Haltestellen sowie BGK erhöhen deutlich die Attraktivität des Velonetzes. Förderkampagnen erhöhen weiter die positive Wirkung der Infrastrukturmassnahmen. Eine Schwäche ist, dass das Velonetz lediglich im Perimeter des regionalen Gesamtverkehrskonzepts Ostaargau konkretisiert ist und im südlichen Teil der Agglomeration noch keine grösseren Ausbauten vorgesehen sind. Ausserdem wird der Fussverkehr kaum berücksichtigt.

Im Siedlungsbereich entfaltet das Agglomerationsprogramm eine eher starke Wirkung. Die Teilstrategie zielt auf eine Siedlungsentwicklung nach innen sowie die Konzentration der Siedlungsentwicklung an Standorten mit guter ÖV-Erschliessung. Die Siedlungsmassnahmen der 4. Generation liegen mehrheitlich in den fünf Agglomerationszentren und bringen die Strategie grundsätzlich zur Umsetzung. Mit den Schlüsselarealen, insbesondere in Baden, wird eine Entwicklung im Bestand ermöglicht. In den Entwicklungsschwerpunkten wird die Nutzung ausserdem geschickt mit der verkehrlichen Erschliessung abgestimmt. Insgesamt soll über 80% des prognostizierten Bevölkerungswachstums in den urbanen Siedlungsgebieten stattfinden. Werden jedoch diese quantitativen Zielvorstellungen den dargestellten Potenzialen in den Siedlungsmassnahmen gegenübergestellt, bleibt noch etwas unklar, wie dieses Ziel erreicht werden soll. So wird mit den Siedlungsmassnahmen erst etwa ein Viertel des erwarteten Bevölkerungswachstums verortet. Im Gegensatz dazu wird das prognostizierte Beschäftigtenwachstum in den wirtschaftlichen Entwicklungsgebieten bereits zu einem grossen Teil räumliche festgelegt.

Obwohl der Aspekt der Aufwertung der öffentlichen (Frei-)Räume auf strategischer Ebene aufgegriffen wird, fehlen entsprechende Angaben und Festlegungen in den Siedlungsmassnahmen. Einen gewissen Beitrag kann die Massnahme zur hitzeangepassten Siedlungsentwicklung leisten.

Das Agglomerationsprogramm erreicht hinsichtlich der Verkehrssicherheit eine starke Wirkung. Die Verkehrssicherheit wird explizit als Querschnittsstrategie berücksichtigt. Das Programm stützt sich vorrangig auf kantonale Umsetzungsinstrumente ab und unterstützt diese mit verschiedenen Massnahmen. Insbesondere die Massnahmen zur Aufwertung von Strassenräumen sowie die FVV-Massnahmen entfalten eine wichtige Wirkung. Zudem sind verschiedene Tempo 20/30-Zonen vorgesehen. Ausserdem werden mehrere Unfallschwerpunkte in Eigenleistung saniert.

In Bezug auf die Reduktion der Luft- und Lärmbelastung hat das Agglomerationsprogramm eine moderate Wirkung. Die Massnahmen tragen nur leicht zu einer Verschiebung des Modalsplits zu Gunsten des ÖV bei. In etwas stärkerem Mass verändert sich voraussichtlich der Modalsplit zu Gunsten des FVV. Auch die Massnahmen zur Elektrifizierung des Busnetzes sowie zur Verstetigung des Verkehrsflusses durch BGK und Knotenanpassungen verbessern punktuell die Luft- und Lärmbelastung.

Für die Landschaft besteht eine Teilstrategie, welche jedoch nicht mit Massnahmen konkretisiert wird.

Die Umsetzung der Verkehrs- und Siedlungsmassnahmen der 2. Generation ist für die Agglomeration Aargau-Ost als genügend zu beurteilen. Der Umsetzungsbericht ist vollständig und nachvollziehbar

geschrieben, jedoch fehlen Angaben zu den Fortschritten in den Siedlungsmassnahmen. Insgesamt wird die Umsetzungsbeurteilung als genügend bewertet.

## 2.3 Mitfinanzierte Massnahmen

Auf der Grundlage dieses Beitragssatzes werden den eidgenössischen Räten die in der nachfolgenden A-Liste aufgeführten Massnahmen zur Mitfinanzierung und die entsprechenden Bundesbeiträge zur Freigabe beantragt.

### A-Liste

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio. CHF) laut AP	Kosten (Mio. CHF)*	Bundes- beitrag **	Bundes- beitrag ***
4021.4.001	ÖV2	Multimodale Drehscheibe, Mägenwil	3.70	3.70	1.67	
4021.4.002	ÖV3	P+R Rudolfstetten-Friedlisberg	1.13	1.13	0.51	
4021.4.033	SR4	Umgestaltung Mellingerstrasse, Baden, 1. Etappe	7.00	7.00	3.15	
4021.4.047	VM1	Verkehrstechnische Sanierung Knoten Bibenlos, Bremgarten	9.50	9.50	4.28	
4021.4.048	VM2	Realisierung Parkleitsystem, Lenzburg	1.30	1.30	0.59	
4021.4.068	LV-A	Paket LV A-Liste	15.45	17.13		7.71
4021.4.069	BGK-A	Paket Aufw. Str. A-Liste	13.47	12.07		5.43
<b>Summe</b>			<b>51.55</b>	<b>51.83</b>	<b>10.20</b>	<b>13.14</b>

Tabelle 2-1 \* Preisstand Oktober 2020, exkl. Mehrwertsteuer und Teuerung; für Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen inkl. Mehrwertsteuer und Teuerung; \*\* Preisstand Oktober 2020 exkl. Mehrwertsteuer und Teuerung; \*\*\* inkl. Mehrwertsteuer und Teuerung, vgl. Anhang 1 und Erläuterungsbericht zur Prüfung der Agglomerationsprogramme der 4. Generation

## 3 Eingangsprüfung und Prüfung der Grundanforderungen

### 3.1 Eingangsprüfung

Der Bund prüft nur Agglomerationsprogramme, welche die Anforderungen gemäss Art. 1-3 und Art. 8 PAVV erfüllen (Art. 11 PAVV und Anhang 1 RPAV)<sup>4</sup>. Im vorliegenden AP sind diese Voraussetzungen erfüllt. Die Anforderungen gemäss Art. 1 – 3 und 8 PAVV sind eingehalten, weshalb eine Prüfung des AP an die Hand genommen wurde.

### 3.2 Prüfung der Grundanforderungen

Ein Agglomerationsprogramm muss die Grundanforderungen gemäss Art. 7 PAVV erfüllen. In der Art und Weise und im Detaillierungsgrad können die Grundanforderungen den spezifischen Herausforderungen und der Grösse der jeweiligen Agglomeration angepasst werden<sup>5</sup>.

Im Agglomerationsprogramm Aargau-Ost sind die Grundanforderungen erfüllt.

<sup>4</sup> Vgl. RPAV S.21, Ziff.2.3

<sup>5</sup> Vgl. RPAV S. 27 Ziff. 2.6.

## 4 Massnahmenbeurteilung

Das Ergebnis der Massnahmenbeurteilung gemäss Art. 13 PAVV und Kap. 3.3. RPAV wird nachfolgend im Sinne einer Übersicht wie folgt dargestellt.

- Angepasste Massnahmen (Kap. 4.1)
- Nicht mitfinanzierte Massnahmen (Kap. 4.2)
  - Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen (Kap. 4.2.1 )
  - nicht mitfinanzierbare Verkehrsmassnahmen (Kap. 4.2.1)
  - Eigene Leistungen der Agglomeration (Kap. 4.2.1)
  - nicht programmrelevante Massnahmen (Kap. 4.2.2)
- Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen (Kap. 4.3)
- Massnahmen mit abgeänderten Prioritäten A/B/C (Kap. 4.4)

Eine Zusammenstellung der Massnahmen mit Priorität A und B nach Überprüfung durch den Bund ist in Kap. 2 resp. Kap. 4.5 ersichtlich

- Massnahmen der A-Liste sind innerhalb der Vierjahresperiode 2024-2027 bau- und finanzreif.
- Massnahmen der B-Liste werden die Bau- und Finanzreife erst später erreichen und/oder deren Kosten-Nutzen-Verhältnis muss noch optimiert werden.

Die in den Tabellen 2-1, 4-2 und 4-6 aufgelisteten Massnahmen sind für den Beitragssatz relevant und werden in die Leistungsvereinbarung übernommen.

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

### 4.1 Angepasste 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
----------	--------	-----------	----------------------------------

Keine Massnahmen

Tabelle 4-1

Folgende Massnahmen wurden den Paketen mit pauschalen Bundesbeiträgen zugewiesen:

#### Paket Langsamverkehr A-Liste (LV A-Liste)

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio. CHF) Okt. 2020 exkl. MWST
4021.4.008	FVV 5.1	Neuer Fuss- und Veloweg auf SpinnereiBrücke Windisch/ Gebenstorf	3.00
4021.4.009	FVV 5.2	Neuer Fuss- und Veloweg auf Aarebrücke, Wildegg	3.00
4021.4.010	FVV 5.3	Fussgängersteg zwischen Künten und Fischbach-Göslikon	2.00
4021.4.011	FVV 5.4	Verbesserung Radweg K331, Eigentrassierung, Unterlunkhofen	0.60
4021.4.012	FVV 5.5	Veloweg Bad-Schinznach-Brugg	1.50
4021.4.013	FVV 5.6	Neuer Fussweg vom Erlismattweg in die Reussebene, Eggenwil	0.05
4021.4.015	FVV 5.8	Bahnquerung am Bahnhof Wohlen, 1. Etappe	3.00
4021.4.016	FVV 5.9	Velohauptverbindung Vogelsang-/Laufrohrstrasse Gebenstorf	1.30



4021.4.019	FVV 5.12	Velohauptverbindung Mülliger-, Zürcher-, Landstrasse Windisch, Gebenstorf	1.00
------------	----------	--	------

Tabelle 4-1a

**Paket Aufwertung und Sicherheit des Strassenraums A-Liste (Aufw. Str. A-Liste)**

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) Okt. 2020 exkl. MWST</i>
4021.4.035	SR 6.1	Aufwertung Kirchweg West und Landschreiberstrasse, Obersiggenthal	3.64
4021.4.036	SR 6.2	Platzartige Umgestaltung Klosterstrasse / Kanzlerrainstrasse, Wettingen	0.73
4021.4.037	SR 6.3	Umgestaltung Othmarsingerstrasse, Lenzburg	1.10
4021.4.038	SR 6.4	Neugestaltung Siggenthalerstrasse, Würenlingen	0.40
4021.4.039	SR 6.5	Aufwertung Zentralplatz, Mellingen	0.90
4021.4.040	SR 6.6	Umgestaltung Lenzburgerstrasse, Mellingen	2.50
4021.4.041	SR 6.7	Platzartige Umgestaltung Kreisel Birrfeldstrasse - Lenzburgerstrasse , Mellingen	1.20
4021.4.042	SR 6.8	Bremgarten, Obertorplatz Erhöhung der Verkehrssicherheit zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehrs	2.00
4021.4.043	SR 6.9	Bremgarten, Friedhofstrasse Erhöhung der Verkehrssicherheit zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehrs	1.00

Tabelle 4-1b

**Paket Langsamverkehr B-Liste (LV B-Liste)**

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) Okt. 2020 exkl. MWST</i>
4021.4.014	FVV 5.7	Velovorzugsroute, Abschnitt Baden A1 - Esp	3.50
4021.4.020	FVV 6.1	Neue Fusswege, Ennetbaden	0.40
4021.4.021	FVV 6.2	Fuss- und Veloweg RCI-Areal – Bahnhof Lupfig, Lupfig	0.50
4021.4.022	FVV 6.3	Berikon, Verlängerung Fahrradwegverbindung von Mattenhof – Gemeindehaus (K411)	3.20
4021.4.023	FVV 6.4	Velohauptverbindung Abschnitt Ober-/Untersiggenthal	1.90
4021.4.024	FVV 6.5	Velovorzugsroute Abschnitt Untersiggenthal	3.00
4021.4.025	FVV 6.6	Velovorzugsroute Obersiggenthal	1.50
4021.4.026	FVV 6.7	Velovorzugsroute Abschnitt Baden Dättwil	4.80
4021.4.027	FVV 6.8	Velovorzugsroute Abschnitt Wettingen	1.30
4021.4.028	FVV 6.9	Velohauptverbindung Wettingen Alberich-Zwyssig-Strasse	1.00
4021.4.029	FVV 6.10	Velovorzugsroute Wettingen-Neuenhof, über Limmat	5.00
4021.4.030	FVV 6.11	Velohauptverbindung Abschnitt Neuenhof	0.10
4021.4.031	FVV 6.12	Velovorzugsroute Abschnitt Neuenhof	1.00
4021.4.032	FVV 6.13	Velohauptverbindung Abschnitt Wettingen Geisswies	1.20

Tabelle 4-1c

**Paket Aufwertung und Sicherheit des Strassenraums B-Liste (Aufw. Str. B-Liste)**

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) Okt. 2020 exkl. MWST</i>
4021.4.044	SR 7.1	Umgestaltung Birrfeldstrasse, Mellingen	3.00
4021.4.045	SR 7.2	Platzgestaltung Lindenplatz, Mellingen	2.50
4021.4.046	SR 7.3	Umgestaltung Ortsdurchfahrt Möriken-Wildegg	2.50

Tabelle 4-1d

## 4.2 Nicht mitfinanzierte Massnahmen

### 4.2.1 Nicht durch den Bund mitfinanzierbare Massnahmen

Aufgrund der gesetzlichen Vorgaben (insb. Art. 17a MinVG und Art. 21 MinVV<sup>6</sup>) und der ergänzenden Ausführungen der RPAV (Kap. 2.7) können folgende Massnahmen nicht durch Bundesbeiträge mitfinanziert werden. Sie waren jedoch für die Beurteilung der Wirkung relevant und sind daher in den ausgewiesenen Zeithorizonten umzusetzen.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Priorität</i>
Siedlungsmassnahmen			
4021.4.067	S6	Hitzeangepasste Siedlungsentwicklung	As
4021.4.072	S 1.1	Wohlen, Farnbühlstrasse	As
4021.4.073	S 1.2	Baden, Brisgi-Areal	As
4021.4.074	S 1.3	Baden, Verenaäcker/Axpo-Areal	As
4021.4.075	S 1.4	Wettigen, Maiäcker/Langächer	As
4021.4.076	S 1.5	Wettingen, Bahnhof	As
4021.4.077	S 1.6	Wettingen, Klosterbrühl	As
4021.4.078	S 1.7	Wettingen, Obere Geisswies West und Ost	As
4021.4.079	S 1.8	Wettingen, Dreiecksplatz / Staffelstrasse	As
4021.4.080	S 1.9	Wettingen, Klosterhalbinsel	As
4021.4.081	S 1.10	Möriken-Wildegg, Bahnhof Wildegg	As
4021.4.082	S 1.11	Berikon, Riedacher	As
4021.4.083	S 1.12	Rudolfstetten-Friedlisberg, Isleren	As
4021.4.084	S 2.1	Baden, Galgenbuck	Bs
4021.4.085	S 2.2	Baden, Oberstadt	Bs
4021.4.086	S 2.3	Brugg, Aegerten	Bs
4021.4.087	S 2.4	Birr, Wyde/Neumatt	Bs
4021.4.088	S 2.5	Windisch, Winkel	Bs
4021.4.089	S 2.6	Ruppertswil, Bahnhof Nord	Bs
4021.4.090	S 2.7	Ruppertswil, Zentrum	Bs
4021.4.091	S 2.8	Neuenhof, Zentrum-/Zürcherstrasse	Bs
4021.4.092	S 2.9	Neuenhof, Gassächer	Bs
4021.4.093	S 3.1	Baden, Baden Nord	As
4021.4.094	S 3.2	Baden, Dättwil	As
4021.4.095	S 3.3	Lupfig, Birr, Hausen, Eigenamt (Birrfeld/ Mägenwil)	As
4021.4.096	S 3.4	Windisch/Brugg, Stadtraum Bahnhof Brugg Windisch	As
4021.4.097	S 3.5	Windisch/Brugg, Brugg-Windisch West	As

<sup>6</sup> SR 725.116.21

4021.4.098	S 3.6	Lenzburg/Niederlenz, Hammermatten / Aabach Nord	As
4021.4.099	S 4.1	Turgi Bahnhof / Weichlen	As
4021.4.100	S 5.1	Lenzburg, Zeughaus	Bs
4021.4.101	S 5.2	Gebenstorf, Geelig	Bs
4021.4.102	S 5.3	Mellingen, Birrfeldstrasse	Bs
Nicht zur Mitfinanzierung beantragte Eigenleistungen der Agglomeration			
4021.4.052	FVV1	Überprüfung kantonale Velorouten	Av E
4021.4.053	FVV2	Netz von permanenten Zählstellen für den FVV aufbauen	Av E
4021.4.054	FVV3	Veloverkehrskampagnen Raum Baden-Burgg (OASE)	Av E
4021.4.055	FVV4	Velokonzept Baden	Av E
4021.4.056	SR1	Sanierung Unfallschwerpunkte	Av E
4021.4.057	SR2	Umsetzung Tempo 30	Av E
4021.4.058	SR3	Vorstudien an Ortsdurchfahrten	Av E
4021.4.061	ÖV1	Alternative Antriebssysteme im Busverkehr	Av E

Tabelle 4-2

#### 4.2.2 Nicht programmrelevante Massnahmen

Nachfolgend werden Massnahmen aufgelistet, die von der Agglomeration zur Mitfinanzierung oder als eigene Leistung eingereicht wurden, die aber vom Bund im Rahmen der Wirkungsbeurteilung als nicht programmrelevant eingestuft wurden. Deren Umsetzung steht der Agglomeration frei.

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Begründung
Keine Massnahmen			

Tabelle 4-3

#### 4.3 Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen

Die folgenden Strassen- und Eisenbahnmassnahmen fliessen nicht direkt in die Wirkungsbeurteilung ein, hingegen wird bei der Wirkungsbeurteilung berücksichtigt, wie gut das Agglomerationsprogramm auf diese Massnahmen abgestimmt ist:

- beschlossene nationale Infrastrukturen, deren Realisierungsbeginn in den A- und B-Horizont der Agglomerationsprogramme der 4. Generation fällt;
- noch nicht beschlossene Massnahmen, deren Baubeginn aufgrund der Einschätzung der zuständigen Bundesämter (BAV und ASTRA) voraussichtlich in den A- und B-Horizont der Agglomerationsprogramme der 4. Generation fällt.

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

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme
----------	--------	-----------

Keine Massnahmen

Tabelle 4-4

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.

#### 4.4 Durch den Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C

Die Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen auf Planungsstand, Kosten-Nutzen-Verhältnis und Bau- und Finanzreife gemäss den RPAV (Kap. 3.3.) führt zu untenstehenden Änderungen gegenüber den Angaben im eingereichten Agglomerationsprogramm.

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio. CHF) laut AP	Begründung
----------	--------	-----------	------------------------------------	------------

**A → C**

4021.4.017	FVV 5.10	Velovorzugsroute Gebenstorf - Windisch	2.00	Beeinträchtigungen im Bereich Umwelt: BLN Nr. 1019 und Nr. 1305; Auengebiet Nr. 37; IANB Nr. AG881 und Waldreservat Nr. 160_AG_W829.
4021.4.018	FVV 5.11	Velovorzugsroute Gebenstorf - Windfisch, Brücke über die Reuss	5.00	Beeinträchtigungen im Bereich Umwelt: BLN Nr. 1019 und Nr. 1305, Auengebiet Nr. 37 und Waldreservat Nr. 160_AG_W829.

**B → C**

4021.4.003	ÖV4	Multimodale Drehscheibe, Bahnhof Lenzburg	40.00	Handlungsbedarf anerkannt, Planungsstand ungenügend: Die Bestvariante ist zum Zeitpunkt der Einreichung noch wenig konkretisiert und die Kosten sind zu diesem Zeitpunkt noch nicht nachvollziehbar geschätzt (Planungsstand 2 erforderlich).
------------	-----	--	-------	--

Tabelle 4-5

#### 4.5 B-Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung

Für die in der nachfolgenden B-Liste stehenden Massnahmen ist die Bau- und Finanzreife für die Vierjahresperiode 2024–2027 nicht erreichbar oder muss das Kosten-Nutzen-Verhältnis noch optimiert werden. Zum Zeitpunkt des Versands dieses Prüfberichts (22.02.2023) 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 werden:

**B-Liste**

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) laut AP</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) 2020*</i>	<i>Bundes- beitrag **</i>
4021.4.004	ÖV5	Multimodale Drehscheibe, Döttingen	2.40	2.40	1.08
4021.4.005	ÖV6	Multimodale Drehscheibe, Turgi	1.90	1.90	0.86
4021.4.034	SR5	Umgestaltung Mellingerstrasse, Baden, 2. Etappe	18.00	8.93***	4.02
4021.4.070	LV-B	Paket LV B-Liste	28.40	28.40	12.78
4021.4.071	BGK-B	Paket Aufw. Str. B-Liste	8.00	8.00	3.60
<b>Summe</b>			<b>58.70</b>	<b>49.63</b>	<b>22.33</b>

Tabelle 4-6 \* Preisstand Oktober 2020; \*\* Preisstand Oktober 2020 exkl. Mehrwertsteuer und Teuerung; \*\*\* Kosten im Benchmark gekürzt

## 5 Programmbeurteilung

Im Rahmen der Programmbeurteilung werden in einem ersten Schritt der Gesamtnutzen und die Gesamtkosten des Agglomerationsprogramms ermittelt. Die Gesamtkosten werden ins Verhältnis gesetzt zur Grösse der Agglomeration. Die Agglomeration Aargau-Ost ist als mittlere Agglomeration einzustufen (vgl. dazu Erläuterungsbericht zur Prüfung). Im zweiten Schritt wird mittels Gegenüberstellung von Gesamtnutzen und Gesamtkosten das Kosten-Nutzen-Verhältnis ermittelt (Art. 14 Abs. 1 PAVV, Kap. 3.4 RPAV, vgl. dazu Ziff. 5.2.).

Im letzten Schritt wird der Stand der Umsetzung der verbindlich vereinbarten A-Massnahmen gemäss der Leistungsvereinbarung der vorletzten Generation beurteilt (Art. 14 Abs. 1 i.V.m. Abs. 3 PAVV, vgl. dazu Ziff. 5.3.). Aus dem Kosten-Nutzen-Verhältnis und der Berücksichtigung des Stands der Umsetzung resultiert die Programmbeurteilung. Aus der Programmbeurteilung ergibt sich der Beitragssatz.

Der Erläuterungsbericht zur Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 4. Generation legt die einzelnen Schritte der Programmbeurteilung detaillierter dar.

### 5.1 Gesamtnutzen

Der Gesamtnutzen eines Agglomerationsprogramms bildet dessen Beitrag ab zur Verwirklichung der gemäss Artikel 17d MinVG<sup>7</sup> vorgegebenen Wirkungsziele. Diese umfassen eine bessere Qualität des Verkehrssystems, mehr Siedlungsentwicklung nach innen, mehr Verkehrssicherheit und weniger Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch.

In die Beurteilung des Gesamtnutzens des Agglomerationsprogrammes Aargau-Ost der 4. Generation fliessen folgende Massnahmen ein:

- Massnahmen der A- Liste des Agglomerationsprogramms der 4. Generation gemäss Priorisierung des Bundes (Kap.2);
- die durch den Bund nicht mitfinanzierbaren Massnahmen in den Bereichen Siedlung, Landschaft und Verkehr (Kap. 4.2.1);
- Massnahmen der B-Liste des Agglomerationsprogramms der 4. Generation gemäss Priorisierung des Bundes (Kap. 4.5).

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

<sup>7</sup> SR 725.116.2

<i>Wirkungskriterium</i>	<i>Nutzen</i>
WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert (0 bis 3 Punkte)	2
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen (0 bis 3 Punkte)	2
WK3: Verkehrssicherheit erhöht (0 bis 3 Punkte)	2
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch (0 bis 3 Punkte)	1
<b>Summe (Nutzen)</b>	<b>7</b>

Tabelle 5-1

Weitere durch den Bund (mit)finanzierbare Massnahmen gemäss Tabelle 4-4 (vgl. Kap. 4.3), deren Realisierungsbeginn voraussichtlich in den A- oder B-Horizont der Agglomerationsprogramme der 4. Generation fällt, sind für die Gesamtverkehrs- und Siedlungsentwicklung im Agglomerationsraum relevant und werden in der Nutzenbeurteilung des Agglomerationsprogramms durch den Bund indirekt mitberücksichtigt.

## 5.2 Gesamtkosten

Die Gesamtkosten enthalten alle durch den Bund im A- und B-Horizont priorisierten Massnahmen des Agglomerationsprogramms der 4. Generation (inkl. Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen).

Die Gesamtkosten des Agglomerationsprogramms Aargau-Ost belaufen sich auf 101.46 Mio. CHF. Für die mittelgrosse Agglomeration Aargau-Ost werden diese Gesamtkosten als tief eingestuft.

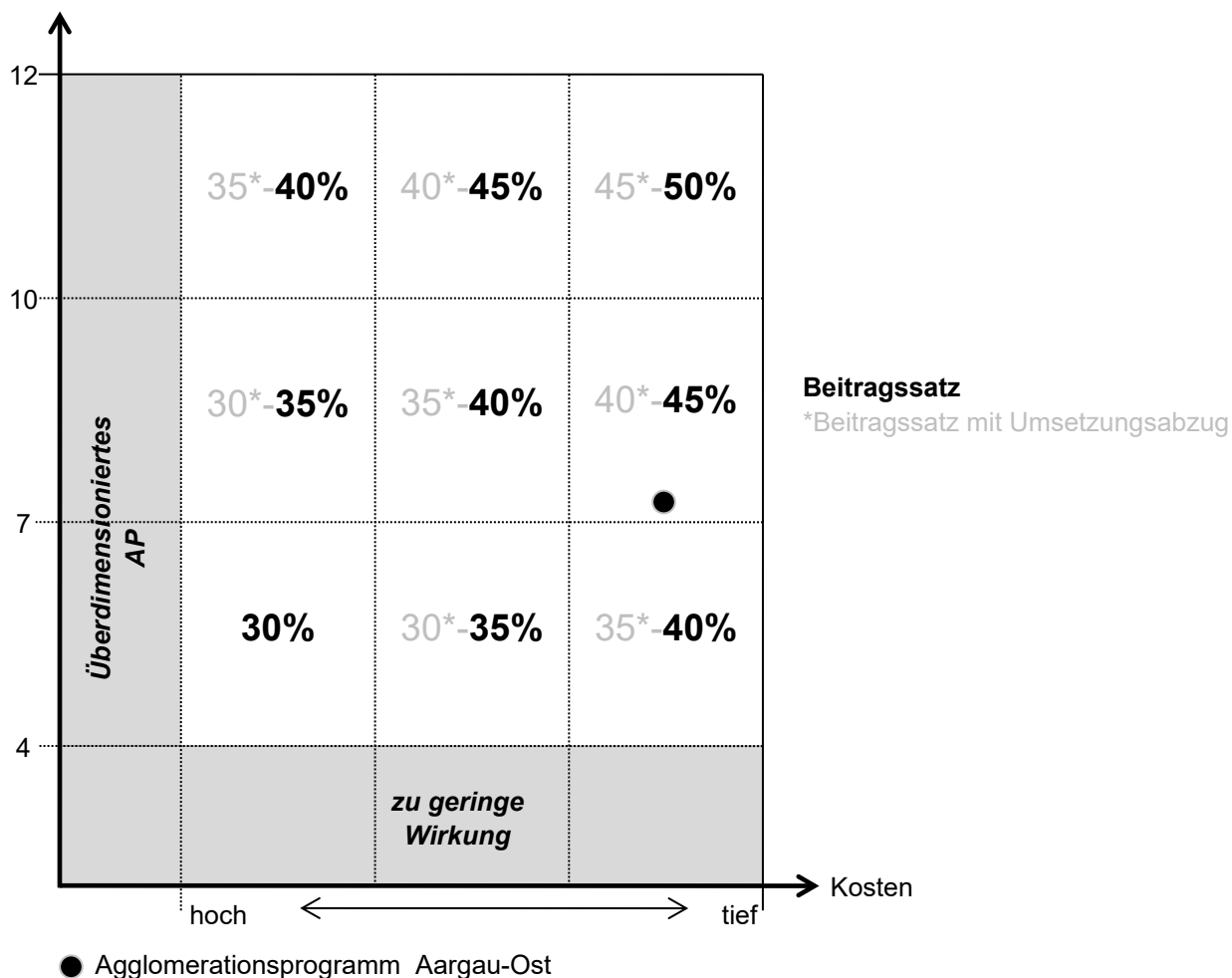
## 5.3 Umsetzungsbeurteilung und Beitragssatz

Im Rahmen der 4. Generation bewertet der Bund den Umsetzungsstand der Massnahmen in Verkehr und Siedlung der 2. Generation sowie den Umsetzungsbericht. Mängel in diesen Bestandteilen können einen Abzug von 5% Bundesbeitrag zur Folge haben. Die Umsetzung wurde als genügend beurteilt. Demnach ergibt sich der Beitragssatz direkt aus dem Kosten-Nutzen-Verhältnis.<sup>8</sup>

Für das vorliegende Agglomerationsprogramm resultiert damit ein Beitragssatz von 45%.

<sup>8</sup> Art. 22 MinVV und RPAV Kap. 3.4.4.

Nutzen (gemäss Tabelle 4-2)



## 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 «Mobilität und Raum 2050», Sachplan Verkehr Teil Programm sowie den Teilen Infrastruktur Schiene und Strasse wie auch mit Massnahmenplänen und Inventaren des Bundes summarisch 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.

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

Folgende für die Beurteilung der Wirkung des Agglomerationsprogramms mitberücksichtigte Massnahmen der Priorität A oder B können aufgrund einer summarischen Prüfung 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. Prüfbericht</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Zeit-horizont</i>	<i>Mögliche Konflikte</i>
4021.4.033	SR4	2-1	Umgestaltung Mellingerstrasse, Baden, 1. Etappe	A	Waldreservat 160_AG_W697; Amphibienwanderungen in Konflikt mit dem Verkehr (Nr. 159); mit Amphibienquerungen zu sanieren
4021.4.034	SR5	4-6	Umgestaltung Mellingerstrasse, Baden, 2. Etappe	B	Waldreservat 160_AG_W697; Amphibienwanderungen in Konflikt mit dem Verkehr (Nr. 159), mit Amphibienquerungen zu sanieren
4021.4.008	FVV 5.1	4.1a	Neuer Fuss- und Veloweg auf SpinnereiBrücke Windisch/ Gebenstorf	PauschA	BLN Nr. 1305; schwere Beeinträchtigung des BLN durch den Wiederaufbau der Brücke nicht ausgeschlossen; Anhörung ENHK nötig
4021.4.009	FVV 5.2	4.1a	Neuer Fuss- und Veloweg auf Aarebrücke, Wildegg	PauschA	Gewässerraum der Aare und schutzwürdige Ufervegetation
4021.4.010	FVV 5.3	4.1a	Fussgängersteg zwischen Künten und Fischbach-Göslikon	PauschA	Auengebiet Nr. 88, IANB AG202 und BLN Nr. 135 (schwere Beeinträchtigung nicht ausgeschlossen). Anhörung ENHK und BAFU nötig.
4021.4.011	FVV 5.4	4.1a	Verbesserung Radweg K331, Eigentrassierung, Unterlunkhofen	PauschA	BLN Nr. 1305 und Gewässerraum des Arnerbachs
4021.4.012	FVV 5.5	4.1a	Veloweg Bad-Schinznach-Brugg	PauschA	Wildtierkorridor von überregionaler Bedeutung AG-32 (Durchlässigkeit sichern)
4021.4.013	FVV 5.6	4.1a	Neuer Fussweg vom Erlismattweg in die Reusebene, Eggenwil	PauschA	BLN Nr. 135.
4021.4.019	FVV 5.12	4.1a	Velohauptverbindung Mülliger-, Zürcher-, Landstrasse Windisch, Gebenstorf	PauschA	Möglicher Konflikt mit BLN Nr. 1305



4021.4.020	FVV 6.1	4.1b	Neue Fusswege, Ennetbaden	PauschB	Nr.1011, Gewässerraum und schutzwürdige Ufervegetation (Fussweg Nr. 14)
4021.4.026	FVV 6.7	4.1b	Velovorzugsrouten Abschnitt Baden Dättwil	PauschB	Waldreservat Nr. 160_AG_W697 und Amphibienwanderungen in Konflikt mit dem Verkehr (Nr. 158); mit Amphibienquerungen zu sanieren

Tabelle 6-1

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

Sämtliche richtplanrelevanten Verkehrsinfrastrukturmassnahmen, die im Rahmen des PAV mitfinanziert werden und in die A-Listen aufgenommen wurden, müssen spätestens bis zum Abschluss der Leistungsvereinbarung im entsprechenden kantonalen Richtplan mit dem Koordinationsstand «Festsetzung» verankert und vom Bund genehmigt sein. 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</i>
Keine Massnahmen				

Tabelle 6-2

Dies gilt auch für richtplanrelevante Siedlungs- und allfällige Landschaftsmassnahmen, die eng mit einer Verkehrsinfrastrukturmassnahme der A-Liste verknüpft sind (z.B. Entwicklungsschwerpunkt, der mit einer neuen Tramlinie erschlossen werden soll). Folgende Massnahmen müssen im Richtplan enthalten sein:

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

Tabelle 6-3

Es wird empfohlen, die übrigen richtplanrelevanten Siedlungs-, Landschafts-, und nicht infrastrukturellen Verkehrsmassnahmen der A-Liste spätestens vier Jahre nach Abschluss der Leistungsvereinbarung im kantonalen Richtplan mit dem Koordinationsstand «Festsetzung» einzutragen und vom Bund genehmigen zu lassen.

Der Umgang mit Fruchtfolgeflächen (FFF) ist insbesondere in der Raumplanungsverordnung (RPV)<sup>9</sup> geregelt. Die Zuständigkeit in diesem Bereich liegt grundsätzlich bei den Kantonen. Sofern es notwendig ist, werden für die FFF weitere Vorbehalte in der Leistungsvereinbarung angebracht.

<sup>9</sup> SR 700.1

## 7 Empfehlungen zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms

Der Prüfbericht weist in der Gesamtwürdigung in Kapitel 2.2 für die einzelnen Wirkungskriterien Stärken und Schwächen des Agglomerationsprogramms aus. Nachfolgend werden – ohne Anspruch auf Vollständigkeit – weitere Empfehlungen u.a. zur Verbesserung der Abstimmung mit den übergeordneten Planungen, zur Verbesserung der Programmwirkung und zu operativen Aspekten gegeben.

Die gesamtverkehrliche Wirkung des Agglomerationsprogramms könnte noch verbessert werden, indem die bestehenden (Teil-)Strategien mit mehr lenkungsstarken Push-Massnahmen unterstützt würden, beispielsweise mit Verkehrslenkungsmassnahmen, einem agglomerationsweiten Parkraummanagement oder auch Massnahmen zur Erhöhung des Besetzungsgrads. Massnahmen zur Förderung nachhaltiger Antriebslösungen, beispielsweise Angebote zur Förderung der Elektromobilität, könnten helfen, den MIV umwelt- und siedlungsverträglicher zu gestalten. Da der Güterverkehr in der Agglomeration Aargau-Ost eine zentrale Rolle einnimmt, wäre es wünschenswert, wenn dieser in zukünftigen Generationen vertieft behandelt würde.

Die Taktverdichtungen im Rahmen von STEP Schiene 2035 erhöhen das Potenzial des ÖV. Dieses mittels Takt- und Netzausbauten im Ortsverkehr zusätzlich zu aktivieren, wird sehr empfohlen. Diesbezügliche konzeptionelle Überlegungen und darauf aufbauende Massnahmen könnten in der kommenden Generation geprüft werden. Die multimodale Drehscheibe Lenzburg würde einer solchen Strategie entsprechen und sollte planerisch weiterverfolgt werden, damit im kommenden Agglomerationsprogramm eine Planungsreife erreicht wird, die eine Mitfinanzierung durch den Bund zulässt.

Der Bund begrüsst, dass die Zentrumsentlastungen von Brugg/Windisch und Baden ausserhalb der Programmwirkung verschoben und somit Alternativen geprüft werden.

Das Velonetz ist im OASE-Perimeter bereits konkretisiert. Eine ähnliche Bearbeitungstiefe ist im gesamten Agglomerationsperimeter und insbesondere im Bereich Wohlen/Bremgarten wünschenswert, ebenso wie eine vertiefte Auseinandersetzung mit dem Fussverkehr.

Die Herausforderung ist gross, das erwartete Bevölkerungswachstum von 63'000 Personen bis 2040 zu bewältigen. Die Teilstrategie Siedlung führt mit der angestrebten Siedlungsentwicklung nach Innen und höheren Nutzungsdichten in die richtige Richtung. Sie sollte aber im Agglomerationsprogramm der kommenden Generation mit weiteren Wohnschwerpunkten sowie Handlungs- und Schlüsselgebieten konkretisiert werden. Es ist plausibel darzulegen, wie das Ziel erreicht werden kann, über 80% der zusätzlichen Bevölkerung in den urbanen Entwicklungsräumen anzusiedeln. Zudem könnte der Aufwertung der Freiräume im Siedlungsgebiet grösseres Gewicht eingeräumt werden, insbesondere in den Arealplanungen.

Für zukünftige Agglomerationsprogramme wäre ein stärkerer Fokus auf die Aufwertung von natürlichen und landschaftlichen Werten und Grünräumen durch Landschaftsmassnahmen wünschenswert.

Weiter dienen auch die Zielwerte der MOCA-Indikatoren als Hilfsmittel für die Erarbeitung bzw. Weiterentwicklung eines Agglomerationsprogramms. Zukunftsbild, Strategien und Massnahmen müssen darauf abgestimmt sein. Das Agglomerationsprogramm der 4. Generation setzt sich zum Ziel, bis 2040 den MIV-Anteil von aktuell 65% auf 60% zu reduzieren und die Raumnutzerdichte von zurzeit 67 auf 79 Einwohner und Beschäftigte pro Hektar zu erhöhen. Diese Ziele erscheinen ambitioniert, aber nicht unrealistisch. Im Hinblick auf die 5.°Generation sollte ein merklicher Fortschritt in Richtung der Wirkungsziele erreicht werden.<sup>10</sup>

---

<sup>10</sup> Vgl. RPAV S.12, Ziff. 1.6

## ANHANG 1

### Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen

#### Paket Langsamverkehr A-Liste (LV A-Liste)

Massnahmentyp	Anzahl Leistungseinheiten	Leistungs-einheit	Gemittelte Kosten pro Leistungseinheit	Beitrags-satz	Konzept-kürzung	Teuerungs-zuschlag	Beitrag pro Leistungseinheit	Total Beitrag
Langsamverkehrsüberführungen	3'300	m2	2'611	45%	5%	8%	1'205	3'978'007
Langsamverkehrsunterführung	350	m2	9'231	45%	5%	8%	4'262	1'491'753
Längsführung Kat.1	240	m	449	45%	5%	8%	207	49'725
Längsführung Kat.2	2'500	m	646	45%	5%	8%	298	745'876
Längsführung Kat.3	1'540	m	1'119	45%	5%	8%	517	795'601
Längsführung Kat.4	470	m	2'979	45%	5%	8%	1'375	646'426

	Total Beitrag Mio. CHF (gerundet)	7.71
--	-----------------------------------	------

Tabelle A1-a

#### Paket Aufwertung und Sicherheit des Strassenraums A-Liste (Aufw. Str. A-Liste)

Massnahmentyp	Anzahl Leistungseinheiten	Leistungs-einheit	Gemittelte Kosten pro Leistungseinheit	Beitrags-satz	Konzept-kürzung	Teuerungs-zuschlag	Beitrag pro Leistungseinheit	Total Beitrag
Aufw. Str.	59'600	m2	197	45%	5%	8%	91	5'424'975

	Total Beitrag Mio. CHF (gerundet)	5.43
--	-----------------------------------	------

Tabelle A1-b

## ANHANG 2

### Liste der nicht mitfinanzierten Massnahmen mit aus Bundessicht kritischer Wirkung

In der folgenden Liste werden jene nicht mitfinanzierten Massnahmen aufgelistet, die Bestandteil des eingereichten Agglomerationsprogramms sind, die jedoch vom Bund kritisch beurteilt werden.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Begründung</i>
4021.4.064	S3.5	Windisch/Brugg, Brugg-Windisch West	Am Rand Auengebiet Nr. 40, IANB AG843 und Waldreservate (160_AG_W828 und 160_AG_W921)

Tabelle A2-1