



26. Februar 2014

---

# **Agglomerationsprogramm Aargau-Ost**

## **2. Generation**

### **Prüfbericht des Bundes**

---

Referenz/Aktenzeichen: 321.1 / M113-0474

Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Dr. Maria Lezzi  
Direktorin

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Gegenstand, Ziel, Vorgehen .....</b>	<b>4</b>
1.1	Gegenstand der Prüfung .....	4
1.2	Ziel und Zweck der Prüfung .....	4
1.3	Vorgehen im Prüfprozess .....	4
1.4	Vorgehen in der Umsetzung .....	4
<b>2</b>	<b>Gesamtwürdigung, Beitragssatz, Listen der A- und B-Massnahmen .....</b>	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>Prüfung der Grundanforderungen .....</b>	<b>9</b>
<b>4</b>	<b>Beurteilung der Programmwirkung .....</b>	<b>10</b>
4.1	Nutzen - Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien .....	10
4.2	Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis) .....	13
<b>5</b>	<b>Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen .....</b>	<b>15</b>
5.1	Anpassung Massnahmen aufgrund Vorgaben der UVEK-Weisung .....	16
5.2	Nicht mitfinanzierte Massnahmen .....	16
5.3	Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen .....	18
5.4	Durch den Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C .....	19
5.5	A-, B- und C*-Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung .....	20
<b>6</b>	<b>Übereinstimmung mit der Gesetzgebung und Planungsinstrumenten des Bundes sowie den kantonalen Richtplänen .....</b>	<b>21</b>
6.1	Gesetzgebung, Sach- und Massnahmenpläne und Inventare des Bundes .....	21
6.2	Nachweis der Abstimmung von Infrastrukturmassnahmen der Priorität A oder B mit den kantonalen Richtplänen .....	22
<b>7</b>	<b>Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms .....</b>	<b>23</b>
<b>ANHANG 1</b>	<b>.....</b>	<b>24</b>
<b>ANHANG 2</b>	<b>.....</b>	<b>25</b>

---

# 1 Gegenstand, Ziel, Vorgehen

## 1.1 Gegenstand der Prüfung

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

- Agglomerationsprogramm Aargau-Ost 2. Generation, Analyseband, 23. Mai 2012
- Agglomerationsprogramm Aargau-Ost 2. Generation, Hauptbericht, 23. Mai 2012
- Agglomerationsprogramm Aargau-Ost 2. Generation, Massnahmenband, 23. Mai 2012
- Agglomerationsprogramm 1. Generation, Umsetzungsbericht Aargau-Ost (Teil A und B), 23. Mai 2012

Das Agglomerationsprogramm (AP) wurde am 26. Juni 2012 beim Bund zur Prüfung eingereicht. Damit bewirbt sich die Agglomeration/Trägerschaft für die Mitfinanzierung der im Agglomerationsprogramm als prioritär eingestuften Verkehrs-Infrastrukturvorhaben durch den Bund im Rahmen des Infrastrukturfondsgesetzes.

## 1.2 Ziel und Zweck der Prüfung

Die Prüfung hat vier 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<sup>1</sup> über alle Agglomerationsprogramme mit Blick auf die verfügbaren Bundesmittel.
4. Die Berücksichtigung des Umsetzungsberichts Teil A und B als integraler Teil des Agglomerationsprogrammes.

Auf dieser Grundlage werden die Botschaft zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr zu Händen des eidgenössischen Parlaments und die Leistungsvereinbarungen erarbeitet.

Den allgemeinen gesetzlichen Anforderungen an die Realisierung der Infrastrukturen wird mit dem Prüfbericht nicht vorgegriffen.

## 1.3 Vorgehen im Prüfprozess

Das Verfahren der Prüfung ist grundsätzlich in der Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 2. Generation des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK vom 14.12.2010 (nachfolgend: UVEK-Weisung) festgelegt. Im Verlaufe des Prüfungsprozesses wurden diese Vorgaben in der praktischen Anwendung konkretisiert und präzisiert. Die Erläuterungen zum Vorgehen und zu den allgemeinen Ergebnissen des Prüfprozesses sind im Erläuterungsbericht vom 26.02.2014 dargelegt.

## 1.4 Vorgehen in der Umsetzung

In der Leistungsvereinbarung verpflichten sich die am Agglomerationsprogramm beteiligten Parteien zur Umsetzung aller darin enthaltenen mitfinanzierten und nicht mitfinanzierten Massnahmen. Für jede vom Bund mitfinanzierte Infrastrukturmassnahme der A-Liste, die bau- und finanzreif ist, wird gestützt auf die Leistungsvereinbarung eine Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen. Anschliessend kann die Massnahme umgesetzt werden. Bundesbeiträge werden für die effektiv erbrachten Leistungen maximal bis zu den nachfolgend festgelegten Höchstbeiträgen zuzüglich Teuerung und MWSt. ausbezahlt.

Die Umsetzung aller in der Leistungsvereinbarung aufgeführten Massnahmen wird im Rahmen eines laufenden Controllings durch den Bund überprüft.

---

<sup>1</sup> Mit der Bezeichnung „Massnahme/n“ sind stets auch „Massnahmenpaket/e“ gemeint.

## 2 Gesamtwürdigung, Beitragssatz, Listen der A- und B-Massnahmen

Das Agglomerationsprogramm Aargau-Ost hat sich gegenüber der 1. Generation kohärent weiterentwickelt. Die weitere Zusammenarbeit der verschiedenen Agglomerationen in einem Agglomerationsprogramm wird begrüsst. Auf Basis einer umfangreichen Analyse der sog. Teilagglomerationen (Agglomerationen Baden-Brugg, Lenzburg, Wohlen, Teilgebiete aus Zürich) wurden die Strategien Siedlung und Gesamtverkehr erarbeitet. Insbesondere wurden neue, positive Ansätze im Bereich Siedlung aufgegriffen. Die Umsetzung in Massnahmen ist jedoch je nach Teilagglomeration unterschiedlich weit entwickelt. So bleibt das Potenzial einer engen Vernetzung der Teilagglomerationen zu wenig genutzt. Insgesamt ist die Abstimmung zwischen Verkehr und Siedlungsentwicklung im Agglomerationsprogramm über den ganzen Perimeter noch zu verbessern und zu konkretisieren.

Als Stärke des Agglomerationsprogramms sind die Weiterführung des Verkehrsmanagements und der Strassenraumaufwertungen oder Verbesserungen des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs (ÖV) wie die Busachse Ost in Baden zu nennen. Diese Massnahmen tragen zur Verstetigung des Verkehrs auf belasteten Achsen und zu einer Fahrplanstabilisierung im ÖV bei. Auch die Verbesserung der Intermodalität von einzelnen ÖV-Drehscheiben in zentraler Lage wird als positiv bewertet. Im Siedlungsbereich sind die Schritte zur Nutzung von Verdichtungspotenzialen als Stärke zu nennen, auch wenn die gelungenen Ansätze noch weiter zu konkretisieren sind.

Als Schwäche fällt der unterschiedlich hohe Entwicklungsgrad der einzelnen Teilgebiete des Agglomerationsprogramms auf, was dazu führt, dass nur lokal Effekte erzielt werden. Weiter sind die Angebotsvorstellungen für den ÖV im Agglomerationsprogramm zwar enthalten, hängen jedoch vom Mehrjahresprogramm 2013 des Kantons ab und sind zu wenig in das Agglomerationsprogramm integriert. Eine Strategie zur verbesserten Erschliessung der ESP für alle Verkehrsmittel ist noch nicht ersichtlich. Mit der vorgesehenen Parkraumbewirtschaftung kann noch keine Lenkungswirkung im Sinne der übergeordneten Ziele im Verkehr erreicht werden. Die im kantonalen Richtplan eingeführten Instrumente zur Konzentration der Siedlungsentwicklung, wie beispielsweise der Umgang mit den ESP, werden auf Agglomerationsstufe übernommen, jedoch nicht weiterentwickelt.

Im Bereich Verkehrssicherheit geht die Agglomeration aufgrund einer grobmaschigen Analyse die Beseitigung einzelner Schwachstellen an. Die vorgeschlagenen Massnahmen tragen punktuell zu einer gewissen Verbesserung der Verkehrssicherheit bei. Im Bereich der Umweltbelastungen lassen die Massnahmen in einzelnen Zentren wie Baden und Wohlen eine Erhöhung der Anteile des ÖV und des Langsamverkehrs im Modal Split erwarten, was die Lärmbelastung und die Luftqualität lokal verbessern kann. Es besteht jedoch kein systematischer Ansatz, welcher eine Verbesserung über alle beteiligten Räume der Agglomeration erwarten lässt. Die Agglomeration wertet einige Freiräume auf und schafft mit den Agglomerationspärken Wasserschloss und Limmattal siedlungsorientierte naturnahe Erholungsräume. Einzelne Umfahrungsstrassen, die als Eigenleistung der Agglomeration realisiert werden, beeinträchtigen lokal das Landschaftsbild. Aufgrund des geringen Reifegrads der Massnahmen zur Siedlungskonzentration und zur Eindämmung der Zersiedelung kann der Flächenverbrauch gegenüber dem Trend nicht in einem relevanten Umfang vermindert werden.

Nach der Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen für die Agglomeration Aargau-Ost belaufen sich die Investitionskosten des Agglomerationsprogramms auf CHF 328.49 Mio. Dieser Betrag umfasst CHF 189.35 Mio. für die A- und B-Massnahmen sowie CHF 139.14 Mio. für die A1-Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm der 1. Generation. Die Investitionskosten werden als mittel eingestuft<sup>2</sup>.

---

<sup>2</sup> Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. und Teuerung

Aufgrund der Programmwirkung (Kosten/Nutzen-Verhältnis) wird dem eidg. Parlament beantragt, folgenden Beitragssatz des Bundes an die mitfinanzierten Massnahmen der 2. Generation festzulegen<sup>3</sup>:

35%

Gestützt auf diesen Beitragssatz und die Prüfung der Priorisierung der Massnahmen werden zur Mitfinanzierung der in der nachfolgenden A-Liste stehenden Massnahmen die aufgeführten Höchstbeiträge des Bundes beim eidgenössischen Parlament zur Freigabe beantragt.

### A-Liste

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio CHF) laut AP	Kosten (Mio CHF) 2005*	Bundes- beitrag**
4021.2.001	A.1.01.MIV	Gebenstorf, Betriebs- und Gestaltungskonzept K117/K272	1.90	1.71	0.60
4021.2.002	A.1.02.MIV	Wettingen, Betriebs- und Gestaltungskonzept Landstrasse	17.50	7.95***	2.78
4021.2.003	A.1.03.MIV	Verkehrsmanagement Limmattal, Teil Neuenhof	5.50	4.95	1.73
4021.2.004	A.1.04.ÖV	Baden, Busachse Ost	32.60	29.36	10.28
4021.2.010	A.1.10.LV	Ennetbaden/Baden, Mättelisteg	1.60	1.44	0.50
4021.2.012	A.2.01.MIV	Brugg, Betriebs- und Gestaltungskonzept K112 Zurzacherstrasse	8.40	7.57	2.65
4021.2.013	A.2.02.ÖV	Brugg, Aufwertung Bahnhofplatz- Neumarkt und Busterminal Nord	5.00	4.50	1.58
4021.2.016	A.3.01.MIV	Verkehrsmanagement Region Lenzburg - Bünztal	16.00	14.41	5.04
4021.2.017	A.3.02.MIV	Neugestaltung Ortsdurchfahrt Lenzburg Henschiker-/Niederlenzerstrasse (K123)	1.00	0.90	0.32
4021.2.018	A.3.03.MIV	Neugestaltung Ortsdurchfahrten Hunzenschwil (K247)	5.50	2.25***	0.79
4021.2.019	A.3.04.MIV	Neugestaltung Ortsdurchfahrten Schafisheim (K246) inkl. Knoten Schoren	6.50	3.42***	1.20
4021.2.021	A.4.01.ÖV	Wohlen / Villmergen, Infrastruktur zur Optimierung Busangebot	2.00	1.80	0.63
4021.2.022	A.4.02.ÖV	Wohlen, Aufwertung Umsteigeknoten Bus-Bahn	12.50	11.26	3.94
4021.2.026	A.5.03.MIV	Verkehrsmanagement Region Mutschellen (abgestimmt mit VM Limmattal)	22.00	8.25***	2.89
4021.2.028	A.0.02.MIV	Handlungsprogramm Sanierung Unfallschwerpunkte auf Kantonsstrassen	3.60	3.24	1.13
4021.2.066	A.5.01.MIV	Berikon/Widen/Rudolfstetten: Zentrumsentwicklung Knoten Mutschellen - BGK Bellikonerstrasse Widen	7.65	3.96***	1.39

<sup>3</sup> Der Beitragssatz an die A1-Massnahmen, welcher in der Leistungsvereinbarung (1. Generation) festgehalten ist, bleibt unverändert.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>	<i>Kosten (Mio CHF) 2005*</i>	<i>Bundes- beitrag**</i>
4021.2.067	A.5.01.MIV	Berikon/Widen/Rudolfstellen: Zentrumsentwicklung Knoten Mutschellen - Knotensanierung Mutschellen	4.15	3.74	1.31
4021.2.068	A.5.01.MIV	Berikon/Widen/Rudolfstellen: Zentrumsentwicklung Knoten Mutschellen - Umorganisation Bushof	0.80	0.72	0.25
4021.2.069	A.5.02.MIV	Bremgarten, BGK Zürcherstrasse (K262) - BGK	3.00	2.10***	0.74
4021.2.070	A.5.02.MIV	Bremgarten, BGK Zürcherstrasse (K262) - Bushof	3.00	2.70	0.95
4021.2.071	A.1.06.ÖV	Baden-Dättwil, Mellingerstrasse K268 Busspuren und Radrouten - Mellingerstrasse	4.80	4.32	1.51
4021.2.073		LV A-Liste (Anhang 1)		19.72	6.90
	Summe			140.27	49.11

Tabelle 2-1 (\* Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. und Teuerung; \*\* Höchstbeitrag Bund, Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. und Teuerung, gerundet, \*\*\* Kosten im Benchmark gekürzt)

Für die in der nachfolgenden B-Liste stehenden Massnahmen ist die Bau- und Finanzreife für die Vierjahresperiode 2015-2018 nicht erreichbar oder muss das Kosten/Nutzen-Verhältnis noch optimiert werden. Zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieses Prüfberichts (26.02.2014) ist die Mitfinanzierung dieser Massnahmen durch den Bund weder durch den Infrastrukturfonds noch durch ein anderes Finanzierungsinstrument des Bundes gesichert. Es wird eine Aufstockung der Bundesmittel und eine Verstärkung der Mitfinanzierung des Programms Agglomerationsverkehr durch den Bund angestrebt. Unter Vorbehalt der Sicherung der Finanzierung sollen diese Massnahmen in den Agglomerationsprogrammen der 3. Generation von den Agglomerationen 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) 2005*</i>	<i>Bundes- beitrag*</i>
4021.2.005	A.1.05.ÖV	Wettingen, Neubau Haltestelle Tägerhard	8.00	6.64	2.32
4021.2.030	B.1.02.MIV	Baden, Brückenkopf Ost - Niveaufreie Entflechtung	25.00	22.52	7.88
4021.2.031	B.1.03.MIV	Birmenstorf, Betriebs- und Gestaltungskonzept (K272)	2.00	1.80	0.63
4021.2.033	B.1.05.LV	Baden Bahnhof, Personenunterführung Nord und Perronzugang Nord	10.00	8.30	2.90
4021.2.074		LV B-Liste (Anhang 1)		9.82	3.44
	Summe			49.08	17.17

Tabelle 2-2 (\* Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. und Teuerung, gerundet)

## Hinweise

Die relevanten nicht mitfinanzierten Massnahmen im Bereich Siedlung und Verkehr (vgl. Kap. 5.2.1, 5.2.2) sowie die durch andere Bundesmittel (mit)finanzierbaren Massnahmen (Kap. 5.3) werden als wesentlicher Bestandteil für die Programmwirkung betrachtet und sind damit für die Festlegung des Beitragssatzes des Bundes mitentscheidend.

Kosten und Nutzen der überarbeiteten Agglomerationsprogramme der zweiten Generation sind unter Einbezug der Massnahmen gemäss Leistungsvereinbarung der ersten Generation (ohne Massnahmen der Priorität B, vgl. Kap. 3.4 der Leistungsvereinbarung) bewertet, jedoch ohne Berücksichtigung der aus dem Infrastrukturfonds mitfinanzierten, sogenannten „dringlichen Projekte“. Deren Umsetzung inkl. flankierender Massnahmen ist jedoch Voraussetzung für eine allfällige Beteiligung des Bundes an Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm.

Die angeführten Kosten wurden aus dem eingereichten Agglomerationsprogramm der 2. Generation bzw. der Leistungsvereinbarung zum Agglomerationsprogramm der 1. Generation entnommen. Die Kostenbewertung einer Massnahme erfolgt durch eine Einteilung in fünf Haupt- und vier Zwischenkostenkategorien, die anhand von vier Agglomerationsgrössenkategorien abgestuft werden. Bei der Agglomeration Aargau-Ost handelt es sich um eine mittlere bis grosse Agglomeration.

Die Massnahmen, die vom Bund als Sicherung/Aufwertung Strassenraum, Verkehrsmanagement und Langsamverkehr kategorisiert sind, wurden einem Benchmark unterzogen, der darauf abzielt, eine vergleichbare und angemessene Basis für die Beurteilung und Ausrichtung von Beiträgen zu stellen. Betriebsbeiträge (Bsp. Unterhalts- und Sanierungskosten) können mittels Infrastrukturfonds nicht finanziert werden (Art. 17a Abs. 4 MinVG). Entsprechende Nachweise werden im Rahmen des Abschlusses der Finanzierungsvereinbarungen verlangt.



### 3 Prüfung der Grundanforderungen

Die grundsätzliche Mitfinanzierungswürdigkeit des Agglomerationsprogramms durch den Bund ist entsprechend der UVEK-Weisung an bestimmte Grundanforderungen geknüpft. In Gesprächen zur Standortbestimmung des vorliegenden Agglomerationsprogramms hatte der Bund bereits zu einem früheren Zeitpunkt allfällige Lücken bei der Erfüllung der Grundanforderungen aufgezeigt.

In Anlehnung daran und in Kenntnis des eingereichten Agglomerationsprogramms stellt der Bund fest, dass die Grundanforderungen grundsätzlich erfüllt sind.

#### Hinweis zur Trägerschaft im Hinblick auf die Umsetzung:

Für die Umsetzung verlangt der Bund, dass sich der Kanton und die Gemeinden, ggf. auch die regionale Körperschaft zur Umsetzung aller in diesem Prüfbericht aufgelisteten, für die Programmwirkung relevanten Massnahmen (Kap. 2, 5.2.1, 5.2.2 und 5.3) in ihrer Verantwortung, verpflichten. Zu diesem Zweck müssen sie, i.d.R. auf Exekutivebene, Beschlüsse zur Einleitung und Durchführung dieser Massnahmen im Rahmen ihrer Kompetenzen abgeben und diese Beschlüsse dem/den Kanton(en) bzw. der Trägerschaft vor Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung weiterleiten. Die planungs- und kreditrechtlichen Beschlüsse der zuständigen Organe bleiben vorbehalten.

*Hinweis: Diese Regel gilt unter dem Vorbehalt, dass die betroffene Massnahme nicht schon juristisch, durch Planungs- und/oder Finanzierungsinstrumente verpflichtend ist.*

#### Hinweise zum Controlling:

Der Bund führt periodisch ein Controlling und ein Monitoring durch, um den Stand der Umsetzung und die Wirkung der Agglomerationsprogramme zu überprüfen. Die entsprechenden Berichte und die erforderlichen kantonalen/kommunalen Daten sind zur Verfügung zu stellen.

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

Die Trägerschaft verpflichtet sich, das Agglomerationsprogramm konform zu Gesetzgebung, übergeordneten Sachplänen und unter Beachtung von Schutzinventaren weiterzuentwickeln und umzusetzen. Strategien und Massnahmen von übergeordneter Bedeutung sind vor Abschluss der Leistungsvereinbarung im kantonalen Richtplan festzuschreiben (vgl. Kap. 6.).

## 4 Beurteilung der Programmwirkung

Das Verfahren für die Ermittlung der Programmwirkung ist in der UVEK-Weisung festgelegt (insb. Kap. 2, 3.5 und 4.5). Es stellt den Nutzen des Agglomerationsprogramms dessen Kosten gegenüber. Sowohl Nutzen als auch Kosten werden jeweils relativ, d.h. vor dem Hintergrund der Agglomerationsgrösse (Bevölkerung und mit 0.5 gewichtete Anzahl Arbeitsplätze auf Schweizer BFS-Perimeter) ermittelt.

Entscheidend für die Programmwirkung sind Zukunftsbild, Analysen, Herausforderungen, Strategien und Massnahmen sowie der verbindende rote Faden. Bei bereits im Rahmen der 1. Generation unterstützten Agglomerationsprogrammen wird zusätzlich die Kohärenz zwischen den Programmen 1. (nach Prüfung des Bundes) und 2. Generation geprüft. Von den Massnahmen werden grundsätzlich die aus dem Infrastrukturfonds mitfinanzierten Massnahmen der A- und B-Liste (Kap. 2), die durch den Bund nicht mitfinanzierbaren Massnahmen (Kap. 5.2.1), die Eigenleistungen (Kap. 5.2.2) sowie die durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbaren Massnahmen (Kap. 5.3) berücksichtigt. Bei bereits im Rahmen der 1. Generation unterstützten Agglomerationsprogrammen wird zudem der Nutzen der Massnahmen gemäss Leistungsvereinbarung der ersten Generation betrachtet, ausgenommen die Massnahmen der Priorität B (Kap. 3.4 der Leistungsvereinbarung). 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.

Entscheidend für die Kostenbeurteilung des Programms sind die Massnahmen der Priorität A und B. Bei bereits im Rahmen der 1. Generation unterstützten Agglomerationsprogrammen werden zudem die Massnahmen der Priorität A gemäss Leistungsvereinbarung der 1. Generation, die sog. A1-Massnahmen, mitberücksichtigt.

### 4.1 Nutzen - Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien

*Wirksamkeits- kriterium*     *Beurteilung mit Begründung*

<i>Wirksamkeits- kriterium</i>	<i>Beurteilung mit Begründung</i>
WK1: Qualität der Verkehrssysteme verbessert	<p><b>Stärken</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Auf Basis einer spezifischen Schwachstellenanalyse der Drehscheiben des öffentlichen Verkehrs (ÖV) werden die Bahn- und Bushofzugänge (inkl. Velostationen/P+R) und die Umsteigebeziehungen in einzelnen Agglomerationszentren erleichtert sowie weitere Verbesserungen im Bahnhofumfeld vorgenommen. Damit wird die Intermodalität gefördert. Die Verbesserungen, namentlich die B+R-Angebote, werden jedoch nicht systematisch und flächendeckend vorgenommen.</li> <li>▪ Die Agglomerationen gehen Schwachstellen im Strassennetz an. So werden die Probleme an kritischen Knoten und Achsen durch bauliche Optimierungen und Verkehrsmanagementmassnahmen entschärft. Auch Aufwertungen von Hauptachsen und Ortsdurchfahrten werden im Agglomerationsprogramm 2. Generation weiter verfolgt, was die Verträglichkeit des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und die Qualität für alle Verkehrsmittel erhöht.</li> </ul> <p><b>Schwächen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Im Agglomerationsprogramm fehlt noch eine Vision für das Gesamtverkehrssystem in Abstimmung mit einer gezielten Siedlungsentwicklung über den gesamten Perimeter. Lokal gute Ansätze zur Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems sind vorhanden und kohärent mit den Zielsetzungen des Agglomerationsprogramms der 1. Generation, wirken aber lediglich punktuell. Auch sind weitere Strassennetzergänzungen in</li> </ul>

*Wirksamkeits- Beurteilung mit Begründung  
kriterium*

der laufenden Richtplanrevision enthalten, jedoch im Agglomerationsprogramm nicht adäquat erwähnt.

- Es ist keine Strategie zur verbesserten Erschliessung der ESP für alle Verkehrsmittel ersichtlich. Trotz einzelner Verbesserungen für den ÖV und den Langsamverkehr bleibt die MIV-Erreichbarkeit bei den meisten ESP im Vordergrund.
- Im ÖV finden sich trotz Handlungsbedarf in einzelnen Teilagglomerationen nur wenige Massnahmen zur Angebotsverbesserung. Das kantonale Mehrjahresprogramm 2013 wurde zu wenig in die Planung des Agglomerationsprogramms integriert. Punktuelle Massnahmen wie Verbesserungen im Strassennetz (insb. die Busachse Ost in Baden) und Buspriorisierungen tragen jedoch zur Fahrplanstabilisierung des strassengebundenen ÖV bei. Auch der Ausbau des Ortsbusses in Wohlen wird positiv bewertet.
- Das Agglomerationsprogramm geht die Thematik des Langsamverkehrs je nach Teilagglomeration unterschiedlich intensiv an. In einigen (Baden, Wohlen) wurde der Langsamverkehr umfassend analysiert und mit Massnahmen zur Erweiterung des Netzes und dessen Aufwertung angegangen. In anderen Teilagglomerationen spielt der Langsamverkehr kaum eine Rolle.
- Nachfrageseitig sind nebst der Weiterführung des Mobilitätsmanagements kaum lenkungswirksame Massnahmen ersichtlich. Das Konzept zur Parkraumbewirtschaftung ist zu wenig auf die Nachfragebeeinflussung ausgerichtet, sondern fokussiert primär auf wirtschaftliche Interessen.

WK2:

Siedlungs-  
entwicklung  
nach innen  
gefördert

**Stärken**

- Mit der Definition der Vorranggebiete, Verdichtung und Potenziale Innenentwicklung sowie den Siedlungsbegrenzungen leistet die Agglomeration einen Beitrag zur Konzentration der Siedlungsentwicklung nach innen, auch wenn quantifizierte Vorgaben fehlen. Die vorgesehenen Siedlungserweiterungen widersprechen dieser Strategie nicht.
- Die Agglomerationen setzen die siedlungsnahen Freiräume mit Massnahmen in Wert. So werden insbesondere die Agglomerationspärke Wasserschloss und Limmattal für die Naherholung aufgewertet. Auch die Aufwertungen im Strassenraum tragen zur Erhöhung der Lebensqualität in dicht besiedelten Gebieten bei.

**Schwächen**

- Das Agglomerationsprogramm präsentiert eine umfassende Analyse des Flächenbedarfs über alle Teilagglomerationen und verfügt über eine detaillierte ESP-Klassifizierung, welche auch die publikumsintensiven Anlagen einbezieht. Die ESP sind zwar räumlich festgelegt, ihre Weiterentwicklung jedoch noch nicht konkret definiert. Ihre Anzahl bleibt wie in der ersten Generation hoch und es wurde keine Priorisierung vorgenommen. Die ESP Arbeiten und Wohnen benötigen zwar lediglich wenige neue Siedlungsflächen, einzelne sind jedoch noch nicht optimal mit dem ÖV erschlossen. Das Agglomerationsprogramm wird nicht als Instrument genutzt, um die Qualität der ÖV-Erschliessung der ESP zu erhöhen.
- Obwohl Publikumsintensive Anlagen in der Analyse enthalten sind, ist der Umgang der Agglomeration mit den Vorhaben nicht ersichtlich. Im kantonalen Richtplan fehlt eine konkrete Vorgabe für die nötige Erschliessungsqualität zur Ansiedlung von publikumsintensiven Anlagen.
- Im Teilraum Mutschellen werden trotz nachweislich zu hohem Angebot an

Wirksamkeits-  
kriterium Beurteilung mit Begründung

Bauzonen keine Massnahmen zum Umgang mit denselben aufgezeigt.	
<p>WK3: Verkehrssicherheit erhöht</p>	<p><b>Stärken</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Sicherung der Strassenquerungen für den Fussverkehr, aber auch die etapierte Einführung von Tempo-30/20-Zonen Innerorts und die umfassende Verbesserung für den Langsamverkehr in einzelnen Zentren (Baden, Brugg, Wohlen) bringt eine gewisse Verbesserung der Verkehrssicherheit.</li> </ul> <p><b>Schwächen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Trotz einer kantonalen Strategie zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ist kein konkretes flächendeckendes Konzept zur langfristigen Schwachstellenbeseitigung auf der Ebene der Agglomeration ersichtlich. In einzelnen Teilräumen der Agglomeration wird die Verkehrssicherheit gar nicht thematisiert.</li> </ul>
<p>WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert</p>	<p><b>Stärken</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mit den Agglomerationspärken Wasserschloss und Limmattal setzt die Agglomeration ihre Landschaftskonzeption mit siedlungsnahen Freiräumen um. Damit werden Fluss- und Auenlandschaften aufgewertet und mit dem Bedarf an naturnahen Erholungsgebieten optimal kombiniert.</li> </ul> <p><b>Schwächen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Eine Verschiebung des Modal Split zu Gunsten von ÖV und Langsamverkehr in der Agglomeration ist in Anbetracht der im Agglomerationsprogramm vorgesehenen Massnahmen kaum zu erwarten. Die vorgeschlagenen Massnahmen (Weiterführung des Verkehrsmanagements der 1. Generation, zahlreiche Strassenraumaufwertungen und einzelne Umfahrungsstrassen) können lediglich lokal zu Reduktionen der Lärm- und Luftbelastung in dicht besiedelten Gebieten beitragen.</li> <li>▪ Die Siedlungsmassnahmen zielen auf eine Begrenzung des Flächenbedarfs ab. Ihr geringer Reifegrad lässt jedoch noch keine Wirkung gegenüber dem Trend erwarten. Die Umfahrungsstrassen (insb. Mellingen) bewirken eine Beeinträchtigung und Zerschneidung der Landschaft.</li> </ul>
<p>Umsetzungsbericht</p>	<p>Der Umsetzungsbericht wurde hinsichtlich der zwei geforderten Aspekte: Kohärenz zwischen der 1. und 2. Generation Agglomerationsprogramm Aargau-Ost und Massnahmenumsetzung im Bereich Verkehr und Siedlung vom Bund geprüft (vgl. dazu Erläuterungen unter Kap, 4.2). Die relevanten Aspekte der Umsetzung sind in die Beurteilung der Wirkung des Agglomerationsprogramms eingeflossen (Kap. 2 und 4.1).</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>
WK1: Qualität der Verkehrssysteme verbessert	1
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert	1
WK3: Verkehrssicherheit erhöht	1
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert	1
<b>Summe WK1 - WK4 (Nutzen)</b>	<b>4</b>

Tabelle 4-2

#### 4.2 Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis)

Die Kosten der Massnahmen der Priorität A und B (vgl. A- und B-Liste in Kap. 2) liegen bei CHF 189.35 Mio. zuzüglich von CHF 139.14 Mio. für die A1-Massnahmen aus der 1. Generation. Die Investitionskosten von CHF 328.49 Mio. werden als mittel eingestuft<sup>4</sup>.

Auf das gemäss UVEK-Weisung vorgesehene Malus-System im Zusammenhang mit dem Fortschritt der Umsetzung der A1-Massnahmen der überarbeiteten Agglomerationsprogramme wurde verzichtet. Grund dafür ist die kurze zur Verfügung stehende Zeit zwischen Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung und Stichtag des Umsetzungsberichts. Stattdessen wurden die Resultate des Umsetzungsberichts im Rahmen der Wirksamkeitsbeurteilung berücksichtigt (vgl. Kap. 4.1).

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

<sup>4</sup> Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. und Teuerung

Nutzen (WK1-4)

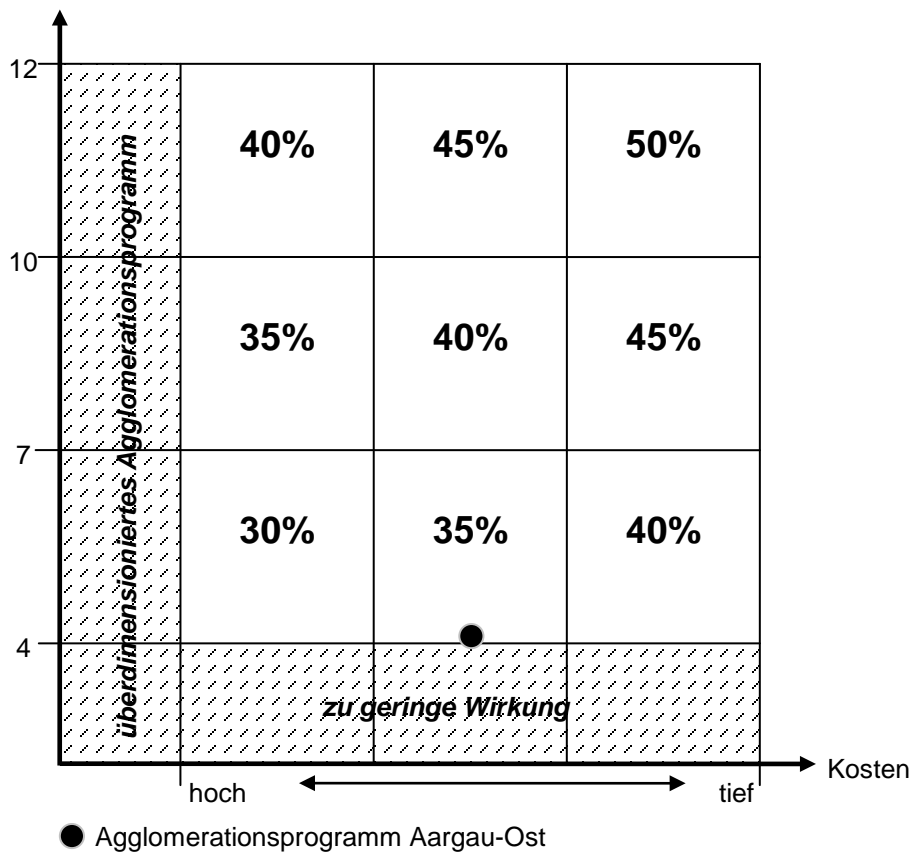


Abbildung 4-1

## 5 Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen

Im Vergleich aller eingereichten Agglomerationsprogramme und mit Blick auf die verfügbaren Mittel überprüft der Bund die von der Agglomeration vorgenommene Priorisierung der Massnahmen aufgrund des in der UVEK-Weisung erläuterten Verfahrens (insb. Kap. 2, 3.5 und 4.4). Dazu gehören die folgenden Schritte:

Anpassung Massnahmen (Kap. 5.1)

Ermittlung der nicht mitfinanzierten Massnahmen (Kap. 5.2)

- Siedlungsmassnahmen
- Nicht mitfinanzierbare Verkehrsmassnahmen
- Eigenleistungen der Agglomeration
- Eigenleistungen Bund
- Nicht programmrelevante Massnahmen

Ermittlung der durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbaren Massnahmen (Kap. 5.3)

Ermittlung der Massnahmen mit abgeänderten Prioritäten A/B/C (Kap. 5.4)

Ermittlung der Massnahmen mit Priorität A und B nach Überprüfung Bund (Kap. 2)

- Massnahmen der A-Liste sind innerhalb der Vierjahresperiode 2015-2018 bau- und finanzreif.
- Massnahmen der B-Liste werden die Bau- und Finanzreife erst später erreichen oder deren Kosten/Nutzen-Verhältnis muss noch optimiert werden.

Ermittlung der Massnahmen mit Priorität C mit vom Bund anerkanntem Handlungsbedarf (sog. C\*-Massnahmen, Kap. 5.5)

Kapitel 2 und 5 enthalten nur Massnahmen mit einer positiven oder neutralen Wirkung auf das Agglomerationsprogramm. Die in den Tabellen 2.1, 2.2, 5.2, 5.3 und 5.5 aufgelisteten Massnahmen sind für den Beitragssatz relevant und werden in die Leistungsvereinbarung übernommen.

Massnahmen, die von der Agglomeration in der C-Priorität eingereicht wurden, wurden vom Bund nicht beurteilt.

## 5.1 Anpassung Massnahmen aufgrund Vorgaben der UVEK-Weisung

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

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Änderung Massnahmenkonfiguration</i>
4021.2.006	A.1.06.ÖV	Baden-Dättwil, Mellingerstrasse K268 Busspuren und Radrouten	Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 4021.2.071, Baden-Dättwil, Mellingerstrasse K268 Busspuren und Radrouten - <b>Mellingerstrasse</b>, CHF 4.80 Mio., Priorität A</li> <li>▪ 4021.2.072, Baden-Dättwil, Mellingerstrasse K268 Busspuren und Radrouten - <b>Knoten Esp</b>, CHF 3.00 Mio., Priorität Ae1</li> </ul>
4021.2.024	A.5.01.MIV	Berikon/Widen/ Rudolfstellen: Zentrumsentwicklung Knoten Mutschellen	Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 4021.2.066, Berikon/Widen/Rudolfstellen: Zentrumsentwicklung Knoten Mutschellen - <b>BGK Bellikonerstrasse Widen</b>, CHF 7.65 Mio., Priorität A</li> <li>▪ 4021.2.067, Berikon/Widen/Rudolfstellen: Zentrumsentwicklung Knoten Mutschellen - <b>Knotensanierung Mutschellen</b>, CHF 4.15 Mio., Priorität A</li> <li>▪ 4021.2.068, Berikon/Widen/Rudolfstellen: Zentrumsentwicklung Knoten Mutschellen - <b>Umorganisation Bushof</b>, CHF 0.80 Mio., Priorität A</li> </ul>
4021.2.025	A.5.02.MIV	Bremgarten, BGK Zürcherstrasse (K262)	Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 4021.2.069, Bremgarten, BGK Zürcherstrasse (K262) - <b>BGK</b>, CHF 3.00 Mio., Priorität A</li> <li>▪ 4021.2.070, Bremgarten, BGK Zürcherstrasse (K262) - <b>Bushof</b>, CHF 3.00 Mio., Priorität A</li> </ul>

Tabelle 5-1

## 5.2 Nicht mitfinanzierte Massnahmen

### 5.2.1 Nicht durch den Bund mitfinanzierbare Massnahmen

Aufgrund der gesetzlichen Vorgaben (insb. Art. 17a MinVG und Art. 21 MinVV), der ergänzenden Ausführungen der UVEK-Weisung (Kap. 3.6 und 4.4) oder aufgrund der Einreichung durch die Agglomeration als Eigenleistung können folgende programmrelevante Massnahmen nicht durch Bundesbeiträge mitfinanziert werden. Die Wirkung dieser Massnahmen ist jedoch in der Programmbeurteilung berücksichtigt. Sie sind somit relevant und in den ausgewiesenen Zeithorizonten von den Agglomerationen oder durch Dritte umzusetzen. Bei den Siedlungs- und Verkehrsmassnahmen sind bei der Weiterentwicklung und Umsetzung die Beurteilungen des Bundes auf Programmebene (Kap. 4) zu berücksichtigen, sodass sie eine möglichst positive Programmwirkung erreichen.



<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Priorität</i>	<i>Begründung für die Nicht-Mitfinanzierbarkeit</i>
<b>Siedlungsmassnahmen</b>				
4021.2.048	S_1	Vorranggebiete Verdichtung	A	Es handelt sich um Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen, die nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierbar sind.
4021.2.049	S_2	Wichtige Potentiale Innenentwicklung	A	
4021.2.050	S_3	ESPs Wohnen	A	
4021.2.051	S_4	ESPs Arbeitsplatzgebiete	A	
4021.2.052	S_5	Siedlungsorientierte Freiräume	A	
4021.2.053	S_6	Siedlungsbegrenzung	A	
4021.2.054	S_7	Siedlungserweiterung	A	
4021.2.055	S_8	Agglomerationspark Wasserschloss	A	
4021.2.056	S_9	Umsetzung Limmat als blaues Band (Agglomerationspark Limmattal)	A	
4021.2.057	S_10	Wildtierkorridore	A	
<b>Verkehrsmassnahmen</b>				
4021.2.062	Ae.0.03.MIV	Mobilitätsmanagement	A	Es handelt sich um nicht infrastrukturelle Massnahmen, die nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierbar sind.
<b>Nicht zur Mitfinanzierung beantragte Eigenleistungen der Agglomeration</b>				
4021.2.061	Ae.5.01.MIV	Neuorganisation Anschluss Oberebenenestr./Umfahrung Bremgarten	A	Es handelt sich um eine infrastrukturelle Massnahme, für die keine Mitfinanzierung durch den IF beantragt wurde.

Tabelle 5-2

### 5.2.2 Eigenleistungen

Aufgrund der lediglich lokalen Wirkungen und für die Agglomeration tragbaren Kosten werden die folgenden Massnahmen nicht durch den Bund mitfinanziert. Bei den Massnahmen zur Aufwertung des Strassenraums und zur Erhöhung der Sicherheit werden diejenigen, die in Bezug auf Verkehrsbelastungen und Anzahl betroffener Personen definierte Schwellenwerte nicht erreichen, ebenfalls den Eigenleistungen zugewiesen. Die Wirkung dieser Massnahmen ist jedoch in der Programmbeurteilung berücksichtigt. Sie sind in den ausgewiesenen Zeithorizonten von der Agglomeration oder durch Dritte umzusetzen.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Priorität</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>
<b>Eigenleistungen Bund (Weisung 14.12.2010)</b>				
4021.2.008	A.1.08.LV	Baden, LV-Verbindung Bahnhof-Bäder, Neugestaltung Bäderstr. inkl. Knoten Oelrain	A	5.50
4021.2.009	A.1.09.LV	Regionaler Veloverleih - Velostation Baden Regio	A	1.40
1021.2.032	B.1.04.ÖV	Siggenthal / Würenlingen, Umbau Station Siggenthal-Würenlingen	A	18.00

Tabelle 5-3

### 5.2.3 Massnahmen mit zu geringer Programmrelevanz

In der Folge werden Massnahmen aufgelistet die von der Agglomeration zur Mitfinanzierung oder als Eigenleistung eingereicht wurden, welche aber vom Bund für die Programmwirkung mit einer zu geringen Wirkung eingestuft werden. Deren Umsetzung steht der Agglomeration frei.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Begründung</i>
Keine vorhanden			

Tabelle 5-4

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

Für die folgenden Eisenbahn- und Strassenmassnahmen ist die (Mit-)Finanzierung des Bundes durch andere Finanzierungsinstrumente als den Infrastrukturfonds, Teil Agglomerationsverkehr geplant. Diese sind für die Gesamtverkehrs- und Siedlungsentwicklung im Agglomerationsraum relevant und werden in der Wirkungsbeurteilung des Agglomerationsprogramms durch den Bund mitberücksichtigt. Massnahmen, die im Programm Engpassbeseitigung im Modul 3 enthalten sind, werden zur Information aufgeführt, auch wenn sie aufgrund des Realisierungshorizontes nicht Bestandteil der Wirkungsbeurteilung des Agglomerationsprogramms waren.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>	<i>Finanzierungsmittel</i>
--	--	N1 Wettingen – Dietikon	--	Engpassbeseitigung 2014, Modul 3
--	--	N1 Aarau Ost - Birrfeld	--	Engpassbeseitigung 2014, Modul 3

Tabelle 5-5

Folgende Massnahmen befinden sich auf Strecken die Bestandteil des neuen Netzbeschlusses (NEB) des Bundes waren. Die Übernahme und Finanzierung dieser NEB-Strecken durch den Bund wurde per Volksentscheid am 24.11.2013 abgelehnt. Die Massnahmen verbleiben unter kantonaler Hoheit. Die zukünftige Planung und Finanzierung der Massnahmen ist zu prüfen.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>
Keine vorhanden		

Tabelle 5-6

Die Tabellen haben informativen Charakter. Die Realisierung der Massnahmen richtet sich nach den Planungen und Kreditbeschlüssen der jeweiligen Programme des Bundes bzw. den Verfahren der einzelnen Projekte.

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

Die Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen auf ihre Plausibilität, ihr Kosten/Nutzen-Verhältnis sowie ihren Reifegrad gemäss der UVEK-Weisung (Kap. 4.4) führt zu folgenden Änderungen gegenüber den Angaben im eingereichten Agglomerationsprogramm.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>	<i>Begründung</i>
<b>A → B</b>				
4021.2.005	A.1.05.ÖV	Wettingen, Neubau Haltestelle Tägerhard	8.00	Kosten/Nutzen-Verhältnis: genügend. Grundsätzlich erhöht die Massnahme die Erreichbarkeit des Gebiets. Jedoch ist der Wohnschwerpunkt noch nicht ausreichend entwickelt, um den Bau der Haltestelle im A-Horizont zu rechtfertigen. Der bestehende Bedarf ergibt sich lediglich aus dem Freizeitverkehr. Die betriebliche Machbarkeit der Haltestelle ist aufzuzeigen. Abhängigkeiten mit der Limmattalbahn sowie mit zukünftigen Eisenbahnvorhaben auf der Strecke sind klarer zu erläutern.
<b>A → C</b>				
Keine vorhanden				
<b>B → C</b>				
4021.2.029	B.1.01.MIV	Untersiggenthal/ Obersiggenthal/ Baden: Baldeggtunnel mit Umfahrung Untersiggenthal (inkl. Verkehrsmanagement ÖV Plus)	750.00	Kosten/Nutzen-Verhältnis: ungenügend. Die Entlastungswirkung in der Agglomeration ist gemessen an den Kosten im schweizweiten Vergleich ungenügend. Die Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung ist im Agglomerationsprogramm nicht ausreichend ersichtlich. Die Massnahme könnte den Siedlungsdruck auf das Untere Aaretal erhöhen, was kritisch beurteilt wird. Die Strasse tangiert im nördlichen Bereich das BLN-Objekt „Wasserschloss“. Für die Entlastung des Siedlungsgebiets sollten alternative Lösungsansätze aufgezeigt werden, die auch auf die hohe Belastung der A1 abgestimmt sind.

Tabelle 5-7

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

Die A und B-Liste sind im Kapitel 2 ersichtlich.

In der folgenden Liste werden jene durch den Bund in die Priorität C gesetzten Massnahmen aufgelistet, bei denen der Bund den Handlungsbedarf grundsätzlich anerkennt, aber das Kosten/Nutzen-Verhältnis oder der Reifegrad der vorgeschlagenen Massnahme deren Aufnahme in die A- oder B-Liste nicht rechtfertigt (sog. C\*-Massnahmen).

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

---

Keine vorhanden

Tabelle 5-8

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

### 6.1 Gesetzgebung, Sach- und Massnahmenpläne und Inventare des Bundes

#### 6.1.1 Allgemeines

Das Agglomerationsprogramm wurde auf seine Übereinstimmung mit der Raumplanungs- und Umweltgesetzgebung sowie mit den zugehörigen Sachplänen, Massnahmenplänen und Inventaren überprüft. Es wurden keine grundsätzlichen Widersprüche festgestellt. Die abschliessende Beurteilung der Rechtmässigkeit der einzelnen Massnahmen erfolgt jedoch im Rahmen der nachfolgenden ordentlichen Planungsverfahren und auf Basis der zum gegebenen Zeitpunkt in Kraft stehenden rechtlichen und planerischen Vorgaben. Diese sind auch bei der Weiterentwicklung und Umsetzung des Agglomerationsprogramms zwingend einzuhalten.

Bei der Umsetzung von A-Massnahmen müssen allfällig auftretende Konflikte bis zur Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarungen mit den zuständigen Bundesstellen, namentlich dem Bundesamt für Umwelt gelöst sein.

Bei Siedlungsmassnahmen sind insbesondere die rechtskräftigen Bestimmungen des Raumplanungsgesetzes (RPG) und die zugehörigen Vorgaben zur Bauzonendimensionierung einzuhalten.

#### 6.1.2 Infrastrukturmassnahmen der Priorität A oder B mit möglichen Konflikten aus Sicht des BAFU

Folgende für die Wirkung des Agglomerationsprogramms mitberücksichtigte Massnahmen der Priorität A oder B weisen aufgrund einer Grobprüfung des BAFU Konflikte oder Schwierigkeiten auf (nicht abschliessende Aufzählung).

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Tab. Prüfbericht</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Zeit-horizont</i>	<i>Hinweis Konflikt/Schwierigkeit</i>
4021.2.012	A.2.01.MIV	2-1	Brugg, Betriebs- und Gestaltungs-konzept K112 Zurzacher-strasse	A	Die Strasse liegt teilweise im BLN-Objekt „Wasserschloss“. Die Umfahrung liegt zwischen zwei Amphibienlaichgebieten von nationaler Bedeutung. Das eine davon liegt in einem Auengebiet. Die Strassenführung dazwischen verstärkt die Zerschneidung und die Trennwirkung der bereits vorhandenen Strasse massgeblich.
4021.2.058	Ae.1.01.MI V	-	Neuer Reussübergang	Vor-leistung	Die Strasse durchquert das BLN-Objekt Nr. 1305 "Reusslandschaft".

Tabelle 6-1

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

Grundsätzlich liegt es in der Verantwortung der Kantone die Konformität von Richtplanung und Agglomerationsprogramm sicherzustellen.

Sämtliche richtplanrelevanten Infrastrukturmassnahmen, die im Rahmen eines Agglomerationsprogramms vom Bund mitfinanziert werden, müssen spätestens bis zum Abschluss der Leistungsvereinbarung im entsprechenden kantonalen Richtplan (RP) verankert und vom Bundesrat genehmigt sein. Massnahmen der A-Liste müssen dabei den Koordinationsstand „Festsetzung“ (FS) aufweisen. Für Massnahmen der B-Liste wird der Koordinationsstand „Zwischenergebnis“ (ZE) empfohlen. Folgende Massnahmen müssen im Richtplan enthalten sein:

### A-Liste:

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

Keine vorhanden

Tabelle 6-2

### B-Liste:

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

4021.2.005	A.1.05.ÖV	Wettingen, Neubau Haltestelle Tägerhard
------------	-----------	---

Tabelle 6-3

Nicht mitfinanzierte, jedoch richtplanrelevante Massnahmen (Kap. 5.2) sollen grundsätzlich ebenfalls vor Abschluss der Leistungsvereinbarung im entsprechenden Richtplan verankert und vom Bundesrat genehmigt werden. Für richtplanrelevante Siedlungsmassnahmen gilt dies insbesondere, wenn sie eng mit einer Infrastrukturmassnahme der A-Liste verknüpft sind:

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

Keine vorhanden

Tabelle 6-4

Die restlichen richtplanrelevanten Siedlungsmassnahmen müssen grundsätzlich bis zum Ablauf der mit der Leistungsvereinbarung erfassten Zeitspanne von vier Jahren im Richtplan umgesetzt und genehmigt sein. Die betroffenen Massnahmen sind auf Basis der bereinigten Tabelle 5-2 definitiv festzulegen. Hängen die Siedlungsmassnahmen von umfassenderen Revisionen des Richtplans ab (z. B. im Zusammenhang mit dem revidierten Raumplanungsgesetz), können in Ausnahmefällen abweichende Termine vereinbart werden. Dabei ist jedoch eine Koordination der Umsetzung von Siedlungs- und mitfinanzierten Infrastrukturmassnahmen zu gewährleisten. Der Bund behält sich entsprechende Vorbehalte im Rahmen des Abschluss von Finanzierungsvereinbarungen vor.

## **7 Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms**

Die Ende 2011/Mitte 2012 eingereichten Agglomerationsprogramme 2. Generation bilden die Basis für die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr (2. Generation).

Der Bund unterstützt die Bestrebungen der Agglomeration, die Zusammenarbeit und die koordinierte Planung und Realisierung von Siedlungs-, Verkehrs- und Landschaftsmassnahmen fortzuführen. Für die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms Aargau-Ost der nächsten Generation wird empfohlen, die im Kapitel 4 dieses Prüfberichtes nach Wirksamkeitskriterien erläuterten Stärken und Schwächen des vorliegenden Agglomerationsprogramms zu beachten. Zentrale Aspekte der Überarbeitung wären die grundsätzliche Verbesserung einer abgestimmten Planung von Siedlung, Verkehr und Landschaft in gewissen Teilräumen sowie der agglomerationsweiten Entwicklungssteuerung. Weiter sollte die Konkretisierung der Instrumente und Konzepte des kantonalen Richtplans oder der kantonalen Mehrjahresprogramme im Agglomerationsprogramm vertieft werden. Dies wäre u.a. auch im Zusammenhang mit einer ganzheitlichen Beurteilung von verschiedenen Strassenbauvorhaben wichtig. Auch die Erschliessung von ESP oder die Parkraumbewirtschaftung sollten weiterentwickelt werden.



## ANHANG 1

### Massnahmenliste Benchmark Langsamverkehr

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Priorität</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>	<i>Kosten (Mio CHF) 2005*/**</i>
4021.2.007	A.1.07.LV	Baden, LV-Schwachstellenbehebung	A	10.80	9.73
4021.2.011	A.1.11.LV	Baden-Wettingen, Verbreiterung Zugangswege SBB-Limmatbrücke	A	1.10	0.99
4021.2.014	A.2.03.LV	Brugg, LV-Schwachstellenbehebung und Ausbau Veloparkierung	A	0.60	0.54
4021.2.015	A.2.04.LV	Brugg, Süssbachunterführung	A	0.40	0.36
4021.2.020	A.3.05.LV	Lenzburg, Radweg Schafisheim - Staufen	A	1.00	0.90
4021.2.023	A.4.03.LV	Wohlen/Villmergen, LV-Verbindung auf altem BDWM-Trasse	A	3.50	3.15
4021.2.027	A.0.01.LV	Handlungsprogramm Fussgängerquerungen auf Kantonsstrassen	A	4.50	4.05
4021.2.034	B.4.01.LV	Wohlen, LV-Schwachstellenbehebung Wohlen/Villmergen/Waltenschwil	B	10.90	9.82
	Summe	A/B-Liste		32.80	29.54

Keine Kürzung lt. Benchmark (Methode siehe Erläuterungsbericht)

	LV A-Liste	A	19.72
	LV B-Liste	B	9.82

Tabelle Anhang 1 (\* Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. und Teuerung, gerundet; \*\* Die Kosten der Massnahmen LV A- und B-Liste sind ausschlaggebend und in der Botschaft des Bundesrats aufgelistet.)



## ANHANG 2

### Liste der nicht mitfinanzierbaren Infrastrukturmassnahmen mit aus Bundessicht kritischer Wirkung

In der folgenden Liste werden jene nicht mitfinanzierbaren Infrastrukturmassnahmen aufgelistet, welche Bestandteil des von der Agglomeration 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 vorhanden

Tabelle Anhang 2