



30. Oktober 2009

Agglomerationsprogramm Schaffhausen

Prüfbericht des Bundes

Referenz/Aktenzeichen: 321.1 / H324-0147

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)	13
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 Schaffhausen bestehend aus:

- Teil Verkehr und Siedlung Schlussbericht, 17. 12 2007
- Teil Verkehr und Siedlung Anhang, 17. 12 2007

Das Agglomerationsprogramm (AP) wurde Ende 2007 beim Bund zur Prüfung eingereicht. Damit bewirbt sich die Agglomerationsprogramm-Trägerschaft für die Mitfinanzierung der im Agglomerationsprogramm als prioritär eingestuften Verkehrs-Infrastrukturvorhaben durch den Bund im Rahmen des Infrastrukturfonds-Gesetzes.

1.2 Ziel und Zweck der Prüfung

Die Prüfung hat drei Ziele:

1. Die Erfüllung der Grundanforderungen prüfen.
2. Die Wirkung des Agglomerationsprogramms beurteilen. Die Wirkung ist entscheidend für die Höhe der Bundesbeiträge.
3. Die Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen über alle Agglomerationsprogramme mit Blick auf die verfügbaren Bundesmittel.

Auf dieser Grundlage werden die Botschaft zu den Agglomerationsprogrammen zwecks Freigabe der Bundesbeiträge durch das eidgenössische Parlament und die Leistungsvereinbarungen erarbeitet. Den allgemeinen gesetzlichen Anforderungen an die Realisierung der Infrastrukturen wird mit dem Prüfbericht nicht vorgegriffen.

1.3 Vorgehen, Prüfprozess

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

2 Zusammenfassung der Resultate

Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramms

Das Agglomerationsprogramm Schaffhausen fokussiert auf einen mit der Siedlungsentwicklung kohärent abgestimmten Ausbau des ÖV Mittel- und Feinverteilers. So kann bei der Verbesserung der Qualität der Verkehrssysteme eine sehr gute und bei den übrigen Wirkungsbereichen eine gute Wirkung erzielt werden.

Die Stärke des Agglomerationsprogramms ist der gezielte Ausbau der Nord-Süd und Ost-West-Achse des S-Bahn-Systems mit einem ¼ Stunden Takt und einigen neuen Haltestellen und dessen gute Abstimmung mit dem ÖV Feinverteiler im Agglomerationskern. Neben einer namhaften Verbesserung der Vertaktung und Vernetzung im ÖV sind die angestrebte Parkplatzpolitik, die Einführung eines Mobilitätsmanagements sowie das Verkehrssystemmanagement im Agglomerationskern positiv hervorzuheben. Zusätzlich wird mit den vorgeschlagenen Massnahmen im ÖV auch die Siedlungsentwicklung nach innen deutlich unterstützt, namentlich indem die ESP konsequent mit dem ÖV erschlossen werden. Weitere Stärken im Programm liegen bei der Planung und Ausweisung von gut priorisierten und zentral gelegenen ESP und VE, bei einer Reihe von Aufwertungsmassnahmen von Strassenräumen und Ortsdurchfahrten sowie bei der Verbesserung des Zugangs zum Rhein. Schliesslich lässt die gute Vernetzung und Vertaktung deutliche Umsteigeeffekte erwarten, die Verminderungen der Luftschadstoff- und Lärmbelastungen ermöglichen.

Schwächen im Programm liegen im Fehlen einer aktiven Lenkung der Siedlungsentwicklung ausserhalb der ESP. Namentlich fehlen Lenkungsmassnahmen für Neueinzonungen. Zusätzlich ist aus dem Programm eine systematische Entschärfung von Gefahrenstellen nicht ersichtlich.

Nach der Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen belaufen sich die Investitionskosten des Agglomerationsprogramms der Agglomeration Schaffhausen auf Fr. 88.26 Mio. Dieser Investitionskostenbetrag der A und B Projekte wird für eine mittlere Agglomeration als mittel eingestuft.

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

40%

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

A-Liste

M-Nr.	Massnahme	Kosten (Mio Fr.) laut AP	Kosten (Mio Fr.) 2005*	beantragter Bundesbei- trag*
12	Elektrifizierung Schaffhausen-Erzingen	13.00	11.28	4.51
13	Stationsausbau Jestetten (Ausstellgleis, Perronzugänge)	5.00	4.34	1.73
15	Ausbau Knoten Schaffhausen inkl. Kapazitätserhöhung SH-Neuhausen	10.00	8.68	3.47
16	Aufwertung Station Herblingen	4.00	3.47	1.39
17	Neue Bahnstation Beringen Ost	4.00	3.47	1.39
18	Neue Bahnstation Neuhausen Zentrum	4.00	3.47	1.39
20	Angebotsausbau städtisches Busangebot	8.00	6.75	2.70
21	Dosierung/Verkehrslenkung	5.00	4.22	1.69
22	Aufwertung Rheinuferstrasse / Verbesserung Rheinzugang	7.00	5.90	2.36

<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>
25	Aufwertung und Verkehrsoptimierung Bereich Adlerunterführung / Schwabentor	10.00	8.43	3.37
27	Teil 2 Aufwertung Ortsdurchfahrten Beringen	3.50	2.95	1.18
29	Aufwertung und Leistungsoptimierung Gennersbrunnerstrasse	3.00	2.53	1.01
31	Änderung Hauptstrassennetz in Herblingen	1.00	0.84	0.34
33	Duraduct mit Lift	4.00	3.37	1.35
12	Konzept LV_A-Liste	17.50	14.76	5.90
Summe			84.46	33.78

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>
24	Aufwertung Bachstrasse	2.50	2.11	0.84
	Konzept LV_B-Liste		1.69	0.67
Summe			3.80	1.51

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.

Noch offen ist die Frage, wie die Verbindlichkeit des Agglomerationsprogramms gewährleistet werden soll. Die Verbindlichkeit ist spätestens bis zur Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung sicherzustellen.

4 Beurteilung der Programmwirkung

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

Entscheidend für die Programmwirkung sind grundsätzlich Massnahmen der A- und B-Liste sowie die nicht-infrastrukturellen Massnahmen in den Bereichen Verkehr und Siedlung. Zusätzlich werden Massnahmen der übergeordneten Ebene einbezogen, sofern sie für das Agglomerationsprogramm von Relevanz sind und von den zuständigen Stellen des Bundes zum Zeitpunkt der Beurteilung als zweckmässig und innerhalb der nächsten zwanzig Jahre mit hoher Wahrscheinlichkeit als realisierbar beurteilt werden.

4.1 Nutzen – Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien

Wirksamkeits- kriterium *Beurteilung mit Begründung*

<i>Wirksamkeits- kriterium</i>	<i>Beurteilung mit Begründung</i>
<p>WK1: Qualität der Verkehrssysteme verbessert</p>	<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Massnahmen im ÖV basieren auf der VBSH-Netzentwicklungsstudie und einem ÖV-Buskonzept der Agglomeration Schaffhausen. Sie ermöglichen eine flächendeckende Verbesserung hinsichtlich Vernetzung und Vertaktung des ÖV im Agglomerationsgebiet. Speziell positiv wirken dabei der Ausbau des städtischen Busangebotes sowie der ¼-Stunden-Takt der S-Bahn. Mit diesen Netzergänzungen werden Durchmesserlinien im Kern der Agglomeration ermöglicht sowie Reisezeiten und Erreichbarkeiten optimiert. ▪ Ferner tragen ein Verkehrssystemmanagement und ein konsequentes Dosiersystem mit einer Entlastung des innerstädtischen Bereichs zur Verbesserung der Fahrplanstabilität und Pünktlichkeit bei. ▪ Eine Verbesserung der Stausituation wird durch die flankierenden Massnahmen zum Galgenbucktunnel, durch die Aufwertung der Ortsdurchfahrten Beringen und Löhningen und die Umgestaltungen von Strassenräumen sowie durch Massnahmen im Bereich des Verkehrssystemmanagements erzielt. ▪ Die ausgewiesenen Entwicklungsschwerpunkte sind mehrheitlich mit dem ÖV gut erschlossen. Die Stationen Beringen-Ost und Neuhausen schliessen die verbleibenden Lücken.

- Die Einführung von Parkplatzgebühren bei allen VE, die Abstimmung des Parkplatz-Angebots auf das ÖV-Angebot sowie die Mobilitätsberatung und das „Haus der Mobilität“ wirken sich positiv aus.
- Die vorgeschlagenen Massnahmen zur Verbesserung des Fuss- und Veloverkehrs sind, mit Verdichtungen im Agglomerationskern, über das gesamte Agglomerationsgebiet verteilt. Die Massnahmen resultieren aus einer guten Schwachstellenanalyse und tragen zur konsequenten Verbesserung des LV-Netzes bei. Mit den vorgeschlagenen Massnahmen wird ein gutes, feinmaschiges und attraktives Wegnetz aufgebaut.

Schwächen

- Der grenzüberschreitende Planungsansatz könnte noch klarer und systematischer dargestellt sein.
-

WK2:

Siedlungs-
entwicklung
nach innen
gefördert

Stärken

- Die Massnahmen im Bereich der ESP und VE sind wichtige strategische Schritte, um die Siedlungsentwicklung nach innen zu fördern. Die vorgeschlagenen Standorte liegen mehrheitlich zweckmässig.
- Mit der Verbesserung der ÖV-Erschliessung und der Erreichbarkeit von ESP und VE werden aktive Fördermassnahmen für die Konzentration an Siedlungsschwerpunkten gesetzt. Ferner wird die Umnutzung von Industriebrachen gefördert.
- Eine Reihe von Aufwertungsmassnahmen im Orts- und Stadtgebiet (an den Rheinufern sowie an Bahnhaltstellen) tragen zur Verbesserung des Städtebaus und der Lebensqualität sowie zum Abbau der Trennwirkung von Strassenräumen bei.

Schwächen

- Im Programm fehlen konzeptionelle Überlegungen/Visionen einer konzentrierten Siedlungsentwicklung nach innen. Es fehlen Massnahmen für eine aktive Lenkung der Siedlungsentwicklung ausserhalb der ESP. Namentlich fehlen Lenkungsmassnahmen für Neueinzonungen innerhalb und ausserhalb des Perimeters des Agglomerationsprogramms.
 - Die vorgeschlagenen Siedlungsmassnahmen (ESP und VE) sind noch in den Richtplan verbindlich zu integrieren. Dies ist im Rahmen der Richtplananpassung 2008 vorgesehen.
 - Das Agglomerationsprogramm sieht lediglich einzelne, punktuelle Massnahmen zur Aufwertung von Strassenräumen sowie zum Abbau von Trennwirkungen vor.
-

WK3:

Verkehrssicherheit
erhöht

Stärken

- Die Massnahmen im Bereich Langsamverkehr sind umfassend und bringen deutliche Sicherheitsgewinne in weiten Teilen des Agglomerationsgebietes.
- Die flankierenden Massnahmen zum Galgenbucktunnel, das Verkehrssystemmanagement, die Aufwertung der Ortsdurchfahrten Beringen und Löhningen sowie die Umgestaltungen am Rheinufer erhöhen die Verkehrssicherheit.

Schwächen

- Die Schwachstellenanalyse im Bereich Gefahrenstellen fällt summarisch aus, deshalb kann nicht von einer systematischen Verbesserung der Verkehrssicherheit ausgegangen werden.
 - Eine systematische Herangehensweise ist auch im Bereich der Aufwertung von Strassenräumen mit entsprechend positiven Wirkungen auf die Verkehrssicherheit nicht ersichtlich.
-

<p>WK4: Umwelt- belastung und Ressourcen- verbrauch vermindert</p>	<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die vorgeschlagenen Massnahmen lassen deutliche Verlagerungseffekte zu Gunsten des ÖV und LV erwarten. Dadurch werden massgebliche Verminderungen der Luftschadstoff- und Lärmbelastung gegenüber dem Trend erzielt. ▪ Die ESP und VE-Planungen tragen zu einer gewissen Reduktion des Flächenverbrauchs bei. <p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Das Agglomerationsprogramm zeigt kaum konkrete, konzeptionelle Vorstellungen zur koordinierten Landschaftsentwicklung und zur Unterstützung der Siedlungsentwicklung nach innen auf.
<p>Vorleistungen WK 1-4</p>	<p>In keinem der Wirkungsbereiche konnten Vorleistungen bzw. langjährige massgebliche Anstrengungen identifiziert werden, welche zu einem deutlich überdurchschnittlichen Standard geführt haben.</p>

Tabelle 4-1

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

<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	3	0	3
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert	2	0	2
WK3: Verkehrssicherheit erhöht	2	0	2
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert	2	0	2
Summe WK1 – WK4 (Nutzen)	9	0	9

Tabelle 4-2

4.2 Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis)

Die Kosten der A- und B-Liste (vgl. Kap. 2) liegen bei Fr. 88.26 Mio. für eine mittlere Agglomeration werden diese Kosten als mittel eingestuft.

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

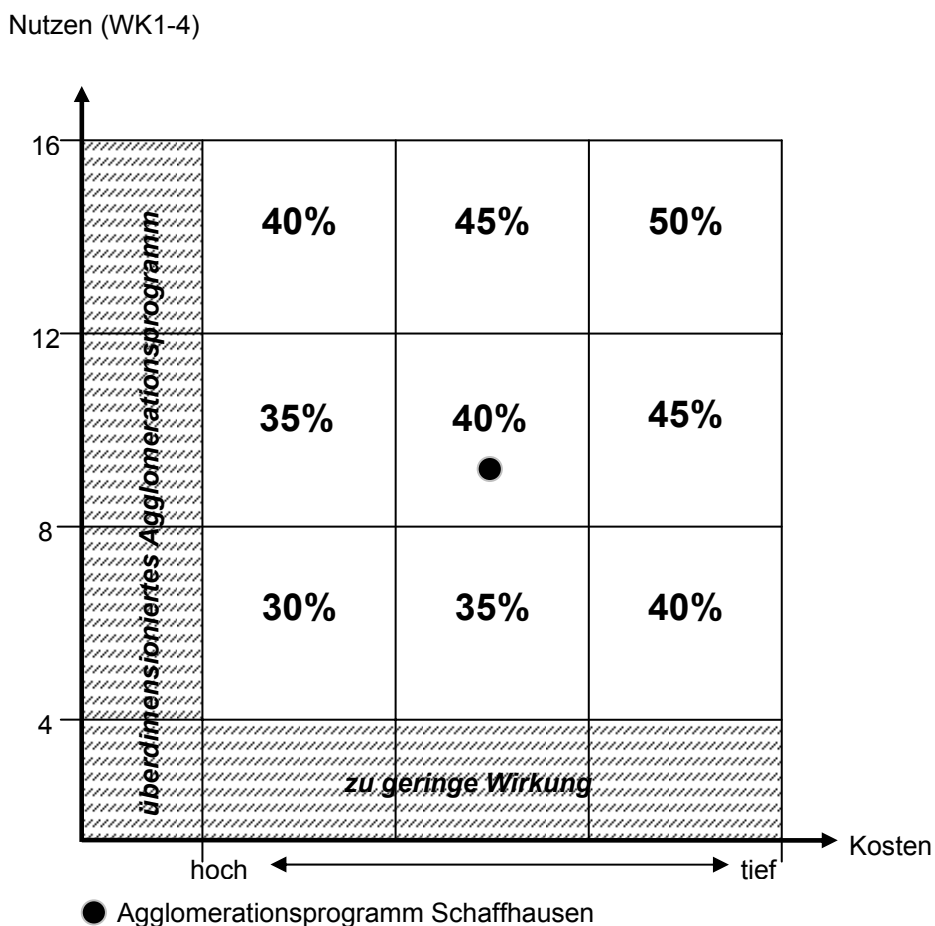


Abbildung 4-1

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*

27 Aufwertung Ortsdurchfahrten Beringen, Löhningen	Die Massnahme wird aufgrund unterschiedlicher Belastungsgrade (DTV) in zwei Teile geteilt: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 27 Teil 1 Aufwertung Ortsdurchfahrten Löhningen, Priorität A Eigenleistung, 1.50 Mio ▪ 27 Teil 2 Aufwertung Ortsdurchfahrten Beringen, Priorität A, 3.50 Mio
--	--

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>
11	Aufhebung Bahnübergänge Beringen West, Neunkirch	Diese Massnahmen drängen sich aus Sicherheitsüberlegungen im Zusammenhang mit den angepeilten Höchstgeschwindigkeiten von 160 km/h auf und sind daher vor allem für den Bahn-Fernverkehr Schaffhausen-Basel relevant. Aus Sicht Agglomerationsverkehr (MIV und S-Bahn) sind diese Massnahmen nicht notwendig bzw. weisen ein ungenügendes Kosten/Nutzen-Verhältnis auf. Die Zugsfrequenzen und DTV-Werte sind relativ gering.
9	Niveaufreie Schienenzugänge Beringen, Neunkirch	Als Folge des Doppelspurausbaus und der Automatisierung der Strecke sind diese Massnahmen primär durch den Bahn-Fernverkehr bedingt.

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>
23	Verkehrsarme Fischerhäuser-/Rheinholdenstrasse mit Spange Rheinholdenstrasse – Buchthalerstrasse	A	4.50
26	Flankierende Massnahmen Galgenbucktunnel	A	2.50
27	Teil 1 Aufwertung Ortsdurchfahrten Löhningen	A	1.50
28	Sammelstrasse Süd (ESP SIG-Areal)	A	4.10
30	Aufwertung Zürcherstrasse Feuerthalen (Rückbaumassnahme als flankierende Massnahme zur A4)	A	1.00
32	Bauliche Anpassung Quartierstrassen und Parkierung im Rahmen ESP Vordere Breite	A	2.00

Tabelle 5-3

5.4 Durch andere Mittel finanzierbare Massnahmen(pakete)

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

<i>M-Nr.</i>	<i>Massnahmen</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>	<i>Finanzierungsmittel</i>
14	Kreuzungsstelle St. Katharinental (Diessenhofen)	5.00	Ordentliches Budget Transportunternehmen
19	Neue Haltestelle Rheinfall (Ersatz Schloss Laufen)	4.00	Läuft über Agglomerationsprogramm Zürich, 4. Teilergänzung S-Bahn Zürich
10	Doppelspur Beringen-Neunkirch	26.00	Vereinbarungen Deutsche Bahn

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>
15 Ausbau Knoten Schaffhausen	mit Richtplananpassung 2008 ist Festsetzung vorgesehen	Im Rahmen der Richtplan-Anpassung 2008
17 Neue Bahnstation Beringen Ost	mit Richtplananpassung 2008 ist Festsetzung vorgesehen	Im Rahmen der Richtplan-Anpassung 2008
18 Neue Bahnstation Neuhausen Zentrum	mit Richtplananpassung 2008 ist Festsetzung vorgesehen;	Im Rahmen der Richtplan-Anpassung 2008; Nachweis der Abstimmung mit dem Fernverkehr und den Zielen BLN
20 Angebotsausbau städtisches Busangebot	mit Richtplananpassung 2008 ist Festsetzung vorgesehen;	Im Rahmen der Richtplan-Anpassung 2008
33 Duraduct mit Lift	mit Richtplananpassung 2008 ist Festsetzung vorgesehen;	Im Rahmen der Richtplan-Anpassung 2008

Tabelle 6-1

B-Liste:

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

Tabelle 6-1

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 wird auf die unter den Wirksamkeitskriterien erwähnten Stärken und Schwächen verwiesen.

Zentraler Punkt für die Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms wird es sein, dass neben der ESP-Förderung konsequente Massnahmen zur Lenkung der Siedlungsentwicklung ergriffen werden.

ANHANG

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

M-Nr.	Massnahme	Priorität	Kosten (Mio Fr.) laut AP	Kosten (Mio Fr.) 2005*/**
34	Verbindung Neuhausen Zentrum / S-Bahn-Haltestelle – Rheinfallgebiet mit Schräg- und Vertikallift	A	2.00	1.69
35	Munot-Lift	B	2.00	1.69
36	Veloweg Herblingertal	A	2.00	1.69
37	Fussgängersteg Herblingermarkt – S-Bahn-Station Herblingen	A	1.50	1.27
38	Veloabstellanlage Bahnhof Schaffhausen (Südseite)	A	0.80	0.67
39	Veloabstellanlage Station Herblingen	A	0.20	0.17
40	Öffnung Neustadt für Gegenverkehr	A	0.20	0.17
41	Punktuelle Verbesserung Verkehrssicherheit Velo an diversen Knoten	A	0.50	0.42
42	Verbesserung der Veloführung im oberen Bereich der Rheinfallstrasse	A	1.00	0.84
43	Zusätzliche Veloabstellplätze Badischer Bhf. und Rheinfall	A	0.10	0.08
44	Verbesserung Erschliessung Rheinfall für Veloverkehr (Ausbau Rheinquai, Rheinsteg, Öffnung Rheinfallgebiet)	A	3.40	2.87
45	Öffnung Charlottenfels-Areal für den Veloverkehr	A	0.10	0.08
46	Fuss- und Radwegbrücke Enge	A	0.50	0.42
47	Fussgängerbrücke Rabenfluh (Rhein- und Bahnzugang)	A	1.30	1.10
48	Öffnung des SIG-Areals für den Fussverkehr	A	0.20	0.17
49	Fussweg Klettgauerstrasse – Sonnenbergstrasse	A	0.10	0.08
50	Fussweg Schützenstrasse – Langrietstrasse	A	0.20	0.17
51	Veloweg Beringen – Löhningen	A	0.40	0.34
52	Veloweg SH-Herblingen – Stetten	A	0.50	0.42
53	Optimierung Veloverbindung Schaffhausen – Hemmental	A	0.20	0.17
54	Fussgängerzugang Bhf. Thayngen Süd / Bahnhofplatz	A	2.00	1.69
55	Verbesserung Veloführung Thayngen-Süd	A	0.30	0.25
Summe	LV_A/B-Liste		19.50	16.45

Keine Kürzung lt. Benchmark (Methode siehe Erläuterungsbericht)

Konzept LV_A-Liste	A	14.76
Konzept LV_B-Liste	B	1.69

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.)