



22.02.2023

Agglomerationsprogramm Schaffhausen

4. Generation

Prüfbericht des Bundes

Aktenzeichen: ARE-223.1-04-12/4/2



Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Raumentwicklung ARE



Lezzi Lauper Maria QZOAGC
15.02.2023

Info: admin.ch/esignature | validator.ch

Dr. Maria Lezzi
Direktorin



Seewer Ulrich FZ4UYO
07.02.2023

Info: admin.ch/esignature | validator.ch

Dr. Ulrich Seewer
Vizedirektor



Inhaltsverzeichnis

1	Gegenstand, Ziel und Zweck der Prüfung, Eingangsprüfung	4
1.1	Gegenstand der Prüfung	4
1.2	Ziel und Zweck der Prüfung	4
1.3	Vorgehen im Prüfprozess	4
2	Zusammenfassung der Prüfergebnisse	5
2.1	Beitragssatz	5
2.2	Gesamtwürdigung	5
2.3	Mitfinanzierte Massnahmen	7
3	Eingangsprüfung und Prüfung der Grundanforderungen	8
3.1	Eingangsprüfung	8
3.2	Prüfung der Grundanforderungen	8
4	Massnahmenbeurteilung	8
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	13
5	Programmbeurteilung	13
5.1	Gesamtnutzen	13
5.2	Gesamtkosten	14
5.3	Umsetzungsbeurteilung und Beitragssatz	14
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
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	16
7	Empfehlungen zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms	17
	ANHANG 1	19
	ANHANG 2	20



1 Gegenstand, Ziel und Zweck der Prüfung, Eingangsprüfung

1.1 Gegenstand der Prüfung

Gegenstand der Prüfung ist das Agglomerationsprogramm Schaffhausen bestehend aus:

- Hauptbericht, Mai 2021
- Massnahmenteil, Juni 2021
- Umsetzungstabellen, Mai 2021
- Kartenband, Mai 2021
- Kurzfassung, Mai 2021
- Weitere erläuternde Referenzdokumente (Massnahmenlisten, Sachinformationen, GIS-Daten)

Mit dem Agglomerationsprogramm (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)¹. 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)² und der Verordnung vom 7. November 2007 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassenverkehr zweckgebundener Mittel (MinVV)³.

1.2 Ziel und Zweck der Prüfung

Die Prüfung des Agglomerationsprogramms dient dazu, den Beitragssatz und die Bundesbeiträge für das Agglomerationsprogramm Schaffhausen 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;

¹ SR 725.13

² SR 725.116.2

³ SR 725.116.21



2. Prüfung der Grundanforderungen;
3. Prüfung und Priorisierung der einzelnen Massnahmen des Agglomerationsprogramms Schaffhausen (Massnahmenbeurteilung)
4. Beurteilung des Agglomerationsprogramms aufgrund
 - 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 Schaffhausen der 4. Generation festzulegen:

35%

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 AP Schaffhausen vierter Generation (AP) ist ein grenzüberschreitendes Agglomerationsprogramm mit den Kantonen Schaffhausen, Zürich und Thurgau sowie mit Deutschland. Es knüpft an die Strategien der 1. und 2. Generation an, welche sich auf die Förderung des öffentlichen Verkehrs (ÖV) und des Fuss- und Veloverkehrs (FVV) konzentrieren. Diese Ansätze werden in der vierten Generation geringfügig weiterentwickelt. Inhaltlich ist das AP weitgehend kohärent und weist einen guten roten Faden auf. Der Handlungsbedarf ist nachvollziehbar aus der Differenz der ausführlichen Situations- und Trendanalyse und dem Zukunftsbild abgeleitet. Im Rahmen der Teilstrategien und Massnahmen Siedlung, Landschaft und Verkehr wird aber nicht auf alle Herausforderungen des Handlungsbedarfs eingegangen. Weiter wird das grenznahe Ausland sowohl bei den Verkehrsthemen wie auch bei der Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung nicht genug berücksichtigt.

Die Abstimmung von Verkehr und Siedlung ist sowohl auf konzeptioneller Ebene als auch in den Massnahmen bedingt ersichtlich. Das AP zeigt die Lage und die verkehrliche Anbindung der Siedlungs- und Entwicklungsschwerpunkte (ESP) sowie der Verkehrsintensiven Einrichtungen (VE) auf. Der durch die Siedlungsentwicklung generierte Mehrverkehr soll vorrangig auf die Nationalstrasse, den ÖV und den FVV gelenkt werden. Die dafür vorgesehenen Massnahmen sind aber teilweise unklar. Mit den nationalen Planungen im Bereich Strasse und Schiene ist das AP gut abgestimmt. Die verkehrlichen flankierenden Massnahmen wichtiger Nationalstrassenprojekte wie der zweiten Röhre des Fäsenstaubtunnels und des Galgenbucktunnels sind bereits weit vorangeschritten.

Hinsichtlich der Qualität des Gesamtverkehrssystems entfaltet das AP eine moderate Wirkung. Ein Gesamtverkehrskonzept ist erst in Ansätzen vorhanden. Es legt die Schwerpunkte vorrangig auf die siedlungsverträgliche Abwicklung des Verkehrs und zielt auf eine Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf den ÖV und FVV ab. Das Zusammenspiel der verschiedenen Verkehrsmittel miteinander sowie die Netzhierarchien werden aber nicht klar genug dargestellt. Zudem werden wichtige Herausforderungen wie der grenzüberschreitende Verkehr und der Tourismusverkehr nur wenig angegangen.



Das Konzept zur Intermodalität konzentriert sich vor allem auf die sinnvolle Verknüpfung von ÖV und FVV (Bsp. Drehscheibe Bahnhof Schaffhausen) sowie auf zielführende Aussagen zu P+R in den regionalen Zentren nah an der Quelle. Die Potentiale neuer Mobilitätsformen legt das AP recht ausführlich dar, konkretisiert diese aber nur in Form der Umrüstung des ÖV auf Elektroantrieb. Zur Beeinflussung der Mobilitätsnachfrage fehlen noch kohärente Konzepte und griffige Push-Massnahmen, insbesondere zur Lenkung und Dosierung des MIV.

Das AP legt im ÖV einen starken Schwerpunkt auf die Modernisierung durch die Umstellung der Busflotten auf Elektroantrieb. Die Agglomeration verfügt bereits dank der Massnahmen vorheriger Generationen über ein verhältnismässig gutes ÖV-Angebot, insbesondere im Schienenverkehr. Das Bus-Angebot wird dagegen kaum ausgebaut und bestehende Schwachstellen (z.B. in Thayngen, Diessenhofen und Schaffhausen-Herblingertal) werden nicht behoben. Die Abwicklung des Mehrverkehrs über den ÖV und die gewünschten Verlagerungseffekte sind daher fraglich. Im Tourismusverkehr erkennt die Agglomeration den weiteren Handlungsbedarf, geht diesen aber nicht aktiv an (z.B. mit Blick auf die zahlreichen Reisebusse am Rheinfall in Neuhausen). Schliesslich werden die Herausforderungen im Zusammenhang eines Tarifverbunds mit den angrenzenden Kantonen und Deutschland nicht gelöst.

Im Bereich des Strassennetzes tragen die Massnahmen zugunsten der Aufwertung der Strassenräume durch Betriebs- und Gestaltungskonzepte (BGK) zur siedlungsverträglichen Abwicklung des Verkehrs bei. Das AP präsentiert einige punktuelle Massnahmen zur Lenkung des MIV im Rahmen von Parkraum- und Verkehrsmanagement (Bsp. Parkraumbewirtschaftung in der Stadt Schaffhausen und in Neuhausen). Diese Massnahmen sind aber noch nicht in ein kohärentes, flächendeckendes Konzept zur Gestaltung und Lenkung des Strassenverkehrs eingebettet und somit nur begrenzt wirksam.

Die zahlreichen Massnahmen zugunsten des FVV sollen die Bedingungen für die Nutzerinnen und Nutzer verbessern und neue Nutzergruppen ansprechen. Der Veloverkehr wird im AP jedoch weiterhin stärker als Zubringer zum ÖV und als Freizeitverkehrsmittel betrachtet und wird noch zu wenig auf die Bedürfnisse des Alltagsverkehrs, insbesondere des agglomerationsinternen Pendlerverkehrs, ausgerichtet. Die erhoffte Wirkung auf Modalsplit-Verschiebungen sowie die Entlastung des Gesamtverkehrssystems ist somit moderat. Die Topographie und enge Platzverhältnisse erschweren ausserdem grosszügige Lösungen für den Fuss- und Veloverkehr.

In Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen hat das AP eine leicht positive Wirkung. Die Siedlungsentwicklung und -verdichtung findet vorrangig in den ESP, im Kernraum und den regionalen Zentren statt. Neueinzonungen sind nicht vorgesehen. Ein wichtiger Teil der ESP's und VE's verfügt bereits über eine verhältnismässig gute ÖV-Anbindung. Die Massnahmen zur Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen umfassen vorrangig kommunale Massnahmen zugunsten einer qualitätsvollen Siedlungsentwicklung, z.B. im Rahmen von Gebietsentwicklungsplanungen in der Stadt Schaffhausen. Dieser gute Ansatz wurde aber noch nicht auf andere Gemeinden ausgeweitet. Zudem ist nicht klar, wieviel Siedlungsentwicklung ausserhalb der ESP stattfinden wird. Bei den ESP wird die verkehrliche Anbindung nicht überall verbessert, insbesondere in Bezug auf den ÖV (Bsp. Schaffhausen-Herblingertal). Zudem wird nicht klar genug aufgezeigt, inwiefern die verkehrlichen Kapazitäten mittelfristig ausreichen, um die zusätzlichen Einwohner und Beschäftigten aufzunehmen. Schliesslich wird die Siedlungsentwicklung im grenznahen Ausland nicht behandelt. Somit kann der Handlungsbedarf nicht vollständig identifiziert und keine regionale Abstimmung vorgenommen werden. In Bezug auf die Aufwertung der Freiräume im Siedlungsgebiet werden die einzelnen Freiraumkonzeptionen (Bsp. Beringen, Thayngen, Altstadt Schaffhausen) sowie einzelne, meist kommunale Massnahmen im Rahmen der Gebietsentwicklungen (Bsp. Vordere Breite Schaffhausen) positiv beurteilt. Für manche Massnahmen wie die Gestaltung der Siedlungsränder und Quartiersanalysen sind die konkreten Inhalte, Umsetzungshorizonte und Wirkungen aber noch zu wenig klar. Zudem werden die BGK noch selten genutzt, um den Strassenraum bewusst als öffentlichen Aufenthaltsraum zu gestalten.

Das AP hat eine eher starke Wirkung auf die objektive und subjektive Verkehrssicherheit in der Agglomeration. Für den Fuss- und den Veloverkehr wurde eine ausführliche Situationsanalyse vorgenommen; bei den anderen Bausteinen ist das Thema noch weniger präsent. Die positive Wirkung beruht vor allem auf zahlreichen BGK-Massnahmen sowie auf verschiedenen Massnahmen zugunsten



des FVV. Wo die Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr aufgrund mangelnder Platzverhältnisse nur in beschränkten Breiten zur Verfügung gestellt werden kann, sind teilweise Temporeduktionen vorgesehen (Bsp. Begegnungszone in der Altstadt Schaffhausen). Einige Massnahmen sprechen explizit die Bedürfnisse sensibler Bevölkerungsgruppen wie Schüler/-innen und älterer Personen an. Jedoch vermögen die oft knapp dimensionierten Anlagen für den Fuss- und Veloverkehr die Attraktivität und das Sicherheitsempfinden nicht überall zu erhöhen. Der identifizierte Handlungsbedarf im Zusammenhang mit dem Schwerverkehr wird ebenfalls noch nicht angegangen.

Das AP hat eine leicht positive Wirkung auf die Verminderung der Umweltbelastung und des Ressourcenverbrauchs. Mit der Förderung der Elektromobilität, insbesondere im ÖV, kann die Luft- und Lärmbelastung in städtischen Gebieten moderat reduziert werden. Es gibt aber wenig Massnahmen zugunsten von Modalsplit-Verschiebungen oder zur gezielten Lenkung oder Reduktion des MIV.

Im Bereich der Ressourcenschonung und Entwicklung von Grün- und Freiraum präsentiert das AP einige Massnahmen zur Stärkung der bestehenden Naherholungsräume, zur Förderung der Gewässerrevitalisierung und der Biodiversität sowie zur Verbesserung des Stadtklimas. Es werden aber keine flächendeckenden Aussagen zur Verringerung von Versiegelungen im Verkehrs- und Siedlungsbereich gemacht. Zudem werden die Nutzungskonflikte am Rhein zwischen Naherholung/Tourismus und der Natur nicht gelöst.

Im Rahmen der 4. Generation bewertet der Bund den Umsetzungsstand der Verkehrs- und der Siedlungsmassnahmen der zweiten Generation sowie den Umsetzungsbericht. Der Umsetzungsstand der Massnahmen aus der zweiten Generation ist im Verkehrsbereich wenig zufriedenstellend. Zentrale Massnahmen zur Förderung des ÖV, FVV sowie zur Mobilitätslenkung wurden (noch) nicht umgesetzt. Die Umsetzung der Siedlungsmassnahmen ist grundsätzlich gut, und die wenigen Verzögerungen werden erläutert. Der Umsetzungsberichts ist gut strukturiert und nachvollziehbar. Insgesamt ist der Umsetzungsstand der Massnahmen zweiter Generation daher als knapp genügend zu beurteilen.

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 ***
2939.4.012	OEVO1	E-Busse im Stadt- und Regionalverkehr	25.72	18.83	6.59	
2939.4.015	MUL01	Optimierung Bahnzugang und Aufwertung Bahnhofplatz Bhf. Neunkirch (inkl. Gleisquerung)	4.80	4.80	1.68	
2939.4.053	LV-A	Paket LV A-Liste	11.18	12.54		4.39
2939.4.054	BGK-A	Paket Aufw. Str. A-Liste	39.19	41.80		14.63
Summe			80.89	77.97	8.27	19.02

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)⁴. 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 werden⁵.

Im Agglomerationsprogramm Schaffhausen sind die Grundanforderungen erfüllt.

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:

⁴ Vgl. RPAV S.21, Ziff.2.3

⁵ Vgl. RPAV S. 27 Ziff. 2.6.



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

Keine Massnahmen

Tabelle 4-1

Folgende Massnahmen wurden den Paketen mit pauschalen Bundesbeiträgen zugewiesen:

Paket Langsamverkehr A-Liste (LV A-Liste)

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) Okt. 2020 exkl. MWST</i>
2939.4.004	AUF04	Aufwertung Altstadt Süd (Südost)	2.31
2939.4.007	FVV01	Pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Fuss- und Veloverkehr, A-Horizont	8.87

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>
2939.4.002	AUF02	Aufwertung Stüdliackerstrasse und Neutalstrasse	1.70
2939.4.003	AUF03	Anpassung Verkehrsführung Neuhausen Nord mit Aufwertung Engestrasse	3.80
2939.4.038	AUF01.01	Aufwertung Strassenraum Schweizersbildstrasse Schaffhausen	3.40
2939.4.039	AUF01.02	Aufwertung Rosenbergachse Schaffhausen	3.40
2939.4.040	AUF01.03	Aufwertung Rosenbergachse Neuhausen am Rheinfall	3.20
2939.4.041	AUF01.04	Aufwertung Marktgasse Neuhausen	0.51
2939.4.042	AUF01.05	Aufwertung Weinberggasse Neuhausen	0.82
2939.4.044	AUF01.07	Aufwertung Langrietstrasse Neuhausen	0.88
2939.4.045	AUF01.08	Aufwertung Kirchplatz und Verkehrsberuhigung Wanngasse, Thayngen	2.10
2939.4.046	AUF01.09	Aufwertung Ortsdurchfahrt Löhningen	4.26
2939.4.047	AUF01.10	Aufwertung Ortsdurchfahrt Siblingen	4.90
2939.4.048	AUF01.11	Aufwertung Schaffhauserstrasse Bereich Beringerfeld (ESP)/Engi	3.08
2939.4.050	AUF01.13	Aufwertung Grubenstrasse Schaffhausen	3.00
2939.4.051	AUF01.14	Aufwertung Klausweg Schaffhausen	1.65
2939.4.052	AUF01.15	Verkehrsberuhigung Feuerthalen	2.50

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>
2939.4.008	FVV02	Pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Fuss- und Veloverkehr, B-Horizont	6.52

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>
2939.4.005	AUF05	Pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Aufwertung/Sicherheit Strassenraum, B-Horizont	21.22
2939.4.043	AUF01.06	Aufwertung Zentrumszone Neuhausen	1.62

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 MinVV⁶) 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			
2939.4.019	SIE01	Aufwertung Siedlungsränder	As
2939.4.020	SIE02	Quartieranalysen	As
2939.4.021	SIE03	Freiraumkonzept Gemeinde Beringen	As
2939.4.022	SIE04	Freiraumqualität und -vernetzung im Gebiet Quartierplanperimeter «Blumenweg» in Thayngen	As
2939.4.023	SIE05	Quartierschutzgebiete Schaffhausen	As
2939.4.024	SIE06	Platzporträts Altstadt Schaffhausen	As
2939.4.025	SIE07	Gebietsentwicklung Herblingertal Schaffhausen	As
2939.4.026	SIE08	Gebietsentwicklung Mühlenen Schaffhausen	As
2939.4.027	SIE09	Gebietsentwicklung Mühltal Schaffhausen	As
2939.4.028	SIE10	Gebietsentwicklung Vordere Breite Schaffhausen	Bs
2939.4.029	SIE11	Aufwertung Burgunwiese Neuhausen am Rheinfall	Bs
2939.4.030	LAN01	Gewässerrevitalisierung	As
2939.4.031	LAN02	Ökologische Aufwertung im Staubereich des Kraftwerkes Schaffhausen	As
2939.4.032	LAN03	Regionaler Naturpark Schaffhausen - Ko-ordination und Integration Massnahmen	As
2939.4.033	LAN04	Biodiversitätsförderung	As
2939.4.034	LAN05	Kleinräumige Landschaftsaufwertung im Merishausertal	Bs
2939.4.035	LAN06	Klimaangepasste Bäume in der Stadt Schaffhausen	As
2939.4.036	LAN07	Neophytenbekämpfung	As

⁶ SR 725.116.21

2939.4.037	LAN08	Förderung Biodiversität in der Stadt Schaffhausen	As
Verkehrsmassnahmen			
Nicht zur Mitfinanzierung beantragte Eigenleistungen der Agglomeration			
2939.4.016	VM01	Parkplatzmanagement Neuhausen am Rheinfall	Bv 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
2939.4.017	INT01	Erhöhung Verkehrssicherheit auf Radverbindung Diessenhofen - Gailingen (D) - Ramsen	Die Massnahme liegt ausserhalb des BeSA-Perimeters und es ist kein massgeblicher Nutzen innerhalb der Schweiz ersichtlich.
2939.4.018	INT02	Verbesserung Verkehrssicherheit für Radfahrer am Abbieger «Rheinhalde» in Gailingen (D) auf nationaler SchweizMobil-Route 2	Die Massnahme liegt ausserhalb des BeSA-Perimeters und es ist kein massgeblicher Nutzen innerhalb der Schweiz ersichtlich.
2939.4.049	AUF01.12	Aufwertung Ortsdurchfahrt Hemishofen	Die Teilmassnahme liegt ausserhalb des BeSA-Perimeters.

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 → B				
2939.4.013	OEV02	Verbesserung der ÖV-Anbindung von Feuerthalen und Flurlingen an Schaffhausen	4.10	Bau- und Finanzreife unzureichend; der Finanzierungsschlüssel und die Kostenaufteilung zwischen den Kantonen und Gemeinden sind zu präzisieren.
2939.4.043	AUF01.0 6	Aufwertung Zentrumszone Neuhausen	1.62	Die Massnahme wurde aufgrund fehlender Angaben zu den Leistungseinheiten in den B-Horizont verschoben.
B → C				
2939.4.006	AUF06	Aufwertung Ortsdurchfahrt Merishausen	6.00	Kosten-Nutzen-Verhältnis ungenügend: Der vorgesehene durchschnittliche Tagesverkehr ist zu gering, um eine Mitfinanzierung in Rahmen des NAF zu erhalten
2939.4.009	MIV01	Spange Beringen West (überarbeitete Führung)	18.00	Kosten-Nutzen-Verhältnis ungenügend: Der Handlungsbedarf ist gering (Durchgangsverkehr hat grösstenteils nicht den Agglomerationskern als Ziel); die multimodalen Alternativen wurden nicht geprüft; es besteht das Risiko einer Konkurrenz zur Buslinie und zur S-Bahn. Es sind ausserdem negative Auswirkungen auf die Umwelt zu erwarten.
2939.4.010	MIV02	Anschluss Merishausen an H4 mit verbesserter Veloführung nach Schaffhausen	5.00	Handlungsbedarf anerkannt, Planungsstand ungenügend; der Handlungsbedarf ist zu präzisieren (u.a. bzgl. Umgang mit der Häufung von MIV-Unfällen und dem Durchgangsverkehr); die verkehrlichen Auswirkungen sind aufzuzeigen; die Massnahme ist mit der Sanierung des Wildtierkorridors SH-08 zu koordinieren.
2939.4.011	MIV03	Aufwertung Rheinuferpromenade Ost, Fischerhäusern - Gaswerkareal, Schaffhausen	12.00	Handlungsbedarf anerkannt, Planungsstand ungenügend, insb. für die Buchhalterstrasse; es sind Alternativen mit einer MIV-Einschränkung zu prüfen und ein BGK zu erarbeiten. Es sind ausserdem



negative Auswirkungen auf
schutzwürdige Lebensräume möglich.

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

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio. CHF) laut AP	Kosten (Mio. CHF) 2020*	Bundes- beitrag **
2939.4.013	OEVO2	Verbesserung der ÖV-Anbindung von Feuerthalen und Flurlingen an Schaffhausen	4.10	4.10	1.44
2939.4.014	OEVO3	Stadtbuserweiterung: Verlängerung Linie 1	0.85	0.85	0.30
2939.4.055	LV-B	Paket LV B-Liste	6.52	6.52	2.28
2939.4.056	BGK-B	Paket Aufw. Str. B-Liste	27.49	27.49	9.62
Summe			38.96	38.96	13.64

Tabelle 4-6 * Preisstand Oktober 2020; ** Preisstand Oktober 2020 exkl. Mehrwertsteuer und Teuerung

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 Schaffhausen ist als mittelkleine 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 MinVG⁷ vorgegebenen Wirkungsziele. Diese umfassen eine bessere Qualität des Verkehrssystems, mehr Siedlungsentwicklung nach innen, mehr Verkehrssicherheit und weniger Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch.

⁷ SR 725.116.2



In die Beurteilung des Gesamtnutzens des Agglomerationsprogrammes Schaffhausen 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:

<i>Wirkungskriterium</i>	<i>Nutzen</i>
WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert (0 bis 3 Punkte)	1
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen (0 bis 3 Punkte)	1
WK3: Verkehrssicherheit erhöht (0 bis 3 Punkte)	2
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch (0 bis 3 Punkte)	1
Summe (Nutzen)	5

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 Schaffhausen belaufen sich auf 116.93 Mio. CHF. Für die mittelkleine Agglomeration Schaffhausen werden diese Gesamtkosten als mittel eingestuft.

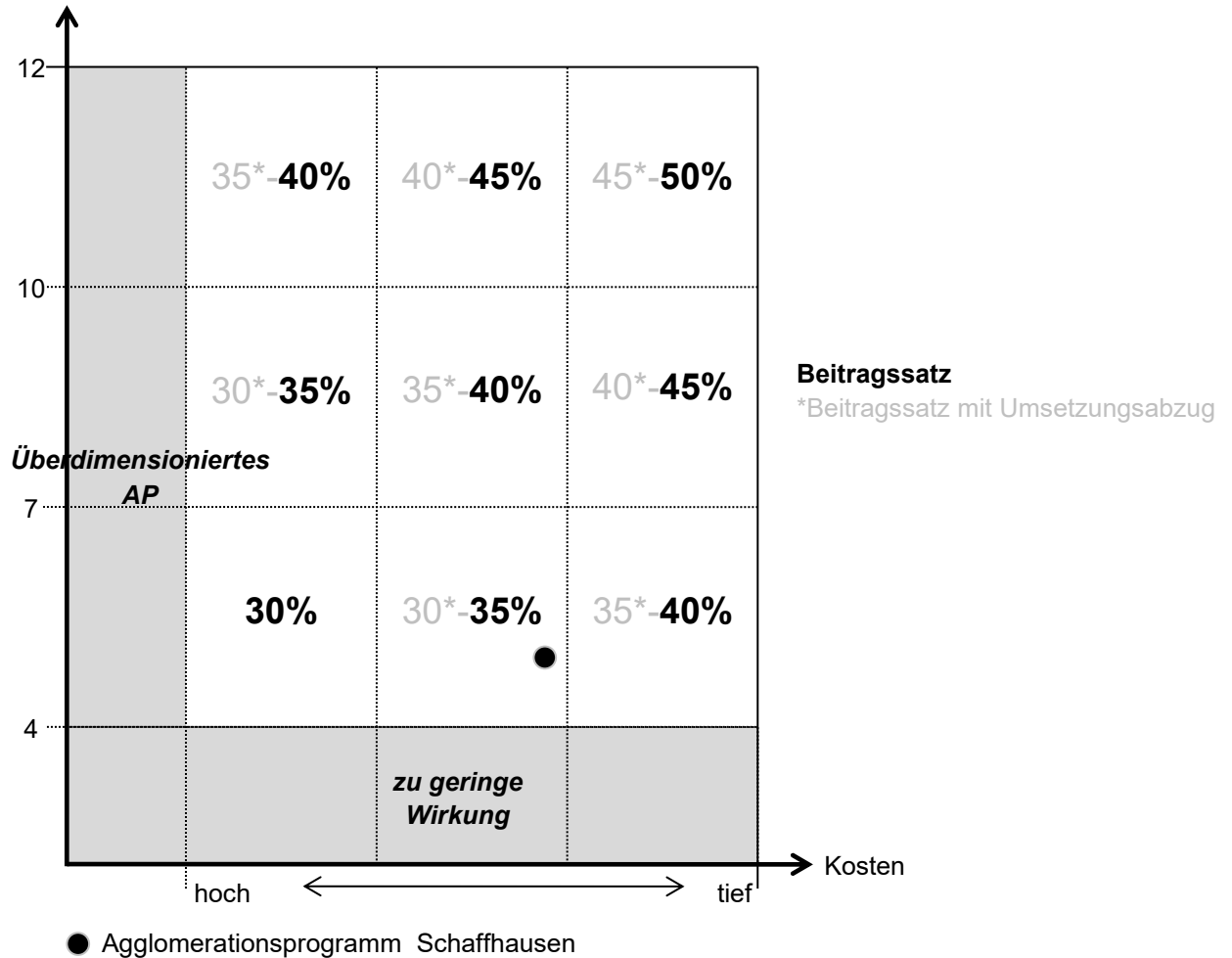
5.3 Umsetzungsbeurteilung und Beitragssatz

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.

Für das vorliegende Agglomerationsprogramm resultiert damit ein Beitragssatz von 35%.



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):

ARE-Code	Nr. AP	Tab. Prüfbericht	Massnahme	Zeit-horizont	Mögliche Konflikte
2939.4.007	FVV01	4-1a	Pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Fuss- und Veloverkehr, A-Horizont	A	FVV01.02: IANB SH 3933
2939.4.008	FVV02	4-1c	Pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Fuss- und Veloverkehr, B-Horizont	B	FVV02.05: Schutzwürdige Bäume oder Gehölze FVV02.07: Zusätzlicher Zerschneidungseffekt im Wald

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:

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Koordinationsstand im Richtplan	Handlungsbedarf
----------	--------	-----------	---------------------------------	-----------------

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:

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Koordinationsstand im Richtplan	Handlungsbedarf
----------	--------	-----------	---------------------------------	-----------------

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)⁸ 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.

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.

Zur Verbesserung des Gesamtverkehrssystems sowie zur Erreichung der Modalsplit-Ziele insbesondere im Pendlerverkehr wird empfohlen, mit dem Ausland gut abgestimmte Konzepte für den MIV und den ÖV zu erarbeiten. Mit einem Gesamtverkehrskonzept für den Tourismus und/oder multimodalen Erschliessungskonzepten für die touristisch bedeutenden Orte könnten die heute MIV-affinen Ströme stärker auf den ÖV und den FVV gelenkt werden. Zudem sind die verschiedenen Verkehrsnetze und deren Hierarchie deutlicher darzustellen. Zugunsten der Verkehrsverlagerung auf den ÖV und FVV sind lenkungsstarke und verbindliche Push-Massnahmen wie Parkraum- und Verkehrsmanagement und Massnahmen zur Erhöhung des Besetzungsgrades zielführend. Der Vollanschluss in Merishausen sowie die Massnahme an der Rheinuferpromenade Ost sollten für die Weiterentwicklung zu B-Massnahmen betreffend Kosten-Nutzen-Verhältnis optimiert werden. Damit der Bund diese Massnahmen bewerten kann, sind der Handlungsbedarf, die Einbettung in das Gesamtverkehrskonzept sowie die verkehrlich flankierenden Massnahmen zu präzisieren. Schliesslich sollte der Fuss- und vor allem der Veloverkehr nicht nur als Ergänzung, sondern als eigenständige attraktive Alternative zum MIV und zum ÖV weiterentwickelt werden. Wo der Platzbedarf keine grosszügigen Lösungen für den Fuss- und Veloverkehr zulässt, könnte teilweise die Führung im Mischverkehr, begleitet von Temporeduktionen und/oder Verkehrsentlastungen, zielführend sein. Zudem sollte das Potenzial des E-Veloverkehrs für längere Distanzen im Pendlerverkehr näher untersucht werden.

Im Rahmen der Siedlungsentwicklung sollte eine räumliche Abstimmung der Siedlungsentwicklungsgebiete auf regionaler Ebene stattfinden. Dabei sind ebenfalls die Vorgaben und identifizierten Entwicklungsgebiete im grenznahen Ausland zu betrachten. Die Entwicklungspotenziale sind zu quantifizieren und räumlich zu verorten, auch in Bezug auf die Entwicklungen ausserhalb der ESP. Wichtig ist dabei zu dokumentieren, wie Siedlung und Verkehr aufeinander abgestimmt sind (vgl. Kap. 3.3.2 RPAV). Insbesondere sollen die Auswirkungen der Siedlungsentwicklung auf die Kapazitäten des Verkehrssystems quantitativ oder zumindest qualitativ aufgezeigt werden. Allenfalls könnte in Schwerpunktgebieten gearbeitet werden, in denen die Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung gezielt vorgebracht wird. Um die Schaffung und Aufwertung von Freiraum im Siedlungsgebiet zu unterstützen, sollten qualitätssichernde Verfahren und Instrumente breiter angewendet werden. Die Umgestaltung von Strassen wie Ortsdurchfahrten könnte noch gezielter auf die Gestaltung des öffentlichen (Strassen-)Raums ausgerichtet werden.

Für kommende Generationen sollte das AP explizite Ziele und eine Teilstrategie zum Thema Verkehrssicherheit entwickeln und aufzeigen, wie die Massnahmen des AP auf den identifizierten Handlungsbedarf in der Verkehrssicherheit eingehen. Bei der Umgestaltung der Strassen könnten vermehrt (strecken- und zonenbezogene) Temporeduktionen geprüft sowie – wo möglich – grosszügigere Anlagen für den Fuss- und Veloverkehr bereitgestellt werden. Die Belange der Verkehrssicherheit sollten systematisch in allen Planungen berücksichtigt werden, z.B. auch bei der vorgesehenen Konzeption zur Abwicklung des städtischen Güterverkehrs.

⁸ SR 700.1



Damit die Verkehrsmassnahmen fristgerecht umgesetzt werden können, soll sich die Anzahl an Massnahmen, die zur Mitfinanzierung eingereicht werden, nach den vorhandenen Ressourcen richten.

Weiter dienen auch die Zielwerte der MOCA-Indikatoren als Hilfsmittel für die Erarbeitung bzw. Weiterentwicklung eines Agglomerationsprogramms⁹. Sie ergänzen das Zukunftsbild um quantitative Aussagen. Das moderate Reduktionsziel des MIV von 61 auf 58% bis 2040 ist zwar angesichts der eingegebenen Massnahmen realistisch, könnte aber allenfalls ambitionierter sein. Die Zielwerte zur Dichte (75 Einwohner und Beschäftigten pro Hektar) sollten mit geeigneten Massnahmen zugunsten der Siedlungsentwicklung nach innen einhergehen. Diese Massnahmen betreffen insbesondere die Entwicklung im Bestand und die bestehenden Bauzonen in guter ÖV-Lage. Im Hinblick auf die fünfte Generation sollte ein merklicher Fortschritt der Wirkung in Richtung der angestrebten Ziele gemacht werden.

In operativer Hinsicht wird für die zukünftigen Generationen empfohlen, die Bausteine Handlungsbedarf, Teilstrategien und Massnahmen zu präzisieren, um auf die zahlreichen identifizierten Probleme der ausführlichen Situations- und Trendanalyse gezielter und umfassender einzugehen. Zudem sollten die Massnahmenblätter geschärft werden, so dass der Handlungsbedarf, der Zweck und die konkreten Inhalte der Massnahme daraus ohne zusätzliche Unterlagen ablesbar sind¹⁰.

⁹ Vgl. RPAV S.12, Ziff. 1.6

¹⁰ Vgl. RAPV, Anhang 4



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
Veloabstellanlagen Kat.3	130	Stück	5'000	35%	5%	8%	1'796	233'415
Fussgängerstreifenmarkierung	1	Stück	10'000	35%	5%	8%	3'591	3'591
Fussgängerschutzinseln ohne Strassenaufweitung	1	Stück	25'000	35%	5%	8%	8'978	8'978
Längsführung Kat.4	3'700	m	3'118	35%	5%	8%	1'120	4'143'149

	Total Beitrag Mio. CHF (gerundet)	4.39
--	-----------------------------------	------

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.	107'726	m2	378	35%	5%	8%	136	14'626'143

	Total Beitrag Mio. CHF (gerundet)	14.63
--	-----------------------------------	-------

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

Keine Massnahmen

Tabelle A2-1