



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Raumentwicklung ARE

26.02.2014

Prüfung der Agglomerationsprogramme 2. Generation

Erläuterungsbericht

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung.....	1
1.1	Grundsätzliches.....	1
1.2	Dringliche Projekte	2
1.3	Agglomerationsprogramme der 1. Generation.....	2
1.4	Agglomerationsprogramme der 2. Generation.....	2
1.5	Folgende Generationen von Agglomerationsprogrammen	2
1.6	Absicht des vorliegenden Erläuterungsberichts	2
2	Organisation des Prüfprozesses.....	4
3	Überprüfung und Beurteilung der einzelnen Massnahmen	6
3.1	Grundsätzliches.....	6
3.2	Massnahmenkategorisierung	6
3.3	Massnahmenpakete	7
3.4	Preisindexierung und anrechenbare Kosten	7
3.4.1	Preisindexierung	7
3.4.2	Anrechenbare Kosten	7
3.5	Mitfinanzierbarkeit aus dem Infrastrukturfonds (Beitragsberechtigung).....	8
3.5.1	Voraussetzungen für die Beitragsberechtigung gemäss Infrastrukturfonds (IF)	8
3.5.2	Andere Finanzierungsquellen des Bundes / Nationale Infrastruktur	8
3.5.3	Nicht zur Mitfinanzierung angemeldete Massnahmen	9
3.6	Relevanz für die Agglomeration und das Agglomerationsprogramm (Eigenleistungen)	9
3.7	Reifegrad	9
3.8	Beurteilung von Kosten und Nutzen.....	10
3.8.1	Nutzenbewertung der Massnahmen.....	10
3.8.2	Kostenbewertung.....	10
3.8.3	Festlegen des Kosten-Nutzen-Verhältnisses	14
3.9	Priorisierung in A- / B- / C-Liste unter Berücksichtigung der Bau- und Finanzreife	15
3.10	Quervergleiche	15
3.10.1	Quervergleich Tram/Strasse.....	15
3.10.2	Quervergleich neue Eisenbahn-Haltestellen	18
3.10.3	Quervergleich Kernentlastungs- und Umfahrungsstrassen.....	19
3.10.4	Kosten-Nutzen-Verhältnis aus dem Quervergleich	21
3.10.5	Überprüfung der Massnahmenpriorisierung aufgrund der Quervergleiche	22
3.11	Benchmarks.....	23
3.11.1	Langsamverkehr (kleine Massnahmen und Massnahmenpakete).....	23
3.11.2	Verkehrsmanagement	24
3.11.3	Massnahmen zur Aufwertung des Strassenraums und zur Erhöhung der Sicherheit	26
3.12	Erläuterungen zu Parkieranlagen.....	28
3.12.1	Parkieranlagen.....	28
3.12.2	P+Rail-Anlagen.....	28
3.12.3	P+R-Anlage	29
4	Beurteilung der Gesamtprogramme.....	30
4.1	Beurteilung der Programmwirkung.....	30
4.1.1	WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert	31
4.1.2	WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert	32
4.1.3	WK 3: Verkehrssicherheit erhöht.....	32
4.1.4	WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert.....	32
4.2	Beurteilung des Stands der Umsetzung und der Konsistenz.....	33
4.2.1	Grundlagen	33
4.2.2	Beurteilung der Umsetzungsberichte im Prüfprozess	34
4.2.3	Stand der Umsetzung	35
4.3	Beurteilung der Gesamtkosten.....	35
4.4	Resultierender Beitragssatz	36
5	Übereinstimmung mit der Gesetzgebung und Planungsinstrumenten des Bundes	38
6	Grundsätze und Anforderungen an die Umsetzung	39
	Anhang 1: Abkürzungsverzeichnis	41

Anhang 2: Quervergleich neue Eisenbahn-Haltestellen	42
Anhang 3: Quervergleich neue Strassen	44
Anhang 4: Quervergleich Tram	47
Anhang 5: Benchmark Langsamverkehr	49
Anhang 6: Benchmark Verkehrsmanagement	52
Anhang 7: Benchmark Aufwertung Strassenraum	59
Anhang 8: Datengrundlagen für die Bestimmung der Gesamtkosten.....	73
Anhang 9: Grenzwerte für die Gesamtkosten	75
Anhang 10: Kritische Würdigung des Prozesses aus Sicht der externen Arbeitsgemeinschaft	77

1 Einleitung

1.1 Grundsätzliches

Der Bericht des Bundesrats über die Agglomerationspolitik (2001) nannte für den Verkehrsbereich die Verstärkung des finanziellen Engagements des Bundes in den Agglomerationen als eine der prioritären Massnahmen. Dieses Engagement ist an die Bedingung einer koordinierten Herangehensweise von Verkehr und Siedlung innerhalb der Agglomeration zu knüpfen. *Der Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen* (nachstehend: *Infrastrukturfonds*) stellt das Finanzinstrument dar, mit dem der Bund die Verkehrsinfrastrukturen in den Agglomerationen mitfinanziert. Für die Finanzierung des Agglomerationsverkehrs werden über die vorgesehene Laufzeit des Infrastrukturfonds von 20 Jahren 6.0 Mrd. CHF bereitgestellt.

Im entsprechenden Bundesgesetz (Infrastrukturfondsgesetz IFG) wurde festgehalten, dass die Mittelzuteilung nach Massgabe der Wirksamkeit der geplanten Infrastrukturen erfolgen solle und nicht gleichmässig über das ganze Land verteilt. Dies setzt die Ausarbeitung eines Agglomerationsprogramms in den Bereichen Siedlung und Verkehr voraus, das den Einsatz der verschiedenen Verkehrsmittel optimiert und auf die Ziele und Massnahmen der Raumplanung abstimmt. Die Wirksamkeit des Agglomerationsprogramms bestimmt den Beitragssatz des Bundes, wobei hierfür auch die nicht infrastrukturellen Massnahmen in den Bereichen Siedlung und Verkehr entscheidend sind. Die Auswirkungen der Massnahmen des Agglomerationsprogramms auf die Verkehrssicherheit, die Umwelt und die Landschaft werden ebenfalls berücksichtigt.

Der Agglomerationsverkehr und die Ausarbeitung der Agglomerationsprogramme liegen in der Verantwortung der Kantone und der Gemeinden. Sie sind allein zuständig für die Erarbeitung der Agglomerationsprogramme, die Priorisierung der Massnahmen oder Massnahmenpakete¹ sowie deren Umsetzung. Der Bund prüft und beurteilt die von den Kantonen, Gemeinden und/oder Trägerschaften erarbeiteten Agglomerationsprogramme und unterstützt subsidiär deren Infrastrukturmassnahmen mit Beiträgen aus dem Infrastrukturfonds.

Der Bund hat in der „Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 2. Generation“ vom 14. Dezember 2010 (im Folgenden „UVEK-Weisung“) Grundanforderungen bspw. zu den Mindestinhalten und Trägerschaften der Agglomerationsprogramme definiert. Nur ein Agglomerationsprogramm mit erfüllten **Grundanforderungen** (vgl. Kap. 2) kann Bundesbeiträge erhalten.

Aufgrund der beschränkten finanziellen Mittel und im Interesse einer maximalen Wirksamkeit, wird erwartet, dass die Trägerschaften eine Priorisierung ihrer im Agglomerationsprogramm enthaltenen Infrastrukturmassnahmen vornehmen. Der Bund wird die **Priorisierung** überprüfen und über sämtliche Massnahmen der Agglomerationsprogramme seinerseits eine Priorisierung vornehmen. Die Überprüfung der Prioritäten erfolgt aufgrund einer Kosten-Nutzen-Betrachtung und stützt sich auf die im MinVG definierten **Wirksamkeitskriterien** ab (vgl. Kap. 4.1).

Für die Festlegung des Beitragsatzes an die priorisierten Massnahmen beurteilt der Bund die Wirksamkeit des gesamten Agglomerationsprogramms aufgrund derselben Wirksamkeitskriterien und wie auf der Massnahmenebene in einer Gegenüberstellung von Nutzen und Kosten.

Die Resultate aus der Prüfung stellen für den Bund die Basis für die Erstellung bzw. Aktualisierung des **Programms Agglomerationsverkehr** dar. Mit der Zustimmung des eidgenössischen Parlaments zu diesem Programm werden die finanziellen Mittel freigegeben.

¹ Siehe Kapitel 3.3 zur Bildung von Massnahmenpaketen. Um die Lesbarkeit des Dokuments nicht zu erschweren, ist in der Folge nicht systematisch von „Massnahmen oder Massnahmenpaketen“ die Rede.

1.2 Dringliche Projekte

In einer ersten Runde wurden mit dem Infrastrukturfonds im Agglomerationsverkehr die sog. „dringlichen Projekte“ mitfinanziert. Dabei handelte es sich um Massnahmen, die innerhalb von Agglomerationsprogrammen mitfinanzierbar wäre, jedoch zeitlich so dringlich waren, dass sie vor den Agglomerationsprogrammen der 1. Generation finanziert werden mussten. Es wurden dringliche Projekte im Umfang von 2.56 Mrd. CHF mitfinanziert. Danach verblieben noch 3.44 Mrd. CHF für die Finanzierung der Agglomerationsprogramme.

1.3 Agglomerationsprogramme der 1. Generation

Ende 2007 wurden dem ARE 30 Agglomerationsprogramme zur Prüfung eingereicht. Das Investitionsvolumen der zur Mitfinanzierung beantragten Massnahmen belief sich für die Finanzierungssetappen 2011 – 2014 und 2015 – 2018 auf ca. 17 Mrd. CHF. Bei einer Bundesbeteiligung von 30-50 % wären Bundesmittel im Umfang von rund 5.1 - 8.5 Mrd. CHF erforderlich gewesen.

Das Ergebnis des Prüfprozesses mündete in die Botschaft an die Eidgenössischen Räte, welche gestützt darauf ab 2011 (A-Liste) Mittel im Umfang von 1.51 Mrd. CHF freigaben. Ab 2015 (B-Liste) wurden Massnahmen mit Kosten von 1.23 Mrd. CHF vorgemerkt. Insgesamt verbleiben nach den Bundesbeschlüssen über die dringlichen Massnahmen und über die A-Massnahmen der 1. Generation 1.93 Mrd. CHF im Infrastrukturfonds zur Verfügung für die folgenden Generationen von Agglomerationsprogrammen.

1.4 Agglomerationsprogramme der 2. Generation

Ende 2011 wurden dem ARE 13 neue Agglomerationsprogramme eingereicht, welche erstmalig eine Mitfinanzierung beantragten oder in der 1. Generation zurückgewiesen werden mussten bzw. einen zu tiefen Nutzen erzielten, um vom Bund mitfinanziert zu werden. Weitere 28 überarbeitete Agglomerationsprogramme wurden Mitte 2012 eingereicht. Dabei handelte es um Fortschreibungen von Agglomerationsprogrammen, die bereits in der 1. Generation eine Mitfinanzierung erhalten haben.

Diese 41 Agglomerationsprogramme enthalten zur Mitfinanzierung beantragte Massnahmen für die Finanzierungssetappen 2015 – 2018 und 2019 – 2022 von etwa 20 Mrd. CHF. Bei einer Bundesbeteiligung von 30–50 % ergäben sich für den Bund Kosten von 6 - 10 Mrd. CHF. Dem stehen die 1.93 Mrd. CHF gegenüber, welche im Infrastrukturfonds noch für den Agglomerationsverkehr reserviert sind. Diese Ausgangslage zwingt den Bund, seine Mitfinanzierung noch stärker als in der 1. Generation auf Massnahmen und Programme mit einem sehr guten Kosten-Nutzen-Verhältnis zu konzentrieren.

Das Ergebnis des Prüfprozesses mündete in die Botschaft an die Eidgenössischen Räte mit einem Antrag zur Freigabe von Mitteln ab 2015 (A-Liste) im Umfang von 1.68 Mrd. CHF.

1.5 Folgende Generationen von Agglomerationsprogrammen

Für die während der Laufdauer des Infrastrukturfonds bis 2027 noch geplanten Programme der 3. und 4. Generation verbleiben noch gesicherte Mittel im Umfang von rund 0.25 Mrd. CHF erhalten. Die Mitfinanzierung weiterer Generationen von Agglomerationsprogrammen durch den Bund ist derzeit demnach weder durch den Infrastrukturfonds noch durch ein anderes Finanzierungsinstrument des Bundes gesichert. Es wird eine Aufstockung der Bundesmittel und eine Verstetigung der Mitfinanzierung des Programms Agglomerationsverkehr durch den Bund angestrebt.

1.6 Absicht des vorliegenden Erläuterungsberichts

Dem ARE und den beteiligten Bundesämtern ist an einem möglichst transparenten und konsistenten Prüfprozess für die Agglomerationsprogramme gelegen. Der Bund hat dazu die „UVEK-Weisung“ (14. Dezember 2012) erlassen: Sie ist eine Weiterentwicklung der Weisung der 1. Generation vom 12. Dezember 2007 und legt die Grundsätze für die Prüfung der Agglomerationsprogramme fest. Der

vorliegende Bericht erläutert die Praxis des Prüfprozesses. Dazu gehören namentlich folgende Schwerpunkte:

- Organisation des Prüfprozesses (Kapitel 2);
- Überprüfung und Beurteilung der einzelnen Massnahmen (Kapitel 3);
- Überprüfung der Prioritäten von einzelnen Massnahmen mittels Quervergleichen (Kapitel 3.10);
- Überprüfung der Kosten von Massnahmen mittels Benchmarks (Kapitel 3.11);
- Erläuterungen zur Beurteilung der Gesamtwirkung der Programme (Kapitel 4);
- Erläuterungen zur Berücksichtigung des Stands der Umsetzung und der Kohärenz zwischen den Agglomerationsprogrammen der 1. und 2. Generation (Kapitel 4.2).

In Ergänzung zu den individuellen Prüfberichten und zur Botschaft zum "Programm Agglomerationsverkehr" an das Parlament soll der vorliegende Erläuterungsbericht insbesondere die Nachvollziehbarkeit der Ergebnisse der Prüfung vor dem Hintergrund der Gesamtheit aller Agglomerationsprogramme darlegen.

2 Organisation des Prüfprozesses

Prüfteam

Die Federführung für die Prüfung der Agglomerationsprogramme liegt beim Bundesamt für Raumentwicklung ARE. Das Bundesamt für Umwelt BAFU, das Bundesamt für Verkehr BAV und das Bundesamt für Strassen ASTRA haben auf Fachebene eng mitgewirkt. Zudem wurde als externe Experten die Arbeitsgemeinschaft examino (Ernst Basler + Partner AG, Zürich / Transitec Ingénieurs-Conseils SA, Lausanne / Ecoplan AG, Bern) beauftragt, den Prozess kritisch zu begleiten und eine unabhängige Zweitmeinung zu formulieren. Die Auswahl dieser Arbeitsgemeinschaft erfolgte auf Basis eines offenen Ausschreibungsverfahrens. Eine kritische Würdigung des Prüfprozesses sowie Erläuterungen aus Sicht dieser Arbeitsgemeinschaft finden sich im Anhang 10.

Erfüllung der Grundanforderungen

Die Agglomerationsprogramme wurden in einem ersten Schritt daraufhin überprüft, ob die Grundanforderungen erfüllt sind. Es konnte auf alle Agglomerationsprogramme eingetreten werden. Dennoch musste festgestellt werden, dass auch in der 2. Generation noch verschiedene Agglomerationsprogramme Mängel aufweisen. Speziell für Fragen der Trägerschaft finden sich in Kapitel 6 weitergehende Informationen.

Fragen des Bundes an die Agglomerationen

Gestützt auf eine Vorprüfung der Agglomerationsprogramme stellte der Bund einen Fragekatalog zusammen, der den Trägerschaften der einzelnen Agglomerationsprogramme zur Beantwortung zugestellt wurde. Dieses Verfahren gab dem Prüfteam die Möglichkeit, offene Fragen zu klären und ein vertieftes Verständnis der Agglomerationsprogramme zu erlangen. Zudem wurde so die Gefahr von Missverständnissen reduziert.

Soweit zusätzliche Unterlagen erforderlich waren (beispielsweise detailliertere Pläne, Daten), wurden diese bei derselben Gelegenheit angefordert. Bei Bedarf wurde eine zweite Fragenrunde durchgeführt.

Beurteilung von Massnahmen und Programmen

Jedes beteiligte Bundesamt und die vom Bund beauftragte externe Arbeitsgemeinschaft examino führten nach den Fragerunden unabhängig voneinander eine Beurteilung der Agglomerationsprogramme und eine Überprüfung der Massnahmen-Priorisierung durch. Anschliessend wurde in einer sogenannten „konferenziellen Bereinigung“ die Beurteilung auf Fachebene diskutiert. Diese hatte zum Ziel, zu einer gemeinsamen Beurteilung der Agglomerationsprogramme zu gelangen. Die konferenziellen Bereinigungen liefen für jedes Agglomerationsprogramm nach demselben Schema ab:

1. Diskussion der Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen(pakete)
2. Diskussion der Wirkung und Zuteilung der Wirkungspunkte
3. Diskussion der Gesamtwirkung und allfällige Rückschlüsse auf umpriorisierte Massnahmen
4. Beurteilung der Kosten

Bilanzateliers

Insgesamt führte das Prüfteam vier Bilanzateliers durch. Diese dienten der Feinjustierung der Prüfmethodik und namentlich der Sicherstellung einer kohärenten Beurteilung über alle Agglomerationsprogramme unter Einbezug von Quervergleichen. Der Prüfprozess wurde mit einem zweitägigen Bilanzatelier provisorisch abgeschlossen, an dem folgende Schwerpunkte diskutiert wurden:

- Quervergleiche und Benchmarks nach Massnahmentypen;
- Gesamtschau der Umpriorisierung von Massnahmen;
- Gesamtschau Umsetzungs- und Wirkungskontrolle;
- Gesamtschau Programmwirkung und Einteilung der Programmkosten.

Damit wurde sichergestellt, dass alle Massnahmen und alle Agglomerationsprogramme nach einem einheitlichen, der Grösse der Agglomerationen angepassten Massstab beurteilt wurden.

Diskussion der provisorischen Prüfergebnisse zwischen Agglomerationen und Bund

Die provisorischen Prüfergebnisse des Bundes (Entwurf Prüfbericht) wurden allen Trägerschaften im 2. Quartal 2013 unterbreitet und mit ihnen auf fachlicher Ebene diskutiert. Hier ging es darum, sicherzustellen, dass sämtliche relevanten Argumente in die Prüfung einbezogen wurden und dass die Gesamtkohärenz des Agglomerationsprogramms trotz der vom Bund abgeänderten Prioritäten gewahrt blieb.

Aufgrund dieser Gespräche wurden in einem letzten bundesinternen Bilanzatelier einige Widererwägungen vorgenommen und die Prüfergebnisse in einigen Punkten angepasst.

Vernehmlassung

Zwischen Ende Juni und Ende Oktober 2013 bestand die Möglichkeit, sich im Rahmen der Vernehmlassung zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr zu äussern.

Aufgrund der eingegangenen Stellungnahmen und Anträge wurden parallel zu den Anträgen aus den Gesprächen mit den Agglomerationen Widererwägungen vorgenommen und die Prüfergebnisse in einigen Punkten angepasst.

3 Überprüfung und Beurteilung der einzelnen Massnahmen

3.1 Grundsätzliches

Die Überprüfung und Beurteilung der Massnahmen in den Agglomerationsprogrammen erfolgt für alle Massnahmen nach demselben Verfahren in den folgenden Teilschritten (vgl. „Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 2. Generation“ vom 14. Dezember 2010 - im Folgenden als „Weisung“ abgekürzt, Kap. 4.4):

- 1) Massnahmenkategorisierung (Kap. 3.2)
- 2) Überprüfung Massnahmenpakete (Kap. 3.3)
- 3) Preisindexierung und anrechenbare Kosten (Kap. 3.4)
- 4) Mitfinanzierbarkeit aus dem Infrastrukturfonds (Beitragsberechtigung, Kap. 3.5)
- 5) Relevanz für die Agglomeration und das Agglomerationsprogramm (Kap. 3.6)
- 6) Reifegrad (Kap. 3.7)
- 7) Beurteilung von Kosten und Nutzen (Kap. 3.8)
- 8) Priorisierung in A- / B- / C-Liste unter Berücksichtigung der Bau- und Finanzreife und des K/N-Verhältnisses (Kap. 3.9)
- 9) Ggf. Beurteilung anhand von Zusatzkriterien (Quervergleich, Kap. 3.10)
- 10) Ggf. Kostenplafonierung (Benchmark, Kap. 3.11)

In den folgenden Kapiteln werden die einzelnen Teilschritte ausführlich vorgestellt.

3.2 Massnahmenkategorisierung

Als Grundlage für ihre Beurteilung werden die Verkehrsmassnahmen in verschiedene Kategorien eingeteilt. Es werden 9 Kategorien unterschieden:

- A. Eisenbahn
- B. Tram/Strasse
- C. Bus/Strasse
- D. Kapazität Strasse
- E. Verkehrsmanagement
- F. Aufwertung / Sicherheit Strassenraum
- G. Multimodale Drehscheiben
- H. Langsamverkehr
- I. Sonstige

Gegenüber der Prüfung der Agglomerationsprogramme der 1. Generation wurde die Terminologie aus folgenden Gründen leicht angepasst:

- Die Kategorie „Schiene“ wurde in „Eisenbahn“ umbenannt, da sich in der Praxis immer wieder Missverständnisse im Zusammenhang mit Tramprojekten ergaben. Zudem enthält diese Kategorie auch Personenverkehrsanlagen, an Bahnhöfen, die keine „Schienenprojekte“ darstellen;
- Die Kategorien „Tram“ und „öV-Strasse“ wurden in „Tram/Strasse“ und „Bus/Strasse“ umbenannt. Damit kann einerseits die Aufteilung des im Strassenraum zirkulierenden öffentlichen Verkehrs geklärt werden. Andererseits zeigen die neuen Bezeichnungen, dass bei den Tram- und Busprojekten die anderen Verkehrsmittel ebenfalls zentrale kostenrelevante Projektteile einfordern;
- Die Kategorie „Motorisierter Individualverkehr“ wurde in „Kapazität Strasse“ umbenannt, da sich auch in anderen Kategorien Elemente für motorisierten Individualverkehr enthalten sind.
- Die Kategorie Aufwertung Strassenraum wurde mit dem Begriff Sicherheit ergänzt. Damit soll zum Ausdruck kommen, dass Massnahmen, die primär aus Gründen Verkehrssicherheit ausgelöst wurden, in dieser Kategorie zugeteilt wurden.

In eine weitere Kategorie werden die Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen eingeteilt. Diese Massnahmen sind zwar für die Agglomerationsprogramme von zentraler Bedeutung. Da aber keine Mitfi-

finanzierung möglich ist, erübrigt sich im Rahmen des Prüfprozesses eine Aufteilung in weitere Kategorien.

3.3 Massnahmenpakete

In einem nächsten Schritt wird geprüft, ob die Bildung von Massnahmenpaketen mit der „Weisung“ übereinstimmt.² Wenn ein Massnahmenpaket als solches anerkannt werden kann, wird es in der Folge wie eine Einzelmassnahme behandelt. Erfüllen die in einem Massnahmenpaket zusammengefassten Teilmassnahmen die Anforderungen an die Paketbildung dagegen nicht, werden sie in verschiedene Massnahmen(-pakete) aufgeteilt.

Im Falle von kleinen Langsamverkehrsmassnahmen wurden teilweise auch Massnahmenpakete vom Bund gebildet. Die entsprechenden Verfahren sind im Benchmark LV erläutert (siehe Kap. 3.11.1). Andererseits wurden Massnahmen im Langsamverkehr mit Kosten von über 4 Mio. CHF gegebenenfalls aus einem Massnahmenpaket herausgelöst und als Einzelmassnahmen behandelt. Brücken, Passerellen bzw. Unterführungen sowie Velostationen wurden bereits ab Kosten von 1 Mio. CHF als Einzelmassnahmen individuell beurteilt.

Sofern es aus Gründen der Kohärenz oder starker Abhängigkeiten angezeigt ist, kann der Bund auch weitere Massnahmen zu Massnahmenpaketen zusammenfassen. Von dieser Möglichkeit wird jedoch im Rahmen des Prüfprozesses der Agglomerationsprogramme nur in Einzelfällen bei ÖV-Priorisierungen, Verkehrsmanagements und Strassenraumaufwertungen in Luzern, Freiburg und Neuenburg Gebrauch gemacht.

Wenn zwischen Einzelmassnahmen grosse Abhängigkeiten bestehen, so wird darauf in den Prüfberichten explizit hingewiesen.

3.4 Preisindexierung und anrechenbare Kosten

3.4.1 Preisindexierung

Die in den Agglomerationsprogrammen der 2. Generation ausgewiesenen Kosten beruhen mehrheitlich auf einem Kostenstand zu Preisen 2011 oder 2012. Der im Bundesbeschluss Infrastrukturfonds gesprochene Gesamtkredit von CHF 20.8 Mrd. beruht aber auf dem Preisstand April bzw. Oktober 2005 exkl. Mehrwertsteuer. Um die Vergleichbarkeit zu wahren werden die Kosten für die Beurteilung auf den Stand Oktober 2005 indexiert. Dies geschieht für Strasseninfrastrukturmassnahmen unter Bezug des nach Grossregionen differenzierten schweizerischen Baupreisindex (Tiefbaupreisindex). Für Bahninfrastrukturmassnahmen wird der „Bahnbauteuerungsindex“ beigezogen. Der Betrag wird anschliessend im Rahmen der Ausrichtung der Bundesbeiträge wieder um die ausgewiesene Teuerung und die Mehrwertsteuer erhöht (Bundesbeschluss über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds, Art. 6).

3.4.2 Anrechenbare Kosten

Die in den Prüfberichten aufgeführten anrechenbaren Kosten entsprechen in der Regel den Kostenschätzungen in den Agglomerationsprogrammen. In folgenden Fällen können die anrechenbaren Kosten von den Kostenschätzungen abweichen:

- Unterhalts- und Sanierungskosten können nicht mittels Infrastrukturfonds finanziert werden.
- Benchmarks: Bei drei Massnahmentypen werden die anrechenbaren Kosten durch die Berechnung eines Benchmarks bestimmt. Dadurch sollen Luxusmassnahmen vermieden werden, indem bei Bedarf die anrechenbaren Kosten plafoniert werden. Es sind dies:
 - Kleine Einzelmassnahmen im Langsamverkehr werden in je einem Massnahmenpaket für die A- und die B-Liste zusammengefasst und als Benchmark gesamthaft beurteilt (vgl. Kapitel 3.11.1);
 - Verkehrsmanagementmassnahmen (vgl. Kapitel 3.11.2);
 - Massnahmen zur Aufwertung und zur Erhöhung der Sicherheit des Strassenraums sowie für die Verbesserung des Verkehrsablaufs bei Ortsdurchfahrten, städtischen Achsen, Quartieren und Plätzen (vgl. Kapitel 3.11.3).

² Vgl. Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 2. Generation vom 14.12.10 S. 43

3.5 Mitfinanzierbarkeit aus dem Infrastrukturfonds (Beitragsberechtigung)

Ausgehend von den kategorisierten und typisierten Massnahmen wird die grundsätzliche Beitragsberechtigung einer Massnahme geprüft.

3.5.1 Voraussetzungen für die Beitragsberechtigung gemäss Infrastrukturfonds (IF)

Beiträge aus dem Infrastrukturfonds, Teil Agglomerationsverkehr an Agglomerationsprogramme und deren Massnahmen(-pakete) werden nur an Infrastrukturen ausgerichtet. Gemäss „UVEK-Weisung“ können Investitionen in Strassen- und Schieneninfrastrukturen, die innerhalb der Städte und Agglomerationen liegen und der Verbesserung der Verkehrssysteme innerhalb dieser Räume dienen, durch den Infrastrukturfonds mitfinanziert werden. Dazu zählen insbesondere folgende Infrastrukturen:

- Eisenbahnen des Regionalverkehrs (S-Bahnen) inkl. Haltestellen, soweit die entsprechenden Infrastrukturen der Verbesserung des Verkehrs innerhalb des Agglomerationsraums dienen;³
- Massnahmen zu Gunsten des öffentlichen Nahverkehrs. Dazu zählen Anlagen für Tram/Metro, Businstallationen, Bus- und Taxispuren;
- Massnahmen für den Langsamverkehr, soweit dadurch die Effizienz des ganzen Verkehrssystems verbessert wird. Dazu zählen insbesondere zusammenhängende und sichere Wegnetze, Überquerungen von stark trennenden Infrastrukturen (Bahn, Strasse) oder von topografischen Hindernissen (Schliessung von Netzlücken), öffentliche Veloabstellplätze sowie leicht verständliche Signalisationen;
- Massnahmen zur Verkehrstrennung in Städten und Agglomerationen (Trennung von Schiene und Strasse, Aufhebung von Niveauübergängen);
- Massnahmen im Bereich der kombinierten Mobilität und zur Verbesserung der Intermodalität zwischen den Verkehrsträgern (Park-and-Rail, Park-and-Ride, Bike-and-Ride, Velostationen an Bahnhöfen, Verkehrstelematik);
- Entlastungs- bzw. Umfahrungsstrassen, soweit es sich um Kantons- und Gemeindestrassen handelt
- Massnahmen zur Aufwertung und zur Erhöhung der Sicherheit des Strassenraums sowie für die Verbesserung des Verkehrsablaufs bei Ortsdurchfahrten, städtischen Achsen, Quartieren und Plätzen;
- Verkehrsleit- und Informationssysteme.

Nicht beitragsberechtigt sind Einzelmassnahmen, die eher dem Betrieb von Verkehrsnetzen und weniger dem Bau von Infrastrukturen zuzuordnen sind. Es handelt sich vorwiegend um Massnahmen aus der Kategorie „sonstige Massnahmen“. Dazu gehören beispielsweise:

- Einführung verschiedener Formen des Mobilitätsmanagements;
- Erarbeitung von Parkierungskonzepten bis zur Umsetzung von Parkplatzreglementen;
- Realisierung von Kampagnen oder von Informationsplattformen;
- Car-sharing – Angebot;
- Betriebliche Verbesserungen im ÖV-Angebot, wie Taktharmonisierungen oder die Anpassung von Buslinienkonzepten.

Neben einer inhaltlichen Prüfung erfolgt auch eine geographische: Dabei werden nur Massnahmen, die ihre Hauptwirkung innerhalb eines Agglomerationsperimeters gemäss Bundesamt für Statistik BFS in der Schweiz entfalten, als mitfinanzierbar beurteilt.

Die Wirkung der nicht mitfinanzierbaren Massnahmen wird jedoch auf Programmebene berücksichtigt.

3.5.2 Andere Finanzierungsquellen des Bundes / Nationale Infrastruktur

Bei einigen Massnahmen im Bereich Schiene kommt eine finanzielle Beteiligung des Bundes nicht nur aus dem Infrastrukturfonds, sondern auch über andere Finanzierungsinstrumente des Bundes in Frage (Sonderfinanzierungen Grossprojekte, Leistungsvereinbarungen des BAV mit den Transportunterneh-

³ Die Finanzierung von Eisenbahninfrastrukturen wird im Einzelfall beurteilt. Sie erfolgt grundsätzlich über die Finanzierungsinstrumente nach der Eisenbahngesetzgebung (vg. Art 7 Abs. 6 IFG).

men). Der Infrastrukturfonds dient nicht der Entlastung dieser bereits bestehenden Finanzierungsinstrumente. In Absprache mit dem BAV wird dabei vom Grundsatz ausgegangen, dass Massnahmen, die bereits in anderen Finanzierungsinstrumenten des Bundes enthalten sind (im Rahmen des Bahn BIF 1. und 2. Dringlichkeitsstufe, ZEB, NEAT), nicht auch durch Mittel des Infrastrukturfonds mitfinanziert werden.

Bei der Strasseninfrastruktur handelt es sich um Nationalstrassenvorhaben, die ebenfalls wichtige Elemente der Agglomerationsprogramme sind. Diese nationalen Strasseninfrastrukturen werden durch andere Finanzierungsinstrumente des Bundes (Infrastrukturfonds, Teil Fertigstellung und Engpassbeseitigung Nationalstrassen, Spezialfinanzierung Strasse) mitgetragen. Sie betreffen nicht den für Agglomerationsvorhaben reservierten Teil des Infrastrukturfonds.

Die Übernahme und Finanzierung neuer Strassenabschnitte (Netzbeschluss NEB) und der damit verbundenen Projekte durch den Bund per Volksentscheid am 24.11.2013 abgelehnt. Die Massnahmen verbleiben unter kantonaler Hoheit. Die zukünftige Planung und Finanzierung der Massnahmen ist zu prüfen.

3.5.3 Nicht zur Mitfinanzierung angemeldete Massnahmen

Von der Agglomeration selbst als Eigenleistung angemeldete Massnahmen sind naturgemäss nicht beitragsberechtigt. Die Wirkung dieser Massnahmen wird aber bei der Ermittlung der Programmwirkung mitberücksichtigt, sofern ihre Realisierung zeitlich in den A- oder B-Horizont fällt.

3.6 Relevanz für die Agglomeration und das Agglomerationsprogramm (Eigenleistungen)

Angesichts der begrenzten Mittel des Infrastrukturfonds und im Interesse einer maximalen Wirksamkeit des Mitteleinsatzes werden bestimmte Massnahmen nicht über den Infrastrukturfonds des Bundes mitfinanziert. Massnahmen, die nur eine lokale Wirkung und für Agglomerationen tragbare Kosten haben, werden deshalb vom Bund als Eigenleistungen eingestuft. Die Wirkung dieser Massnahmen ist jedoch in der Programmbeurteilung berücksichtigt. Sie sind in den ausgewiesenen Zeithorizonten von der Agglomeration oder durch Dritte umzusetzen. Solche Massnahmen betreffen insbesondere:

- Parkleitsysteme und Infrastrukturmassnahmen im Bereich Parkierung / P+R;
- Anpassungen von Strassenknoten und –abschnitten bei vergleichsweise geringem Handlungsbedarf;
- Strasseninfrastrukturen, die hauptsächlich zur lokalen Erschliessung realisiert werden und keine nennenswerte Rolle im Gesamtnetz haben;
- Lokale Verbesserungen der Infrastruktur für den strassengebundenen ÖV (z.B. Busspurmarkierungen, Verbesserung der Qualität von Bushaltestellen oder der Kennzeichnung der öffentlichen Verkehrsmittel);
- Erweiterungen/Anpassungen (z.B. Streckenführung, Haltestellen, Elektrifizierung) der lokalen Busnetze in den grossen Agglomerationen;
- Lokale Massnahmen zur Aufwertung des Strassenraums und zur Erhöhung der Sicherheit (Kategorien DTV und Betroffenheit, Zonen T-20/30 auf Quartierstrassen);
- Bike sharing;
- Anpassungen der Strassensignalisation.

Ausnahmen können dann gegeben sein, wenn solche Massnahmen in einem kohärenten Massnahmenpaket eingebettet sind, das als Ganzes eine signifikante Wirkung entfaltet.

Massnahmen im Langsamverkehr werden nur selten als Eigenleistung klassiert, allenfalls dann, wenn ihr Nutzen ausgeprägt lokalen Charakter hat und sie nicht Teil eines Konzepts sind.

Bei Agglomerationsprogrammen mit gegenüber den mitfinanzierten Massnahmen bedeutenden Eigenleistungen (Kostenverhältnis Ae:A über 50%) wurde die Priorisierung der Eigenleistungen angepasst, indem Eigenleistungen vom A- (Ae) in den B-Horizont (Be) verschoben wurden.

3.7 Reifegrad

Eine Massnahme muss zum Zeitpunkt der Einreichung des Agglomerationsprogramms einen bestimmten Reifegrad aufweisen, damit sie einer Kosten-Nutzen-Betrachtung unterzogen und als Mass-

nahme der A- oder B-Priorität eingestuft werden kann. In der „UVEK-Weisung“ sind die Anforderungen an den Reifegrad beschrieben.⁴ Der Bund hat die Angaben der Agglomerationen zum Reifegrad der Massnahmen anhand der eingegebenen Unterlagen geprüft und ggf. die Priorität angepasst. Im Rahmen der Finanzierungsvereinbarungen ist von den Agglomerationen der definitive Nachweis der Bau- und Finanzreife zu erbringen.

3.8 Beurteilung von Kosten und Nutzen

3.8.1 Nutzenbewertung der Massnahmen

Die verbleibenden potenziell beitragsberechtigten Massnahmen wurden in einem nächsten Schritt im vorgegebenen Verfahren gemäss „UVEK-Weisung“ bewertet. Hierzu wurden die Wirkungen resp. der Nutzen einer Massnahme anhand der vier Wirksamkeitskriterien (WK) beurteilt (max. 3 Punkte pro WK), welche in der „UVEK-Weisung“ präzisiert sind:

- WK1: Qualität der Verkehrssysteme verbessert
- WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert
- WK3: Verkehrssicherheit erhöht
- WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert

Die Beurteilung erfolgt aufgrund der Stärken und Schwächen einer Massnahme in den relevanten Unterkriterien, wie sie für jedes der oben genannten WK in der „UVEK-Weisung“ aufgeführt worden sind, sowie mittels Punktevergabe auf der Ebene der WK (-1 negative Wirkung bis +3 grosse positive Wirkung).

Für drei Massnahmentypen wird ein Quervergleich durchgeführt. Es sind dies:

- Massnahmenkategorie Tram/Strasse
- Kernentlastungs- resp. Ortsumfahrungsstrassen
- Neue Eisenbahn-Haltestellen

Für diese Massnahmentypen wird die Beurteilung anhand der vier WK ergänzt durch einen agglomerationsprogrammübergreifenden Quervergleich mittels quantifizierbarer Zusatzkriterien – dies in Analogie zur Prüfung der Agglomerationsprogramme 1. Generation (vgl. Kapitel 3.10).

Massnahmen der Kategorien Verkehrsmanagement und Aufwertung/Sicherheit Strassenraum sowie den kostengünstigen, in Massnahmenpaketen zusammengefassten Langsamverkehrsmassnahmen wird eine grundsätzlich positive Wirkung attestiert. Ein gutes oder sehr gutes Kosten-Nutzenverhältnis wird analog zu den Agglomerationsprogrammen 1. Generation über eine Plafonierung der Kosten mittels eines Benchmarks sichergestellt. (vgl. Kapitel 3.11)

3.8.2 Kostenbewertung

Die Kostenbewertung einer Massnahme erfolgt in Analogie zur Prüfung der Agglomerationsprogramme 1. Generation durch eine Einteilung in fünf Haupt- und vier Zwischenkostenkategorien, die anhand von vier Agglomerationsgrössenkategorien abgestuft werden. Dies geschieht nach folgendem Vorgehen:

⁴ Vgl. Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 2. Generation vom 14.12.10 S. 52

Schritt 1: Festlegen von Agglomerationsgrössen kategorien

Die Agglomerationen werden in die folgenden vier Grössenkategorien unterteilt:

	Anzahl Einwohner	
Grosse Agglomeration	>	250'000
Mittlere bis grosse Agglomeration	100'000	bis 250'000
Mittlere bis kleine Agglomeration	50'000	bis 100'000
Kleine Agglomeration	<	50'000

Abbildung 1: Agglomerationsgrössenkategorien

Für die Beurteilung der Kostenkategorien der Massnahmen wurde im Gegensatz zur 1. Generation auf den BFS-Perimeter inklusive den ausländischen Teilen der Agglomerationen abgestellt.⁵

Schritt 2: Einstufung der Kosten für unterschiedliche Agglomerationsgrössen

Für die einzelnen Agglomerationsgrössen werden neun Kostenkategorien festgelegt, von sehr tiefen Kosten bis zu sehr hohen Kosten. Die Festlegung der Grenzwerte erfolgt empirisch auf der Grundlage der Massnahmen in den Agglomerationsprogrammen gemäss folgendem Vorgehen:

Pro Agglomerationsgrössenklasse wurde der Schwellenwert für sehr hohe Kosten aufgrund der maximal zehn teuersten Massnahmen und unter Einhaltung einer ähnlichen Abstufung wie im Rahmen der Agglomerationsprogramme der 1. Generation bestimmt. Es resultiert in allen Kategorien eine Erhöhung der Schwellenwerte um den Faktor 1.2.

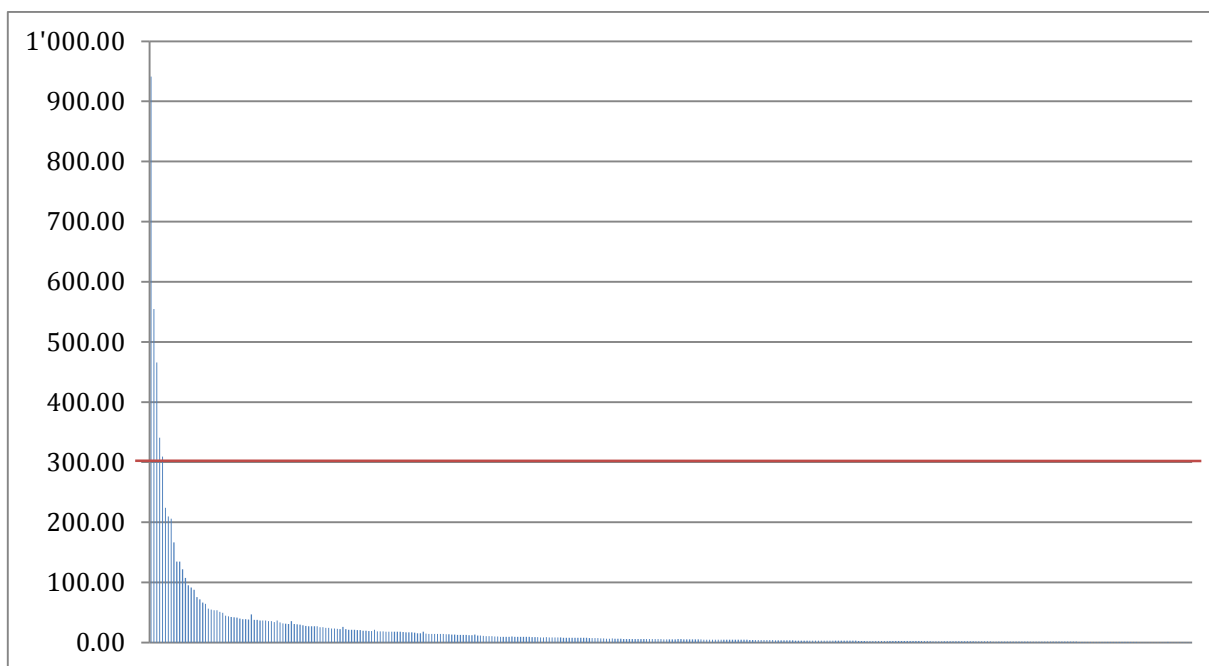


Abbildung 2: Schwellenwert „sehr hohe Kosten“ für grosse Agglomerationen

⁵ Die Agglomeration Chiasso-Mendrisio bildet eine Ausnahme. Da der ausländische Teil deutlich grösser ist als der Schweizer wurde die Agglomerationsgrösse ohne die Gemeinde Como bestimmt. Damit entspricht die Agglomerationsgrösse der Realität des Programms.



Abbildung 3: Schwellenwert „sehr hohe Kosten“ für mittlere bis grosse Agglomerationen

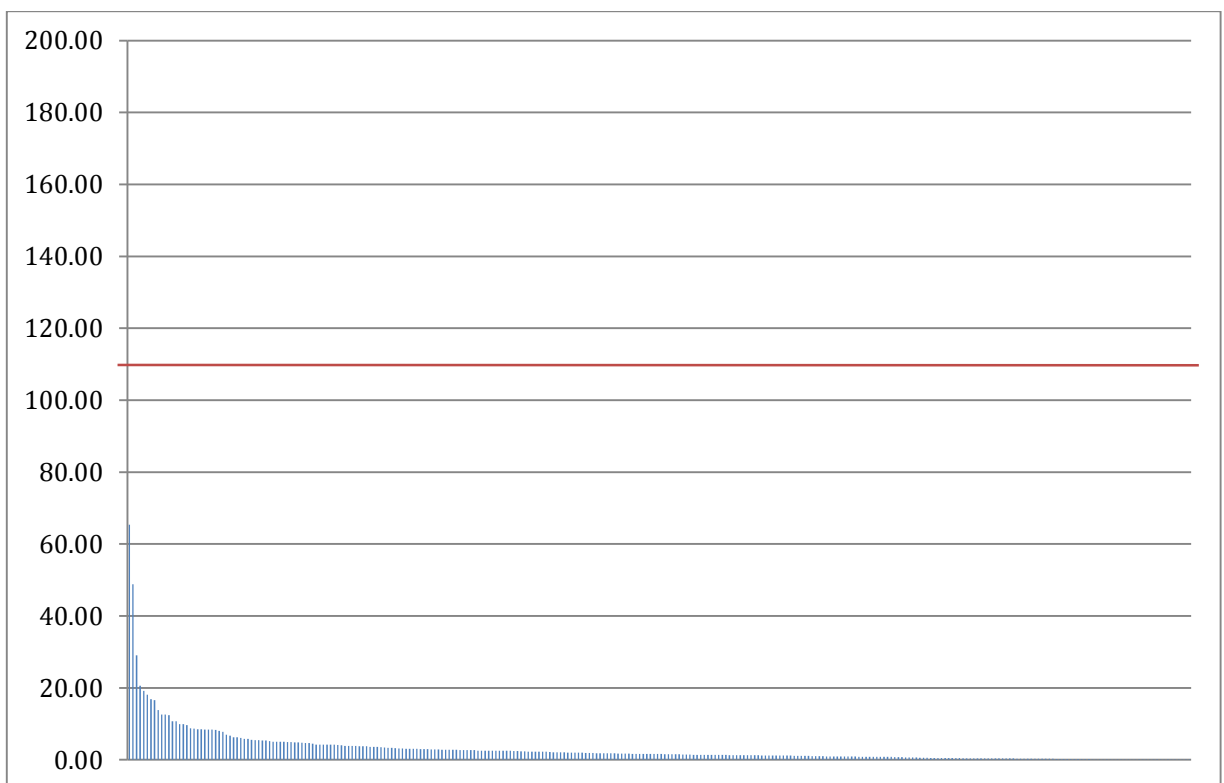


Abbildung 4: Schwellenwert „sehr hohe Kosten“ für mittlere bis kleine Agglomerationen

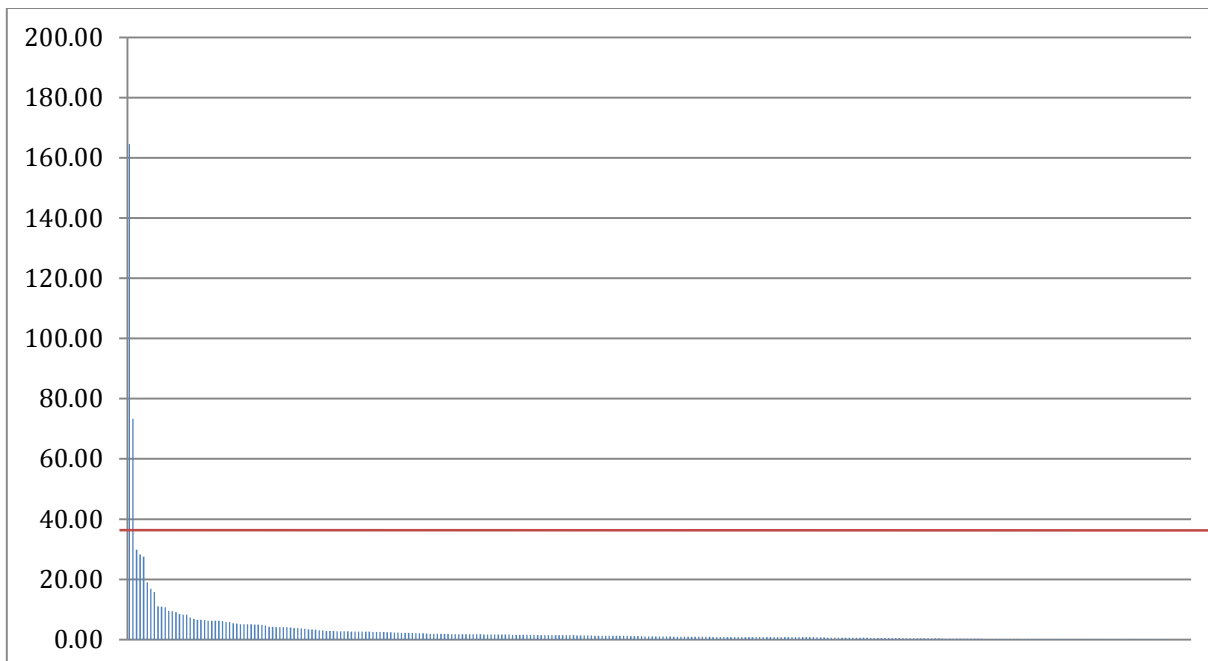


Abbildung 5: Schwellenwert „sehr hohe Kosten“ für kleine Agglomerationen und isolierte Städte

Die weiteren Schwellenwerte der Hauptkategorien werden in Funktion zu den „sehr hohen Kosten“ bestimmt. Der jeweils nachfolgende tiefere Schwellenwert entspricht rund einem Drittel des höheren Wertes.

Abbildung 6 fasst die Schwellenwerte zur Herleitung der Hauptkostenkategorien nach Agglomerationsgrössen zusammen.

Schwellenwerte in Mio. CHF	sehr hoch	hoch	mittel	tief	sehr tief
Grosse Agglomeration	>300	300-100	100-35	35-10	<10
Mittlere bis grosse Agglomeration	>180	180-60	60-20	20-7	<7
Mittlere bis kleine Agglomeration	>110	110-35	35-12	12-4	<4
Kleine Agglomeration	>35	35-12	12-4	4-1	<1

Abbildung 6: Schwellenwerte zur Herleitung der Kostenkategorien nach Agglomerationsgrössen (in Mio. CHF)

Für jede der obigen Kostenkategorien wird unter Anwendung einer Bandbreite von +/- 15% auf den oberen und unteren Grenzwerten eine weitere Differenzierung in vier Zwischen- und damit in insgesamt neun Kostenkategorien hergeleitet (vgl. Abbildung 7).

Kostenkategorie in Mio. CHF	sehr hoch	sehr hoch – hoch	hoch	mittel – hoch	Mittel	tief – mittel	tief	sehr tief – tief	sehr tief
Grosse Agglomeration	> 345,0	345,0 – 255,0	255,0 – 115,0	115,0 – 85,0	85,0 – 40,25	40,25 – 29,75	29,75 – 11,5	11,5 – 8,5	< 8,50
Mittlere bis grosse Agglomeration	> 207,0	207,0 – 153,0	153,0 – 69,0	69,0 – 51,0	51,0 – 23,0	23,0 – 17,0	17,0 – 8,05	8,05 – 5,95	< 5,95
Mittlere bis kleine Agglomeration	> 126,0	126,5 – 93,5	93,5 – 40,25	40,25 – 29,75	29,75 – 13,8	13,8 – 10,2	10,2 – 4,6	4,6 – 3,4	< 3,40
Kleine Agglomeration	> 40,0	40,25 – 29,75	29,75 – 13,8	13,8 – 10,2	10,2 – 4,6	4,6 – 3,4	3,4 – 1,15	1,15 – 0,85	< 0,85

Abbildung 7: Neun Kostenkategorien nach Agglomerationsgrössen (in Mio. CHF)

3.8.3 Festlegen des Kosten-Nutzen-Verhältnisses

Den beurteilten Massnahmen wird eines der drei folgenden Kosten-Nutzen-Verhältnisse zugewiesen:

- gut und sehr gut
- genügend
- ungenügend

Das Kosten-Nutzen-Verhältnis bestimmt sich aufgrund der erreichten Nutzenpunkte und der Kostenkategorie einer Massnahme. So müssen beispielsweise bei einer Massnahme mit sehr hohen Kosten mindestens acht Nutzenpunkte erreicht werden, damit diese ein „gutes bis sehr gutes“ Kosten-Nutzen-Verhältnis erreicht. Sind dagegen die Kosten einer Massnahme tief, dann reichen schon fünf Punkte für ein „gutes bis sehr gutes“ Kosten-Nutzen-Verhältnis. Sind die Kosten sogar sehr tief, dann sind vier Punkte für dieselbe Beurteilung ausreichend. Abbildung 8 zeigt beispielhaft wie das Kosten-Nutzen-Verhältnis aufgrund der erreichten Nutzenpunkte und der Kostenkategorie bestimmt wird.

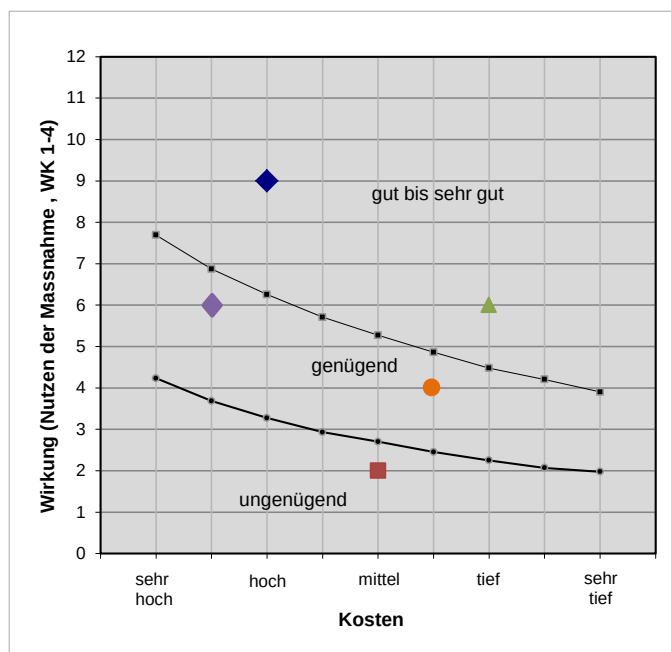


Abbildung 8: Bestimmung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses einzelner Massnahmen als Funktion ihrer Wirkung und der Kostenkategorie

3.9 Priorisierung in A- / B- / C-Liste unter Berücksichtigung der Bau- und Finanzreife

Aufgrund des Kosten-Nutzen-Verhältnisses lassen sich schliesslich die mitzufinanzierenden Massnahmen unter Berücksichtigung ihrer Bau- und Finanzreife priorisieren. Massnahmen der A-Priorität müssen in den kommenden 4 Jahren Bau- und Finanzreife erreichen können, so dass ein Baubeginn innerhalb dieser Periode möglich ist.

Hierzu werden die Massnahmen hinsichtlich ihres Realisierungsbeginns drei unterschiedlichen Zeitperioden zugeteilt.

- In die A-Liste werden Massnahmen aufgenommen, die ein gutes bis sehr gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen und deren Baubeginn in der Vierjahresperiode 2015 – 2018 vorgesehen ist;
- In die B-Liste werden Massnahmen aufgenommen, die
 - über ein gutes bis sehr gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis verfügen, aber voraussichtlich erst in der darauf folgenden Vierjahresperiode (2019 – 2022) bau- und finanzreif sein werden;
 - nur ein genügendes Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen, aber aufgrund ihres Optimierungspotenzials bei der nächsten Beurteilung ein gutes bis sehr gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis erreichen können.
- Alle anderen Massnahmen werden der Priorität C zugeordnet. Diese Massnahmen weisen entweder ein ungenügendes Kosten-Nutzen-Verhältnis auf oder können aufgrund eines ungenügenden Reifegrades nicht auf ihre Wirkung überprüft werden. Diese Massnahmen bedürfen weiterer Abklärungen und Konkretisierungen. Sie werden deshalb zurückgestellt.
 Speziell gekennzeichnet werden dabei Massnahmen, bei denen der Bund den Handlungsbedarf und den Lösungsansatz grundsätzlich anerkennt, die jedoch in ihrer im Agglomerationsprogramm vorgesehenen Form ein schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen oder bei denen der Reifegrad die Aufnahme in die A- oder B-Liste nicht rechtfertigt, z.B. weil noch ein grosser Abstimmungsbedarf mit Massnahmen im C-Horizont besteht. Diese Massnahmen müssen erheblich optimiert werden. Sie werden im Prüfbericht des Bundes als C*-Massnahmen aufgenommen.

3.10 Quervergleiche

Bei einzelnen Massnahmentypen bringt die Beurteilung des Verhältnisses von Kosten und Nutzen gestützt auf die vier Wirksamkeitskriterien nicht genügend differenzierte Resultate. Es werden deshalb analog zur Prüfung der Agglomerationsprogramme 1. Generation zusätzliche Kriterien beigezogen, um die Beurteilung dieser Massnahmentypen in einem Quervergleich über alle Massnahmen zu vertiefen und breiter abzustützen. Dabei wurde methodisch möglichst wenig am Vorgehen in der 1. Generation geändert.

Die Quervergleiche tragen wesentlich zur Gesamtkohärenz der Beurteilung der Agglomerationsprogramme bei. Ihre Ergebnisse werden dazu verwendet, die Priorisierung der Massnahme zu überprüfen (vgl. Kapitel 3.9). Quervergleiche werden durchgeführt für:

- Tram/Strasse (siehe Kap. 3.10.1)
- Neue Eisenbahn-Haltestellen (siehe Kap. 3.10.2)
- Kernentlastungs- und Umfahrungsstrassen (siehe Kap. 3.10.3)

3.10.1 Quervergleich Tram/Strasse

Für die differenziertere Beurteilung der Tram/Strassen-Vorhaben werden folgende vier Zusatzkriterien beigezogen. Für jedes Zusatzkriterium werden zwischen 0 und 3 Punkte vergeben.

<i>Zusatzkriterium</i>	<i>Begründung/Erläuterung</i>
• Dichte Einwohner und Beschäftigte (bestehendes Potenzial)	Damit soll das bestehende Fahrgastpotenzial erfasst werden, das für die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens entscheidend ist. Im Einzugsgebiet von 500 m beidseits der Achse wird die Anzahl der Einwohner (VZ 2010) und Beschäftigten (BZ 2008, Beschäftigte mit 0.5 gewichtet) ermittelt. ⁶

⁶ Für die (teilweise) im Ausland liegenden Massnahmen wird die Bevölkerungsdichte einem supranationalen Datensatz der European Environment Agency (EEA) entnommen, der wie die BFS-Daten eine Auflösung von 100m aufweist. Für die Beschäf-

Zusatzkriterium

Begründung/Erläuterung

Abstufung der Bepunktung	Fahrgastpotenzial
0 Punkte	< 5'000 Personen im Perimeter
1 Punkt	5'000 bis 10'000 Personen im Perimeter
2 Punkte	10'000 bis 20'000 Personen im Perimeter
3 Punkte	> 20'000 Personen im Perimeter

Abbildung 9: Abstufung Dichte

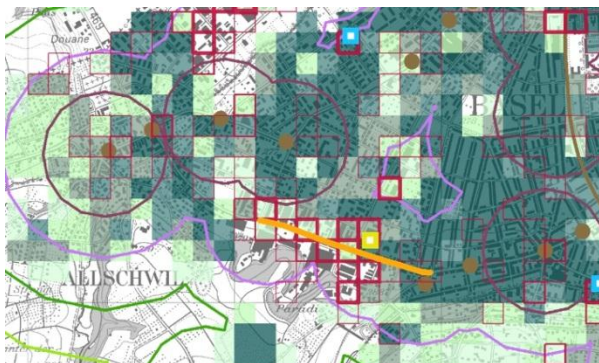


Abbildung 10: Karte QV Tram

- Nutzung der bestehenden ÖV-Linien 2025/30 (heutige Taktfrequenz)

Die quantitativen GIS-Auswertungen werden auf Basis von Karten qualitativ überprüft. Dabei werden zusätzlich bestehende verkehrsintensive Einrichtungen im betrachteten Perimeter in die Beurteilung einbezogen.

Nicht nur das Fahrgastpotenzial (Dichte des bestehenden städtischen Kontexts), sondern auch die tatsächliche Nutzung des ÖV auf den entsprechenden Achsen ist ausschlaggebend für die Wirtschaftlichkeit eines Trams. In Ermangelung systematischer und verlässlicher Daten zur Nachfrage auf einzelnen Busstrecken wird die Nutzung über die Taktfrequenz der Linien abgebildet, die zum heutigen Zeitpunkt⁷ die entsprechenden Verkehrsbeziehungen abdecken. Als Grundlage dient die Anzahl Kurspaare während der Morgenspitzenstunde. Falls mehrere Linien die Strecke befahren, wurden diese addiert. Die Fahrzeuggrösse muss mangels entsprechender Informationen unberücksichtigt bleiben.

Abstufung der Bepunktung	heutige Taktfrequenz
0 Punkte	> 10 Minutentakt
1 Punkt	10 – 5 Minutentakt
2 Punkte	5 – 3.5 Minutentakt
3 Punkte	3.5 Minutentakt

Abbildung 11: Abstufung Nutzung bestehender ÖV-Linien

tigten konnte kein analoger Datensatz herangezogen werden. Die Beschäftigtendichten je Landbedeckungskategorie in der Schweiz (CORINE) wurden auf das Ausland angewendet.

⁷ Von der Idee des Zusatzkriteriums her sollte eigentlich die künftige Frequenz erfasst werden. Zu dieser liegen aber in der Regel keine Angaben vor. Schliesslich handelt es sich ja um Buslinien, welche durch die neue Tramlinie ersetzt oder entlastet werden, weshalb nicht von einer Verdichtung der Taktfrequenz ausgegangen wird.

*Zusatzkriterium**Begründung/Erläuterung*

- Die Rolle des Vorhabens als Entwicklungsträger in zentralen Gebieten (Entwicklungsgebiete Arbeiten, Wohnen)
 Eine Tramlinie kann entscheidende Impulse für die Siedlungsentwicklung leisten. Diese potenzielle Wirkung soll mit diesem Zusatzkriterium erfasst werden. Damit wird das künftige Fahrgastpotenzial in der Beurteilung näherungsweise berücksichtigt (Wirtschaftlichkeit).
 Prognosen über die künftige Verteilung von Einwohnern und Beschäftigten im Hektarraster sind nicht verfügbar. Stattdessen werden die ESP im Einzugsgebiet der Tramlinie⁸ zu gleichen Teilen aufgrund ihrer Grösse, der Zentralität ihrer Lage und ihrer Nutzweise beurteilt.
 Die Verbindlichkeit (Eintrag im Richtplan,...) und die Würdigung des ESP-Standorts im Rahmen der Prüfung des Agglomerationsprogramms wird als Gewichtungsfaktor des Resultats der oben aufgeführten Beurteilung berücksichtigt. Die resultierende Punktezahl wird schlussendlich auf die Skala von 0-3 normalisiert und gerundet.
- Netznutzen im ÖV-System (Vernetzung mit Bahn und Feinverteiler)
 Ein wesentlicher Nutzen einer neuen oder einer verlängerten Tramlinie kann in der optimierten Vernetzung der Verkehrsträger im öffentlichen Verkehr liegen, insbesondere die Verknüpfung mit dem Mittelverteiler S-Bahn, aber auch die Verknüpfung mit Feinverteilern (Tram und Bus). Als Grundlage der Beurteilung dienen die Aussagen der Agglomerationsprogramme zum künftigen ÖV-Liniennetz.

Abstufung der Bepunktung					
		S-Bahn / Fernverkehr			
		Keine Bahnhaltestelle	1 Bahnlinie nicht optimal	1 Bahnlinie optimal / mehrere nicht optimal	mehrere Bahnlinien optimal
Feinverteiler	P.	0	1	2	3
Starke Vernetzung mit mehreren städt. Hauptlinien	3	2	3	3	3
Vernetzung mit städt. Hauptlinie	2	1	2	3	3
Grundvernetzung	1	0	1	2	3
Keine Vernetzung	0	0	0	1	2

Abbildung 12: Abstufung Vernetzung mit Bahn und Feinverteiler

Aus der Summe aller vier Zusatzkriterien ergeben sich zwischen 0 und 12 Punkte für den Nutzen einer Massnahme. Die Kosten werden in neun Kategorien von 1 (sehr hoch) bis 9 (sehr tief) nach Agglomerationsgrösse erfasst (vgl. Kapitel 3.8.2).

Das Kosten-Nutzen-Verhältnis der Quervergleichsmassnahmen ergibt sich aus der Multiplikation ihres Nutzens (0-12 Punkte) mit der jeweiligen Kostenkategorie (1-9) und bewegt sich demnach in einer Bandbreite von 0 bis 108 Punkten.

⁸ Bei zwei Massnahmen sind nicht nur ein, sondern zwei ESP betroffen. Die Beurteilungen der ESP werden kumuliert berücksichtigt.

3.10.2 Quervergleich neue Eisenbahn-Haltestellen

Folgende vier Zusatzkriterien werden für die differenziertere Beurteilung neuer Eisenbahn-Haltestellen beigezogen. Für jedes Zusatzkriterium werden zwischen 0 und 3 Punkte vergeben.

Zusatzkriterium

Begründung/Erläuterung

1. Dichte Einwohner und Beschäftigte (bestehendes Potenzial)

Damit soll das Fahrgastpotenzial (Einwohner und Beschäftigte) der neuen Haltestelle erfasst werden, das für die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens entscheidend ist. Dies geschieht anhand einer GIS-Auswertung der Einwohner (VZ 2010) und Beschäftigten (BZ 2008, Beschäftigte mit 0.5 gewichtet) im Umkreis von 750 m um die Haltestelle^{9, 10}

Abstufung der Bepunktung	Fahrgastpotenzial
0 Punkte	< 1'350 Personen
1 Punkt	1'350 bis 5'000 Personen
2 Punkte	5'000 bis 14'600 Personen
3 Punkte	> 14'600 Personen

Abbildung 13: Abstufung der Einwohner und Beschäftigten
(Skala analog zu Prüfprozess 1. Generation, flächenproportional angepasst)

Wo eine neue Haltestelle das Einzugsgebiet einer bestehenden Haltestelle tangiert, wird dies berücksichtigt, indem nur die zusätzlich erschlossenen Einwohner und Beschäftigten in die Berechnung eingehen.

Die quantitativen GIS-Auswertungen werden auf Basis von Karten qualitativ überprüft. Dabei werden zusätzlich bestehende verkehrsintensive Einrichtungen im betrachteten Perimeter in die Beurteilung einbezogen.

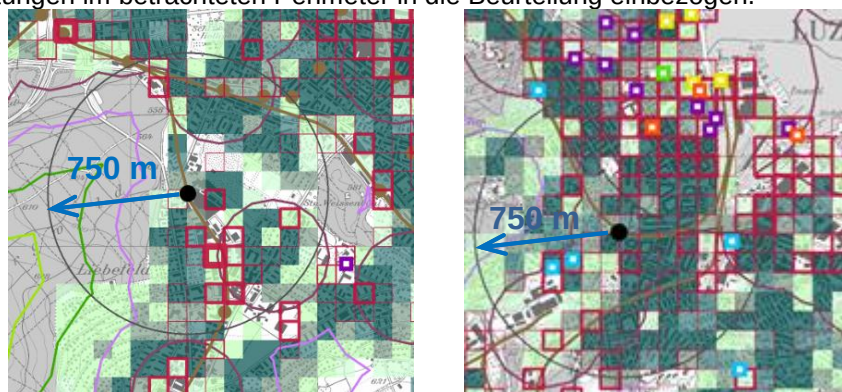


Abbildung 14: Karten QV neue Haltestellen

2. Rolle als Entwicklungsträger (Entwicklungsgebiete Arbeiten, Wohnen)

Eine neue Eisenbahn-Haltestelle kann entscheidende Impulse für die Siedlungsentwicklung leisten. Diese potenzielle Wirkung der Haltestelle soll mit dem Zusatzkriterium erfasst werden. Damit wird das künftige Fahrgastpotenzial in der Beurteilung näherungsweise berücksichtigt (Wirtschaftlichkeit).

⁹ Der verwendete Umkreis wurde gegenüber dem Prüfprozess der 1. Generation von 500 m auf 750 m erweitert. Der Grund dafür liegt in der Anpassung an die Methodik der ÖV-Güteklassen. Entsprechend wurden auch die Schwellenwerte für die Punktevergabe im Vergleich zur 1. Generation um den entsprechenden Faktor 2.25 erhöht. Dieser Faktor entspricht der flächenproportionalen Veränderung.

¹⁰ Für die (teilweise) im Ausland liegenden Massnahmen wird die Bevölkerungsdichte einem supranationalen Datensatz der European Environment Agency (EEA) entnommen, der wie die BFS-Daten eine Auflösung von 100m aufweist. Für die Beschäftigten konnte kein analoger Datensatz herangezogen werden. Die Beschäftigtendichten je Landbedeckungskategorie in der Schweiz (CORINE) wurden auf das Ausland angewendet.

Zusatzkriterium

Begründung/Erläuterung

Prognosen über die künftige Verteilung von Einwohnern und Beschäftigten im Hektarraster sind nicht verfügbar. Stattdessen werden die Entwicklungsschwerpunkte (ESP) im Einzugsgebiet der Haltestelle¹¹ betrachtet und zu gleichen Teilen aufgrund ihrer Grösse, der Zentralität ihrer Lage und ihrer Nutzweise beurteilt.

Die Verbindlichkeit (Eintrag im Richtplan,...) und die Würdigung des ESP-Standorts im Rahmen der Prüfung des Agglomerationsprogramms wird als Gewichtungsfaktor des Resultats der oben aufgeführten Beurteilung berücksichtigt. Die resultierende Punktezahle wird schlussendlich auf die Skala von 0-3 normalisiert und gerundet.

3. Vorgesehene Bedienungshäufigkeit

Die Bedienungshäufigkeit einer Haltestelle ist ein weiteres entscheidendes Zusatzkriterium für den Nutzen des Vorhabens. Die Angaben dafür werden den Agglomerationsprogrammen entnommen.

Abstufung der Bepunktung	Bedienungshäufigkeit
0 Punkte	< 12 Kurspaare pro Tag
1 Punkt	60'-Takt
2 Punkte	30'-Takt
3 Punkte	15'-Takt

Abbildung 15: Abstufung Bedienungshäufigkeit

4. Verknüpfung mit ÖV-Feinverteiler und Langsamverkehr (LV)

Die Qualität der Verknüpfung einer S-Bahn-Haltestelle mit dem ÖV-Feinverteiler (Tram- bzw. Busnetz) sowie mit dem Langsamverkehr erhöht den Nutzen des Vorhabens weiter.

Abstufung der Bepunktung	Feinverteiler ÖV			
	Keine Vernetzung	Grundvernetzung	Vernetzung mit städt. Hauptlinie	Starke Vernetzung mit (mehreren) städt. Hauptlinien
Vernetzung mit einer Achse LV	0	0	1	3
Vernetzung mit mehreren Achsen LV	0	1	2	3

Abbildung 16: Abstufung Verknüpfung Feinverteiler und LV

Aus der Summe aller vier Zusatzkriterien ergeben sich zwischen 0 und 12 Punkte für den Nutzen einer Massnahme. Die Kosten werden in neun Kategorien von 1 (sehr hoch) bis 9 (sehr tief) nach Agglomerationsgrösse erfasst (vgl. Kapitel 3.8.2).

Das Kosten-Nutzen-Verhältnis der Quervergleichsmassnahmen ergibt sich aus der Multiplikation ihres Nutzens (0-12 Punkte) mit der jeweiligen Kostenkategorie (1-9) und bewegt sich demnach in einer Bandbreite von 0 bis 108 Punkte.

3.10.3 Quervergleich Kernentlastungs- und Umfahrungsstrassen

Für die differenziertere Beurteilung neuer Strassen, in der Regel Kernentlastungs- oder Umfahrungsstrassen, wird hauptsächlich die Entlastungswirkung ermittelt. Diese wird über drei Zusatzkriterien abgebildet. Für jedes Zusatzkriterium werden zwischen 0 und 3 Punkte vergeben.

¹¹ Es kommen keine Massnahmen vor, die sich auf mehr als einen ESP beziehen.

Zusatzkriterium

Begründung/Erläuterung

1. Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV) 2025/30

Die künftig zu erwartende Verkehrsbelastung der zu entlastenden Strasse (Referenzzustand ohne Massnahme) ist ein erster bestimmender Faktor der Entlastungswirkung, die mit einer Massnahme erzielt werden kann. Die Angaben zu den Verkehrsbelastungen stammen von den Agglomerationen. Wo keine Angaben vorliegen, werden Belastungszahlen vereinzelt dem Verkehrsmodell des UVEK entnommen.

Abstufung der Bepunktung	DTV
0 Punkte	< 10'000 Fz/Tag
1 Punkt	10'000 bis 18'000 Fz/Tag
2 Punkte	18'000 bis 22'000 Fz/Tag
3 Punkte	> 22'000 Fz/Tag

Abbildung 17: Abstufung DTV (zu entlastende Strasse)

2. Betroffenheit

Zur Abbildung der Betroffenheit werden die Einwohner (VZ 2010) und Beschäftigten (BZ 2008, Beschäftigte mit 0.5 gewichtet) in einem Korridor von je 100 m Breite beidseits der zu entlastenden Strasse ermittelt.¹² Prognosen über die künftige Verteilung von Einwohnern und Beschäftigten im Hektarraster sind nicht verfügbar.

Abstufung der Bepunktung	Betroffenheit
0 Punkte	< 500 betroffene Personen
1 Punkt	500 - 1'500 betroffene Personen
2 Punkte	1'500 - 2'500 betroffene Personen
3 Punkte	> 2'500 betroffene Personen

Abbildung 18: Abstufung Betroffenheit

Die quantitativen GIS-Auswertungen werden auf Basis von Karten qualitativ überprüft.

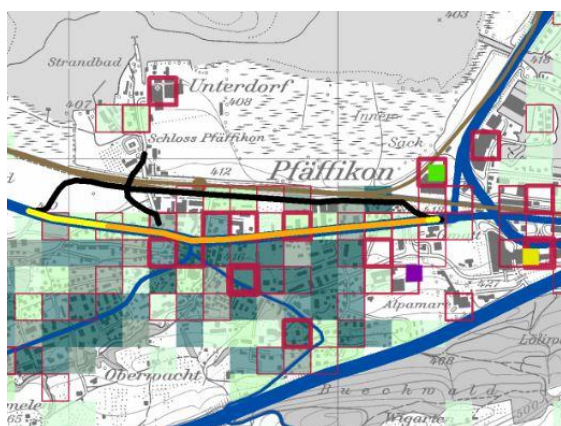


Abbildung 19: Karte QV neue Strassen

¹² Für die (teilweise) im Ausland liegenden Massnahmen wird die Bevölkerungsdichte einem supranationalen Datensatz der European Environment Agency (EEA) entnommen, der wie die BFS-Daten eine Auflösung von 100m aufweist. Für die Beschäftigten konnte kein analoger Datensatz herangezogen werden. Die Beschäftigtendichten je Landbedeckungskategorie in der Schweiz (CORINE) wurden auf das Ausland angewendet.

Zusatzkriterium

Begründung/Erläuterung

3. DTV-Reduktion

Die Entlastung der im 1. Zusatzkriterium betrachteten Strasse wird über einen Faktor zwischen der Verkehrsbelastung mit und ohne Umfahrung ermittelt. Die Angaben zu den Verkehrsbelastungen stammen von den Agglomerationen. Wo keine Angaben vorliegen, werden Belastungszahlen vereinzelt dem Verkehrsmodell des UVEK entnommen. Es wird die am stärksten entlastete Teilstrecke berücksichtigt.

Abstufung der Bepunktung	DTV-Reduktion
0 Punkte	< 20%
1 Punkt	20 – 30%
2 Punkte	30 – 50%
3 Punkte	> 50%

Abbildung 20: Abstufung DTV-Reduktion

Die drei Zusatzkriterien DTV-Belastung 2025/30, Betroffenheit und DTV-Reduktion ergeben zusammen die Entlastungswirkung der neuen Kernentlastungs- bzw. Umfahrungsstrasse.

Zur Ergänzung der Beurteilung werden vier zusätzliche Aspekte beurteilt, für welche je maximal 1 Zusatzpunkt, insgesamt aber nicht mehr als 3 Punkte vergeben werden:

- Wichtige ÖV-Achse: Entlastung einer Strasse, auf der eine oder mehrere ÖV-Linien mindestens im Viertelstundentakt verkehren
- Schützenswertes Ortsbild: Entlastung einer Strasse, die ein schützenswertes Ortsbild durchfährt oder massgeblich tangiert, welches im ISOS-Inventar enthalten ist
- Verkehrstrennung Schiene-Strasse: Entlastung einer Strasse, welche auf dem betreffenden Abschnitt eine oder mehrere à-Niveau-Querungen mit einer Bahnstrecke aufweist
- Erschliessung eines strategischen Entwicklungsschwerpunktes (ESP), der mindestens im Agglomerationsprogramm aufgeführt ist und im Prüfprozess positiv beurteilt wird

Aus der Summe aller vier Zusatzkriterien ergeben sich zwischen 0 und 12 Punkte für den Nutzen einer Massnahme. Die Kosten werden in neun Kategorien von 1 (sehr hoch) bis 9 (sehr tief) nach Agglomerationsgrösse erfasst (vgl. Kapitel 3.8.2).

Das Kosten-Nutzen-Verhältnis der Quervergleichsmassnahmen ergibt sich aus der Multiplikation ihres Nutzens (0-12 Punkte) mit der jeweiligen Kostenkategorie (1-9) und bewegt sich demnach in einer Bandbreite von 0 bis 108 Punkte.

3.10.4 Kosten-Nutzen-Verhältnis aus dem Quervergleich

Je höher das Resultat der Multiplikation von Nutzenpunkten und Kostenkategorie ausfällt (vgl. Kapitel 3.10.1, 3.10.2 und 3.10.3), desto besser ist das Kosten-Nutzen-Verhältnis, das sich aus dem Quervergleich ergibt. Die Abgrenzung zwischen einem schlechten, ungenügenden, genügenden und guten/sehr guten Kosten-Nutzen-Verhältnis orientiert sich an den Ergebnissen der Quervergleiche und den verfügbaren Mitteln des Infrastrukturfonds. Die Schwellenwerte aus der 1. Generation werden beibehalten. Für alle Quervergleiche bzw. Massnahmentypen gelten dieselben Abgrenzungen (vgl. Abb. 21).

rot	0-19: schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis
orange	20-29: ungenügendes Kosten-Nutzen-Verhältnis
gelb	30-39: genügendes Kosten-Nutzen-Verhältnis
weiss	ab 40: gutes/sehr gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis

Abbildung 21: Abstufung Kosten-Nutzen-Verhältnis aus der Massnahmenbepunktung im Quervergleich

3.10.5 Überprüfung der Massnahmenpriorisierung aufgrund der Quervergleiche

Alle Massnahmen werden einer Beurteilung nach den vier Wirkungskriterien unterzogen. Daraus resultiert bereits die Festlegung einer ersten Priorisierung durch den Bund. Die Ergebnisse des Quervergleichs dienen dazu, diese erste Priorisierung zu überprüfen und gegebenenfalls anzupassen.

Aufgrund des resultierenden Kosten-Nutzen-Verhältnisses der einzelnen Massnahmen wird die Massnahmenpriorisierung A / B / C überprüft und gegebenenfalls angepasst. Dies geschieht in den folgenden Schritten:

Schritt 1: Priorisierung der Massnahmen aufgrund des Kosten-Nutzen-Verhältnisses des Quervergleichs

Aufgrund der resultierenden Einschätzung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses der einzelnen Massnahmen ergibt sich eine erste Priorisierung aus dem Quervergleich.

Bepunktung	Priorität AP	Priorisierung Bund
Kosten-Nutzen-Verhältnis gut / sehr gut	A ⇒	A
	B ⇒	B
Kosten-Nutzen-Verhältnis genügend	A ⇒	B
	B ⇒	B
Kosten-Nutzen-Verhältnis ungenügend oder schlecht	A ⇒	C
	B ⇒	C

Abbildung 22: Regel zur Ableitung der Priorisierung aufgrund des Kosten-Nutzen-Verhältnisses

Schritt 2: Anpassung der Priorisierung der Massnahmen aufgrund der Höhe des Nutzens

Massnahmen, die aufgrund der städtebaulichen oder topografischen Situation sehr teuer sind, können in dieser Betrachtung kein gutes oder sehr gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis erreichen.¹³ Weil es unter anderem Ziel des Infrastrukturfonds ist, schwer finanzierbare Vorhaben zu unterstützen, sollen solche Massnahmen nicht a priori von einer Mitfinanzierung durch den Bund ausgeschlossen werden. Deshalb können Massnahmen trotz nur ungenügendem oder genügendem Kosten-Nutzen-Verhältnis aufpriorisiert werden, wenn sie einen hohen bis sehr hohen absoluten Nutzen aufweisen (8 – 12 Punkte).

Schritt 3: Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen aus dem Quervergleich und der Priorisierung nach den vier Wirkungskriterien

In diesem Schritt wird die Priorisierung aus der ersten Priorisierung aufgrund der Beurteilung nach den vier Wirkungskriterien mit jener aus dem Quervergleich verglichen und eine definitive Priorisierung

¹³ Eine teure Massnahme mit der maximal möglichen Anzahl von 12 Nutzenpunkten erhält nach Multiplikation mit der höchsten Kostenkategorie (1) als Produkt ein schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis von lediglich 12.

festgelegt. In diesem Schritt werden auch Zusatzargumente¹⁴, welche im Quervergleich nicht zum Tragen kommen, beigezogen.

Die Resultate der Quervergleiche sind in den Anhängen 3, 4 und 5 ersichtlich.

3.11 Benchmarks

Bei drei Massnahmentypen wird grundsätzlich eine positive Wirkung attestiert, sofern diese in adäquater Weise in Zukunftsbild und Strategien eingebunden sind. Es handelt sich um vergleichsweise kostengünstige, in Massnahmenpaketen zusammengefasste Langsamverkehrsmassnahmen, Verkehrsmanagementmassnahmen sowie Aufwertungs-/Sicherheitsmassnahmen im Strassenraum (v.a. auf der Basis von Betriebs- und Gestaltungskonzepten, BGK). Für diese Massnahmen werden Benchmarks durchgeführt, anhand derer die Kosten plafoniert und damit ein gutes oder sehr gutes Kosten-Nutzenverhältnis sichergestellt wird.

3.11.1 Langsamverkehr (kleine Massnahmen und Massnahmenpakete)

Ziel des Benchmarks

Für grosse Einzelmassnahmen im Langsamverkehr wird wie für die übrigen beitragsberechtigten Massnahmen das Kosten-Nutzen-Verhältnis bestimmt und aufgrund dessen die Priorisierung der Massnahme vorgenommen. Bei kleineren Massnahmen im Langsamverkehr ist dies nicht der Fall. Hier kommt der Benchmark Langsamverkehr zur Anwendung.

Kleinere Langsamverkehrsmassnahmen (nicht indexierte/eingegebene Kosten unter 4 Mio. CHF, unter 1 Mio. CHF für Unterführungen, Passerellen, Brücken und Abstellanlagen) werden in je einem Paket für die beiden Zeithorizonte 2015 – 2018 (A-Liste) und 2019 – 2022 (B-Liste) zusammengefasst. Oftmals ist diese Paketbildung schon im jeweiligen Agglomerationsprogramm erfolgt. Dort wo dies noch nicht der Fall war, erfolgt die Paketbildung durch den Bund (vgl. auch Kap. 3.3). Die in diesen Massnahmenpaketen enthaltenen Massnahmen sind je nach Agglomeration mit sehr unterschiedlichen Kosten verbunden. Mit dem Benchmark werden die durch den Bund mitgetragenen Kosten für kleinere Langsamverkehrsmassnahmen in Abhängigkeit der Agglomerationsgrösse plafoniert.

Bestimmen des Benchmarks

In einem ersten Teilschritt wird ein durchschnittlicher Kostenrichtwert bestimmt:

- Als Ausgangspunkt werden pro Agglomeration die Kosten der Massnahmenpakete im Benchmark Langsamverkehr und die Kosten der Einzelmassnahmen des Langsamverkehrs berechnet.
- Anschliessend werden differenziert nach Agglomerationsgrössen die durchschnittlichen Kosten pro Kopf (pro inländische Einwohner und mit 0.5 gewichtete Anzahl Arbeitsplätze) für alle Massnahmen im Langsamverkehr berechnet. Hierzu werden sowohl Einzelmassnahmen im Langsamverkehr als auch die im Benchmark Langsamverkehr enthaltenen Massnahmen berücksichtigt. Die entsprechenden gerundeten Werte belaufen sich auf:

Grosse Agglomeration	110 CHF
Mittlere bis grosse Agglomeration	220 CHF
Mittlere bis kleine Agglomeration	220 CHF
Kleine Agglomeration	330 CHF

Somit erhalten kleine Agglomerationen im Benchmark Langsamverkehr einen deutlich höheren „Pro-Kopf-Ansatz“ als grosse Agglomerationen. Damit wird der Tatsache Rechnung getragen, dass in kleineren Agglomerationen Massnahmen zur Verbesserung des Langsamverkehrs im Mittel deutlich höhere Pro-Kopf-Kosten verursachen als in grösseren Agglomerationen.

- Ausgehend von diesem Pro-Kopf-Ansatz wird für jede Agglomeration der durchschnittliche Kostenrichtwert bestimmt. Hierzu wird der obenstehende Pro-Kopf-Ansatz mit folgenden Werten multipliziert:

¹⁴ Ein mögliches Zusatzargument bei Tramstrecken kann beispielsweise die verbesserte Erschliessung vorhandener verkehrsinintensiver Einrichtungen sein, welche in den quantitativen Bewertungen des Quervergleichs nicht enthalten ist.

- Summe aus inländischen Einwohner und der mit 0.5 gewichteten Anzahl Arbeitsplätze
- Anteil der Massnahmen im Benchmark Langsamverkehr an den gesamten Kosten der Massnahmen im Langsamverkehr

Der durchschnittlich Kostenrichtwert berücksichtigt somit, wie hoch die Kosten für grössere Einzelmassnahmen im Langsamverkehr ausfallen. Je höher dieser Anteil, desto stärker werden die anrechenbaren Kosten für den Benchmark Langsamverkehr reduziert. Damit wird sichergestellt, dass Agglomerationen mit einem kleinen Anteil an Einzelmassnahmen im Langsamverkehr nicht benachteiligt, resp. Agglomerationen mit bedeutenden Einzelmassnahmen im Langsamverkehr nicht bevorzugt werden.

In einem zweiten Teilschritt wird zusätzlich die Programmwirkung berücksichtigt, die ein Agglomerationsprogramm im Kriterium „Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr“ (WK 1.1) erzielt. Hierzu wird der durchschnittliche Kostenrichtwert mit folgenden Faktoren multipliziert:

Erzielte Punkte WK1.1: Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr	Faktor
-1	0.0
0	0.5
1	1.0
2	1.5
3	2.0

Abbildung 23 Abstufung Faktoren zur Berücksichtigung von WK 1.1

Als Ergebnis wird der gewichtete Kostenrichtwert berechnet.

In einem dritten Teilschritt wird für die einzelnen Agglomerationsprogramme berechnet, wie stark der durch den Bund mitfinanzierte Betrag für die Massnahmen im Benchmark Langsamverkehr gekürzt werden muss. Diese Kürzung entspricht der Differenz zwischen dem gewichteten Kostenrichtwert und den Kosten der durch die Agglomeration zur Mitfinanzierung beantragten kleineren Massnahmen im Benchmark Langsamverkehr.

Sofern eine Kürzung vorgenommen werden muss, wird diese prozentual gleich hoch auf die Massnahmenpakete der A-Liste und der B-Liste verteilt. Teile des Massnahmenpakets in A- Priorität, die nicht mitfinanziert werden, werden zur Optimierung der Kosten oder zu einer weitergehenden Etappierung in die B-Priorität verschoben ohne dass dieser Kostenplafond erhöht. Dabei ist auf den Erhalt der Wirkung des Massnahmenpakets zu achten.

Die Resultate des Benchmarks Langsamverkehr sind im Anhang 6 ersichtlich.

3.11.2 Verkehrsmanagement

Ziel des Benchmarks

Die Verkehrsmanagement-Massnahmen in den einzelnen Agglomerationsprogrammen umfassen diverse Massnahmen zur Steuerung des Verkehrsflusses. Darunter befinden sich betriebliche Massnahmen der Verkehrssteuerung (z.B. Priorisierung ÖV an Lichtsignalanlagen, Dosierungsmassnahmen oder Stauraummanagement) sowie bauliche Massnahmen an der Infrastruktur (z.B. Anpassung von Knoten und Einrichtung von Busspuren).

Diese Massnahmen führen zu sehr unterschiedlichen Kosten. Mit einem Benchmark werden die vom Bund mitgetragenen Kosten plafoniert. Die darüberhinausgehenden Kosten sind durch die Agglomeration zu tragen. Dies ist vor allem bei Massnahmen mit hohem Anteil an baulichen Interventionen der Fall. Die Agglomerationen können dem begegnen, indem sie ihre Massnahmen optimieren und vermehrt die betrieblichen Spielräume im Verkehrsmanagementsystem nutzen. Dabei ist auf den Erhalt der Wirkung der Massnahmen zu achten.

Kategorisierung der Verkehrsmanagementmassnahmen

Die Verkehrsmanagementmassnahmen werden aufgrund ihrer Ausprägungen in drei Kategorien unterteilt, um dem unterschiedlichen Charakter der Massnahmen Rechnung zu tragen:

- Verkehrsmanagement entlang von Verkehrsachsen;
- Punktueller Verkehrsmanagement an Knoten;
- Flächendeckendes Verkehrsmanagement.

Bestimmen des Benchmarks

Der Benchmark Verkehrsmanagement wird über die Anzahl der betroffenen Personen und über maximale Beiträge pro betroffene Person hergeleitet. Dazu gehören grundsätzlich Einwohner und Beschäftigte im Massnahmenperimeter sowie von der Massnahme direkt profitierende Verkehrsteilnehmende (MIV, ÖV).

Der Lösungsansatz umfasst die folgenden Schritte:

- Es wird ein Richtwert bestimmt, welcher dem Umfang der Mitfinanzierung einer Massnahme pro betroffene Person entspricht. Je nach Massnahme kann es sich bei den Betroffenen um Einwohner und Beschäftigte oder auch um Verkehrsteilnehmende handeln.
- Pro Massnahme werden die eingegebenen und indexierten Kosten mit dem Richtwert verglichen. Falls der Richtwert höher liegt als die Kosten der Massnahme, müssen die Kosten nicht gekürzt werden. Falls der Richtwert tiefer liegt, wird der vom Bund mitfinanzierte Teil der Massnahme entsprechend gekürzt.

Die Betroffenheit wird wie folgt bestimmt:¹⁵

- bei Massnahmen entlang von Achsen: Einwohner (VZ 2010) und Beschäftigte (BZ 2008, Beschäftigte mit 0.5 gewichtet) im Massnahmenperimeter sowie Verkehrsteilnehmende (MIV, ÖV) auf der betroffenen Strasse
- bei punktuellen Massnahmen: Einwohner (VZ 2010) und Beschäftigte (BZ 2008, Beschäftigte mit 0.5 gewichtet) im Massnahmenperimeter sowie Verkehrsteilnehmende (MIV, ÖV) am betroffenen Knoten (Radius 100 m)
- beim flächendeckenden Verkehrsmanagement: Einwohner (VZ 2010) und Beschäftigte (BZ 2008, Beschäftigte mit 0.5 gewichtet) innerhalb des flächigen Massnahmenperimeters, der gegebenenfalls auch ganze Gemeinden oder Teilregionen einer Agglomeration umfassen kann. Einwohner und Beschäftigte im Massnahmenperimeter werden bei flächigen Massnahmen auch als die von der Massnahme profitierenden Verkehrsteilnehmenden (MIV, ÖV) betrachtet.

Die Höhe des Richtwerts pro betroffene Person für die einzelnen Kategorien wird gegenüber der Herleitung im Rahmen der 1. Generation angepasst. Grund dafür ist das in Abweichung von der 1. Generation differenzierter bestimmte Kollektiv der betroffenen Personen: Es sind in aller Regel nicht mehr die Einwohner und Beschäftigten ganzer Gemeinden, sondern die tatsächlich massgeblich Betroffenen, welche als betroffene Personen beigezogen werden.

- Verkehrsmanagement entlang Verkehrsachsen : 400 CHF pro betroffene Person
- Punktueller Verkehrsmanagement an Knoten: 150 CHF pro betroffene Person
- Flächendeckendes Verkehrsmanagement: 600 CHF pro betroffene Person

Die Höhe der Beiträge unter den drei Unterkategorien bestimmt sich nach den beurteilten Massnahmen, ihrer Charakteristiken und den daraus resultierenden Kürzungen der Kosten.

Die Resultate des Benchmarks Verkehrsmanagement sind im Anhang 7 ersichtlich.

¹⁵ Für die (teilweise) im Ausland liegenden Massnahmen wird die Bevölkerungsdichte einem supranationalen Datensatz der European Environment Agency (EEA) entnommen, der wie die BFS-Daten eine Auflösung von 100m aufweist. Für die Beschäftigten konnte kein analoger Datensatz herangezogen werden. Die Beschäftigtendichten je Landbedeckungskategorie in der Schweiz (CORINE) wurden auf das Ausland angewendet.

3.11.3 Massnahmen zur Aufwertung des Strassenraums und zur Erhöhung der Sicherheit

Ziel des Benchmarks

Aufwertungen des Strassenraums sind in den meisten Agglomerationsprogrammen wichtige Massnahmen zur Verbesserung des Verkehrssystems (Betriebsablauf), aber auch zur Aufwertung des öffentlichen Raums und zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität sowie der Verkehrssicherheit. Die zur Mitfinanzierung beantragten Massnahmen unterscheiden sich von der Situation und der Eingriffstiefe her erheblich. Über einen Benchmark will der Bund die Beurteilung und die Ausrichtung von Beiträgen für alle Aufwertungsmassnahmen auf eine vergleichbare Basis stellen.

Der Benchmark folgt der Kosten-Nutzen-Logik. Es sollen jene Massnahmen mitfinanziert werden, welche aufgrund der Verkehrsbelastungen und der Anzahl betroffener Personen einen erheblichen Nutzen erwarten lassen. Das Mass der Mitfinanzierung wird auf ein übliches Kostenniveau begrenzt, um Luxusbegründungen auszuschliessen.

Beurteilung Nutzen - Beitragsberechtigung

Die Basis für die Beurteilung der Beitragsberechtigung bilden zwei Kriterien:

1. Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV) ¹⁶ 2025/30
Die künftig zu erwartende Verkehrsbelastung zum Referenzzeitpunkt 2025/30 auf dem Streckenabschnitt, entlang welchem das Betriebs- und Gestaltungskonzept umgesetzt wird, ist ein erster bestimmender Faktor der Wirkung, die mit einem Vorhaben erzielt werden kann.

Abstufung	DTV
Kategorie 1	< 10'000 Fz/Tag
Kategorie 2	10'000 – 15'000 Fz/Tag
Kategorie 3	> 15'000 Fz/Tag

Abbildung 24: Abstufung DTV

Die Verkehrsdaten wurden den Angaben der Agglomerationen entnommen. Wo keine Angaben verfügbar waren, wurde auf die Werte im Verkehrsmodell des UVEK zurückgegriffen.

2. Betroffenheit
Zur Abbildung der Betroffenheit werden mit einer GIS-Auswertung die Einwohner (VZ 2010) und Beschäftigten (BZ 2008, Beschäftigte mit 0.5 gewichtet) ermittelt in den folgenden Perimetern: ¹⁷
 - bei Ortsdurchfahrten oder städtischen Achsen je 100 m Breite beidseits der Strassenachse
 - bei Plätzen in einem Radius von 100 m ausgehend von der Platzmitte
 - bei Quartieren im jeweiligen flächigen Perimeter
Prognosen über die künftige Verteilung von Einwohnern und Beschäftigten im Hektarraster sind nicht verfügbar.

¹⁶ Der DTV (durchschnittlicher Tagesverkehr) dürfte bei Ortsdurchfahrten in Agglomerationen ca. 4% unter dem DWV (durchschnittlicher Werktagsverkehr) liegen. Diese Differenz ist vernachlässigbar.

¹⁷ Für die (teilweise) im Ausland liegenden Massnahmen wird die Bevölkerungsdichte einem supranationalen Datensatz der European Environment Agency (EEA) entnommen, der wie die BFS-Daten eine Auflösung von 100m aufweist. Für die Beschäftigten konnte kein analoger Datensatz herangezogen werden. Die Beschäftigtendichten je Landbedeckungskategorie in der Schweiz (CORINE) wurden auf das Ausland angewendet.

Abstufung (Ortsdurchfahrten, Quartiere)	Betroffenheit
Klein	< 500 Einwohner / Beschäftigte
Mittel	500 – 1'000 Einwohner / Beschäftigte
Gross	> 1'000 Einwohner / Beschäftigte

Abbildung 25: Abstufung Betroffenheit (Ortsdurchfahrten, Quartiere)

Die grössere Fläche des öffentlichen Raums bei Plätzen führt dazu, dass die Anzahl der Einwohner und Beschäftigten innerhalb des betrachteten Perimeters in der Regel tiefer ist. Deshalb wird für Plätze eine andere Abstufung gewählt.

Abstufung (Plätze)	Betroffenheit
Klein	< 100 Einwohner / Beschäftigte
Mittel	100 – 1'000 Einwohner / Beschäftigte
Gross	> 1'000 Einwohner / Beschäftigte

Abbildung 26: Abstufung Betroffenheit (Plätze)

Über die Beitragsberechtigung wird nach dem folgenden Schema entschieden:

Beitragsberechtigung	Betroffenheit (Einwohner und Beschäftigte)		
	klein	mittel	gross
Verkehrsbelastung			
< 10'000 Fz/Tag	-	-	-
10'000 – 15'000 Fz/Tag	-	✓	✓
>15'000 Fz/Tag	-	✓	✓

Abbildung 27: Beitragsberechtigung in Abhängigkeit von Verkehrsbelastung und Betroffenheit

Die Beitragsberechtigung ist gegeben, wenn die Verkehrsbelastung über 10'000 Fahrzeugen pro Tag (DTV) liegt und/oder die Betroffenheit mittel oder gross ist. Die Beitragsberechtigung ist nicht gegeben, wenn die Verkehrsbelastung unter 10'000 Fahrzeugen pro Tag, liegt und/oder wenn die Betroffenheit klein ist. Diese Massnahmen werden in die Eigenleistungen verschoben. Ausnahmen werden dort gewährt, wo eine solche Massnahme einen grossen Einfluss auf die Programmwirkung hat. Dies kann nur in kleineren Agglomerationen der Fall sein. Der Massnahme wird die Beitragsberechtigung auch dann nur zugestanden, wenn der Anteil der Eigenleistungen durch die Umpriorisierung von Aufwertungsmassnahmen ansonsten sehr gross würde.

Kosten für die beitragsberechtigten Massnahmen

Durch einen maximalen Kostenansatz, bis zu welchem Massnahmen mitfinanziert werden können, wird ein haushälterischer Umgang mit den im Infrastrukturfonds zur Verfügung stehenden Mitteln sichergestellt. Beim maximalen Kostenansatz für Massnahmen zur Strassenraumgestaltung handelt es sich um Kosten je Quadratmeter betroffene Strassenfläche. Er basiert auf Erfahrungswerten und ist so angesetzt, dass er für ein übliches Ausmass der Massnahmen zur Umgestaltung des Strassenraums ausreicht. Dabei werden zwei verschiedene maximale Kostenansätze verwendet: einer für normale und einer für schwierige Verhältnisse. Ein über diese Kostenansätze hinaus gehender Umfang der Massnahmen (z.B. spezielle gestalterische Elemente) ist durch die Kantone und Gemeinden selbst zu tragen.

Für die Bestimmung der anrechenbaren Kosten wird der maximale Kostenansatz mit der Fläche des Strassenraums multipliziert und das Ergebnis mit den von den Agglomerationen eingegebenen und durch den Bund indexierten Kosten verglichen.

Die anrechenbaren Kosten der beitragsberechtigten Massnahmen werden wie folgt bestimmt:

Verhältnisse	Eingegebene Kosten pro m ² je Massnahme	Anrechenbare Kosten
Normal	< 300 CHF	Eingegebene Massnahmenkosten, indexiert
	≥ 300 CHF	Fläche in m ² mal 300 CHF
schwierig ■ Höherer Gestaltungsbedarf (historischer Ortskern, wichtiger öffentlicher Raum oder Erholungsraum) ■ Topografische Schwierigkeiten oder grössere Gewässerquerungen	< 450 CHF	Eingegebene Massnahmenkosten, indexiert
	≥ 450 CHF	Fläche in m ² mal 450 CHF

Abbildung 28: Bestimmung der anrechenbaren Kosten

Die Flächenangaben stammen von den Agglomerationen. Wo die Flächenangaben fehlten und nur Laufmeterangaben vorhanden waren, wurde mit einer Breite des Strassenraums von 10 m gerechnet. Auf die anrechenbaren Massnahmenkosten gelangt der für alle Massnahmen einer Agglomeration gültige Beitragssatz zur Anwendung.

Die Resultate des Benchmarks Aufwertung Strassenraum (BGK) sind im Anhang 7 ersichtlich.

3.12 Erläuterungen zu Parkieranlagen

Gemäss „UVEK-Weisung“ sind Park-and-Ride-Anlagen grundsätzlich mitfinanzierbar, wobei zwischen P+Rail und P+R-Anlagen (am Rand des Agglomerationskerns) zu unterscheiden ist.

3.12.1 Parkieranlagen

Die Erstellung, die Aufwertung oder die Umgestaltung von Parkieranlagen innerhalb der Agglomeration, welche nicht in Zusammenhang mit einer intermodalen Schnittstelle stehen, gehören gemäss „UVEK-Weisung“ (S. 41) nicht zu den mitfinanzierbaren Massnahmen.

3.12.2 P+Rail-Anlagen

Analog der in der 1. Generation der Agglomerationsprogramme entwickelten Praxis¹⁸ wurden P+Rail-Anlagen als Eigenleistung der Agglomerationen betrachtet:

- Wenn die Anlage nicht in direkter Konkurrenz zu den Regionalbussystemen steht;
- Wenn die Bedienung des mit dem P+Rail erschlossenen Bahnhofs mindestens im ¼'-Takt erfolgt (gilt für kleine Bahnhöfe);

oder

- Wenn folgenden Anforderungen erfüllt sind:
 - Die Funktion des P+Rail trägt zur Umsetzung einer klaren Strategie bei;
 - Die Nachfrage und der Bedarf für die Anlage sind nachgewiesen;
 - Die Infrastruktur ist mit der Siedlungsentwicklung abgestimmt;

oder

- Falls das P+Rail-Angebot zugunsten einer Verbesserung im ÖV redimensioniert wird.

¹⁸ vgl. Erläuterungsbericht 1. Generation, S. 20-21.

Falls eine P+Rail-Massnahme diese Anforderungen nicht erfüllt, wird sie in den C-Horizont verschoben.

3.12.3 P+R-Anlage

Der Nutzen von P+R-Anlagen am Rand oder innerhalb des Agglomerationskerns wird wie im Rahmen der Agglomerationsprogramme 1. Generation als sehr gering beurteilt. Im grenzüberschreitenden Kontext können jedoch P+R mitfinanziert werden, falls folgenden Anforderungen erfüllt sind:

- Die Infrastruktur befindet sich an einer Endhaltestelle des Feinverteilersnetzes;
- Das ÖV-Angebot ausserhalb des Feinverteilersnetzes ist klar ungenügend und die Siedlungsstruktur ermöglicht keine Verbesserung in einem finanziell tragbaren Rahmen;
- Die am P+R verbundene ÖV-Achse fährt mindestens im ¼'-Takt;
- Es ist keine P+Rail-Anlage in diesem Raum realisierbar, weil das Bahn-Angebot zu schwach ist;
- Die Funktion des P+R trägt zur Umsetzung einer klaren Strategie bei;
- Die Nachfrage und der Bedarf für die Anlage sind nachgewiesen;
- Die Infrastruktur ist mit der Siedlungsentwicklung abgestimmt.

Im Rahmen der Beurteilung der Agglomerationsprogramme der 2. Generation werden zwei P+R-Anlagen im grenzüberschreitenden Kontext mitfinanziert.

Falls eine P+R-Massnahme diese Anforderungen nicht erfüllt, wird sie als Eigenleistung oder falls ihre Wirkung der Programmwirkung widerspricht in den C-Horizont verschoben.

4 Beurteilung der Gesamtprogramme

4.1 Beurteilung der Programmwirkung

Die Ermittlung der Wirkung der Agglomerationsprogramme basiert auf der „UVEK-Weisung“. Die jeweiligen Wirkungsbereiche (Verkehr, Siedlung, Sicherheit und Umwelt) werden zuerst auf die Frage hin geprüft, ob entsprechende Strategien und Konzeptionen vorliegen. Die Wirksamkeitskriterien (WK), welche mit Indikatoren und konkreten Bewertungsfragen präzisiert sind, werden anschliessend beurteilt. Entscheidend für die Bewertung ist der Vergleich zur Trendentwicklung ohne Agglomerationsprogramm. Berücksichtigt wird neben Analysen, Zukunftsbild, Strategien usw. die Summe der Wirkungen der folgenden Massnahmen:

- Massnahmen der A- und B-Listen der zweiten Generation gemäss Priorisierung des Bundes (vgl. Kapitel 3.9)
- Nicht mitfinanzierbare Massnahmen und nicht infrastrukturelle Massnahmen in den Bereichen Siedlung und Verkehr (AP 1. und 2. Gen.)
- Eigenleistungen in den Zeithorizonten A und B
- Über andere Finanzierungsgefässe mitfinanzierte Massnahmen, die in den Zeithorizonten A und B realisiert werden und für das Agglomerationsprogramm relevant sind.
- Bei bereits im Rahmen der 1. Generation unterstützten Agglomerationsprogrammen wird zudem der Nutzen der Massnahmen gemäss Leistungsvereinbarung der ersten Generation mitberücksichtigt, ausgenommen die Massnahmen der Priorität B (Kap. 3.4 der Leistungsvereinbarung).
- und allfällige zusätzliche Massnahmen grösserer Bedeutung ausserhalb des Agglomerationsprogramms, welche während dieser Periode umgesetzt oder begonnen wurden.

Für jedes der vier Wirkungskriterien werden maximal 3 Punkte vergeben. Die Wirkungskriterien werden nicht gewichtet. Damit ergibt sich für die Summe der vier Wirkungskriterien eine Maximalpunktzahl von 12 Punkten.

Bepunktung	
-1 Punkt	negative Wirkung
0 Punkte	keine oder neutrale Wirkung
1 Punkt	schwache Wirkung
2 Punkte	hinreichende Wirkung
3 Punkte	bedeutende Wirkung

Abbildung 29: Bepunktung der Programmwirkung

In der Folge werden die gemäss „UVEK-Weisung“ massgebenden Aspekte für die Beurteilung der einzelnen Wirksamkeitskriterien aufgeführt:

4.1.1 WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessert

Die Beurteilung der Gesamtwirkung auf die Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems erfolgt nach den folgenden Unterkriterien anhand der aufgeführten Teilaspekte:

1. Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr

Integriert die Teilstrategie Verkehr den Langsamverkehr vollständig und unter Berücksichtigung der Eigenheiten der Agglomeration und der durch die Analyse identifizierten Schwächen und Potenziale?

Inwieweit tragen die Massnahmen des Agglomerationsprogramms zur Verbesserung der Qualität des Fuss- und Veloverkehrs bei? Schaffen sie Abhilfe für die bei der Analyse des Ist-Zustands identifizierten Schwachstellen?

2. Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems

Integriert die Teilstrategie Verkehr den öV vollständig und unter Berücksichtigung der Eigenheiten der Agglomeration und der durch die Analyse identifizierten Schwächen und Potenziale?

Inwieweit tragen die Massnahmen des Agglomerationsprogramms zur Verbesserung der öffentlichen Verkehrssysteme bei? Schaffen sie Abhilfe für die bei der Analyse des Ist-Zustands identifizierten Schwachstellen?

3. Verbesserung des Strassennetzes

Integriert die Teilstrategie Verkehr das Management und die Organisation des Strassennetzes vollständig und unter Berücksichtigung der Eigenheiten der Agglomeration und der durch die Analyse identifizierten Schwächen und Potenziale?

Wie stark tragen die Massnahmen des Agglomerationsprogramms zur dauerhaften Verminderung von Engpässen im Strassennetz bzw. einer Verbesserung des Verkehrsflusses bei? Schaffen sie Abhilfe für die bei der Analyse des Ist-Zustands identifizierten Schwachstellen.

4. Erreichbarkeit

Wie stark tragen die Massnahmen des Agglomerationsprogramms dazu bei, die Erreichbarkeit, bzw. Erschliessung der Entwicklungsschwerpunkte und der bestehenden Siedlungsschwerpunkte der Agglomeration zu verbessern, ohne unerwünschte Zersiedelungseffekte zu verursachen? Schaffen sie Abhilfe für die bei der Analyse des Ist-Zustands identifizierten Schwachstellen?

5. Verbesserung der Intermodalität

Inwieweit trägt das Agglomerationsprogramm den Verkehrsketten Rechnung? Schlägt es Konzepte und Massnahmen zur Förderung der Intermodalität (insbesondere der Zugänglichkeit zum öV-Netz für den Langsamverkehr) vor? Schaffen sie Abhilfe für die bei der Analyse des Ist-Zustands identifizierten Schwachstellen?

6. Nachfrageseitige Massnahmen

Wie stark tragen die Massnahmen des Agglomerationsprogramms dazu bei, die Mobilitätsnachfrage zu beeinflussen? Schaffen sie Abhilfe für die bei der Analyse des Ist-Zustands identifizierten Schwachstellen?

7. Verbesserung im Güterverkehr (fakultatives Element)

(kann die Bewertung der Programmwirkung positiv aber nicht negativ beeinflussen)

Wie stark trägt das Agglomerationsprogramm mit spezifischen Massnahmen zur Verbesserung des Güterverkehrs bzw. zur Reduktion von dessen negativen Auswirkungen bei? Schaffen sie Abhilfe für die bei der Analyse des Ist-Zustands identifizierten güterverkehrsspezifischen Schwachstellen?

8. Verbesserung im Freizeitverkehr (fakultatives Element)

(kann die Bewertung der Programmwirkung positiv aber nicht negativ beeinflussen)

Wie stark trägt das Agglomerationsprogramm mit spezifischen Massnahmen zur Verbesserung des Freizeitverkehrs bzw. zur Reduktion von dessen negativen Auswirkungen bei? Schaffen sie Abhilfe für die bei der Analyse des Ist-Zustands identifizierten freizeitverkehrsspezifischen Schwachstellen?

4.1.2 WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert

Die Beurteilung der Gesamtwirkung auf die Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen erfolgt nach den folgenden Unterkriterien anhand der aufgeführten Teilaspekte:

1. Konzentration von Arbeitsplätzen und Bevölkerung an geeigneten Standorten und in Koordination mit dem Verkehrssystem

Besteht eine Teilstrategie Siedlung, die eine Entwicklung nach innen und eine Siedlungsverdichtung verfolgt, unter Berücksichtigung der Eigenheiten der Agglomeration und der durch die Analyse identifizierten Schwächen und Potenziale?

Wie konkret und griffig sind die Massnahmen des Agglomerationsprogramms und der übrigen relevanten Lenkungsinstrumente? Wie stark tragen sie dazu bei, dass Bevölkerung, Arbeitsplätze und verkehrsintensive Einrichtungen an Siedlungs- bzw. Entwicklungsschwerpunkten zu liegen kommen?

2. Verringerung der Zersiedelung

Wie stark tragen die Massnahmen des Agglomerationsprogramms und der übrigen relevanten Lenkungsinstrumente zu einer Verringerung der Zersiedelung bzw. der Ansiedlung von Bevölkerung und Arbeitsplätzen ausserhalb der Gebiete mit guter Anbindung an den öV und den Langsamverkehr, innerhalb und ausserhalb des Agglomerationsprogrammperimeters bei?

3. Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume

Wie stark führen die Massnahmen des Agglomerationsprogramms zur Aufwertung und zur Verbesserung der Lebensqualität im städtischen Raum?

Wie stark führen die Massnahmen des Agglomerationsprogramms zur Verminderung der Trennwirkung von Verkehrsinfrastrukturen in Siedlungsgebieten?

4.1.3 WK 3: Verkehrssicherheit erhöht

Die Beurteilung der Gesamtwirkung auf die Erhöhung der Verkehrssicherheit erfolgt nach den folgenden Unterkriterien anhand der aufgeführten Teilaspekte:

1. Erhöhung der objektiven Sicherheit

Inwieweit ermöglichen die Teilstrategien und Massnahmen des Agglomerationsprogramms eine Beseitigung der wichtigsten bestehenden und künftigen Unfallstellen? Schaffen sie Abhilfe für die bei der Analyse des Ist-Zustands identifizierten Schwachstellen?

2. Erhöhung der subjektiven Sicherheit

Inwieweit leisten die Teilstrategien und Massnahmen des Agglomerationsprogramms einen Beitrag zur Standarderreichung in der passiven Sicherheit, vor allem bezüglich dem BFU-Modell „30/50 innerorts“? Schaffen sie Abhilfe für die bei der Analyse des Ist-Zustands identifizierten Schwachstellen?

4.1.4 WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert

Die Beurteilung der Gesamtwirkung auf die Verminderung der Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch erfolgt nach den folgenden Unterkriterien anhand der aufgeführten Teilaspekte:

1. Reduktion der Luftschadstoff- und CO₂-Emissionen)

Inwieweit schlägt das Agglomerationsprogramm Strategien und Massnahmen zur Verringerung der Luftschadstoffe und CO₂-Emissionen vor?

2. Reduktion der Lärmimmissionen

Inwieweit schlägt das Agglomerationsprogramm Strategien und Massnahmen zur Verringerung der Lärmimmissionen vor?

3. Verminderung der Flächenbeanspruchung und Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen

Inwieweit stimmen die Massnahmen des Agglomerationsprogramms mit der Teilstrategie Siedlung, insbesondere betreffend Natur- und Landschaftsaspekten, überein?

Inwieweit trägt das Agglomerationsprogramm dazu bei, die Flächenbeanspruchung durch neue Siedlungen und Infrastrukturen zu verringern?

Inwieweit ermöglicht das Agglomerationsprogramm eine Begrenzung der Trennwirkung von Infrastrukturen in Bezug auf Natur und Landschaft sowie eine Begrenzung der Landschaftsauswirkungen von Siedlungsgebieten?

4.2 Beurteilung des Stands der Umsetzung und der Konsistenz

4.2.1 Grundlagen

In der „UVEK-Weisung“ ist die Umsetzung des Agglomerationsprogramms 1. Generation als ein Kriterium für die Mitfinanzierung der überarbeiteten Agglomerationsprogramme 2. Generation aufgeführt (Kap. 4.5.3). Zudem bestehen Vorgaben für die Erstellung eines Umsetzungsberichtes (Kap. 6.3). Mit einem Infobrief wurden die Vorgaben für den Umsetzungsbericht vereinfacht und das ARE hat den Agglomerationen eine Vorlage für den Umsetzungsbericht zugestellt. Alle Agglomerationen (nur solche mit einem Programm 1. Gen.) haben den Umsetzungsbericht bearbeitet und als Bestandteil des Agglomerationsprogramms 2. Generation fristgerecht beim ARE eingereicht. Diese Umsetzungsberichte beinhalten:

- Erläuterungen zum Sinn und Geist der Gesamtkonzeption des Agglomerationsprogramms 1. Generation,
- Ausführungen zur Nachvollziehbarkeit, Stringenz und Kohärenz zwischen 1. und 2. Generation Agglomerationsprogramm sowie
- Den Stand der Umsetzung der Massnahmen des Agglomerationsprogramms 1. Generation (Massnahmen Dringende Projekte, A-Massnahmen, Eigenleistungen, nicht mitfinanzierbare Massnahmen, Siedlungsmassnahmen, Rahmenvereinbarungen BAV mit Transportunternehmen, B-Massnahmen).

Das in der „UVEK-Weisung“ postulierte Verfahren zur Bewertung der Umsetzung sieht einen Abzug an der Bundesbeteiligung für die Agglomerationsprogramme 2. Generation vor, wenn die Umsetzung der Massnahmen aus dem Programm der 1. Generation nicht zufriedenstellend erfolgt ist (vgl. Abbildung 30).

		Stand der Umsetzung der mitfinanzierten Massnahmen der 1. Generation		
		Wenige Massnahmen umgesetzt	Massnahmen zum Teil umgesetzt	Grossteil der Massnahmen umgesetzt (darunter die Schlüssel-massnahmen)
Umsetzung der nicht infrastrukturellen Mass- nahmen Siedlung und Verkehr	Grossteil der Massnahmen umgesetzt	- 10%	- 5%	- 0%
	Massnahmen zum Teil umgesetzt	- 10%	- 10%	- 5%
	Wenige Massnahmen umgesetzt	- 10%	- 10%	- 10%

Abbildung 30: Reduktion des Beitragssatzes des Bundes bei mangelhafter Umsetzung des Agglomerationsprogramms der 1. Generation - Prinzipschema

Dieses Vorgehen wird im Rahmen der Prüfung der Agglomerationsprogramme 2. Generation nicht unmittelbar angewendet, weil sich gezeigt hat, dass die Zeitdauer zwischen Beginn der Programmumsetzungsphase (2011) und dem Stichtag des Umsetzungsberichts (März 2012) zu kurz war, um grosse Teile der vorgesehenen Massnahmen umzusetzen. Zudem mussten sich in den Agglomerationen auch Organisation und Prozesse der Umsetzung einspielen. Bei den durch den Bund mitfinanzierten Massnahmen kamen weitere verzögernde Aspekte hinzu: Als erstes gestaltete sich der Abschluss der definitiven Leistungsvereinbarungen als zeitraubender Prozess. Die Leistungsvereinbarungen konnten teilweise erst nach Beginn der Programmlaufzeit vom 01.01.2011 abgeschlossen werden. Weiter bestand zu Beginn der Programmlaufzeit ein Liquiditätsengpass im Infrastrukturfonds, der die Ausschüttung von Mitteln verzögerte. Dies führte zu verlängerten Verfahren bei der Erstellung von Finanzierungsvereinbarungen über die A-Massnahmen der Programme. Letztlich erwies sich auch der Abschluss von Finanzierungsvereinbarungen selbst als teilweise langwieriger Prozess. Dies nicht zuletzt, da sich die Verfahren zwischen den Trägerschaften und dem Bund einspielen mussten.

Die umständehalber angepasste Methodik schmälert jedoch in keiner Weise die Bedeutung der Umsetzung der Agglomerationsprogramme 1. Generation und der dazu erarbeiteten Berichte der Agglomerationen. Diese wurden durch den Bund auf die in Kap. 4.2.2 beschriebenen Weise in die Prüfung integriert. Die Bedeutung der Umsetzung von Massnahmen aus vorangehenden Generationen von Agglomerationsprogrammen wird im Hinblick auf folgende Generationen noch an Bedeutung gewinnen. Der Bund wird sich in Zusammenarbeit mit den Agglomerationen noch intensiv mit den Fragen von Umsetzung und Wirkung der Agglomerationsprogramme beschäftigen und – u.a. im Hinblick auf die die Agglomerationsprogramme 3. Generation – entsprechende Instrumente des Controllings und Monitorings entwickeln.

4.2.2 Beurteilung der Umsetzungsberichte im Prüfprozess

Die Umsetzungsberichte der Agglomerationen sind für den Bund die wichtigste Grundlage für die Beurteilung des Stands der Umsetzung der Agglomerationsprogramme. In der Beurteilung der Umsetzung sind auch Informationen der Fondsverwaltung wie der Umfang der abgeschlossenen Finanzierungsvereinbarungen und den abgerufenen Mitteln aus dem IF zu den insgesamt 216 mitfinanzierten Massnahmen und Massnahmenpaketen eingebettet. Neben dem Fortschritt in der Umsetzung der mitfinanzierten und nichtmitfinanzierten Massnahmen wird insbesondere die Kohärenz auf Programm- und Massnahmenebene zwischen dem Programm 1. Generation und dem Programm 2. Generation qualitativ beurteilt. Die Beurteilung der Umsetzung und der Kohärenz ist in diejenige der Wirkungskriterien 1 und 2 integriert und in diesem Rahmen explizit gewürdigt. Anstelle des vorgesehenen Malus bei der Festlegung des Bundebeitragssatzes kann eine negative Beurteilung zu einer Reduktion der Punktzahl in WK 1 oder in WK 2 führen. Diese Reduktion beträgt max. 1 Punkt.

4.2.3 Stand der Umsetzung

Auf der Ebene der Massnahmen zeigt die Auswertung der Umsetzungsberichte deutlich die Bemühungen der Agglomerationen zur Umsetzung der mitfinanzierten und der nicht mitfinanzierten Massnahmen. Dabei treten jedoch vielfach zeitliche Verzögerungen auf. Häufigste Gründe dafür sind verzögerte oder negative politische Entscheide, längerer Zeitbedarf für die Planung und Projektierung der Massnahmen und ein erhöhter zeitlicher Priorisierungsbedarf aufgrund von Finanzierungsschwierigkeiten auf Seiten der Agglomerationen. Die Analyse der für die Mitfinanzierung erforderlichen Massnahmen zeigt ebenfalls einen deutlichen Fortschritt. Bis Ende 2013 konnten 82 Finanzierungsvereinbarungen abgeschlossen werden. Diese beinhalten Massnahmen bzw. Massnahmenpakete im Umfang von 1.5 Mia. CHF resp. eine Bundesbeteiligung von 583 Mio. CHF, was rund 39% der gesprochenen Bundesbeteiligung entspricht.

Auf der Programmebene ist eine Verbesserung und Weiterentwicklung der Programme ersichtlich. Die Hauptgründe dafür sind sicher in der Verbesserung der „UVEK-Weisung“ und in den Erfahrungen der Agglomerationen aus der Erarbeitung der Agglomerationsprogramme 1. Generation zu suchen. So sieht der Bund die Kohärenz zwischen den Agglomerationsprogrammen 1. und 2. Generation grossmehrheitlich als erfüllt an: Es ist i.d.R. deutlich erkennbar, dass die Programme der 2. Generation auf den Programmen der 1. Generation aufbauen und diese weiterführen. Dies bestätigen auch die B1-Massnahmen, die in grosser Mehrzahl zu A-Massnahmen der 2. Generation weiterentwickelt werden konnten und im Rahmen der Agglomerationsprogramme 2. Generation von 2015 bis 2018 finanziert und umgesetzt werden können.

4.3 Beurteilung der Gesamtkosten

Das Agglomerationsprogramm der 2. Generation wird als Fortschreibung jenes der 1. Generation verstanden. Die Gesamtkosten des Programms ergeben sich deshalb nach „UVEK-Weisung“ und in Analogie der Nutzenbeurteilung als Summe der durch den Bund als A- oder B-Massnahmen priorisierten Massnahmen des Agglomerationsprogramms der 2. Generation und der A-Massnahmen des Agglomerationsprogramms der 1. Generation (A1-Massnahmen).

Zur Bestimmung des Beitragssatzes für die einzelnen Agglomerationsprogramme sind die Gesamtkosten in die Kategorien tief, mittel und hoch je Agglomerationsgrössenklasse (vgl. Abbildung 1, Kapitel 3.8.2) einzuteilen. Dazu wurde dieselbe Methodik verwendet wie im Prüfprozess für die Agglomerationsprogramme der 1. Generation: Für die Darstellung der Grösse jeder Agglomeration oder isolierten Stadt wurde auf die Einwohnerzahl und die Anzahl Beschäftigte abgestellt. Eine Liste der Datengrundlagen findet sich im Anhang 9. Als Mass für die Grösse der Agglomeration wird die Summe aus der Bevölkerungszahl und der Hälfte der Beschäftigten bestimmt. Damit wird nicht allein auf die Bevölkerungszahl abgestellt, sondern es soll auch berücksichtigt werden, wenn eine Agglomeration viele Arbeitsplätze aufweist und Pendler aus den umliegenden Agglomerationen aufnimmt. Bei Agglomerationen mit Anteil im Ausland wurde in dieser Betrachtung nur der Schweizer Teil der Agglomeration berücksichtigt, da nur Massnahmen mitfinanziert werden, deren Wirkung grösstenteils im Schweizer Teil der Agglomeration ihre Wirkung entfalten.

Um den Richtwert der Bundesbeiträge für die Agglomerationsprogramme zu ermitteln (Investitionsrichtwert), werden die für die A1-Massnahmen reservierten und die verfügbaren finanziellen Mittel des Infrastrukturfonds sowie die zusätzlich für den B- Horizont benötigten, aber noch nicht gesicherten Mittel von Total 4.3 Milliarden Franken proportional zu Grösse der Agglomerationen aufgeteilt. Für die Umwandlung des Richtwertes der Bundesbeiträge in den Investitionsrichtwert, wird der durchschnittliche Beitragssatz bei 35% angesetzt. Der Investitionsrichtwert entspricht den mittleren Kosten eines Agglomerationsprogramms.¹⁹

Für mittlere Gesamtkosten wird ausgehend vom Investitionsrichtwert eine Bandbreite von einem Drittel nach oben und nach unten abgetragen. Weichen die Gesamtkosten eines Agglomerationsprogramms stärker vom Investitionsrichtwert ab, werden die Kosten als tief bzw. hoch beurteilt.

¹⁹ Änderungen der Berechnung des Richtwertes bleiben für den Fall vorbehalten, dass die für die Mitfinanzierung von Agglomerationsverkehrsmassnahmen verfügbaren Mittel in der Zukunft aufgestockt werden.

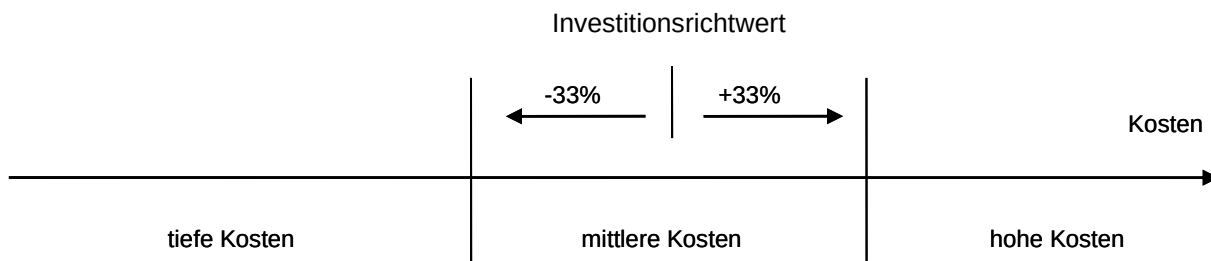


Abbildung 31: Bestimmung der Kostenkategorie

Die Grenzwerte für die Kosten der einzelnen Agglomerationsprogramme sind im Anhang 10 aufgeführt.

4.4 Resultierender Beitragssatz

Der Beitragssatz des Bundes ergibt sich aus der Gesamtwirkung (Nutzen) und den Gesamtkosten des Agglomerationsprogramms. Nachfolgendes Diagramm zeigt auf, wie der Beitragssatz der Agglomerationsprogramme bestimmt wird.

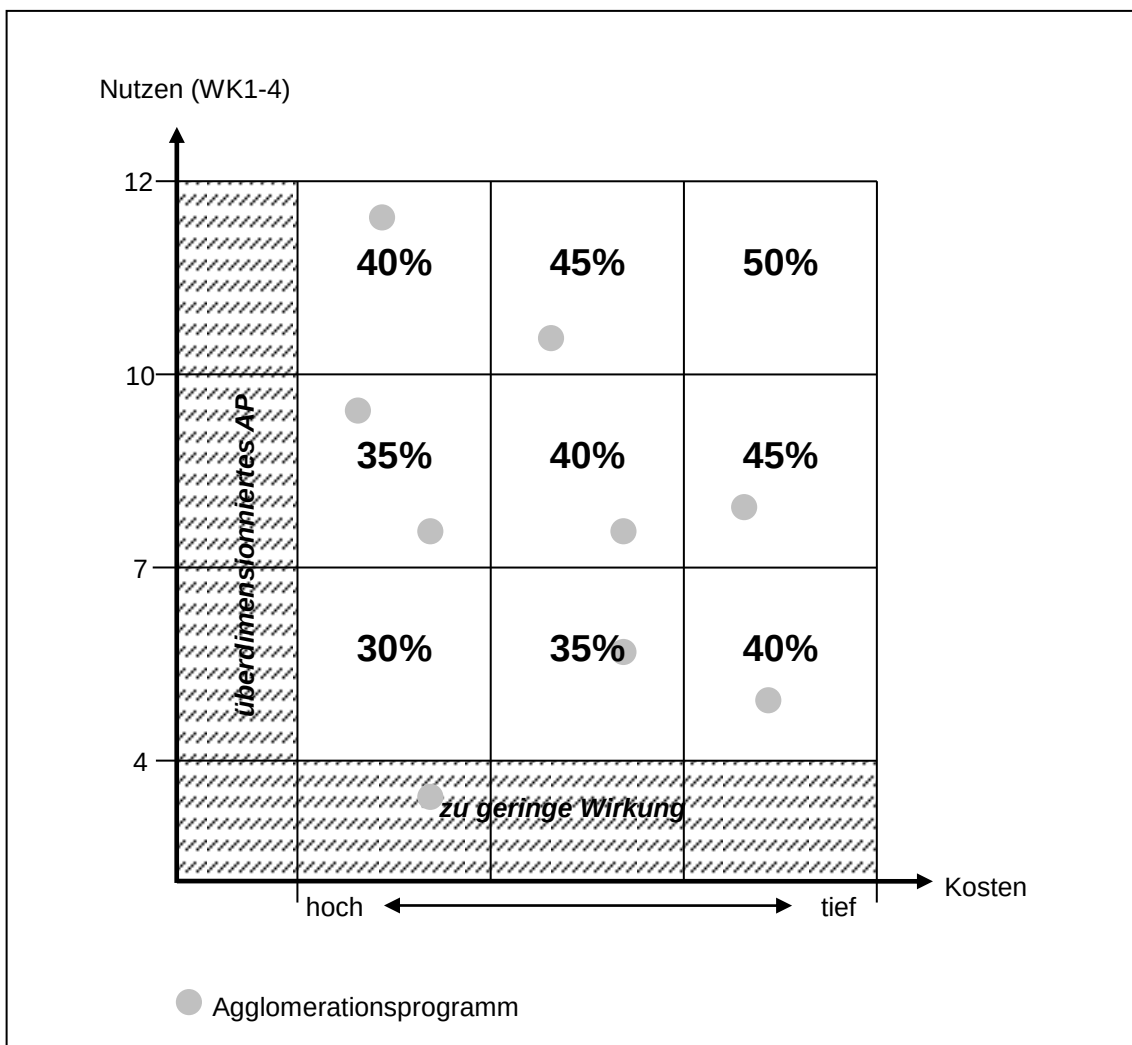


Abbildung 32: Bestimmung des Beitragssatzes (Abb. 9 der „UVEK-Weisung“)

Die Gesamtkosten werden in den drei beschriebenen Kategorien hoch, mittel und tief berücksichtigt (siehe Kapitel 4.3). Agglomerationsprogramme können auch als überdimensioniert eingestuft werden. In der Praxis wurden jedoch keine Programme wegen zu hoher Kosten nicht zur Mitfinanzierung vorgesehen.

Für die Programmwirkung werden demnach folgende Kategorien gebildet:

- 0 – 3 Punkte: Die Programmwirkung ist ungenügend. Unabhängig von den Gesamtkosten wird die Umsetzung des Agglomerationsprogramms durch den Bund nicht unterstützt.
- 4 – 6 Punkte: Je nach Gesamtkosten resultiert ein Beitragssatz von 30, 35 oder 40%.
- 7 – 9 Punkte: Je nach Gesamtkosten resultiert ein Beitragssatz von 35, 40 oder 45%.
- 10 – 12 Punkte: Je nach Gesamtkosten resultiert ein Beitragssatz von 40, 45 oder 50%.

5 Übereinstimmung mit der Gesetzgebung und Planungsinstrumenten des Bundes

Die Agglomerationsprogramme wurden auf ihre 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. Die rechtlichen und planerischen Vorgaben sind auch bei der Weiterentwicklung und Umsetzung der Agglomerationsprogramme zwingend einzuhalten.

6 Grundsätze und Anforderungen an die Umsetzung

In der „UVEK-Weisung“ (vgl. Kap. 5) ist das Umsetzungsverfahren für die 1. Generation dargelegt. Für die 2. Generation kommen die gleichen Prinzipien zur Anwendung. So wird zwischen UVEK und der Trägerschaft auch wieder eine Leistungsvereinbarung abgeschlossen. Für jede vom Bund mitfinanzierte Infrastruktur-Massnahme wird eine Finanzierungsvereinbarung zwischen dem zuständigen Bundesamt und dem zuständigen Kanton bzw. der zuständigen Transportunternehmung abgeschlossen. Im Hinblick auf den Abschluss der Leistungsvereinbarung sind in Bezug auf die Trägerschaft die folgenden Hinweise zu beachten und die nötigen Schritte frühzeitig einzuleiten:

Agglomerationsprogramme betreffen hauptsächlich Zuständigkeitsbereiche der Kantone und der Gemeinden. Nur die Legislative der betroffenen Gemeinwesen kann diese ändern oder delegieren. Vereinsstatuten oder Vereinbarungen können jedoch die Aufteilung der gesetzlichen Kompetenzen nicht ändern oder übertragen. Vereine und Vereinbarungen können z.B. dazu dienen, die Prozesse zur Erarbeitung und Umsetzung für alle Beteiligten klar zu machen, die Diskussion zu führen sowie Vorentscheide zu treffen, welche die zuständigen Organe, je nach Legitimation, in ihrem definitiven Entscheid mehr oder weniger bindet. Es müssen folgende Zusammenarbeitsformen unterschieden werden:

- Regionale Körperschaften (z.B. Vereine, Regionalkonferenzen, etc.): Sie verfügen über Rechtspersönlichkeit und können daher ebenfalls Vertragspartner sein. Sie können sich allerdings nur insoweit vertraglich verpflichten, als sie über entsprechende Kompetenzen verfügen.
- Regionale Zusammenarbeitsstrukturen ohne Rechtspersönlichkeit (Beispiel: einfache Gesellschaft im Rahmen vertraglicher Zusammenarbeit): Sie können nicht Vertragspartner des Bundes sein.

Aktuell verfügt keine Agglomeration über eine Trägerschaft, welche für die Planung und Umsetzung der Agglomerationsprogramme in dem Sinne zuständig ist, dass sie anstelle der betroffenen Gemeinwesen (Kanton[e], allenfalls regionale und ausländische Körperschaft, Gemeinden) über alle Kompetenzen, die für die Erarbeitung und Umsetzung eines Agglomerationsprogramms nötig sind, verfügt.

Soweit keine Struktur über alle nötigen Zuständigkeiten verfügt, um das Agglomerationsprogramm zu erarbeiten und umzusetzen, wird der Bund für die Leistungsvereinbarung davon ausgehen, dass die Trägerschaft für das Agglomerationsprogramm im Rahmen der Leistungsvereinbarung beim Kanton liegt (Vertragspartner).

Für die Umsetzung verlangt der Bund, dass sich der/die Kanton/e und die Gemeinden, ggf. auch die regionale Körperschaft zur Umsetzung aller in diesem Prüfbericht aufgelisteten, für die Programmwirkung relevanten Massnahmen in ihrem Verantwortungsbereich 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: Von dieser Regel ausgenommen sind Massnahmen, deren Umsetzung bereits durch Planungs- und/oder Finanzierungsinstrumente rechtlich verbindlich geregelt ist.

Im Weiteren ist die Art und Weise der Zusammenarbeit (insb. in Bezug auf Umsetzung und Finanzierung von Massnahmen) zwischen Kanton(en), und Agglomeration/Gemeinden (inkl. ausländische Gemeinwesen) zu klären, namentlich vor dem Hintergrund, dass die Leistungsvereinbarung zwischen Bund und Kanton(en), sowie gegebenenfalls regionaler Körperschaft, abgeschlossen wird und die Beiträge an die Kantone zuhanden dieser Partner ausgerichtet werden.

Die Qualität der Zusammenarbeit (Zuständigkeiten, demokratische Legitimation, ...) spielt eine wesentliche Rolle für den Erfolg eines Agglomerationsprogramms von der Erarbeitung bis zur Umsetzung. Sie hat grosse Auswirkungen auf die Zukunft einer Agglomeration. Der Bund begrüsst, dass fast alle Agglomerationen sich bemüht haben, ihre Strukturen und Prozesse zu verbessern und alle Staatsebenen einzubeziehen. Die in Gang gekommenen Prozesse weisen aber noch ein Verbesse-

rungepotential auf. Der Bund erwartet, dass in den Agglomerationen entsprechende Anstrengungen unternommen werden.

Anhang 1: Abkürzungsverzeichnis

AP	Agglomerationsprogramm
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
ASTRA	Bundesamt für Strassen
BAFU	Bundesamt für Umwelt
BAV	Bundesamt für Verkehr
BIF	Bahninfrastrukturfonds
BZ	Betriebszählung
B+R	Bike-and-Ride
DTV	Durchschnittlicher Tagesverkehr
DWV	Durchschnittlicher Werktagsverkehr
EFD	Eidgenössisches Finanzdepartement
EFV	Eidgenössische Finanzverwaltung
ESP	Entwicklungsschwerpunkt
Fz	Fahrzeug
GA	Grundanforderung
GIS	Geografisches Informationssystem
IFG	Bundesgesetz über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz und die Hauptstrassen in Berg- und Randregionen (RS 725.13)
LV	Langsamverkehr
MinVG	Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer (RS 725.116.2)
Mio.	Million
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Mrd.	Milliarde
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
NFA	Neuer Finanzausgleich und Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen
ÖV	Öffentlicher Verkehr (Schiene und Strasse)
P+R	Park-and-Ride
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
STEP	Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur
TU	Transportunternehmung
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
VE	Verkehrsintensive Einrichtung(en): Einkaufszentren, Fachmärkte, Freizeit-Einrichtungen wie Multiplexkinos oder Bäder
VZ	Volkszählung
WK	Wirksamkeitskriterium
ZEB	Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur

Anhang 2: Quervergleich neue Eisenbahn-Haltestelle

Agglomeration	ARE-Code	Massnahme	Priorität Agglomeration	Kosten Investitionen (Mio. CHF)	Priorität Bund
0261-2 Limmattal	0261-2.2.004	Dietikon - Optimierung Erschliessung Gebiet SLS	B	34.00	C*
1061 Luzern	1061.2.015	S-Bahnhaltestelle Langensand-Steghof	B	30.00	B
1061 Luzern	1061.2.016	S-Bahnhaltestelle Littau-Ruopigen	B	30.00	C
1509 Nidwalden	1509.2.002	Haltestelle Bitzi	A	7.00	B
1711 Zug	1711.2.011	Stadtbahn Zug, 2. Teilergänzung - Teilmassnahme 3: Erweiterung des Stadtbahnnetzes	A	11.00	C*
2196 Fribourg	2196.2.001	Déplacement de la halte de Givisiez (y.c. doublement partiel des voies)	A	22.50	RV-A
2581 Aareland	2581.2.037	Oftringen Zentrum: Intermodale ÖV-Drehscheibe: Neue Haltestelle SBB	B	15.00	B
2601 Solothurn	2601.2.034	Optimierung des Bahnhofstandortes Biberist Ost (BLS-Strecke)	B	20.00	C
2701 Basel	2701.2.034	Regio-S-Bahn Haltestelle Morgartenring	B	12.00	C*
2701 Basel	2701.2.035	Regio-S-Bahn Haltestelle Basel Solitude	B	23.00	C*
2701 Basel	2701.2.036	Regio-S-Bahn Haltestelle Riehen-Stettenfeld / Lössach-Zollweg	B	1.00	C*
2701 Basel	2701.2.037	Regio-S-Bahn Haltestelle Dornach Apfelsee	B	17.00	C*
3271 Werdenberg-Liechtenstein	3271.2.039	S-Bahn FL-A-CH 1. Etappe - Verlegung Schaanwald	A	6.20	C

Kriterien Zusatzbewertung			
1	2	3	4
Betroffenheit (max. 3)	Rolle als Entwicklungsträger in zentralen Gebieten (Entwicklungsgebiete Arbeiten, Wohnen) (max. 3)	Vorgesehene Bedienungs-häufigkeit (2030) (max. 3)	Verknüpfung mit ÖV-Feinverteiler (und LV) (max. 3)
1	2	2	0
2	2	3	3
1	1	2	0
1	2	3	0
1	0	3	0
1	2	2	2
1	2	3	3
1	1	2	1
3	2	3	3
2	3	3	3
2	2	2	2
2	0	2	2
0	0	2	0

Summe Nutzen (max. 12)		Kostenkategorie (max. 9)		Nutzen x Kostenkategorie	Zusatzargumente
5	tief - mittel	6	30		
10	mittel	5	50		
4	mittel	5	20		
6	mittel	5	30		
4	tief	7	28		
7	tief - mittel	6	42		
9	tief	7	63		
5	mittel	5	25		
11	sehr tief - tief	8	88	Fahrplantechnische Machbarkeit nicht nachgewiesen	
11	tief	7	77	Fahrplantechnische Machbarkeit nicht nachgewiesen	
8	sehr tief	9	72	Fahrplantechnische Machbarkeit nicht nachgewiesen	
6	tief	7	42	Fahrplantechnische Machbarkeit nicht nachgewiesen	
2	tief	7	14		

3425 Wil	3425.2.002	Bahnhalt Frauenfeld-Wil-Bahn	A	12.00	B
4021 Aargau-Ost	4021.2.005	Wettingen, Neubau Haltestelle Tägerhard	A	8.00	B
4566 Frauenfeld	4566.2.009	S-Bahnhalt Frauenfeld Langdorf	A	13.20	A
5002 Bellinzona	5002.2.016	Interventi infrastrutturali: nuova fermata ferroviaria, Bellinzona Piazza Indipendenza	B	9.50	RV-B
5002 Bellinzona	5002.2.017	Interventi infrastrutturali: spostamento fermata ferroviaria, Sant'Antonino (TILO)	A	8.30	A
5113 Locarno	5113.2.005	Nodo ferroviario TILO di Minusio	A	5.40	A
5890 Rivelac	5890.2.006	halte GP entre Fontanivent et Chernex	B	0.39	B
6153 Chablais	6153.2.025	Nouvelle halte CFF "Muraz - La Barme"	A	19.00	C
6153 Chablais	6153.2.026	Nouvelle halte CFF/AOMC "Giovanola"	A	6.00	C
6266 Sion	6266.2.047	Nouvel arrêt RegionAlps "Sion Aéroport"	B	6.00	C
6458 RUN	6458.2.007	Boudry/Perreux: nouvelle halte	A	6.50	B
6458 RUN	6458.2.008	Neuchâtel/Monruz: nouvelle halte	B	4.00	B
6711 Delémont	6711.2.019	Halte ferroviaire à la Communance	A	3.00	A
6711 Delémont	6711.2.020	Halte ferroviaire à Soyhières	B	1.90	RV-C

0	2	3	1
1	1	2	0
1	3	2	3
2	1	3	3
1	1	3	2
1	0	3	3
1	1	2	0
1	1	2	0
2	1	1	0
1	0	1	0
0	1	2	1
2	1	3	1
0	3	2	1
0	0	1	0

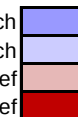
6	tief - mittel	6	36	unreife Siedlungsentwicklung
4	sehr tief - tief	8	32	
9	mittel - hoch	4	36	Sehr hohe Bedeutung für Programmwirkung
9	tief	7	63	capacité insuffisante sur la ligne
7	tief	7	49	
7	sehr tief - tief	8	56	
4	sehr tief	9	36	
4	mittel	5	20	
4	tief	7	28	
2	tief	7	14	
4	sehr tief	9	36	
7	sehr tief	9	63	
6	tief	7	42	
1	tief	7	7	

10-12: Nutzen sehr hoch

8-9: Nutzen hoch

3-5: Nutzen tief

0-2: Nutzen sehr tief

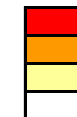


0-19: sehr schlechtes K/N-Verhältnis

20-29: ungenügendes K/N-Verhältnis

30-39: genügendes K/N-Verhältnis

ab 40: gutes/sehr gutes K/N-Verhältnis



Anhang 3: Quervergleich Kernentlastungs- und Umfahrungsstrassen

Agglomeration	ARE-Code	Massnahme	Kosten Investitionen (Mio. CHF)	Priorität Agglomeration	Priorität Bund
0230 Winterthur	0230.2.017	Winterthur - Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze	45.00	A	C*
0261-1 Zürich Glattal	0261-1.2.031	Fällanden - Umfahrung	42.00	B	C
0351 Bern	0351.2.004	Münsingen, Entlastungsstrasse Nord	13.50	B	B
0581 Interlaken	0581.2.018	Wilderswil, Umfahrung	80.00	B	C
0942 Thun	0942.2.035	Lüssli-spange, Neue Verbindung Pfandernstrasse - Weststrasse	9.50	B	C
1061 Luzern	1061.2.073	Küssnacht, Südumfahrung, Abschnitt 1	123.00	B	C
1509 Nidwalden	1509.2.013	Stans, Netzergänzung Stans West	6.00	A	B
1711 Zug	1711.2.008	Stadttunnel Zug inkl. ZentrumPlus	520.00	B	C*
2581 Aareland	2581.2.022	Aarburg, Oftringen, Zofingen: Wiggertalstrasse Abschnitt Mitte „ERZO bis Bernstrasse“	27.50	A	A
2581 Aareland	2581.2.040	Umfahrung Hägendorf / Rickenbach (ERO+)	90.00	B	C
2581 Aareland	2581.2.067	Aufwertung Ortskern Buchs und ESP-Erschliessung Torfeld Süd Aarau mit Verbindungsspange Buchs Nord (VSBN) - Teil VSBN	11.00	A	A
2701 Basel	2701.2.069	Zubringer Dornach/Aesch an die H18	24.00	B	C
3203 St. Gallen-Arbon-Rorschach	3203.2.010	Rorschach, A1-Anschluss Witen (Kantonsstrasse) inkl. Unterführung Industriestrasse	75.00	A	B
3203 St. Gallen-Arbon-Rorschach	3203.2.014	St.Gallen, Tieferlegung Sonnenstrasse / Entlastungsachse Frobergstrasse	30.00	B	C

Kriterien Zusatzbewertung				Zusatznutzen °			
maximal 9 Punkte				maximal 3 Punkte			
DTV 2025/30 (max. 3)	Betroffenheit (max. 3)	DTV 2025/30 Reduktion (max. 3)	Entlastungswirkung total (max. 9)	Entlastung wichtige öV-Achse (max 1)	direkte Entlastung historischer Kern (max 1)	Verkehrstrennung Schiene-Strasse (max 1)	Erreichbarkeit ESP (max 1)
3	3	0	6	1	0	0	0
1	2	3	6	0	0	0	0
3	2	1	6	0	0	0	0
1	1	2	4	1	0	0	0
0	2	2	4	1	0	0	0
2	1	3	6	0	1	0	0
1	2	2	5	0	0	1	1
2	3	3	8	1	1	0	1
3	3	0	6	1	0	0	1
2	2	3	7	0	0	0	1
1	3	1	5	1	0	0	1
3	1	2	6	1	0	0	0
3	2	3	8	0	1	1	1
2	2	2	6	0	1	0	0
Summe Nutzen (max 12)				Kostenkategorie			
				Nutzen x Kostenkategorie			
7	mittel	5	35				
6	tief - mittel	6	36				
6	tief	7	42				
5	sehr hoch	1	5				
5	tief	7	35				
7	hoch	3	21				
7	mittel	5	35				
11	sehr hoch	1	11				
8	tief - mittel	6	48				
8	hoch	3	24				
7	tief	7	49				
7	tief	7	49				
11	mittel - hoch	4	44				
7	mittel	5	35				
				Zusatzargumente			
				Reifegrad ungenügend, Variantenentscheid noch ausstehend			
				Relativ hohe Kosten für Nebenachse der Agglomeration			
				Ungenügende Abstimmung mit Anschluss			
				Abhängig vom Anschluss			
				Reifegrad nicht ausreichend für A-Liste (Variantenentscheid Unterführung Industriestrasse ausstehend)			
				Zeitliche Abstimmung mit der Engpassbeseitigung A1 unklar und ungenügende städtebauliche Integration			

3203 St. Gallen-Arbon-Rorschach	3203.2.015	Rorschach, Kernumfahrung	180.00	B	C	1	2	2	5		0	1	0	1	7	hoch	3	21	
3231 Rheintal	3231.2.008	Netzergänzungen für verbesserte Erschliessung Entwicklungsgebiete	16.00	A	C	1	1	0	2		0	0	0	1	3	tief	7	21	
3336 Obersee	3336.2.028	Verlegung Anschluss Wollerau mit Zubringer	35.00	A	C	1	1	3	5		0	0	0	0	5	mittel	5	25	
3336 Obersee	3336.2.029	Vollanschluss Halten mit Zubringer	56.00	A	C	1	1	1	3		0	0	0	0	3	mittel	5	15	
3336 Obersee	3336.2.031	Zentrumsentlastung Pfäffikon Variante 1	290.00	A	C	3	2	3	8		1	0	0	0	9	sehr hoch	1	9	
3336 Obersee	3336.2.033	Zentrumsentlastung Lachen	35.00	A	A	1	3	3	7		0	1	0	1	9	mittel	5	45	
3336 Obersee	3336.2.034	Zentrumsentlastung Rapperswil-Jona	650.00	B	C*	3	3	3	9		1	1	0	1	12	sehr hoch	1	12	
3336 Obersee	3336.2.036	Zentrumsentlastung (Ostumfahrung) Samstagern	6.00	A	C	1	2	0	3		0	0	0	0	3	sehr tief	9	27	
3425 Wil	3425.2.005	Netzergänzung Nord	11.20	A	C*	1	2	2	5		0	0	0	0	5	tief	7	35	Siedlungsentwicklung unreif, Abstimmung mit Anschluss
3425 Wil	3425.2.006	Netzergänzung Grünastrasse	5.80	A	B	1	1	2	4		0	1	0	0	5	tief	7	35	
3425 Wil	3425.2.044	Netzergänzung Spange Hofen	5.50	A	C	1	1	2	4		0	0	0	0	4	tief	7	28	
3901 Chur	3901.2.007	Neue Querverbindung Schanfiggerstrasse	58.00	A	C	0	2	2	4		1	1	0	0	6	hoch	3	18	
4021 Aargau-Ost	4021.2.029	Untersiggenthal/Obersiggenthal/Baden: Baldeggtunnel mit Umfahrung Untersiggenthal (inkl. Verkehrsmanagement ÖV Plus)	750.00	B	C	3	3	1	7		1	0	0	0	8	sehr hoch	1	8	
4021 Aargau-Ost	4021.2.030	Baden, Brückenkopf Ost - Niveaufreie Entflechtung	25.00	B	B	3	2	1	6		1	0	0	0	7	tief - mittel	6	42	
4566 Frauenfeld	4566.2.005	Stadtentlastung Frauenfeld	211.00	B	C	3	3	3	9		1	1	0	1	12	sehr hoch	1	12	
4671 Kreuzlingen-Konstanz	4671.2.090	Spange Bättershausen	12.00	A	C	0	0	0	0		0	0	0	0	0	tief	7	0	
5192 Lugano	5192.2.008	Viabilità Basso Vedeggio (NPV)	133.70	A	C*	3	3	3	9		0	0	1	1	11	hoch	3	33	présente un intérêt absolu très élevé, mais concurrence et remet en question la rentabilité des investissements prévus pour la réalisation du tram-treno
5586 Lausanne-Morges	5586.2.029	Le Mont / Liaison Solitaire - Budron	22.50	B	C	1	2	1	4		1	0	0	0	5	tief	7	35	présente un intérêt absolu faible et située en-dehors du périmètre compact
5938 Yverdon	5938.2.030	Nouvel accès d'agglomération Ouest	6.89	A	C	0	3	0	3		1	0	0	1	5	mittel	5	25	

5890 Rivelac	5890.2.065	Châtel-St-Denis : pont entre ch. des Artisans et route de la Péralla et réaménagement ch. des Artisans	3.72	A	A	0	1	3	4		0	1	0	0	5	sehr tief-tief	8	40	
6266 Sion	6266.2.019	Nouvelle route d'évitement de Roumaz et Saint-Germain	22.00	A	C	0	1	2	3		0	0	0	0	3	mittel	5	15	
6266 Sion	6266.2.079	Grimisuat, nouvelle route de liaison	3.30	A	C	1	1	3	5		0	0	0	0	5	sehr tief	9	45	présente un intérêt absolu faible
6458 RUN	6458.2.011	La Chaux-de-Fonds : liaison H20-H18 Bas-du-Reymond-Rue du Collège	109.00	A	C	1	3	2	6		1	1	0	0	8	hoch	3	24	
6621 Grand Genève	6621.2.036	Amélioration de l'accessibilité multimodale du nouveau quartier de Bernex nord : création d'un boulevard urbain (barreau Nord) avec mise en site propre TC et qualification de l'espace rue	27.60	A	A	2	2	3	7		1	0	0	1	9	tief	7	63	
6711 Delémont	6711.2.017	Route A16 – Communance, Courtételle	10.00	B	C	0	0	3	3		0	0	1	1	5	mittel	5	25	

10-12: Nutzen sehr hoch

8-9: Nutzen hoch

3-5: Nutzen tief

0-2: Nutzen sehr tief

0-19: sehr schlechtes K/N-Verhältnis

20-29: ungenügendes K/N-Verhältnis

30-39: genügendes K/N-Verhältnis

ab 40: gutes/sehr gutes K/N-Verhältnis

Anhang 4: Quervergleich Tram/Strasse

Agglomeration	ARE-Code	Massnahme	Priorität Agglo	Kosten Investitionen (Mio. CHF)	Priorität Bund
0261-1 Zürich Glattal	0261-1.2.001	Zürich - Realisierung Tramverbindung Hardbrücke	A	102.00	A
0261-1 Zürich Glattal	0261-1.2.002	Zürich - Realisierung Tramnetzergänzung Altstetterstrasse / Anbindung Bahnhof Altstetten	A	33.00	A
0261-1 Zürich Glattal	0261-1.2.003	Zürich - Tramnetzergänzung Affoltern	B	250.00	B
0261-1 Zürich Glattal	0261-1.2.011	Kloten / Bassersdorf - Verlängerung Stadtbahn Flughafen - Kloten Industrie - Bassersdorf - Etappe 1	B	130.00	B
0261-1 Zürich Glattal	0261-1.2.012	Dübendorf / Dietlikon - Ergänzung Stadtbahn Giessen - Bahnhof Dübendorf - Flugplatz Dübendorf - Bahnhof Dietlikon	B	150.00	C
0261-2 Limmattal	0261-2.2.060	Limmattalbahn - Etappe 1/3	A	183.00	A
0261-2 Limmattal	0261-2.2.061	Limmattalbahn - Etappe 2/3	A	294.00	B
0261-2 Limmattal	0261-2.2.062	Limmattalbahn - Etappe 3/3	A	143.00	B
0351 Bern	0351.2.057	Verlängerung Tramlinie 9 nach Kleinwabern	A	49.00	B
0351 Bern	0351.2.059	Netzentwicklung Zentrum (2. Tramachse / Redundanzen)	B	106.20	B
0371 Biel/Bienne	0371.2.002	Regiotram	A	253.20	B
2701 Basel	2701.2.021	Verlängerung Tramlinie 3 nach Saint-Louis	A	98.00	A
2701 Basel	2701.2.022	Tramverlängerung Stücki – Kleinhüningen	A	41.00	B
2701 Basel	2701.2.023	Tramerschliessung Salina Raurica (1. Etappe)	A	80.00	B

Kriterien Zusatzbewertung			
1	2	3	4
Dichte des städtischen Kontexts (bestehendes Potenzial) (max. 3)	Nutzung der bestehenden öV-Linien (max. 3)	Rolle als Entwicklungsträger in zentralen Gebieten (Entwicklungsgebiete Arbeiten, Wohnen) (künftiges Potenzial)	Netznutzen im öV-System (Vernetzung mit S-Bahn, zusätzliche Durchbindungen) (max. 3)
2	3	3	3
2	3	2	3
3	1	2	3
2	1	2	3
2	0	2	3
3	2	2	3
3	1	3	3
2	1	2	3
0	1	1	3
3	3	3	3
3	2	3	3
2	1	2	3
3	1	3	2
1	0	2	3

Summe Nutzen (max. 12)	Kostenkategorie		Nutzen x Kostenkategorie	Zusatzargumente
11	mittel - hoch	4	44	
10	tief	7	70	
9	hoch	3	27	Aufgrund eines hohen Nutzens
8	hoch	3	24	
7	hoch	3	21	
10	hoch	3	30	Aufgrund eines sehr hohen Nutzens
10	sehr hoch - hoch	2	20	Aufgrund eines sehr hohen Nutzens
8	hoch	3	24	Aufgrund eines hohen Nutzens
5	mittel	5	25	
12	mittel - hoch	4	48	
11	sehr hoch	1	11	Aufgrund eines sehr hohen Nutzens
8	mittel - hoch	4	32	sehr grosses Modal Split-Potential für grenzüberschr. Verk.
9	tief - mittel	6	54	Unreife Siedlungsentwicklung
6	mittel	5	30	

2701 Basel	2701.2.038	Verlängerung der Tramlinie 8 Weil-Bhf bis Sparkasse	B	9.00	C	1	0	0	2	3	sehr tief	9	27	
2701 Basel	2701.2.039	Neue Tramverbindung Dreispitz	B	60.00	B	2	1	3	3	9	mittel	5	45	
2701 Basel	2701.2.040	Tramerschliessung Salina Raurica (2. Etappe)	B	60.00	B	1	0	3	3	7	mittel	5	35	
2701 Basel	2701.2.041	Tramverlängerung Allschwil-Letten	B	20.00	B	2	1	2	2	7	tief	7	49	
2701 Basel	2701.2.043	Neue Tramverbindung Claragraben	B	20.00	B	2	1	3	2	8	tief	7	56	
5192 Lugano	5192.2.034	Rete tram Lugano - Bioggio - Manno fase 1	A	72.20	A	1	1	3	3	8	mittel - hoch	4	32	potentiel de report modal très élevé pour trafic transfrontalier
5192 Lugano	5192.2.035	Rete tram Lugano - Bioggio - Manno fase 2	A	203.90	B	2	1	3	3	9	sehr hoch - hoch	2	18	présente un intérêt absolu élevé
5586 Lausanne-Morges	5586.2.093	t1 / Tram Renens-Villars-Ste-Croix	A	180.00	A	3	1	3	3	10	hoch	3	30	présente un intérêt absolu très élevé
5586 Lausanne-Morges	5586.2.302	m3 / Réalisation du métro - Etape 2	B	223.00	B	3	3	3	3	12	hoch	3	36	présente un intérêt absolu très élevé
6621 Grand Genève	6621.2.031	Construction d'un axe tram entre le CERN et Saint-Genis centre	A	64.75	B	0	0	3	2	5	mittel	5	25	potentiel de report modal très élevé pour trafic transfrontalier
6621 Grand Genève	6621.2.040	Construction d'un axe tram entre Genève et St-Julien par rte de Base et requalification de l'espace-rue	A	234.20	A	3	2	2	3	10	hoch	3	30	présente un intérêt absolu très élevé
6621 Grand Genève	6621.2.047	Prolongement du Tram Annemasse - secteur Dusonchet Perrier	A	41.08	B	2	1	1	2	6	tief - mittel	6	36	
6621 Grand Genève	6621.2.142	Construction d'un axe tram entre la place des Nations et Ferney-Voltaire avec requalification de l'espace-rue (partie CH)	B	136.00	B	3	1	3	3	10	hoch	3	30	
6621 Grand Genève	6621.2.143	Construction d'un axe tram entre le Grand-Saconnex et l'aéroport	B	42.00	B	1	2	3	3	9	tief - mittel	6	54	

10-12: Nutzen sehr hoch

8-9: Nutzen hoch

3-5: Nutzen tief

0-2: Nutzen sehr tief

0-19: sehr schlechtes K/N-Verhältnis

20-29: ungenügendes K/N-Verhältnis

30-39: genügendes K/N-Verhältnis

ab 40: gutes/sehr gutes K/N-Verhältnis

Anhang 5: Benchmark Langsamverkehr

Agglomeration	Massnahme	Kosten LV-Liste (Benchmark Massnahmen)	Kosten Einzelmassnahmen LV	Gesamtkosten LV-Liste A+B	Anteil LV-Liste am Total von LV-Kosten (Einzelmassnahmen und Benchmark Massnahmen)	durchsch. Kosten pro Kopf gemäss Agglomerations-grosse	Punkte WK1.1	Kosten LV-Liste nach Benchmark
0121 Zürcher Oberland	LV A-Liste	20.70	2.54	31.22	79%	220.0	2	20.70
0121 Zürcher Oberland	LV B-Liste	10.52	5.51					10.52
0230 Winterthur	LV A-Liste	27.57	12.72	27.57	68%	220.0	3	27.57
0230 Winterthur	LV B-Liste	0.00	0.00					0.00
0261-1 Zürich Glattal	LV A-Liste	7.63	26.38	7.63	9%	110.0	2	7.63
0261-1 Zürich Glattal	LV B-Liste	0.00	47.03					0.00
0261-2 Limmattal	LV A-Liste	4.33	5.09	4.33	19%	220.0	2	4.33
0261-2 Limmattal	LV B-Liste	0.00	13.15					0.00
0329 Langenthal	LV A-Liste	0.99	0.00	8.40	100%	330.0	2	0.99
0329 Langenthal	LV B-Liste	7.41	0.00					7.41
0351 Bern	LV A-Liste	4.82	0.00	8.23	17%	110.0	3	4.82
0351 Bern	LV B-Liste	3.41	41.36					3.41
0371 Biel/Bienne	LV A-Liste	4.97	4.12	11.31	41%	220.0	2	4.97
0371 Biel/Bienne	LV B-Liste	6.34	12.35					6.34
0404 Burgdorf	LV A-Liste	8.54	0.00	18.24	100%	330.0	2	8.47
0404 Burgdorf	LV B-Liste	9.70	0.00					9.62
0581 Interlaken	LV A-Liste	0.00	0.00	0.00	0%	330.0	1	0.00
0581 Interlaken	LV B-Liste	0.00	0.00					0.00
0942 Thun	LV A-Liste	9.53	2.25	14.12	86%	220.0	1	9.53
0942 Thun	LV B-Liste	4.59	0.00					4.59
1061 Luzern	LV A-Liste	12.43	8.52	15.41	43%	220.0	2	12.43
1061 Luzern	LV B-Liste	2.98	11.93					2.98
1509 Nidwalden	LV A-Liste	1.65	0.00	9.33	100%	330.0	2	1.65
1509 Nidwalden	LV B-Liste	7.68	0.00					7.68
1711 Zug	LV A-Liste	14.30	2.19	32.35	89%	220.0	2	14.30
1711 Zug	LV B-Liste	18.05	1.75					18.05
2196 Fribourg	LV A-Liste	16.50	9.27	21.60	70%	220.0	2	16.50

Agglomeration	Massnahme	Kosten LV-Liste (Benchmark Massnahmen)	Kosten Einzelmassnahmen LV	Gesamtkosten LV-Liste A+B	Anteil LV-Liste am Total von LV-Kosten (Einzelmassnahmen und Benchmark Massnahmen)	durchsch. Kosten pro Kopf gemäss Agglomerations-grosse	Punkte WK1.1	Kosten LV-Liste nach Benchmark
2196 Fribourg	LV B-Liste	5.10	0.00					5.10
2581 Aareland	LV A-Liste	17.26	25.53	23.16	41%	220.0	2	17.26
2581 Aareland	LV B-Liste	5.90	8.24					5.90
2601 Solothurn	LV A-Liste	3.50	2.96	7.91	61%	220.0	2	3.50
2601 Solothurn	LV B-Liste	4.41	2.06					4.41
2701 Basel	LV A-Liste	12.30	26.26	13.93	12%	110.0	2	11.45
2701 Basel	LV B-Liste	1.63	72.95					1.52
2939 Schaffhausen	LV A-Liste	5.05	0.00	5.81	73%	220.0	2	5.05
2939 Schaffhausen	LV B-Liste	0.76	2.11					0.76
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	LV A-Liste	132.57	19.20	172.07	88%	220.0	3	80.41
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	LV B-Liste	39.50	4.30					23.96
3231 Rheintal	LV A-Liste	17.43	0.00	26.95	70%	220.0	1	0.00
3231 Rheintal	LV B-Liste	9.52	11.79					0.00
3271 Werdenberg-Liechtenstein	LV A-Liste	8.76	2.53	11.79	82%	330.0	2	8.40
3271 Werdenberg-Liechtenstein	LV B-Liste	3.03	0.00					2.91
3336 Obersee	LV A-Liste	14.33	2.96	14.33	53%	220.0	1	14.33
3336 Obersee	LV B-Liste	0.00	9.67					0.00
3425 Wil	LV A-Liste	23.50	5.07	25.94	80%	220.0	2	20.33
3425 Wil	LV B-Liste	2.44	1.26					2.11
3851 Davos	LV A-Liste	2.84	0.00	4.69	100%	330.0	1	0.00
3851 Davos	LV B-Liste	1.85	0.00					0.00
3901 Chur	LV A-Liste	11.37	3.03	11.37	79%	220.0	1	11.37
3901 Chur	LV B-Liste	0.00	0.00					0.00
4021 Aargau-Ost	LV A-Liste	19.72	1.44	29.54	95%	220.0	1	19.72
4021 Aargau-Ost	LV B-Liste	9.82	0.00					9.82
4566 Frauenfeld	LV A-Liste	1.47	0.00	2.51	100%	330.0	2	1.47
4566 Frauenfeld	LV B-Liste	1.04	0.00					1.04
4671 Kreuzlingen-Konstanz	LV A-Liste	5.73	0.84	12.30	56%	330.0	2	4.61
4671 Kreuzlingen-Konstanz	LV B-Liste	6.57	8.93					5.29

Agglomeration	Massnahme	Kosten LV-Liste (Benchmark Massnahmen)	Kosten Einzelmassnahmen LV	Gesamtkosten LV-Liste A+B	Anteil LV-Liste am Total von LV-Kosten (Einzelmassnahmen und Benchmark Massnahmen)	durchsch. Kosten pro Kopf gemäss Agglomerations-grosse	Punkte WK1.1	Kosten LV-Liste nach Benchmark
5002 Bellinzona	LV A-Liste	4.97	4.61	10.94	70%	220.0	2	4.97
5002 Bellinzona	LV B-Liste	5.97	0.00					5.97
5113 Locarno	LV A-Liste	11.68	1.09	16.12	78%	220.0	2	11.68
5113 Locarno	LV B-Liste	4.44	3.35					4.44
5192 Lugano	LV A-Liste	19.26	10.05	19.26	66%	220.0	1	19.26
5192 Lugano	LV B-Liste	0.00	0.00					0.00
5250 Mendrisiotto	LV A-Liste	17.79	1.99	19.78	84%	330.0	2	17.79
5250 Mendrisiotto	LV B-Liste	1.99	1.72					1.99
5586 Lausanne-Morges	LV A-Liste	27.37	28.30	75.76	60%	110.0	3	20.09
5586 Lausanne-Morges	LV B-Liste	48.39	23.09					35.52
5890 Rivelac	LV A-Liste	5.96	0.00	14.42	83%	220.0	0	0.00
5890 Rivelac	LV B-Liste	8.45	2.89					0.00
5938 Yverdon	LV A-Liste	1.81	13.76	2.66	16%	330.0	3	1.81
5938 Yverdon	LV B-Liste	0.85	0.00					0.85
6002 Brig-Visp-Naters	LV A-Liste	8.37	6.96	9.59	50%	330.0	2	8.37
6002 Brig-Visp-Naters	LV B-Liste	1.22	2.82					1.22
6153 Chablais	LV A-Liste	9.68	1.13	13.41	71%	330.0	1	0.00
6153 Chablais	LV B-Liste	3.73	4.36					0.00
6266 Sion	LV A-Liste	8.31	0.00	8.31	69%	220.0	1	8.31
6266 Sion	LV B-Liste	0.00	3.70					0.00
6458 RUN	LV A-Liste	7.73	8.45	9.51	53%	220.0	1	7.73
6458 RUN	LV B-Liste	1.78	0.00					1.78
6621 Grand Genève	LV A-Liste	5.71	48.72	5.71	10%	110.0	2	5.71
6621 Grand Genève	LV B-Liste	0.00	2.82					0.00
6711 Delémont	LV A-Liste	0.54	0.00	3.88	36%	330.0	2	0.54
6711 Delémont	LV B-Liste	3.34	7.00					3.34

Anhang 6: Benchmark Verkehrsmanagement

Agglomeration	ARE-Code	Massnahmen-Nr.	Massnahme	Priorität gemäss Agglo	Kosten Investi- tionen	Kosten indexiert	Betroffenheit	Investition pro betroffene Person	Benchmark	Kosten indexiert nach Benchmark
---------------	----------	----------------	-----------	------------------------------	------------------------------	---------------------	---------------	--	-----------	--

Verkehrsachsen

0261-2 Limmattal	0261-2.2.058	ÖV_3	Limmattal - Busbeschleunigung/Umsteigeoptimierung - Schlieren/Dietikon	A	2.00	1.70	7'628	222	400	1.70
0351 Bern	0351.2.007	V - MIV 4.2	Bern, Verkehrsoptimierung Weissenstein-, Turnier-, Könizstrasse	A	4.50	4.00	13'665	293	400	4.00
0351 Bern	0351.2.093	V - NM 1.1	Verkehrsmanagement Region Bern-Nord	A	8.75	7.78	20'339	383	400	7.78
0351 Bern	0351.2.094	V - NM 1.2	Verkehrsmanagement Tram Region Bern	A	5.00	4.45	276'272	16	400	4.45
0371 Biel/Bienne	0371.2.006	B 5	Strassengebundener öffentlicher Verkehr / Busbevorzugung (Agglomeration Biel)	A	2.00	1.65	76'611	22	400	1.65
0942 Thun	0942.2.062	VM M1	Verkehrsmanagement Gwattstrasse, Frutigenstrasse und - Seestrasse	B	3.50	3.15	13'853	227	400	3.15
0942 Thun	0942.2.063	VM M2	Verkehrsmanagement West- und Talackerstrasse	A	0.50	0.45	10'541	43	400	0.45
0942 Thun	0942.2.064	VM M3	Verkehrsmanagement Allmendstrasse	A	1.00	0.90	7'930	113	400	0.90
0942 Thun	0942.2.065	VM M4	Verkehrsmanagement Länggasse, Pestalozzi- und Mittlere Strasse	A	0.50	0.45	11'219	40	400	0.45
0942 Thun	0942.2.066	VM M5	Verkehrsmanagement Bernstrasse und Autobahnzubringer	A	2.00	1.80	8'752	205	400	1.80
0942 Thun	0942.2.067	VM M6	Ausweichverkehr Dürrenast und Schwäbis	A	0.10	0.09	9'789	9	400	0.09
0942 Thun	0942.2.068	VM M7	Verkehrsmanagement Gurnigelstrasse	A	3.00	2.70	7'320	369	400	2.70
1509 Nidwalden	1509.2.010	V-ST-MIV2.1	Stans, Stansstadterstrasse	B	1.20	0.98	5'319	185	400	0.98

Agglomeration	ARE-Code	Massnahmen-Nr.	Massnahme	Priorität gemäss Agglo	Kosten Investi- tionen	Kosten indexiert	Betroffenheit	Investition pro betroffene Person	Benchmark	Kosten indexiert nach Benchmark
1711 Zug	1711.2.015	M 24.02	ÖV-Feinverteiler auf Eigentrasse, 2. Teil - Teilmassnahme 2: Busspur Bahnmatt, Baar	A	1.50	1.31	7'724	170	400	1.31
1711 Zug	1711.2.016	M 24.02	ÖV-Feinverteiler auf Eigentrasse, 2. Teil - Teilmassnahme 3: Busspur Blegistrasse, Rotkreuz	A	1.50	1.31	10'611	124	400	1.31
1711 Zug	1711.2.020	M 24.03	ÖV-Feinverteiler auf Eigentrasse, 3. Teil - Teilmassnahme 2: Busspur Birkenstrasse, Rotkreuz	B	1.00	0.88	5'216	168	400	0.88
1711 Zug	1711.2.021	M 24.03	ÖV-Feinverteiler auf Eigentrasse, 3. Teil - Teilmassnahme 3: Busspur Langgasse, Baar	B	3.00	2.63	7'425	354	400	2.63
2581 Aareland	2581.2.008	VM1A	Gäu: Umsetzung Verkehrsmanagement	A	6.00	4.94	18'219	271	400	4.94
2601 Solothurn	2601.2.070	V-NA 1.1	Biberist, Solothurnstrasse (Stauraumbewirtschaftung und Busbevorzugung)	A	1.80	1.48	7'121	208	400	1.48
2601 Solothurn	2601.2.071	V-NA 1.2	Biberist, Bernstrasse (Stauraumbewirtschaftung und Busbevorzugung)	A	2.50	2.06	4'394	469	400	1.76
2601 Solothurn	2601.2.072	V-NA 1.3	Biberist, Knoten Gerlafingen-/Derendingenstrasse (Steuerung des Knotens mittels LSA und Busbevorzugung)	A	1.80	1.48	5'602	265	400	1.48
2601 Solothurn	2601.2.073	V-NA 1.4	Derendingen/Zuchwil, Luzernstrasse West (Umbau div. Knoten, Neuaufteilung des Strassenraums, Stauraumbewirtschaftung, Busbevorzugung, Optimierung des Verkehrsablaufs, Zusätzlicher Stauraum)	A	6.80	5.60	10'792	519	400	4.32
2601 Solothurn	2601.2.074	V-NA 1.5	Derendingen/Subingen, LuzernstrasseOst (Busbevorzugung mittels LSA und separatem Busstreifen am Siedlungsrand Derendingen Ost, Busbevorzugung mittels LSA bei der Einmündung der Deitingenstrasse in die Luzernstrasse)	A	1.50	1.24	4'226	292	400	1.24
3336 Obersee	3336.2.017	ÖV15	Buspriorisierung Rapperswil-Jona	A	5.00	3.90	13'654	286	400	3.90
3901 Chur	3901.2.024	3c	Busbeschleunigung auf den Einfallsachsen von Chur - Kasernenstrasse	A	2.00	1.68	18'103	47	400	1.68
4671 Kreuzlingen-Konstanz	4671.2.068	ÖV-2.9	Seetalstrasse vor dem Ziilkreisel	A	0.50	0.42	1'484	1'135	400	0.59
4671 Kreuzlingen-Konstanz	4671.2.069	ÖV-2.9	Romanshorneerstrasse zwischen Ziilkreisel und Bärenkreisel Bottighofen	A	0.60	0.51	7'770	54	400	0.51
4671 Kreuzlingen-Konstanz	4671.2.071	ÖV-2.10	Emmishoferzoll	B	0.10	0.08	5'667	89	400	0.08

Agglomeration	ARE-Code	Massnahmen-Nr.	Massnahme	Priorität gemäss Agglo	Kosten Investi- tionen	Kosten indexiert	Betroffenheit	Investition pro betroffene Person	Benchmark	Kosten indexiert nach Benchmark
4671 Kreuzlingen-Konstanz	4671.2.072	ÖV-2.10	Unterseestrasse, Bereich Mowag	B	0.70	0.59	5'806	15	400	0.59
4671 Kreuzlingen-Konstanz	4671.2.073	ÖV-2.10	Bernrainstrasse südlich Bernrain-Kapelle oder Bergstrasse	B	0.50	0.42	2'534	233	400	0.42
4671 Kreuzlingen-Konstanz	4671.2.074	ÖV-2.10	Hauptstrasse Bottighofen östlich Bärenkreisel	B	1.20	1.01	7'235	58	400	1.01
5586 Lausanne-Morges	5586.2.058	16a_CL_01	tl2 / Lausanne - Aménagements routiers sur av. de Rhodanie	A	1.20	1.13	8'891	114	400	1.13
5586 Lausanne-Morges	5586.2.059	16a_EL_01	Pully - Aménagements pour bus - Phase 1	A	0.70	0.66	27'402	41	400	0.66
5586 Lausanne-Morges	5586.2.060	16a_NL_03	Cheseaux - Route de Genève / Voie bus	A	0.60	0.56	7'311	90	400	0.56
6621 Grand Genève	6621.2.042	40-3	Aménagement de sites propres pour l'amélioration de l'axe TC PAV-Grands Esserts-Veyrier	A	4.80	4.51	10'784	419	400	4.31

Agglomeration	ARE-Code	Massnahmen-Nr.	Massnahme	Priorität gemäss Agglo	Kosten Investi- tionen	Kosten indexiert	Betroffenheit	Investition pro betroffene Person	Benchmark	Kosten indexiert nach Benchmark
---------------	----------	----------------	-----------	------------------------------	------------------------------	---------------------	---------------	--	-----------	--

Punktuelle Massnahmen

Limmattal	0261-2.2.042	MIV_1	Limmattal - Optimierung Verkehrssteuerung und -management - Limmattal, Ausfahrtsteuerung	A	2.00	1.70	56'900	154	150	1.65
Limmattal	0261-2.2.057	ÖV_3	Limmattal - Busbeschleunigung/ Umsteigeoptimierung - Dietikon	A	2.00	1.70	568	168	150	1.52
Biel/Bienne	0371.2.007	B 5	Strassengebundener öffentlicher Verkehr / Busbevorzugung (Lyss)	B	1.10	0.91	185	174	150	0.78
Nidwalden	1509.2.027	V-OB-LV1.K1	Oberdorf, KH2/KH9, Knoten Büren (+ Bahnübergang --> nicht in den Kosten enthalten)	A	1.00	0.82	0	186	150	0.66
Fribourg	2196.2.003	11.2	Aménagements de priorisation des transports publics dans le secteur St-Pierre - Alpes	B	0.05	0.04	424	11	150	0.04
Chur	3901.2.020	2b	Optimierung öffentlicher Verkehr Stadtgebiet Chur - Kreuzung Sommerau	A	0.40	0.34	13	59	150	0.34
Kreuzlingen-Konstanz	4671.2.078	ÖV-2.11	Verkehrskreisel Bärenplatz, Kreuzlingen	A	0.30	0.25	82	31	150	0.25
Kreuzlingen-Konstanz	4671.2.079	ÖV-2.11	Verkehrskreisel Löwenplatz, Kreuzlingen	A	0.30	0.25	154	35	150	0.25
Kreuzlingen-Konstanz	4671.2.080	ÖV-2.11	Verkehrskreisel Rebstockplatz, Kreuzlingen	A	0.30	0.25	375	35	150	0.25
Kreuzlingen-Konstanz	4671.2.081	ÖV-2.11	Verkehrskreisel Kolosseumplatz, Kreuzlingen	A	0.30	0.25	270	28	150	0.25
Kreuzlingen-Konstanz	4671.2.082	ÖV-2.11	Verkehrskreisel Sonnenplatz, Kreuzlingen	A	0.30	0.25	279	30	150	0.25
Kreuzlingen-Konstanz	4671.2.083	ÖV-2.11	Verkehrskreisel Bärenplatz, Bottighofen	A	0.30	0.25	57	32	150	0.25
Mendrisiotto	5250.2.009	TP 3.1	Infrastruttura in funzione della nuova offerta TP: Chiasso, nuovo impianto semaforico Via Dunant / Viale Manzoni / Via Livio	A	0.44	0.40	70	83	150	0.40
Mendrisiotto	5250.2.013	TP 3.5	Infrastruttura in funzione della nuova offerta TP: Mendrisio (Capolago), messa in sicurezza capolinea	A	0.50	0.45	75	167	150	0.41
RUN	6458.2.019	K1	Neuchâtel : amélioration de la liaison Gare - Centre Ville	B	0.30	0.27	820	38	150	0.27

Agglomeration	ARE-Code	Massnahmen-Nr.	Massnahme	Priorität gemäss Agglo	Kosten Investi- tionen	Kosten indexiert	Betroffenheit	Investition pro betroffene Person	Benchmark	Kosten indexiert nach Benchmark
---------------	----------	----------------	-----------	------------------------------	------------------------------	---------------------	---------------	--	-----------	--

Flächendeckende Massnahmen

0230 Winterthur	0230.2.040	GV3	Winterthur und Umgebung - Regionale Verkehrssteuerung (RVS), 2. Etappe - Winterthur	A	5.00	4.24	129'632	33	600	4.24
0230 Winterthur	0230.2.041	GV3	Winterthur und Umgebung - Regionale Verkehrssteuerung (RVS), 2. Etappe - Region	A	1.00	0.85	69'574	12	600	0.85
0261-2 Limmattal	0261-2.2.043	MIV_1	Limmattal - Optimierung Verkehrssteuerung und -management - Limmattal - RVS Dietikon-Spreitenbach	A	9.80	8.31	11'732	708	600	7.04
0351 Bern	0351.2.095	V - NM 1.3	Verkehrsmanagement Region Bern	B	45.00	40.03	286'198	140	600	40.03
0942 Thun	0942.2.071	VM M10	Verkehrsmanagement Innenstadttring Thun	A	3.00	2.70	2'159	1'250	600	1.30
0942 Thun	0942.2.072	VM M11	Grossräumige Verkehrslenkung Region Thun	A	6.50	5.85	61'190	96	600	5.85
1061 Luzern	1061.2.003	GV-1.2	Optimierungen Bereich Luzernerhof - Bahnhof - Pilatusplatz - Bundesplatz GV-1.2a Bussystem (betrieblich) GV-1.2b Anpassungen Infrastruktur	A	5.00	4.06	19'940	203	600	4.06
1061 Luzern	1061.2.005	GV-2	Verkehrssystem-Management (VSM)	B	5.00	4.06	19'940	203	600	4.06
1061 Luzern	1061.2.201	ÖV-11.1/2	Busbevorzugung Agglomeration Luzern 1. Priorität	A	36.00	29.21	213'947	137	600	29.21
1061 Luzern	1061.2.202	ÖV-11.1/2	Busbevorzugung Agglomeration Luzern 2. Priorität	B	30.00	24.34	213'947	114	600	24.34
2196 Fribourg	2196.2.203	11.4 -11.11, 41.14, 42.1, A	Mise en œuvre d'une centrale de régulation du trafic	A	10.07	8.29	90'222	92	600	8.29
2701 Basel	2701.2.060	M12	Verkehrsmanagement Rheinfelden-Kaiseraugst	A	15.00	14.59	7'483	1'950	600	4.49
2701 Basel	2701.2.067	M1b	Verkehrssteuerung und flankierende Massnahmen Anschluss Basel-City - Basel SBB - Gundeldinger Quartier	B	45.00	43.77	26'874	1'629	600	16.12
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	3203.2.016	2.7.1	Anpassung / Aktualisierung LSA-Steuerung Stadt St.Gallen aufgrund Steuerungskonzept	A	3.00	2.53	106'079	24	600	2.53

Agglomeration	ARE-Code	Massnahmen-Nr.	Massnahme	Priorität gemäss Agglo	Kosten Investi- tionen	Kosten indexiert	Betroffenheit	Investition pro betroffene Person	Benchmark	Kosten indexiert nach Benchmark
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	3203.2.129	2.7.2	Massnahmen VSM Agglomeration St.Gallen Stufe 1: Staurationmanagement	A	15.00	12.63	94'597	134	600	12.63
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	3203.2.130	2.7.2	Massnahmen VSM Agglomeration St.Gallen Stufe 2: Ergänzungen aufgrund Konzept Engpassbeseitigung A1	A	20.00	16.85	94'597	178	600	16.85
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	3203.2.131	2.7.3	Massnahmen VSM Agglomeration Arbon - Rorschach Stufe 1: Staurationmanagement	A	5.00	4.21	72'536	58	600	4.21
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	3203.2.132	2.7.3	Massnahmen VSM Agglomeration Arbon - Rorschach Stufe 2: Ergänzung aufgrund A1-Anschluss Witen	A	10.00	8.42	72'536	116	600	8.42
3271 Werdenberg-Liechtenstein	3271.2.055	MIV-1	Dosierung Zufahrten Regionalzentrum 1. Priorität - Teil CH	A	1.00	0.84	34'621	24	600	0.84
3271 Werdenberg-Liechtenstein	3271.2.057	MIV-2	Dosierung Zufahrten Regionalzentrum 2. Priorität - Teil CH	B	1.00	0.84	34'621	24	600	0.84
3336 Obersee	3336.2.018	ÖV16	Buspriorisierung Pfäffikon	A	10.00	7.80	12'860	606	600	7.72
3425 Wil	3425.2.096	ZEW 1.3	Verkehrsmanagement Wil - Etappe 1	A	3.75	3.16	23'277	136	600	3.16
3425 Wil	3425.2.097	ZEW 1.3	Verkehrsmanagement Wil - Etappe 2	A	6.25	5.26	23'277	226	600	5.26
4021 Aargau-Ost	4021.2.003	A.1.03.MIV	Verkehrsmanagement Limmattal, Teil Neuenhof	A	5.50	4.95	30'300	163	600	4.95
4021 Aargau-Ost	4021.2.016	A.3.01.MIV	Verkehrsmanagement Region Lenzburg - Bünztal	A	16.00	14.41	31'550	457	600	14.41
4021 Aargau-Ost	4021.2.026	A.5.03.MIV	Verkehrsmanagement Region Mutschellen (abgestimmt mit VM Limmattal)	A	22.00	19.81	13'751	1'441	600	8.25
4671 Kreuzlingen-Konstanz	4671.2.115	MM-1.2	Verkehrssteuerung	B	7.00	5.90	26'628	221	600	5.90
5002 Bellinzona	5002.2.018	TIM 1	Gestione del traffico: regolazione del traffico nell'agglomerato	A	3.00	2.71	62'312	44	600	2.71
5002 Bellinzona	5002.2.019	TIM 2.1	Riquifica urbanistica e di gestione del traffico: rete stradale comparto Sant'Antonino – Cadenazzo	A	5.90	5.34	762	7'001	600	0.46
5002 Bellinzona	5002.2.024	TIM 3.1	Sistemazione della rete viaria: viabilità comparto Tatti – Franscini – Murate	A	1.10	0.99	62	16'155	600	0.04

Agglomeration	ARE-Code	Massnahmen-Nr.	Massnahme	Priorität gemäss Agglo	Kosten Investi- tionen	Kosten indexiert	Betroffenheit	Investition pro betroffene Person	Benchmark	Kosten indexiert nach Benchmark
5586 Lausanne-Morges	5586.2.101	240_01	GCTA / Mise en œuvre	A	27.00	25.39	330'281	77	600	25.39
6002 Brig-Visp-Naters	6002.2.063	V14a	MIV-Leitsystem	A	0.75	0.71	1'980	356	600	0.71

Anhang 7: Benchmark Massnahmentyp Aufwertung des Strassenraums

		Angaben Agglomeration/ Données de l'agglomération					Kriterien Mitfinanzierung/ Critères pour le cofinancement	
Agglomeration	ARE-Code	Mass-nahmen-Nr.	Massnahme	Priorität (A/B)	Kosten Investitionen (Mio. CHF)	DTV (2025/30)	DTV Kategori e	Betrof- fenheit
Agglomération	Code ARE	N° de la mesure	Mesure	Priorité (A/B)	Coût (mio CHF)	TJM (2025/30)	Catégori e TJM	Etendue de la nuisance
							Priorität Bund	
							Priorité selon la Conf.	

Ortsdurchfahrten / Traversées de localité

0121 Zürcher Oberland	0121.2.034	MIV3	Oberland - Umgestaltung Ortsdurchfahrten - 1. Priorität - Gossau Grüningerstrasse	A	2.90	15'000	2	3	A
0121 Zürcher Oberland	0121.2.035	MIV3	Oberland - Umgestaltung Ortsdurchfahrten - 1. Priorität - Gossau Unterhofen	A	3.40	9'000	1	2	Ae
0121 Zürcher Oberland	0121.2.036	MIV3	Oberland - Umgestaltung Ortsdurchfahrten - 1. Priorität - Pfäffikon Seestrasse/Kirchplatz	A	2.00	9'000	1	2	Ae
0121 Zürcher Oberland	0121.2.037	MIV3	Oberland - Umgestaltung Ortsdurchfahrten - 1. Priorität - Fehraltorf	A	4.70	18'000	3	3	A
0121 Zürcher Oberland	0121.2.038	MIV3	Oberland - Umgestaltung Ortsdurchfahrten - 1. Priorität - Hinwil Zürcherstrasse / Dürntnerstrasse	A	5.00	10'000	2	3	A
0121 Zürcher Oberland	0121.2.039	MIV4	Oberland - Umgestaltung Ortsdurchfahrten - 2. Priorität - Pfäffikon Hoch-/Kemptalstrasse	B	8.00	16'000	3	3	B
0121 Zürcher Oberland	0121.2.040	MIV4	Oberland - Umgestaltung Ortsdurchfahrten - 2. Priorität - Durchfahrt Auslikon	B	1.00	14'000	2	1	Be
0230 Winterthur	0230.2.037	GV2	Winterthur und Umgebung - Sanierung/Aufwertung Ortsdurchfahrten, 1. Etappe - Effretikon Bahnhofstrasse - Rikonstrasse (2. Teil)	A	4.00	11'000	2	3	A
0230 Winterthur	0230.2.038	GV2	Winterthur und Umgebung - Sanierung/Aufwertung Ortsdurchfahrten, 1. Etappe - Pfungen Dorfstrasse	A	1.00	4'000	1	2	Ae
0230 Winterthur	0230.2.039	GV2	Winterthur und Umgebung - Sanierung/Aufwertung Ortsdurchfahrten, 1. Etappe - Zell Ortsdurchfahrt Kollbrunn	A	4.00	5'000	1	2	Ae
0261-1 Zürich Glattal	0261-1.2.068	G_MIV1	Glattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Bassersdorf	A	4.20	19'000	3	3	A
0261-1 Zürich Glattal	0261-1.2.069	G_MIV1	Glattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Schwerzenbach	A	3.50	12'000	2	3	A
0261-1 Zürich Glattal	0261-1.2.070	G_MIV1	Glattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Greifensee	A	3.50	7'000	1	1	Ae
0261-1 Zürich Glattal	0261-1.2.071	G_MIV1	Glattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Wangen-Brütisellen	A	3.50	20'000	3	3	A
0261-1 Zürich Glattal	0261-1.2.072	G_MIV1	Glattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Bülach	A	2.00	12'100	2	3	A
0261-1 Zürich Glattal	0261-1.2.073	G_MIV1	Glattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Falländen	A	3.00	16'000	3	3	A
0261-1 Zürich Glattal	0261-1.2.074	G_MIV1	Glattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Opfikon/Glattbrugg	A	7.00	16'000	3	3	A
0261-1 Zürich Glattal	0261-1.2.075	G_MIV2	Glattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität B - Bassersdorf, Klotenstrasse	B	3.50	17'000	3	3	B
0261-1 Zürich Glattal	0261-1.2.076	G_MIV2	Glattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität B - Bassersdorf, Winterthurerstrasse	B	3.00	13'000	2	2	B
0261-1 Zürich Glattal	0261-1.2.077	G_MIV2	Glattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität B - Bassersdorf (Ortsteil Baltenswil), Bassersdorferstrasse	B	2.00	14'000	2	1	Be
0261-1 Zürich Glattal	0261-1.2.078	G_MIV2	Glattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität B - Bassersdorf (Ortsteil Baltenswil), Neue Winterthurerstrasse	B	3.00	16'000	3	1	Be
0261-1 Zürich Glattal	0261-1.2.079	G_MIV2	Glattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität B - Wallisellen	B	1.50	12'000	2	3	B
0261-1 Zürich Glattal	0261-1.2.080	G_MIV2	Glattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität B - Kloten	B	4.00	21'000	3	3	B

Agglomeration	ARE-Code	Mass-nahmen-Nr.	Massnahme	Priorität (A/B)	Kosten Investitionen (Mio. CHF)	DTV (2025/30)	DTV Kategorie	Betroffenheit	Priorität Bund
Agglomération	Code ARE	N° de la mesure	Mesure	Priorité (A/B)	Coût (mio CHF)	TJM (2025/30)	Catégorie TJM	Etendue de la nuisance	Priorité selon la Conf.
0261-1 Zürich Glattal	0261-1.2.081	G_MIV2	Glattal - Aufwertung Ortdurchfahrten Priorität B - Bülach	B	1.50	11'000	2	2	B
0261-1 Zürich Glattal	0261-1.2.082	G_MIV2	Glattal - Aufwertung Ortdurchfahrten Priorität B - Fällanden	B	3.00	16'000	3	2	B
0261-2 Limmattal	0261-2.2.047	MIV_2	Limmattal - Aufwertung Ortdurchfahrten Priorität A - Weiningen, Dietikoner- Badener- Regensdorferstrasse	A	3.00	7'600	1	2	Ae
0261-2 Limmattal	0261-2.2.048	MIV_2	Limmattal - Aufwertung Ortdurchfahrten Priorität A - Weiningen, Zürcherstrasse	A	2.50	5'900	1	2	Ae
0261-2 Limmattal	0261-2.2.049	MIV_2	Limmattal - Aufwertung Ortdurchfahrten Priorität A - Weiningen, Alte Niederholz- /Fahrweidstrasse	A	2.50	4'800	1	3	Ae
0261-2 Limmattal	0261-2.2.050	MIV_2	Limmattal - Aufwertung Ortdurchfahrten Priorität A - Oetwil bis Unterengstringen, Limmattalstrasse	A	4.00	20'000	3	3	A
0261-2 Limmattal	0261-2.2.051	MIV_2	Limmattal - Aufwertung Ortdurchfahrten Priorität A - Urdorf, Birmensdorferstrasse Nord und Feldstrasse	A	6.50	12'000	2	3	A
0261-2 Limmattal	0261-2.2.052	MIV_2	Limmattal - Aufwertung Ortdurchfahrten Priorität A - Oberengstringen. Zürcherstrasse	A	4.00	12'400	2	3	A
0261-2 Limmattal	0261-2.2.053	MIV_2	Limmattal - Aufwertung Ortdurchfahrten Priorität A - Würenlos, Landstrasse	A	2.50	16'300	3	3	A
0261-2 Limmattal	0261-2.2.054	MIV_2	Limmattal - Aufwertung Ortdurchfahrten Priorität A - Würenlos, Schulstrasse	A	3.50	12'000	2	2	A
0351 Bern	0351.2.012	V - MIV 5.1	Laupen, Verkehrssanierung Laupen	A	7.00	8'000	1	2	Be
0351 Bern	0351.2.015	V - MIV 5.2c	Ittigen, Grauholzstrasse	A	2.00	16'000	3	2	A
0351 Bern	0351.2.016	V - MIV 5.2d	Bolligen, Umgestaltung Bolligen- / Krauchthalstrasse	A	5.00	10'000	2	3	A
0351 Bern	0351.2.017	V - MIV 5.2e	Muri, Sanierung Schlossmauer	A	2.90	10'000	2	1	Ae
0351 Bern	0351.2.019	V - MIV 5.2g	Belp, Sanierung Käsereistrasse	A	2.20	12'000	2	1	Ae
0351 Bern	0351.2.020	V - MIV 5.2h	Konolfingen, Sanierung Emmentalstrasse	A	1.50	10'000	2	2	A
0351 Bern	0351.2.022	V - MIV 5.4a	Vechigen, Boll, Anpassung Ortdurchfahrt	B	2.80	12'000	2	2	B
0351 Bern	0351.2.023	V - MIV 5.4b	Belp, Umgestaltung Dorf- und Bahnhofstrasse	B	3.00	6'500	1	3	Be
0351 Bern	0351.2.024	V - MIV 5.4c	Wichtrach, Sanierung Ortdurchfahrt	B	3.30	16'000	3	1	Be
0371 Biel/Bienne	0371.2.045	B 7	Kantonsstrassen und wichtige Gemeindestrassen / Regionale Strassenbauvorhaben Sanierung Ortdurchfahrt Lyss - Biel-/Hauptstrasse	A	4.20	12'000	2	3	A
0371 Biel/Bienne	0371.2.046	B 7	Kantonsstrassen und wichtige Gemeindestrassen / Regionale Strassenbauvorhaben Sanierung Ortdurchfahrt Lyss - Marktplatz	A	0.80	1'000	1	2	Ae
0371 Biel/Bienne	0371.2.065	B 7/I	Korridor rechtes Bielerseeufer - Teil: Ipsach	A	3.50	18'000	3	3	A
0371 Biel/Bienne	0371.2.066	B 7/I	Korridor rechtes Bielerseeufer - Teil: Mörigen	A	2.50	9'000	1	1	Ae
0581 Interlaken	0581.2.017	V4-1	Wilderswil, Umgestaltung Ortdurchfahrt vor Bau Umfahrung	A	2.00	14'000	2	2	A
0942 Thun	0942.2.008	M/S1.13	Sanierung Ortdurchfahrt Steffisburg, Unterdorfstrasse	A	2.00	20'410	3	2	A
0942 Thun	0942.2.009	M/S1.14	Sanierung Ortdurchfahrt Steffisburg, Oberdorfstrasse	B	1.00	17'440	3	2	B
0942 Thun	0942.2.037	M15.3	Umgestaltung Pfandernstrasse (Erhöhung Durchfahrtswiderstand, Verbesserung (LV)	B	2.50	7'120	1	1	Be
0942 Thun	0942.2.085	M1.2	Verbesserung Verträglichkeit bestehendes Netz: weitere Projekte Agglomeration - Umgestaltung Ortdurchfahrt Seftigen	A	4.00	9'000	1	2	Ae
1061 Luzern	1061.2.090	LV-1.2b	KH1: Hergiswil, Umgestaltung Seestrasse innerorts	B	10.50	9'000	1	3	Be

Agglomeration	ARE-Code	Mass-nahmen-Nr.	Massnahme	Priorität (A/B)	Kosten Investitionen (Mio. CHF)	DTV (2025/30)	DTV Kategorie	Betroffenheit	Priorität Bund
Agglomération	Code ARE	N° de la mesure	Mesure	Priorité (A/B)	Coût (mio CHF)	TJM (2025/30)	Catégorie TJM	Etendue de la nuisance	Priorité selon la Conf.
1061 Luzern	1061.2.104	LV-1.3m	Rothenburg, Stationsstrasse	A	1.05	8'000	1	2	Ae
1509 Nidwalden	1509.2.016	V-OB-MIV4.K2	Oberdorf, KH2, Aufwertung Strassenraum	B	0.80	12'000	2	1	Be
1509 Nidwalden	1509.2.022	V-BU-LV1.K1	Buochs, KH4/KH3, Bürgerheimstr.–Ennetbürgenstr.–Beckenriederstrasse (Ortsdurchfahrt)	A	3.00	4'200	1	3	Be
1509 Nidwalden	1509.2.023	V-ES-LV1.K1	Ennetmoos, Umgestaltung Dorfeinfahrt mit Erhöhung Sicherheit LV / Ortsdurchfahrt St. Jakob	A	3.30	8'000	1	1	Ae
1509 Nidwalden	1509.2.024	V-ES-LV1.K2	Ennetmoos, Ortsdurchfahrt Gebiet Tal	A	1.00	8'000	1	1	Be
2196 Fribourg	2196.2.100	41.22	Réaménagement de la traversée de Marly - Grand-Pré	B	2.89	19'264	3	1	Be
2196 Fribourg	2196.2.101	41.23	Réaménagement de la traversée de Marly, entre Marly - Grand-Pré et Marly-Cité, y.c. rabattement MD	B	4.14	14'638	2	2	B
2196 Fribourg	2196.2.111	43.5	Réaménagement de la traversée de localité de Givisiez (VALTRALOC), secteur de la route de Belfaux (RC)	A	2.67	15'300	3	2	A
2196 Fribourg	2196.2.113	43.7	Réaménagement de la traversée de localité de Rosé (VALTRALOC), secteur "halte de Rosé" et "Sofraver"	A	4.75	14'100	2	1	Ae
2196 Fribourg	2196.2.115	43.9	Réaménagement de la traversée de localité de Belfaux (VALTRALOC), phase I	A	2.74	20'900	3	1	Ae
2196 Fribourg	2196.2.116	43.10	Réaménagement de la traversée de localité de Belfaux (VALTRALOC), phase II	B	0.52	20'900	3	1	Be
2196 Fribourg	2196.2.117	43.11	Réaménagement de la traversée de localité de Corminboeuf, secteur amont de la route de Belfaux, et de Belfaux, secteur route de Corminboeuf (VALTRALOC)	B	1.00	18'650	3	2	B
2196 Fribourg	2196.2.118	43.12	Réaménagement de la traversée de localité de Düdingen (VALTRALOC), phase I.a	A	3.00	13'500	2	2	A
2196 Fribourg	2196.2.119	43.13	Réaménagement de la Chännelmatte et du carrefour Chännelmatte - Duensstrassede (traversée de localité de Düdingen, VALTRALOC, phase I.a)	A	1.50	2'500	1	2	Ae
2196 Fribourg	2196.2.120	43.14	Réaménagement de la traversée de localité de Düdingen (VALTRALOC), phase I.b	B	4.00	11'500	2	1	Be
2581 Aareland	2581.2.009	OD1A	Gränichen: Betriebs- und Gestaltungskonzept Suhrer- / Unterdorfstrasse (K242)	A	3.50	31'100	3	3	A
2581 Aareland	2581.2.011	OD3A	Aarburg: Betriebs- und Gestaltungskonzept Bahnhofstrasse (K310)	A	3.40	11'100	2	2	A
2581 Aareland	2581.2.016	OD8A	Eppenberg-Wöschnau: Betriebs- und Gestaltungskonzept Wöschnau	A	3.40	11'600	2	1	Ae
2581 Aareland	2581.2.017	OD9A	Niedergösgen: Betriebs- und Gestaltungskonzept Ortsdurchfahrt	A	3.30	8'900	1	2	Ae
2581 Aareland	2581.2.018	OD10A	Schönenwerd: Zentrumsdurchfahrt (OHNE Umfahrung)	A	6.50	21'800	3	2	B
2581 Aareland	2581.2.019	OD11A	Egerkingen: Aufwertung Dorfachse St. Martinskirche bis Bahnhof	A	1.50	9'000	1	3	Ae
2581 Aareland	2581.2.020	OD12A	Erlinsbach SO: Betriebs- und Gestaltungskonzept für Zentrumsbereich inkl. Zufahrtsachsen	A	3.50	10'500	2	2	A
2581 Aareland	2581.2.021	OD13A	Dulliken: Betriebs- und Gestaltungskonzept Ortsdurchfahrt	A	3.40	18'500	3	1	Ae
2581 Aareland	2581.2.038	OD1B	Aarburg: Aufwertung Oltnenstrasse K103	B	25.00	27'900	3	3	B
2581 Aareland	2581.2.065	ÖV7A	Oberentfelden Zentrum: WSB S14: Eigentrassierung mit Aufwertung Ortsdurchfahrt - Teil: Aufwertung Ortsdurchfahrt	A	3.45	18'000	3	1	Ae
2581 Aareland	2581.2.068	OD7A	Aufwertung Ortskern Buchs und ESP-Erschliessung Torfeld Süd Aarau mit Verbindungsspanne Buchs Nord (VSBN) - Teil: BGK Ortsdurchfahrt Buchs	A	4.00	15'000	2	3	A
2601 Solothurn	2601.2.002	V–MIV 1.1	Biberist, Hauptstrasse inkl. Kreisel St. Urs	A	7.60	17'100	3	2	A
2601 Solothurn	2601.2.003	V–MIV 1.3	Derendingen, Hauptstrasse von Kreuzplatz bis südlicher Dorfrand Richtung Kriegstetten	A	11.70	13'500	2	3	A

Agglomeration	ARE-Code	Mass-nahmen-Nr.	Massnahme	Priorität (A/B)	Kosten Investitionen (Mio. CHF)	DTV (2025/30)	DTV Kategorie	Betroffenheit	Priorität Bund
Agglomération	Code ARE	N° de la mesure	Mesure	Priorité (A/B)	Coût (mio CHF)	TJM (2025/30)	Catégorie TJM	Etendue de la nuisance	Priorité selon la Conf.
2601 Solothurn	2601.2.004	V–MIV 1.4	Lohn-Ammannsegg, Solothurnstrasse	A	4.40	9'000	1	2	Ae
2601 Solothurn	2601.2.005	V–MIV 1.5	Oberdorf, Weissensteinstrasse	A	2.10	5'600	1	1	Ae
2601 Solothurn	2601.2.006	V–MIV 1.6	Subingen, Luzernstrasse inkl. Umgestaltung des Knotens Derendingen-/Gewerbe-/Luzernstrasse zu einem Kreisel und Sanierung Kreisel Bahnhofstrasse	A	6.00	10'500	2	2	A
2701 Basel	2701.2.071	M9	Beruhigung Ortsdurchfahrt Aesch	B	12.00	10'000	2	3	B
2701 Basel	2701.2.094	LV1-23	Zwingen: Fuss-und Veloverbindung Hinterfeldstrasse	A	1.50	7'060	1	1	Ae
2939 Schaffhausen	2939.2.014	14	Aufwertung Schaffhauserstrasse Beringen-Enge mit Schwerpunkt Erschliessung neue S-Bahn-Haltestelle Beringerfeld	A	4.80	12'000	2	1	Ae
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	3203.2.007	2.1.2	Aufwertung Ortsdurchfahrt Steinach	A	1.5	12'500	2	3	A
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	3203.2.024	2.9.5	Wittenbach, BGK St.Gallerstrasse	A	5.0	18'000	3	3	A
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	3203.2.029	2.9.10	Herisau, BGK Alpsteinstrasse	B	3.0	24'600	3	3	B
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	3203.2.030	2.9.11	Flawil, BGK Wilerstrasse	A	3.0	13'000	2	3	A
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	3203.2.088	2.18.4	BGK Ortsdurchfahrt Horn	A	1.0	10'500	2	2	A
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	3203.2.089	2.18.5	BGK Waldstatt, Ortsdurchfahrt	A	2.0	9'000	1	1	Ae
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	3203.2.090	2.18.6	BGK Gaiserwald, Hauptstrasse Abtwil	A	1.8	10'000	2	3	A
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	3203.2.091	2.18.7	BGK Teufen, Neugestaltung Dorfzentrum; Ortsdurchfahrt Teufen - Lustmühle - Dorf - Speicherstrasse - Linde	B	2.2	8'000	1	3	Be
3231 Rheintal	3231.2.010	GVS-1	Aufwertung Ortsdurchfahrten 1. Priorität	A	20.0	19'400	3	3	A
3231 Rheintal	3231.2.011	GVS-2	Aufwertung Ortsdurchfahrten 2. Priorität	B	6.0	11'000	2	3	B
3271 Werdenberg-Liechtenstein	3271.2.010	GV-7	BGK Staatsstrasse Grabs	A	1.50	11'000	2	2	A
3271 Werdenberg-Liechtenstein	3271.2.047	GV-8	Betriebs- und Gestaltungskonzepte 2. Priorität - Teil CH	B	10.00	16'000	3	3	B
3425 Wil	3425.2.026	ZEU 1.7	BGK Im Dorf / Unterdorf	B	2.10	13'000	2	2	B
3425 Wil	3425.2.046	MIV 2.2	BGK Frauenfelderstrasse	A	7.50	14'000	2	3	A
3425 Wil	3425.2.047	MIV 2.3	BGK Winterthurerstrasse	A	3.70	11'500	2	2	A
3425 Wil	3425.2.048	MIV 2.4	BGK Wilerstrasse Sirnach	B	3.30	8'500	1	3	Be
4021 Aargau-Ost	4021.2.001	A.1.01.MIV	Gebenstorf, Betriebs- und Gestaltungskonzept K117/K272	A	1.90	18'500	3	3	A
4021 Aargau-Ost	4021.2.012	A.2.01.MIV	Brugg, Betriebs- und Gestaltungskonzept K112 Zurzacherstrasse	A	8.40	20'000	3	3	A
4021 Aargau-Ost	4021.2.017	A.3.02.MIV	Neugestaltung Ortsdurchfahrt Lenzburg Henschiker-/Niederlenzerstrasse (K123)	A	1.00	28'000	3	2	A
4021 Aargau-Ost	4021.2.018	A.3.03.MIV	Neugestaltung Ortsdurchfahrten Hunzenschwil (K247)	A	5.50	19'700	3	2	A
4021 Aargau-Ost	4021.2.019	A.3.04.MIV	Neugestaltung Ortsdurchfahrten Schafisheim (K246) inkl. Knoten Schoren	A	6.50	32'900	3	2	A
4021 Aargau-Ost	4021.2.031	B.1.03.MIV	Birmenstorf, Betriebs- und Gestaltungskonzept (K272)	B	2.00	18'000	3	3	B

Agglomeration	ARE-Code	Mass-nahmen-Nr.	Massnahme	Priorität (A/B)	Kosten Investitionen (Mio. CHF)	DTV (2025/30)	DTV Kategorie	Betroffenheit	Priorität Bund
Agglomération	Code ARE	N° de la mesure	Mesure	Priorité (A/B)	Coût (mio CHF)	TJM (2025/30)	Catégorie TJM	Etendue de la nuisance	Priorité selon la Conf.
4021 Aargau-Ost	4021.2.066	A.5.01.MIV	Berikon/Widen/Rudolfstetten: Zentrumsentwicklung Knoten Mutschellen - BGK Bellikonerstrasse Widen	A	7.65	31'300	3	2	A
4021 Aargau-Ost	4021.2.069	A.5.02.MIV	Bremgarten, BGK Zürcherstrasse (K262) - BGK	A	3.00	15'000	2	2	A
4566 Frauenfeld	4566.2.007	SP 3.8	Betriebs- und Gestaltungskonzept Ortsdurchfahrt Islikon	A	3.40	6'000	1	1	Ae
4566 Frauenfeld	4566.2.008	VS 6.8	Betriebs- und Gestaltungskonzept Ortsdurchfahrt Erzenholz	A	3.30	9'600	1	1	Ae
4671 Kreuzlingen-Konstanz	4671.2.095	MIV-2.1	Betriebs- und Gestaltungskonzept Tägerwilen	B	3.00	7'200	1	3	Be
4671 Kreuzlingen-Konstanz	4671.2.098	MIV-2.4	Betriebs- und Gestaltungskonzept Scherzingen	B	2.00	13'600	2	2	B
4671 Kreuzlingen-Konstanz	4671.2.099	MIV-2.5	Betriebs- und Gestaltungskonzept Landschlacht	B	2.00	13'600	2	1	Be
5002 Bellinzona	5002.2.001	I 1.2 A	Spazi pubblici: riqualifica degli spazi pubblici centrali dei nuclei (A)	A	4.00	1'400	1	3	Ae
5002 Bellinzona	5002.2.002	I 1.2 B	Spazi pubblici: riqualifica degli spazi pubblici centrali dei nuclei (B)	B	11.00	1'400	1	3	Be
5113 Locarno	5113.2.014	INF 9	Miglioramento della sicurezza nell'attraversamento dei nuclei di Ronco s. Ascona e Tegna	A	1.10	3'000	1	1	Ae
5113 Locarno	5113.2.015	INF 10	Miglioramento della sicurezza nell'attraversamento dei nuclei di Cavigliano e Verscio	B	1.90	5'000	1	2	Be
5250 Mendrisiotto	5250.2.045	TL 5.4	Messa in sicurezza dei collegamenti ciclo-pedonali: Novazzano, messa in sicurezza e riqualifica di via Indipendenza	A	0.48	700	1	1	Ae
5250 Mendrisiotto	5250.2.058	TIM 1.5	Moderazione del traffico e messa in sicurezza: Stabio, moderazione del traffico, rotonda Segeno - valico San Pietro	A	0.12	3'300	1	1	Ae
5250 Mendrisiotto	5250.2.060	TIM 1.7	Moderazione del traffico e messa in sicurezza: Melano, moderazione Via alle Scuole	A	0.12	4'100	1	1	Ae
5586 Lausanne-Morges	5586.2.022	5a_NL_01	Le Mont / Rte de Lausanne (RC501)	A	7.20	26'000	3	2	A
5586 Lausanne-Morges	5586.2.298	4c.NL.102	Romanel - modération intégrant la mobilité douce	A	0.90	3'500	1	2	Ae
5890 Rivelac	5890.2.072	P412 41.03	réaménagement traversée centre Châtel-St-Denis	A	3.45	6'500	1	2	Ae
5890 Rivelac	5890.2.080	P413 41.11	réaménagement traversée localité Jongny RC 744b route de Châtel	B	2.00	11'000	2	2	B
5890 Rivelac	5890.2.082	P413 41.13	réaménagement traversée localité Rennaz RC726c	A	0.76	7'600	1	1	Ae
5890 Rivelac	5890.2.083	P413 41.14	réaménagement traversée localité St-Légier RC 742c routes d'Hauteville et des deux-Villages	A	4.50	15'400	3	3	A
5890 Rivelac	5890.2.099	P414 41.30	réaménagement urbain axe structurant Veytaux RC780a entre Veraye et Chillon	A	5.96	28'000	3	2	A
6002 Brig-Visp-Natch	6002.2.007	V7	Aufwertung Dorfkern Ried-Brig	A	3.00	1'100	1	1	Ae
6153 Chablais	6153.2.011	R11	Réaménagement de la route cantonale en traversée de Massongex	A	1.89	10'100	2	2	A
6153 Chablais	6153.2.013	R13	Réaménagement de la route cantonale en traversée de Collombey-Village	A	2.10	18'900	3	2	A
6153 Chablais	6153.2.014	R14	Réaménagement de la route cantonale en traversée de Muraz	A	1.80	11'700	2	2	A
6266 Sion	6266.2.010	R10	Ardon, réaménagement de la route cantonale T9	A	5.85	12'200	2	2	A
6266 Sion	6266.2.011	R11	Vétroz, réaménagement de la route cantonale T9	A	10.73	17'400	3	3	A
6266 Sion	6266.2.012	R12	Conthey, réaménagement de la route cantonale T9	A	4.95	27'200	3	2	A
6266 Sion	6266.2.013	R13	Conthey, réaménagement de l'avenue de la Gare	A	3.10	6'200	1	3	Ae
6266 Sion	6266.2.017	R17	Saint-Léonard - Uvrier, réaménagement de la route cantonale T9	A	5.63	15'900	3	2	A

Agglomeration	ARE-Code	Mass-nahmen-Nr.	Massnahme	Priorität (A/B)	Kosten Investitionen (Mio. CHF)	DTV (2025/30)	DTV Kategorie	Betroffenheit	Priorität Bund
Agglomération	Code ARE	N° de la mesure	Mesure	Priorité (A/B)	Coût (mio CHF)	TJM (2025/30)	Catégorie TJM	Etendue de la nuisance	Priorité selon la Conf.
6266 Sion	6266.2.018	R18	Saint-Germain, Roumaz, réaménagement de la traversée des villages	A	5.40	7'800	1	3	Ae
6266 Sion	6266.2.025	R25	Vex, réaménagement de la traversée du village	A	3.40	8'500	1	2	Ae
6266 Sion	6266.2.038	MD6	Sion, réaménagement de la rue des Casernes et de la route de Bramois	A	2.13	15'200	3	1	Ae
6266 Sion	6266.2.078	R21.1	Grimisuat, réaménagement du centre	A	1.95	11'000	2	1	Ae
6458 RUN	6458.2.017	I5	Modération de la circulation: application du modèle 30/50 du bpa	A	3.00	7'999	1	3	Ae
6711 Delémont	6711.2.015	26a	Traversée Nord – Sud de Courrendlin	A	10.00	7'000	1	2	Be
6711 Delémont	6711.2.021	47	Traversée de la localité, Rossemaison	B	2.00	2'300	1	1	Be
6711 Delémont	6711.2.027	205	Traversée de la localité, Develier	B	1.03	4'600	1	2	Be

Quartiere / quartiers

0121 Zürcher Oberland	0121.2.008	MIV2	Wetzikon - Umgestaltung Bahnhofstrasse	A	14.00	1'034	2	3	A
0230 Winterthur	0230.2.001	GV1	Winterthur - öV-Hochleistungs-korridor und Urban Boulevards 1. Priorität	A	45.00	12'789	3	3	A
0230 Winterthur	0230.2.005	GV5	Winterthur - öV-Hochleistungs-korridor und Urban Boulevards 2. Priorität	B	10.00	13'894	3	3	B
0261-1 Zürich Glattal	0261-1.2.022	Z_MIV2	Zürich - Neugestaltung Kasernenstrasse/Hauptbahnhofvorfahrt Süd	B	10.10	1'503	1	3	Be
0261-1 Zürich Glattal	0261-1.2.023	Z_MIV3	Zürich - Neugestaltung Strassenraum Badenerstrasse (Farbhof - Altstetterstrasse)	A	43.00	3'738	3	3	A
0261-1 Zürich Glattal	0261-1.2.026	Z_MIV6	Zürich – Neue Verkehrsorganisation Uraniastrasse	B	6.00	3'349	3	3	B
0261-1 Zürich Glattal	0261-1.2.067	G_LV7	Bassersdorf - Aufwertung Bahnhofsumfeld - Aufwertung Bahnhofumfeld	A	15.00	27	1	1	Ae
0261-1 Zürich Glattal	0261-1.2.091	Z_MIV4	Zürich – Realisierung QUARZ-Gestaltungsprojekte Priorität A - Albisrieden	A	10.00	1'484	1	3	Ae
0261-1 Zürich Glattal	0261-1.2.092	Z_MIV4	Zürich – Realisierung QUARZ-Gestaltungsprojekte Priorität A - Morgental	A	10.00	1'833	3	3	A
0261-2 Limmattal	0261-2.2.045	MIV_2	Limmattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Dietikon, Überlandstrasse	A	2.50	1'424	3	3	A
0261-2 Limmattal	0261-2.2.046	MIV_2	Limmattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Schlieren, Engstringerstrasse - Süd	A	6.00	939	2	2	A
0261-2 Limmattal	0261-2.2.055	MIV_3	Limmattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität B - Dietikon, Badener-/Zürcherstrasse (Zentrumsbereich)	B	2.50	2'595	2	3	B
0261-2 Limmattal	0261-2.2.056	MIV_3	Limmattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität B - Schlieren, Kessler-/Urdorfstrasse	B	6.50	1'691	1	3	Be
0329 Langenthal	0329.2.031	V-LV 2.1	Bahnhofstrasse (Abschnitt Bützbergstrasse - Bahnhof)	B	0.70	671	1	2	Be
0329 Langenthal	0329.2.033	V-LV 2.2.2	Jurastrasse (Abschnitt Aarwangenstrasse - Bahnhof)	B	1.50	601	1	2	Be
0329 Langenthal	0329.2.034	V-LV 2.3	Talstrasse	B	1.20	422	1	1	Be
0329 Langenthal	0329.2.035	V-LV 2.4	Lotzwilstrasse (ab Talstrasse) – Farbgasse - Spitalgasse	B	1.20	1'002	1	3	Be
0329 Langenthal	0329.2.036	V-LV 2.5	St. Urbanstrasse (Abschnitt Spitalplatz – Spital)	B	2.70	894	1	2	Be
0329 Langenthal	0329.2.038	V-LV 2.7	Bützbergstrasse (Abschnitt Kreisel Weststrasse - Kreisel Hasenmattstrasse; Abschnitt Bahnhofstrasse –	B	3.70	775	2	2	B
0329 Langenthal	0329.2.039	V-LV 2.8.1	Ringstrasse (Abschnitt Schorenstrasse – Thunstettenstrasse)	B	1.70	331	2	1	Be

Agglomeration	ARE-Code	Mass-nahmen-Nr.	Massnahme	Priorität (A/B)	Kosten Investitionen (Mio. CHF)	DTV (2025/30)	DTV Kategorie	Betroffenheit	Priorität Bund
Agglomération	Code ARE	N° de la mesure	Mesure	Priorité (A/B)	Coût (mio CHF)	TJM (2025/30)	Catégorie TJM	Etendue de la nuisance	Priorité selon la Conf.
0329 Langenthal	0329.2.040	V-LV 2.8.2	Ringstrasse (Abschnitt Thunstettenstrasse – Industrieplatz)	B	1.80	330	2	1	Be
0329 Langenthal	0329.2.041	V-LV 2.9	Waldhofstrasse (Abschnitt Spital – Murgenthalstrasse)	B	2.20	739	1	2	Be
0329 Langenthal	0329.2.042	V-LV 2.10.1	Massnahmen zur siedlungsverträglichen Abwicklung des Verkehrs in Sammel- und Erschliessungsstrassen	A	1.00	17'624	1	3	Ae
0329 Langenthal	0329.2.043	V-LV 2.10.2	Massnahmen zur siedlungsverträglichen Abwicklung des Verkehrs in Sammel- und Erschliessungsstrassen	B	1.00	17'624	1	3	Be
0329 Langenthal	0329.2.044	V-LV 2.11	Aarwangenstrasse (Abschnitt Murgenthalstrasse - Bahnhofstrasse)	B	1.00	618	1	2	Be
0329 Langenthal	0329.2.064	V-LV 6.1	Senkung Geschwindigkeitsniveau / Unterbindung Durchgangsverkehr: Eisenbahnstrasse	A	0.50	715	1	2	Ae
0351 Bern	0351.2.001	V - MIV 3.1	Bern, Umgestaltung Murtenstrasse, Autobahn - Steigerhubelstrasse	B	2.00	468	3	1	Be
0351 Bern	0351.2.014	V - MIV 5.2b	Köniz, Wabern, Kirchstrasse	A	3.50	1'897	1	3	Ae
0351 Bern	0351.2.078	V - LV 2.3	Bern- Köniz, Könizstrasse, Loryplatz - Turnierstrasse - Neuhausplatz	B	10.00	4'306	3	3	B
0371 Biel/Bienne	0371.2.054	B 11	Langsamverkehr: Reparatur Quartiere - Teil: Biel Altstadt/Untergasse	A	3.00	1'397	1	3	Ae
0371 Biel/Bienne	0371.2.055	B 11	Langsamverkehr: Reparatur Quartiere - Teil: Biel Kreuzplatz	A	2.50	851	2	2	A
0371 Biel/Bienne	0371.2.056	B 11	Langsamverkehr: Reparatur Quartiere - Teil: Biel Mett Zentrum	A	4.00	11'247	1	3	B
0371 Biel/Bienne	0371.2.057	B 11	Langsamverkehr: Reparatur Quartiere - Teil: Biel Bahnhofstrasse	A	4.00	2'247	1	3	B
0581 Interlaken	0581.2.013	VS_3_10	Interlaken, Postplatz - Kreuzung Savoy	A	1.41	1'228	2	3	A
0942 Thun	0942.2.021	M12.1	Gestaltung Quartierachse Schlossmattstrasse	A	0.75	727	1	2	Ae
0942 Thun	0942.2.036	M15.2	Umgestaltung Buchholzstrasse (Beruhigung Wohnquartiere)	B	0.20	2'236	1	3	Be
1061 Luzern	1061.2.111	LV-1.3t	Luzern, Geissensteinring, Steghof bis Weinberglistrasse	A	2.70	1'684	2	3	A
1509 Nidwalden	1509.2.009	V-ST-MIV2.2	Stans, KH3, Ennetmooserstrasse	A	1.05	484	1	1	Ae
1509 Nidwalden	1509.2.028	V-ST-LV1.K1	Stans, KH3, Ennetmooserstrasse	A	1.80	705	2	2	A
2196 Fribourg	2196.2.081	41.2	Réaménagement du secteur de la Cathédrale	A	2.45	989	2	2	A
2196 Fribourg	2196.2.082	41.3	Réaménagement du secteur de la Grand Rue	B	2.75	1'566	2	3	B
2196 Fribourg	2196.2.084	41.5	Réaménagement de l'axe TP entre la centralité et le haut du Schönberg	A	1.83	2'372	1	3	Ae
2196 Fribourg	2196.2.088	41.9	Aménagement de l'avenue Beauregard et de la connexion MD vers la gare	A	1.84	1'713	3	3	A
2196 Fribourg	2196.2.091	41.12	Réaménagement de la rue de Morat, secteur Marché aux Poissons et Porte de Morat	B	4.55	488	2	1	Be
2196 Fribourg	2196.2.099	41.21	Réaménagement de la route d'Agy, entre la COOP et Forum Fribourg	A	4.16	338	2	1	Ae
2196 Fribourg	2196.2.108	43.2	Réaménagement de la rue du Varis	B	0.98	394	2	1	Be
2196 Fribourg	2196.2.109	43.3	Réaménagement de l'avenue Général-Guisan	B	3.92	1'849	2	3	B
2196 Fribourg	2196.2.110	43.4	Réaménagement de la route Ste-Agnès	B	0.33	753	1	2	Be
2581 Aareland	2581.2.010	OD2A	Zofingen: Betriebs- und Gestaltungskonzept Altstadtring (K104)	A	5.00	1'961	2	3	A
2581 Aareland	2581.2.012	OD4A	Aarau / Buchs / Suhr: Betriebs- und Gestaltungskonzept Buchser- und Tramstrasse	A	28.30	4'094	3	3	A

Agglomeration	ARE-Code	Mass-nahmen-Nr.	Massnahme	Priorität (A/B)	Kosten Investitionen (Mio. CHF)	DTV (2025/30)	DTV Kategorie	Betroffenheit	Priorität Bund
Agglomération	Code ARE	N° de la mesure	Mesure	Priorité (A/B)	Coût (mio CHF)	TJM (2025/30)	Catégorie TJM	Etendue de la nuisance	Priorité selon la Conf.
2581 Aareland	2581.2.013	OD5A	Aarau: Betriebs- und Gestaltungskonzept Rohrerstrasse	A	5.00	306	3	1	Ae
2581 Aareland	2581.2.014	OD6A	Aarau: Betriebs- und Gestaltungskonzept Tellstrasse	A	8.00	738	3	2	A
2701 Basel	2701.2.054	M1a	Verkehrssteuerung und flankierende Massnahmen Anschluss Basel-City - Basel SBB - Gundeldinger Quartier - ABAC	A	8.00	26'874	2	3	A
2701 Basel	2701.2.059	M10	Betriebs- und Gestaltungskonzept Liestal-Ost	A	20.00	1'915	2	3	A
2701 Basel	2701.2.061	M13	Strassenraumgestaltung Bachgraben	A	19.00	1'147	2	3	A
2701 Basel	2701.2.062	M14	Aufwertung und Beruhigung Ortszentrum Pratteln	A	22.00	1'287	1	3	Ae
2701 Basel	2701.2.077	LV1-6	Laufen: Aufwertung Quartierstrassen	A	0.20	780	1	2	Ae
2701 Basel	2701.2.079	LV1-8	Liestal: Umgestaltung und Velo-massnahmen entlang der Rheinstrasse	A	1.50	1'073	2	3	A
2701 Basel	2701.2.087	LV1-16	Oberwil: Strassenraumgestaltung Hohestrasse	A	2.50	652	1	2	Ae
2701 Basel	2701.2.111	LV2-3	Laufen: Aufwertung Quartierstrassen	B	0.30	288	1	1	Be
2939 Schaffhausen	2939.2.012	12	Aufwertung Bachstrasse Schaffhausen	A	3.00	1'670	2	3	A
2939 Schaffhausen	2939.2.015	15	Aufwertung Klettgauerstrasse Bereich ESP RhyTech-Areal, inkl. Knoten Kreuzstr.	A	3.50	939	2	2	A
2939 Schaffhausen	2939.2.016	16	Aufwertung Zürcherstrasse, Feuerthalen (Rheinbrücke – Ortszentrum)	A	1.00	641	3	2	A
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	3203.2.006	2.1.1	Städtebauliche Aufwertung Durchfahrt Altstadt Arbon	A	5.00	1'314	2	3	A
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	3203.2.011	2.4.2	BGK Rorschach (Signalstrasse)	A	1.00	1'453	1	3	Ae
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	3203.2.012	2.4.3	BGK Rorschacherberg (Rosengartenstr.)	A	1.00	590	1	2	Ae
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	3203.2.013	2.4.4	BGK Goldach (Hauptstrasse/Zentrum)	A	6.00	673	2	2	A
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	3203.2.020	2.9.1	St.Gallen, Strassenraumgestaltung Lachen (Zürcher Strasse)	A	7.00	2'399	3	3	A
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	3203.2.021	2.9.2	St.Gallen, Aufwertung St.Leonhard Strasse	A	1.50	3'293	2	3	A
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	3203.2.022	2.9.3	St.Gallen, Strassenraumgestaltung Riethüsli (Teufener Strasse) mit DML	A	3.20	939	3	2	A
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	3203.2.023	2.9.4	Rorschach, BGK Hauptstrasse und BGK St.Gallerstrasse (Abschnitt Sonnhalden- bis Landhauskreisel)	A	8.50	864	3	2	A
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	3203.2.025	2.9.6	Thal, BGK Staad Hauptstrasse, 2. Etappe	A	2.50	302	3	1	Ae
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	3203.2.026	2.9.7	St.Gallen, Strassenraumgestaltung Bruggen (Zürcher Strasse)	B	4.00	973	3	2	B
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	3203.2.027	2.9.8	St.Gallen, Strassenraumgestaltung St.Fiden (Rorschacher Strasse)	B	5.00	2'213	3	3	B
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	3203.2.028	2.9.9	St.Gallen, Strassenraumgestaltung Krontal (Rorschacher Strasse)	B	5.00	1'725	3	3	B
3271 Werdenberg-Liechtenstein	3271.2.006	GV-3	BGK St.Galler-/Churerstrasse Buchs	A	2.00	1'285	3	3	A
3336 Obersee	3336.2.040	MIV12	Aufwertung Hauptachsen Rapperswil-Jona	A	11.60	2'821	3	3	A
3425 Wil	3425.2.011	ZEW 1.7	BGK Zürcherstrasse	A	2.40	1'224	3	3	B
3425 Wil	3425.2.012	ZEW 1.8	BGK St. Gallerstrasse	B	4.60	1'617	3	3	B
3425 Wil	3425.2.013	ZEW 1.9	BGK Toggenburgerstrasse	A	3.00	1'651	3	3	A

Agglomeration	ARE-Code	Mass-nahmen-Nr.	Massnahme	Priorität (A/B)	Kosten Investitionen (Mio. CHF)	DTV (2025/30)	DTV Kategorie	Betroffenheit	Priorität Bund
Agglomération	Code ARE	N° de la mesure	Mesure	Priorité (A/B)	Coût (mio CHF)	TJM (2025/30)	Catégorie TJM	Etendue de la nuisance	Priorité selon la Conf.
3425 Wil	3425.2.014	ZEW 1.10	BGK Fürstenlandstrasse	A	1.40	1'162	1	3	Ae
3425 Wil	3425.2.015	ZEW 1.11	BGK Konstanzerstrasse	A	3.00	615	2	2	A
3425 Wil	3425.2.016	ZEW 1.12	BGK Untere Bahnhofstrasse	A	0.60	437	1	1	Ae
3425 Wil	3425.2.017	ZEW 1.13	BGK Obere Bahnhofstrasse	A	1.50	544	2	2	A
3425 Wil	3425.2.018	ZEW 1.14	BGK Tonhallenstrasse	B	2.70	938	2	2	B
3425 Wil	3425.2.019	ZEW 1.15	BGK Hauptstrasse	B	4.20	1'092	2	3	B
3425 Wil	3425.2.021	ZEU 1.2	BGK Bahnhofstrasse	B	6.00	1'896	2	3	B
3425 Wil	3425.2.022	ZEU 1.3	BGK Lindenstrasse	A	0.90	491	2	1	Ae
3425 Wil	3425.2.023	ZEU 1.4	BGK Henauerstrasse	A	2.10	1'095	1	3	Ae
3425 Wil	3425.2.024	ZEU 1.5	BGK Flawilerstrasse	A	3.00	1'725	1	3	Ae
3425 Wil	3425.2.027	ZEU 1.8	BGK Wiesentalstrasse	B	3.30	1'182	2	3	B
3901 Chur	3901.2.025	3d	Busbeschleunigung auf den Einfallsachsen von Chur - Grabenstrasse und Postplatz	A	8.00	7'436	2	3	A
4021 Aargau-Ost	4021.2.002	A.1.02.MIV	Wettingen, Betriebs- und Gestaltungskonzept Landstrasse	A	17.50	4'002	3	3	A
4021 Aargau-Ost	4021.2.008	A.1.08.LV	Baden, LV-Verbindung Bahnhof-Bäder, Neugestaltung Bäderstr. inkl. Knoten Oelrain	A	5.50	824	1	2	Ae
4566 Frauenfeld	4566.2.001	RZ 2.1	Konzept Innenstadt, Phase 2	A	5.40	830	2	2	A
4566 Frauenfeld	4566.2.002	RZ 2.2	Betriebs- und Gestaltungskonzept St. Gallerstrasse	A	3.40	743	3	2	A
4671 Kreuzlingen-Konstanz	4671.2.014		Aufwertung Löwenstrasse in Kreuzlingen zur neuen Fussgängerpromenade	A	5.50	4'267	2	3	A
4671 Kreuzlingen-Konstanz	4671.2.096	MIV-2.2	Betriebs- und Gestaltungskonzept Romanshorerstrasse, Kreuzlingen	A	3.00	1'630	3	3	A
5002 Bellinzona	5002.2.021	TIM 2.3	Riquifica urbanistica e di gestione del traffico: rete stradale comparto Arbedo-Castione	A	5.40	1'629	2	3	A
5002 Bellinzona	5002.2.022	TIM 2.4	Riquifica urbanistica e di gestione del traffico: riquifica degli assi stradali con carico di traffico elevato (B)	B	15.70	2'703	3	3	B
5113 Locarno	5113.2.007	INF 2	Introduzione modello UPI 50/30 a Minusio e Losone (via Locarno)	B	5.60	3'913	3	3	B
5113 Locarno	5113.2.011	INF 6	Riassetto viario di viale Papio	A	2.20	1'936	1	3	Ae
5113 Locarno	5113.2.013	INF 8	Riassetto viario Lungolago viale Verbano	A	3.00	1'213	1	3	Ae
5113 Locarno	5113.2.016	INF 11	Messa in sicurezza di via Varesi a Locarno	B	1.90	1'462	1	3	Be
5113 Locarno	5113.2.017	INF 12	Messa in sicurezza di via Luini a Locarno	A	1.80	1'337	1	3	Ae
5113 Locarno	5113.2.018	INF 13	Messa in sicurezza di via Simen a Minusio	B	4.50	820	2	2	B
5113 Locarno	5113.2.058	INF 1.2	Introduzione modello UPI 50/30 a Brissago e Solduno - SOLDUNO	A	2.00	2'152	3	3	A
5250 Mendrisiotto	5250.2.054	TIM 1.1	Moderazione del traffico e messa in sicurezza: Mendrisio, moderazione del traffico e riquifica di Via Motta	A	1.20	305	1	1	Ae
5250 Mendrisiotto	5250.2.055	TIM 1.2	Moderazione del traffico e messa in sicurezza: Mendrisio, moderazione e sicurezza Via Turconi - Largo Bernasconi	A	1.50	461	1	1	Ae
5250 Mendrisiotto	5250.2.062	TIM 1.9	Moderazione del traffico e messa in sicurezza: Balerna, viale Tarchini	A	0.49	328	1	1	Ae

Agglomeration	ARE-Code	Mass-nahmen-Nr.	Massnahme	Priorität (A/B)	Kosten Investitionen (Mio. CHF)	DTV (2025/30)	DTV Kategorie	Betroffenheit	Priorität Bund
Agglomération	Code ARE	N° de la mesure	Mesure	Priorité (A/B)	Coût (mio CHF)	TJM (2025/30)	Catégorie TJM	Etendue de la nuisance	Priorité selon la Conf.
5586 Lausanne-Morges	5586.2.014	5a_CL_02	Lausanne / Rte des Plaines-du-Loup	A	10.00	1'800	3	3	B
5586 Lausanne-Morges	5586.2.015	5a_CL_03	Lausanne / Av. du Chablais, tronçon Provence - Bourdonnette	B	4.20	754	3	2	B
5586 Lausanne-Morges	5586.2.017	5a_EL_01	Lutry / Route de la Conversion (RC770b)	A	5.00	1'698	2	3	A
5586 Lausanne-Morges	5586.2.018	5a_EL_02	Paudex, Lutry / Liaison Haldimand - Grand-Pont (RC777) - Phase 1	A	4.00	3'789	2	3	A
5586 Lausanne-Morges	5586.2.020	5a_EL_04	Pully / Boulevard de la Forêt	A	3.50	976	2	2	A
5586 Lausanne-Morges	5586.2.021	5a_EL_05	Paudex, Lutry / Liaison Haldimand - Grand-Pont (RC777) - Phase 2	B	8.10	400	3	1	Be
5586 Lausanne-Morges	5586.2.023	5a_OL_02	Chavannes / Rte de la Maladière, Etape 2 : Mèbre - Tir-Fédéral (RC76)	A	5.28	1'697	3	3	A
5586 Lausanne-Morges	5586.2.024	5a_OL_04	Lausanne, Prilly / Av. du Chablais, tronçon Galicien - Provence	A	7.26	1'022	3	3	A
5586 Lausanne-Morges	5586.2.042	5b_RM_02	Morges / Contournement urbain Nord	B	10.00	3'543	2	3	B
5586 Lausanne-Morges	5586.2.279	4c.OL.108	Ecublens-Chavannes, Av. du Tir-Fédéral, tronçon RC1-Pont bleu:itinéraire mobilité douce	A	5.90	2'424	3	3	A
5890 Rivelac	5890.2.074	P412 41.05	réaménagement traversée centre de Montreux : RC780a entre carrefour av. des Alpes et rue de Bon-Port (y.c. parc	A	10.32	4'679	3	3	A
5890 Rivelac	5890.2.075	P412 41.06	réaménagement traversée centre de Montreux : RC780a esplanade Territet + tronçon route	A	2.21	464	3	1	Ae
5890 Rivelac	5890.2.079	P412 41.1	réaménagement traversée centre RC780a Villeneuve	B	5.63	1'014	3	3	B
5890 Rivelac	5890.2.087	P414 41.18	réaménagement urbain axe structurant Corsier RC744b route de Châtel entre Vevey Funi et Corseaux rte du Cypres	B	1.46	557	3	2	B
5890 Rivelac	5890.2.088	P414 41.19	réaménagement urbain axe structurant RC743b entre Corsier rte de Corseaux et giratoire Hauteville	B	5.77	1'150	3	3	B
5890 Rivelac	5890.2.089	P414 41.20	réaménagement urbain axe structurant La Tour-de-Peilz RC780a entre Entre-deux-Villes et La TdP centre	A	2.61	1'139	3	3	A
5890 Rivelac	5890.2.091	P414 41.22	réaménagement urbain axe structurant Clarens RC734b route de Chailly entre RC780a et route de la Saussaz	B	6.59	2'743	3	3	B
5890 Rivelac	5890.2.093	P414 41.24	réaménagement urbain léger axe structurant Fontanivent RC735c route de Colondalles + route de la Combe	B	1.59	215	1	1	Be
5890 Rivelac	5890.2.096	P414 41.27	réaménagement urbain axe structurant Vevey/St-Légier RC742b route de St-Légier Hauteville - Vevey	B	3.13	1'951	3	3	B
5890 Rivelac	5890.2.097	P414 41.28	réaménagement urbain axe structurant Vevey RC780a Bergère - Entre-deux-Villes	B	10.44	6'953	3	3	B
6002 Brig-Visp-Naters	6002.2.010	V10	Begegnungszone Brückenweg Visp	A	2.00	750	1	2	Ae
6002 Brig-Visp-Naters	6002.2.069	V3	Aufwertung Dorfkern Visp - Strasse	A	1.35	1'655	1	3	Ae
6153 Chablais	6153.2.004	R4	Réaménagement de l'avenue de l'Europe à Monthey	A	7.20	1'924	3	3	A
6153 Chablais	6153.2.005	R5	Réaménagement de la route de Lausanne à Aigle	A	4.36	775	2	2	A
6153 Chablais	6153.2.006	R6	Réaménagement de l'avenue des Ormonts à Aigle	A	1.00	249	1	1	Ae
6153 Chablais	6153.2.009	R9	Réaménagement de l'avenue du Simplon à Monthey	A	7.20	532	3	2	A
6153 Chablais	6153.2.010	R10	Réaménagement de l'avenue de France à Monthey	A	7.86	1'577	3	3	A
6266 Sion	6266.2.001	R1	Sion, réaménagement de l'avenue de la Gare	A	7.90	2'482	3	3	A
6266 Sion	6266.2.002	R2	Sion, réaménagement de l'avenue de France (entrée ouest)	A	6.00	2'674	3	3	A
6266 Sion	6266.2.003	R3	Sion, réaménagement de l'avenue de Tourbillon (entrée est)	A	6.80	2'171	3	3	A

Agglomeration	ARE-Code	Mass-nahmen-Nr.	Massnahme	Priorität (A/B)	Kosten Investitionen (Mio. CHF)	DTV (2025/30)	DTV Kategorie	Betroffenheit	Priorität Bund
Agglomération	Code ARE	N° de la mesure	Mesure	Priorité (A/B)	Coût (mio CHF)	TJM (2025/30)	Catégorie TJM	Etendue de la nuisance	Priorité selon la Conf.
6266 Sion	6266.2.004	R4	Sion, réaménagement de la rue de Lausanne	A	3.24	3'811	3	3	A
6266 Sion	6266.2.005	R5	Sion, réaménagement de la rue de la Dixence (entrée sud)	A	2.25	1'661	3	3	A
6266 Sion	6266.2.006	R6	Sion, réaménagement de la rue du Rawyl (entrée nord)	A	2.53	1'018	2	3	A
6266 Sion	6266.2.007	R7	Sion, réaménagement de l'avenue Ritz	A	1.58	837	3	2	A
6458 RUN	6458.2.010	I1	Neuchâtel Rue de l'Ecluse: requalification	A	3.50	1'100	2	3	A
6458 RUN	6458.2.012	I2	La Chaux-de-Fonds : mesures d'accompagnement liées à la mise en service de la H18	A	3.83	1'270	3	3	A
6458 RUN	6458.2.015	I3	Le Locle Rue du Crêt-Vaillant: requalification	A	1.65	968	1	2	Ae
6458 RUN	6458.2.016	I4	Le Locle Entrée de Ville (périmètre de l'Ancienne Poste): requalification	A	1.35	970	3	2	A
6458 RUN	6458.2.024	M1	Neuchâtel: Amélioration réseau MD - Av.de la Gare: réaménagement	A	2.10	1'116	2	3	A
6458 RUN	6458.2.096	I2	La Chaux-de-Fonds Rue de l'Hôtel-de-Ville et vieille ville: requalification de l'espace public (I2-013, I2-014, K2)	A	5.80	5'199	3	3	A
6621 Grand Genève	6621.2.019	30-14	Axe fort tangentiel petite ceinture : Ring PAV : requalification urbaine et amélioration de la vitesse commerciale TP (Jonction-stade de la	A	18.50	6'516	3	3	A
6621 Grand Genève	6621.2.020	30-15	Requalification de l'avenue de la Praille : croix verte est-ouest (1ère étape) - du rond point des Noirettes à la rue de Monfalcon	A	3.60	3'339	3	3	A
6621 Grand Genève	6621.2.023	30-19	axe fort tangentiel petite ceinture : requalification de l'axe place des Nations - place des Charmilles	A	19.00	9'021	3	3	A
6621 Grand Genève	6621.2.024	30-20	Requalification espace rue liée à la MD "mail Rhône-Lac" : axe Henri-Golay y compris place de la Concorde	A	9.80	1'561	1	3	Ae
6621 Grand Genève	6621.2.029	31-9	Requalification du réseau routier à Nyon en faveur des TP et de la MD : route de Signy, route de la Morâche, route de Divonne et route du Stand	A	11.50	3'986	3	3	A
6621 Grand Genève	6621.2.035	34-12	Traitement de l'espace public entre l'axe route de Chancy le long du prolongement du tramway vers Vailly et le tissu bâti existant au Sud	A	9.36	1'368	3	3	A
6621 Grand Genève	6621.2.044	32-2-7	Requalification de l'Avenue Louis-Casaï entre l'aéroport de le Carrefour du Bouchet, dont aménagements TP et MD	A	10.23	4'420	3	3	A
6621 Grand Genève	6621.2.045	32-2-8	Axe fort TP tangentiel moyenne ceinture : requalification de la route de Pré Bois	A	6.10	1'972	3	3	A
6621 Grand Genève	6621.2.052	36-3-8	Requalification de l'espace-rue sur l'axe de Frontenex entre la place des Eaux-Vives et MICA en lien avec l'axe fort trolleybus	A	33.63	7'301	3	3	A
6621 Grand Genève	6621.2.129	30-28	Requalification de l'avenue de la Praille : croix verte est-ouest (2ème étape) - De la route des Jeunes au rond point des Noirettes et de l'avenue de Montfalcon à l'Arve	B	4.00	2'948	3	3	B
6621 Grand Genève	6621.2.132	30-31	Axe fort TP tangentiel moyenne ceinture : secteur Av. de l'Ain (y.c espace rue)	B	3.60	2'032	3	3	B
6621 Grand Genève	6621.2.133	30-32	Axe fort TP tangentiel moyenne ceinture : secteur Etang (y.c espace rue)	B	4.98	2'239	3	3	B
6621 Grand Genève	6621.2.135	31-10	Requalification du réseau routier à Nyon en faveur des TP et de la MD : Eules/Oulteret/Etraz (Prangins) soit la Médiante, Av. Alfred Cortot et route de Saint-Cergue	B	22.00	4'217	2	3	B
6711 Delémont	6711.2.004	4a3	Centre-gare, zone 20 km/h, étape 3, rues Sorne-Moutier, Delémont	B	5.00	931	2	2	B
6711 Delémont	6711.2.007	9a	Itinéraire cyclable Porte d'entrée nord-est, Delémont	A	1.30	230	1	1	Ae

Plätze / Places

0230 Winterthur	0230.2.004	GV4	Winterthur - Umgestaltung Zentrum Wülflingen	A	4.00	10'000	2	2	A
0230 Winterthur	0230.2.042	LV1	Winterthur - Langsamverkehrsmassnahmen Masterplan Stadtraum Bahnhof - Umgestaltung Rudolfstrasse	A	10.00	4'500	1	2	Ae

Agglomeration	ARE-Code	Mass-nahmen-Nr.	Massnahme	Priorität (A/B)	Kosten Investitionen (Mio. CHF)	DTV (2025/30)	DTV Kategorie	Betroffenheit	Priorität Bund
Agglomération	Code ARE	N° de la mesure	Mesure	Priorité (A/B)	Coût (mio CHF)	TJM (2025/30)	Catégorie TJM	Etendue de la nuisance	Priorité selon la Conf.
0261-1 Zürich Glattal	0261-1.2.040	G_LV3	Wangen-Brütisellen - Aufwertung Dorfplatz	A	1.50	10'000	2	2	A
0261-1 Zürich Glattal	0261-1.2.093	Z_MIV5	Zürich – Realisierung QUARZ-Gestaltungsprojekte Priorität B - Meierhofplatz	B	5.00	13'000	2	2	B
0261-1 Zürich Glattal	0261-1.2.094	Z_MIV5	Zürich – Realisierung QUARZ-Gestaltungsprojekte Priorität B - Wipkingerplatz	B	18.00	23'000	3	2	B
0261-1 Zürich Glattal	0261-1.2.095	Z_MIV5	Zürich – Realisierung QUARZ-Gestaltungsprojekte Priorität B - Zehntenhausplatz	B	20.00	27'000	3	1	Be
0351 Bern	0351.2.021	V - MIV 5.3	Bern, Helvetiaplatz	B	2.50	14'000	2	1	Be
0351 Bern	0351.2.025	V - MIV 5.4d	Konolfingen, Sanierung Kreuzplatz	B	2.00	20'000	3	2	B
0351 Bern	0351.2.064	V - ÖV 3.5a	Stadt Bern, Breitenrainplatz	A	10.00	12'000	2	2	A
0351 Bern	0351.2.065	V - ÖV 3.5b	Stadt Bern, Eigerplatz	A	30.00	21'000	3	2	A
0351 Bern	0351.2.066	V - ÖV 3.5c	Stadt Bern, Viktoriaplatz	A	15.00	27'000	3	2	A
0942 Thun	0942.2.022	M12.2	Umgestaltung Mönchplatz	B	1.00	14'416	2	2	B
0942 Thun	0942.2.023	M12.3	Umgestaltung Knoten Waisenhaus- / Pestalozzistrasse	B	0.50	8'539	1	2	Be
0942 Thun	0942.2.033	M14.3	Erschliessung ESP Bahnhof Steffisburg, Gesamtgestaltung	A	1.50	2'100	1	1	Ae
2196 Fribourg	2196.2.080	41.1	Réaménagement de la place Notre-Dame	A	3.24	6'200	1	2	Ae
2196 Fribourg	2196.2.083	41.4	Réaménagement de la centralité de Schönberg	B	3.19	15'770	3	2	B
2196 Fribourg	2196.2.089	41.10	Réaménagement de la place Vignettaz - Daler et de ses arrêts	A	1.14	19'700	3	2	A
2196 Fribourg	2196.2.102	41.24	Réaménagement de la centralité de Marly-Cité	B	4.21	15'350	3	2	B
2196 Fribourg	2196.2.121	43.15	Réaménagement de la Bahnhofstrasse, du carrefour Bahnhofstrasse - Hauptstrasse et de la Bahnhofplatz (traversée de localité de Düdingen, VALTRALOC, phase I.b)	B	3.29	24'950	3	2	B
2196 Fribourg	2196.2.127	44.4	Réaménagement de la place du petit St-Jean	A	2.35	3'000	1	2	Ae
2601 Solothurn	2601.2.011	V–MIV 2.4	Kriegstetten, Gerlafingen-/Hauptstrasse (Neues Betriebskonzept- und Gestaltungskonzept, Ausgestaltung des Knotens als Dorfplatz)	B	2.00	12'700	2	1	Be
2701 Basel	2701.2.070	M6	Beruhigung Ortszentrum Dornach	B	4.00	22'000	3	2	B
2701 Basel	2701.2.146	Ö30	ÖV-Drehscheibe Laufen - Aufwertung Vorplatz	A	15.00	11'500	2	1	Ae
2939 Schaffhausen	2939.2.013	13	Erweiterung Zentrumsaufwertung Neuhausen am Rheinfluss	A	4.60	10'000	2	2	A
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	3203.2.085	2.18.1	BGK Thal, Einlenker Hauptstrasse / Töberstrasse	A	0.50	17'500	3	1	Ae
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	3203.2.086	2.18.2	BGK Thal, Neugestaltung Zentrum	A	0.50	7'000	1	1	Ae
3203 St. Gallen-Arbon-Rohrschach	3203.2.087	2.18.3	BGK Herisau, Ortszentrum Obstmarkt	A	0.50	15'500	3	2	A
3336 Obersee	3336.2.039	MIV11	Aufwertung Dorfkern Lachen	A	4.00	12'400	2	3	A
3425 Wil	3425.2.010	ZEW 1.6	Verkehrberuhigung Bahnhofplatz Süd	B	1.00	5'000	1	2	Be
4021 Aargau-Ost	4021.2.013	A.2.02.ÖV	Brugg, Aufwertung Bahnhofplatz-Neumarkt und Busterminal Nord	A	5.00	13'400	2	2	A

Agglomeration	ARE-Code	Mass-nahmen-Nr.	Massnahme	Priorität (A/B)	Kosten Investitionen (Mio. CHF)	DTV (2025/30)	DTV Kategorie	Betroffenheit	Priorität Bund
Agglomération	Code ARE	N° de la mesure	Mesure	Priorité (A/B)	Coût (mio CHF)	TJM (2025/30)	Catégorie TJM	Etendue de la nuisance	Priorité selon la Conf.
5250 Mendrisiotto	5250.2.038	TL 3.14	Completamento della rete pedonale locale: Mendrisio, riqualifica e sviluppo della permeabilità pedonale della Piazza antistante la Stazione FFS, regolazione della sosta breve (in relazione alla misura IN4)	A	3.30	11'300	2	2	A
5250 Mendrisiotto	5250.2.043	TL 5.2	Messa in sicurezza dei collegamenti ciclo-pedonali: Mendrisio, messa in sicurezza e riqualifica spazi pubblici a San Martino e pista ciclabile Via Morée	A	0.45	8'650	1	2	Ae
5250 Mendrisiotto	5250.2.044	TL 5.3	Messa in sicurezza dei collegamenti ciclo-pedonali: Coldrerio, messa in sicurezza e riqualifica del centro civico	A	1.70	10'400	2	2	A
5250 Mendrisiotto	5250.2.046	TL 5.5	Messa in sicurezza dei collegamenti ciclo-pedonali: Chiasso, messa in sicurezza e riqualifica di Piazza Col. Bernasconi	A	3.00	900	1	2	Ae
5250 Mendrisiotto	5250.2.047	TL 5.6	Messa in sicurezza dei collegamenti ciclo-pedonali: Mendrisio (Genestrerio), messa in sicurezza e riqualifica di Piazza Baraini	A	2.00	7'100	1	2	Ae
5250 Mendrisiotto	5250.2.048	TL 6	Messa in sicurezza dei collegamenti ciclo-pedonali: Chiasso, messa in sicurezza e riqualifica di Piazza Elvezia	B	1.00	15'700	3	2	B
5250 Mendrisiotto	5250.2.061	TIM 1.8	Moderazione del traffico e messa in sicurezza: Vacallo, moderazioni Via Guisan – Piazza San Simone	A	2.00	14'300	2	2	A
5586 Lausanne-Morges	5586.2.081	21_RM_01	Morges / Aménagement interface gare CFF - Phase 1	A	5.00	44'594	3	2	A
5890 Rivelac	5890.2.015	P151 15.03	réaménagement interface principale av. des Alpes-Grand-Rue de Montreux	A	2.00	10'000	2	2	A
5890 Rivelac	5890.2.076	P412 41.07	réaménagement centre Vevey : place du Marché - secteur Ceresole	B	11.24	22'000	3	2	B
6002 Brig-Visp-Naters	6002.2.004	V4	Aufwertung Dorfkern Glis (Brig-Glis)	A	6.50	13'900	2	2	A
6002 Brig-Visp-Naters	6002.2.009	V9	Begegnungszone Bahnhof Brig	A	5.40	11'200	2	2	A
6002 Brig-Visp-Naters	6002.2.061	V6a	Aufwertung Dorfkern Lalden - Dorfplatz	A	0.30	0	1	1	Ae
6153 Chablais	6153.2.001	R1	Réaménagement du centre-ville d'Aigle	A	11.00	13'500	2	2	A
6153 Chablais	6153.2.090	R3	Réaménagement du centre-ville de Monthey - Etape 1/2	A	14.70	21'300	3	2	A
6153 Chablais	6153.2.091	R3	Réaménagement du centre-ville de Monthey - Etape 2/2	A	7.10	21'300	3	2	B
6458 RUN	6458.2.033	M3	Amélioration réseau MD: Le Locle vieille ville: aménagement zone piétonne	A	0.10	2'000	1	2	Ae
6458 RUN	6458.2.035	M3	Amélioration réseau MD: Le Locle Esplanade de la gare	A	0.85	1'050	1	2	Ae
6621 Grand Genève	6621.2.021	30-17	Réaménagement de places publiques dans le cœur d'agglomération : place des Eaux-Vives	A	5.72	21'000	3	2	A
6621 Grand Genève	6621.2.022	30-18	Réaménagement de places publiques dans le cœur d'agglomération : place du Pré l'Evêque	A	5.10	4'000	1	3	Ae
6621 Grand Genève	6621.2.048	36-1-12	Réaménagement de la place de Moillesulaz en lien avec le projet de tram (projet transfrontalier)	A	8.34	17'000	3	2	A

Anhang 8: Datengrundlagen für die Bestimmung der Gesamtkosten

Hinweise:

- Berücksichtigt wird die Bevölkerung des gesamten statistischen Perimeters.
- Im Gegensatz zur statistischen Definition werden folgende Korrekturen angebracht, damit den Perimetern der eingereichten Agglomerationsprogramme entsprochen wird:

Die nachstehend aufgeführten Gemeinden werden dem Agglomerationsperimeter von **Aargau-Ost** zugewiesen und folglich aus der Agglomeration Zürich ausgeschieden:

Bellikon / Bergdietikon / Killwangen / Neuenhof / Remetschwil / Spreitenbach / Würenlos / Ehrendingen / Arni (AG) / Berikon / Bremgarten (AG) / Eggenwil / Fischbach-Göslikon / Hermetschwil- / Staffeln / Jonen / Oberlunkhofen / Oberwil-Lieli / Rudolfstetten-Friedlisberg / Unterlunkhofen / Widen / Zufikon / Islisberg / Rottenschwil.

Die nachstehend aufgeführten Gemeinden werden dem Agglomerationsperimeter von **Obersee** zugewiesen und folglich aus der Agglomeration Zürich ausgeschieden:

Bubikon / Feusisberg / Freienbach / Wollerau.

Die nachstehend aufgeführten Gemeinden werden dem Agglomerationsperimeter von **Chiasso-Mendrisio** zugewiesen und folglich aus der Agglomeration Lugano ausgeschieden:

Bissone / Maroggia / Rovio / Melano.

Die nachstehend aufgeführten Gemeinden werden dem Agglomerationsperimeter von **Winterthur** zugewiesen und folglich aus der Agglomeration Zürich ausgeschieden:

Illnau-Effretikon / Kyburg / Lindau / Brütten.

Die nachstehend aufgeführten Gemeinden werden dem Agglomerationsperimeter vom **Zürcher Oberland** zugewiesen und folglich aus der Agglomeration Zürich ausgeschieden:

Bubikon / Gossau (ZH) / Grüningen / Seegräben / Fehraltorf / Russikon / Mönchaltorf / Uster.

Es werden folgende Werte angerechnet:

Agglomeration	Einwohner 2010 Schweizer Teil	Beschäftigte 2008 Schweizer Teil	Einwohner inkl. ausländ. Teil
Wetzikon – Pfäffikon (ZH)	51'409	23'582	51'409
Winterthur	139'877	65'720	139'877
Zürich	1'188'566	731'434	1'188'566
Lyss	13'726	7'031	13'726
Langenthal	14'938	10'745	14'938
Bern	353'255	250'579	353'255
Biel/Bienne – Lyss	92'199	47'754	92'199
Burgdorf	28'457	17'697	28'457
Interlaken	22'660	11'833	22'660
Thun	95'322	41'714	95'322
Luzern	209'796	117'693	209'796
Einsiedeln	14'385	5'609	14'385
Lachen	37'759	13'347	37'759
Schwyz	26'016	14'149	26'016
Stans	30'514	15'049	30'514
Zug	108'704	81'431	108'704
Bulle	27'075	12'857	27'075
Fribourg	104'896	57'528	104'896
Grenchen	25'370	13'873	25'370
Olten – Zofingen	110'703	61'765	110'703
Solothurn	76'378	38'660	76'378
Basel	497'725	304'901	765'807
Schaffhausen	66'247	34'719	67'726
St.Gallen	150'229	100'897	150'229
Heerbrugg – Altstätten – Dornbirn	53'824	29'634	173'607
Buchs – Vaduz	22'652	11'506	55'607
Rapperswil-Jona – Rüti	50'449	21'770	50'449
Wil (SG)	70'095	31'633	70'095

Agglomeration	Einwohner 2010 Schweizer Teil	Beschäftigte 2008 Schweizer Teil	Einwohner inkl. ausländ. Teil
St.Moritz	14'835	11'738	14'835
Davos	11'166	6'860	11'166
Chur	69'962	38'246	69'962
Aarau	88'015	55'959	88'015
Baden-Brugg	117'712	65'147	117'712
Wohlen (AG)	22'916	9'684	22'916
Lenzburg	29'519	15'440	29'519
Arbon-Rorschach	59'400	26'266	60'886
Amriswil-Romanshorn	26'282	11'748	26'282
Frauenfeld	29'211	19'300	29'211
Kreuzlingen – Konstanz	28'790	15'048	121'599
Bellinzona	50'129	24'367	50'129
Locarno	60'915	27'624	60'915
Lugano	133'167	79'900	149'312
Chiasso – Mendrisio (– Como)	48'837	34'219	210'157
Lausanne	336'364	192'004	336'364
Vevey-Montreux	91'977	36'922	91'977
Yverdon	33'562	15'763	33'562
Brig-Visp	33'871	19'587	33'871
Martigny	16'143	10'163	16'143
Monthey – Aigle	38'822	17'266	38'822
Sierre-Montana	37'097	15'367	37'097
Sion	61'045	33'612	61'045
La Chaux-de-Fonds – Le Locle (– Morteau)	47'553	30'526	62'425
Neuchâtel	80'789	43'712	80'789
Genève	526'442	303'748	723'841
Delémont	21'351	12'594	21'351
Zusammengefasste Agglomerationen			
Zürcher Oberland	117'715	49'623	117'715
Winterthur und Umgebung	162'832	73'632	162'832
Stadt Zürich – Glattal – Limmat	1'019'495	668'053	1'019'495
Biel/Bienne – Lyss	105'925	54'785	105'925
Aareland	198'718	117'724	198'718
St. Gallen – Arbon – Rorschach	209'629	127'163	209'629
Obersee	115'544	51'550	115'544
Aargau-Ost	222'621	103'266	222'621
RUN	128'342	74'238	143'214

Anhang 9: Grenzwerte für die Gesamtkosten

Agglomeration	Grenzwert zwischen mittleren und tiefen Kosten	Grenzwert zwischen hohen und mittleren Kosten
Wetzikon – Pfäffikon (ZH)	69	139
Winterthur	189	379
Zürich	1'703	3'407
Lyss	19	38
Langenthal	22	45
Bern	524	1'049
Biel/Bienne – Lyss	127	254
Burgdorf	41	82
Interlaken	31	63
Thun	127	255
Luzern	294	589
Einsiedeln	19	38
Lachen	49	97
Schwyz	36	73
Stans	42	83
Zug	164	328
Bulle	37	73
Fribourg	146	293
Grenchen	35	71
Olten – Zofingen	155	310
Solothurn	105	210
Basel	713	1'425
Schaffhausen	92	183
St.Gallen	220	440
Heerbrugg – Altstätten – Dornbirn	75	150
Buchs – Vaduz	31	62
Rapperswil-Jona – Rüti	67	134
Wil (SG)	94	188
St.Moritz	23	45
Davos	16	32
Chur	98	195
Aarau	127	254
Baden-Brugg	165	329
Wohlen (AG)	30	61
Lenzburg	41	82
Arbon-Rorschach	79	159
Amriswil-Romanshorn	35	70
Frauenfeld	43	85
Kreuzlingen – Konstanz	40	80
Bellinzona	68	137
Locarno	82	164
Lugano	190	379
Chiasso – Mendrisio (– Como)	72	145
Lausanne	474	948
Vevey-Montreux	121	242
Yverdon	45	91
Brig-Visp	48	96
Martigny	23	47
Monthey – Aigle	52	104
Sierre-Montana	49	98

Agglomeration	Grenzwert zwischen mittleren und tiefen Kosten	Grenzwert zwischen hohen und mittleren Kosten
Sion	85	171
La Chaux-de-Fonds – Le Locle (– Morteau)	69	138
Neuchâtel	112	225
Genève	743	1'487
Delémont	30	61
Zusammengefasste Agglomerationen		
Zürcher Oberland	156	312
Winterthur und Umgebung	219	438
Stadt Zürich – Glattal – Limmattal	1'483	2'967
Biel/Bienne – Lyss	146	292
Aareland	282	565
St. Gallen – Arbon – Rorschach	299	599
Obersee	155	310
Aargau-Ost	301	601
RUN	181	363

Anhang 10: Kritische Würdigung des Prozesses aus Sicht der externen Arbeitsgemeinschaft

The image features a light gray dot grid pattern on a white background. The dots are arranged in a uniform grid. In the bottom left corner, there is a dark gray rectangular box. Inside this box, the text "ARGE examino" is written in a white, sans-serif font. The word "ARGE" is in all caps, and "examino" is in title case.

1	Auftrag	1
2	Würdigung der übergeordneten Methodik.....	3
3	Würdigung des Prozesses	5
3.1	Interner Prozess.....	5
3.2	Externer Prozess	6
4	Würdigung des Ergebnisses	7
4.1	Die Agglomerationsprogramme der 2. Generation.....	7
4.2	Ergebnis des Prüfprozesses.....	7
5	Optimierungsvorschläge für die 3. Generation	8
5.1	Methodische Aspekte.....	8
5.2	Aspekte im Prüfprozess	10
5.3	Aspekte bei der Massnahmenbeurteilung	11
5.4	Punkte bei einzelnen Agglomerationen.....	12
6	Fazit.....	14

Projektteam

René Neuenschwander
Aline Renard
Mark Sieber

Ernst Basler + Partner AG
Mühlebachstrasse 11
8032 Zürich
Telefon +41 44 395 16 16
info@ebp.ch
www.ebp.ch

Transitec Ingénieurs-Conseils SA
4, avenue Auguste-Tissot
1006 Lausanne
+41 21 652 32 22
lausanne@transitec.net
www.transitec.net

Ecoplan AG
Monbijoustrasse 14
3011 Bern
+41 31 356 61 61
info@ecoplan.ch
www.ecoplan.ch

1 Auftrag

Auftrag mit vier Bestandteilen

Der Auftrag der ARGE *examinio* (Ernst Basler + Partner, Transitec Ingénieurs-Conseils und Ecoplan) im Zusammenhang mit dem Prüfprozess der Agglomerationsprogramme 2. Generation umfasste im Wesentlichen drei Bestandteile:

- Expert/-innenmandat Verkehr: *examinio* hatte die Aufgabe, unabhängige Massnahmen- und Programmbeurteilungen für alle 41 Agglomerationsprogramme vorzunehmen und diese in sogenannte Entwurfsbereinigungssitzungen mit dem Prüftteam des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) einzubringen. In diesen Sitzungen konnten in der Diskussion grösstenteils gemeinsame Einschätzungen von ARE und *examinio* erarbeitet werden, teilweise blieben aber auch gewisse abweichende Sichtweisen bestehen. Diese vertrat *examinio* auch in den anschliessenden Konferenziellen Bereinigungssitzungen mit ARE, Bundesamt für Strassen (ASTRA), Bundesamt für Verkehr (BAV) und Bundesamt für Umwelt (BAFU), in denen ein Konsens unter allen Beteiligten erarbeitet wurde.
- Qualitätssicherung und kritische Begleitung des Prüfprozesses: *examinio* wirkte an zahlreichen ARE-internen Sitzungen mit und half bei der Behandlung von methodischen und fachlichen Fragen. *examinio* nahm Korreferate der Prüfberichte zu den einzelnen Agglomerationsprogrammen vor und wirkten auch bei der redaktionellen Überarbeitung der Prüfberichte mit.
- Bearbeitung Benchmarks und Quervergleiche: *examinio* unterstützte das ARE durch die Entwicklung der Methodik für die einzelnen Benchmarks und Quervergleiche. Ausgangspunkt bildete das Vorgehen im Prüfprozess der 1. Generation. Die entsprechende Methodik wurde je nach Kategorie teilweise übernommen, teilweise neu entwickelt und auf alle Massnahmen der entsprechenden Kategorien angewendet.

Unterschiedliche Rollen

examinio nahm je nach Aufgabe eine unterschiedliche Rolle ein. Während bei der Massnahmen- und Programmbeurteilung eine unabhängige second opinion zu erarbeiten und vertreten war, bestand die Aufgabe in den anderen Bestandteilen des Auftrags in der Beratung und Unterstützung des ARE sowie in der Sachbearbeitung.

Organisation der Arbeiten bei *examinio*

Der Grossteil der Arbeiten von *examinio* wurde durch das aus drei Expert/-innen bestehende Kernteam erbracht. Diese teilten die 41 Agglomerationsprogramme unter sich auf. Dabei galt selbstverständlich als zwingende Vorgabe, dass die Expert/-innen nicht an der Beurteilung

eines Agglomerationsprogramms mitwirkten, an dessen Erarbeitung sie beteiligt gewesen waren. Auch auf der Ebene der Massnahmen machten die Expert/-innen transparent, für welche Massnahmen sie oder ihre Firmen Beiträge geleistet hatten.

Bei einzelnen Bearbeitungsaufgaben, insbesondere im Zusammenhang mit den Benchmarks und Quervergleichen, kamen auch weitere Mitarbeitende der beteiligten drei Firmen zum Einsatz.

Sitzungsteilnahme
Sitzungsteilnahme

examino war an den Entwurfsbereinigungssitzungen und den Konferenzziellen Bereinigungssitzungen jeweils mit zwei Expert/-innen vertreten. Ein Experte nahm an fast ausnahmslos allen Sitzungen teil, um beim Quervergleich unter allen 41 Agglomerationsprogrammen Kenntnisse aus allen Agglomerationsprogrammen und ihrer Beurteilung einbringen zu können. An den Bilanzateliers nahmen in der Regel alle drei Expert/-innen teil.

2 Würdigung der übergeordneten Methodik

Grundlagen der Methodik	Die Massnahmen- und Programmbeurteilung basiert im Wesentlichen auf der Methodik, wie sie im Prüfprozess der 1. Generation mit gutem Ergebnis angewendet und in der Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 2. Generation (nachfolgend „UVEK-Weisung“) dargelegt wurde.
Qualitative Massnahmen- und Programmbeurteilung	Aufgabe der Methodik ist es, eine konsistente und nachvollziehbare Beurteilung der einzelnen Massnahmen sowie der Programmwirkung zu gewährleisten. Es liegt in der Natur der Agglomerationsprogramme, dass nicht alle Massnahmen bereits weit entwickelt und gut dokumentiert sind. Entsprechend musste für die meisten Massnahmenkategorien eine qualitative Bewertung vorgenommen werden. Einzig für die Massnahmen in den Benchmarks und Quervergleichen konnten quantitative Angaben für die Beurteilung herangezogen werden. Die Programmwirkung als Ganzes wurde ebenfalls qualitativ beurteilt.
Diskussion der Wirkungen	Das weitgehende Fehlen einer quantitativen Basis für die Beurteilung wurde im Prüfprozess ausgeglichen durch die Tatsache, dass die Massnahmen- und Programmwirkungen durch zahlreiche Personen unabhängig voneinander beurteilt werden (ARE, BAV, ASTRA, BAFU, <i>examino</i>). In intensiven Diskussionen gelang es auch bei anfänglich divergierenden Auffassungen jeweils, für eine Massnahme oder eine Programmwirkung ein gemeinsames Verständnis zu schaffen und einen Konsens über die Beurteilung zu erreichen.
Skala der Wirkungsbeurteilung	Die vorgegebene Skala von -1 bis +3 Punkten, wobei nur ganze Punkte vergeben wurden, wirkt sehr grob und lässt wenig Differenzierung zu. Dem wurde dadurch begegnet, dass in der internen Diskussion der Wirkungen auch Nuancierungen verwendet wurden (z.B. 2- oder 2+). Diese dienten aber ausschliesslich der verbesserten Einordnung und Vergleichbarkeit der Beurteilungen in die Gesamtheit aller Agglomerationsprogramme und werden im Ergebnis des Prüfprozesses nicht ausgewiesen. Eine feinere als die verwendete Skala würde eine grössere Genauigkeit der qualitativen Wirkungseinschätzungen erfordern, die jedoch auf der verfügbaren Datenbasis nicht möglich ist. Eine feiner abgestufte Skala würde die Gefahr mit sich bringen, dass möglicherweise auch dort Differenzierungen vorgenommen würden, wo keine ausreichende Sicherheit über die differenzierten Wirkungen vorliegen. Deshalb scheint die vorliegende Skala in ihrer Grobheit zweckmässig und vor dem Hintergrund der verfügbaren Informationen adäquat. Hingegen ist es nötig, die Bedeu-

tung der einzelnen Noten möglichst genau zu beschreiben, damit die Skala bei allen Beurteilungen gleich angewendet wird.

3 Würdigung des Prozesses

Interner und externer Prozess

Der Prüfprozess wurde durch das ARE geführt. Er bestand einerseits aus internen Abstimmungen unter den Bundesämtern und mit *examino*. Andererseits wurden die Trägerschaften der Agglomerationen zu verschiedenen Zeitpunkten einbezogen.

3.1 Interner Prozess

Ablauf

In zwölf ganztägigen Sitzungen wurden die 41 Agglomerationsprogramme unter den beteiligten Bundesämtern und mit *examino* besprochen. Als Grundlage für diese Konferenziellen Bereinigungssitzungen wurde vorgängig zwischen ARE und *examino* jeweils eine Entwurfsbereinigungssitzung durchgeführt, in welcher basierend auf unabhängigen Bewertungen ein erster Bewertungsvorschlag entwickelt wurde.

An den Konferenziellen Bereinigungssitzungen wurden in einem ersten Schritt die Massnahmen behandelt: Die unabhängig voneinander entstandenen Beurteilungen von ARE, BAV, ASTRA und BAFU wurden zusammengeführt, zusätzliche Sichtweisen und Kenntnisse in die Diskussion eingebracht und unbeantwortete Fragen festgehalten. Als Ergebnis davon wurden die Kategorisierung als beitragsberechtigzte Massnahme und die von der Agglomeration eingegebene Priorität überprüft. In einem weiteren Schritt wurde die Programmwirkung eingeschätzt. Auch hier wurden die unabhängigen Beurteilungen der verschiedenen Bundesämter und von *examino* diskutiert und abgewogen.

Faire Beurteilungen

Trotz der grossen Zahl zu beurteilender Programme und Massnahmen stand genügend Zeit für die Diskussion der Massnahmen sowie der Programmwirkung zur Verfügung. Alle Bundesämter und *examino* wurden jeweils durch die Sitzungsleitung einzeln aufgerufen, so dass alle Teilnehmer/-innen zu Wort kamen. Es wurde alles unternommen, um den Programmen und ihren einzelnen Massnahmen durch die Beurteilung gerecht zu werden, obschon die zeitlichen und personellen Ressourcen limitiert waren. Wo wichtige Fragen offen blieben, wurden diese gesammelt und den einzelnen Trägerschaften der Agglomerationen gestellt. Wo hingegen die Unklarheiten auch nach der Fragenbeantwortung der Agglomerationen nicht beseitigt werden konnten, mussten Massnahmen mangels genügenden Reifegrads in die C-Liste verschoben oder eine fehlende Nachvollziehbarkeit der Programmwirkung kritisiert werden.

Im Laufe des internen Prozesses fanden unter Beizug der vier Bundesämter und *examino* vier Bilanzateliers statt, in deren Rahmen die Beurteilungen insbesondere im Quervergleich zu den jeweils anderen Agglome-

rationsprogrammen überprüft wurden. Das hohe Mass an Aggregation, das in den Beurteilungen steckte, und die hohen Anforderungen an die Robustheit der Ergebnisse erfordert ein solches iteratives Vorgehen absolut.

3.2 Externer Prozess

Ablauf Die Agglomerationen reichten ihre Programme Ende Dezember 2011 (neue Agglomerationsprogramme) bzw. Ende Juni 2012 (überarbeitete Agglomerationsprogramme) ein. Entsprechend ihrer Behandlung in sechs Staffeln wurden die Agglomerationsprogramme durch die Vertreter/-innen der Bundesämter und *ex amino* zwischen Januar 2012 und Februar 2013 behandelt. Nach einer ersten Analyse der eingereichten Unterlagen wurden den Agglomerationen jeweils auf schriftlichem Weg Fragen gestellt. Die Antworten flossen in die Beurteilung der Massnahmen und Programmwirkungen ein. Weitere Fragen, die sich an den Sitzungen ergaben oder aufgrund der ersten Fragenbeantwortung noch nicht geklärt waren, wurden den Agglomerationen unmittelbar nach den Sitzungen gestellt, so dass sie noch beim Verfassen des Prüfberichts berücksichtigt werden konnten. Den Abschluss des externen Prozesses bilden die Gespräche im Mai/Juni 2013, an welchen die Beurteilungen des Bundes mit den jeweiligen Trägerschaften der Agglomerationsprogramme besprochen werden.

Wertvolle weitere
Informationen aus den
Fragenrunden

Die Fragenbeantwortung der Agglomerationen förderte viel zusätzliche Information zutage. Teilweise legten die Agglomerationen auch nochmals sehr umfangreiche Dokumentationen zu Massnahmen oder Grundlagen für das Agglomerationsprogramm bei. In den meisten Fällen halfen die Antworten und die zusätzlichen Grundlagen, die Beurteilung der Massnahmen und der Programme besser abzustützen.

4 Würdigung des Ergebnisses

4.1 Die Agglomerationsprogramme der 2. Generation

Fortschritte gegenüber der 1. Generation

Allgemein wurde anerkannt, dass die meisten Agglomerationen gegenüber ihren Agglomerationsprogrammen der 1. Generation grosse Fortschritte gemacht haben. Dies hängt wohl einerseits mit Erfahrungen aus der 1. Generation zusammen, andererseits aber auch mit den angehobenen Anforderungen des Bundes. Mit dem Zukunftsbild wurde von den Agglomerationen ein neues Element erwartet. Auch wenn das Zukunftsbild selbst nicht überall überzeugen konnte, entstand der Eindruck, dass der rote Faden in den Agglomerationsprogrammen besser herausgearbeitet wurde und die Kohärenz des Agglomerationsprogramms dadurch verbessert werden konnte. Die Anforderungen der „UVEK-Weisung“ haben sich damit positiv ausgewirkt.

Die Agglomerationen nutzten die Agglomerationsprogramme der 2. Generation sehr unterschiedlich. Während einige Agglomerationen sehr stark auf der 1. Generation aufbauen und nur wenige neue Massnahmen zur Mitfinanzierung beantragen, bauten verschiedene Agglomerationen ihre Programme neu auf und stellten sie, unter Berücksichtigung der 1. Generation, auf eine neue Basis.

4.2 Ergebnis des Prüfprozesses

Differenziert beurteilte Gesamtwirkung

Bezüglich der Wirkungsbeurteilung können nur wenige Agglomerationen ihr Resultat der 1. Generation übertreffen. Ein grosser Teil der Agglomerationen erhält weniger Wirkungspunkte als in der 1. Generation. Dies hat insbesondere damit zu tun, dass keine Vorleistungspunkte mehr vergeben werden und sich damit die maximal möglichen Punktzahlen von 16 auf 12 Punkte reduzieren. Auch waren die Anforderungen auf Basis der „UVEK-Weisung“ höher angesetzt als noch in der 1. Generation. Nicht alle Agglomerationen konnten bezüglich der Erfüllung dieser höheren Anforderungen überzeugen. Bei sechs von 41 Agglomerationsprogrammen musste eine unzureichende Wirkung festgestellt werden. Diese erhalten keine Mitfinanzierung.

Robustes Ergebnis

Die Gesamtwirkung der eingereichten Agglomerationsprogramme bewegt sich nach der Beurteilung durch den Bund in einer Bandbreite zwischen 2 und 9 Punkten. Sie wurde im Rahmen des Prüfprozesses für alle Agglomerationsprogramme sorgfältig abgewogen und aus verschiedenen Blickwinkeln immer wieder hinterfragt. Das Ergebnis kann auch aus Sicht der externen Expert/-innen als robust und im Quervergleich konsistent gelten.

5 Optimierungsvorschläge für die 3. Generation

In der Folge wird auf Punkte hingewiesen, bei denen aus Sicht *examino* Optimierungspotenzial im Hinblick auf den Prüfprozess der 3. Generation besteht.

5.1 Methodische Aspekte

Aufgabe der Methodik

Die Methodik hat die Aufgabe, eine gerechte Beurteilung aller Massnahmen und Agglomerationsprogramme zu gewährleisten. Wie oben ausgeführt, ist *examino* grundsätzlich der Meinung, dass die verwendete Methodik dieses Ziel erreicht. Dennoch gibt es Punkte, die es kritisch zu beleuchten gilt und wo im Rahmen der „UVEK-Weisung“ der 3. Generation Verbesserungen angestrebt werden könnten. Es besteht der Eindruck, dass insbesondere bei der Handhabung grundsätzlicher Fragen durch die Agglomerationen mehr Einheitlichkeit erreicht und damit der Prüfprozess entlastet werden könnte.

Folgende Punkte stehen dabei im Vordergrund:

1. Umgang der Agglomerationen mit Eigenleistungen

Die Agglomerationen gehen mit der Deklaration der Eigenleistung unterschiedlich um. Während die einen Agglomerationen auch kleine Eigenleistungen in grossem Umfang ausweisen, tun die anderen dies nicht, obschon sie vermutlich auch betriebliche oder planerische Aufgaben erfüllen. Dies führt dazu, dass die Beurteilung eines angemessenen Masses an Eigenleistungen der Agglomerationen im Quervergleich erschwert wird. Die ausgewiesenen Eigenleistungen können auch die Programmwirkung beeinflussen. Die Agglomerationen sollten noch deutlicher dazu aufgefordert werden, ein Gesamtbild ihrer Anstrengungen anstatt nur die mitfinanzierbaren Massnahmen aufzuzeigen.

2. Umgang der Agglomerationen mit dem BFS-Perimeter

Der BFS-Perimeter der Agglomerationen ist ein objektiver und vergleichbarer Rahmen für die Bearbeitung des Agglomerationsprogramms. Die Agglomerationen gehen jedoch sehr unterschiedlich damit um. Verschiedene Agglomerationen arbeiten explizit in einem engeren Perimeter des Agglomerationskerns, andere gehen aus räumlich-funktionalen Überlegungen über den Perimeter hinaus. Da die Beurteilung der Wirkungen auf den ganzen Agglomerationsperimeter zu beziehen ist, erschwerte die Verwendung unterschiedlich enger oder weiter Bearbeitungsperimeter die Beurteilung. Die Problematik sollte in der „UVEK-Weisung“ der 3. Generation aufgegriffen werden. Insbesondere die Beschränkung auf einen engeren Perimeter muss kritisch gesehen werden, da damit Aussagen zum restlichen BFS-Perimeter fehlen. Auch sollten Überlegungen dazu angestellt werden, wie damit umzugehen wäre,

wenn sich die BFS-Perimeter in Zukunft massgeblich verändern sollten, aber die Kohärenz mit den früheren Generationen weiterhin hochzuhalten ist.

3. Umgang mit Agglomerationen mit unterschiedlicher Ausgangslage

Grundsätzlich wird mit den Wirkungskriterien die Wirkung des Programms im Vergleich zur Trendentwicklung beurteilt. Diese Differenz kann unterschiedlich gross sein je nachdem, welches die Ausgangssituation in der Agglomeration ist. Eine Agglomeration, die auch in der Kernstadt stark MIV-orientiert ist und deren ÖV- und LV-Systeme noch weniger weit entwickelt sind, kann leichter eine grosse Wirkung ihrer Massnahmen ausweisen als eine Agglomeration, die bereits grosse Vorleistungen erbracht hat. Bei der Beurteilung führte dieser Umstand manchmal zu Diskussionen über die Programmwirkung. Dieselben Massnahmen können in der einen Agglomeration einen Quantensprung in der Qualität des Verkehrssystems bedeuten, während sie in einer anderen Agglomeration mit einem bereits guten Niveau des entsprechenden Verkehrssystems keine grosse Wirkung mehr hervorrufen wird. Bezüglich der Berücksichtigung der Ausgangslage im Trendzustand könnte die Praxis für die 3. Generation überdacht werden, denn dieser Aspekt wird immer wichtiger, wenn die Agglomerationen mit jeder Generation ihrer Agglomerationsprogramme eine verbesserte Ausgangslage schaffen.

4. Berücksichtigung der A-Massnahmen der 1. Generation

In ähnlicher Art wie im obigen Punkt stellen sich aus Sicht *ex ante* auch Fragen bezüglich der Berücksichtigung der A-Massnahmen der 1. Generation. In der praktischen Umsetzung gestaltet sich die von der „UVEK-Weisung“ vorgeschriebene Berücksichtigung der A-Massnahmen der 1. Generation in die Programmwirkung als anspruchsvoll. Erstens setzt sie die umfassende Kenntnis dieser Massnahmen mit ihren Wirkungen voraus und zweitens sind sie im Vergleich zur Ausgangslage ohne diese Massnahmen, aber in Kombination mit den Massnahmen des Agglomerationsprogramms der 2. Generation zu beurteilen. Eine über alle Agglomerationsprogramme kohärente Beurteilung ist damit sehr anforderungsreich. Im Hinblick auf die 3. Generation, wenn die Massnahmen zweier vorangegangener Generationen mitzuberücksichtigen sind, müssten hierzu entsprechende Überlegungen angestellt werden.

5. Berücksichtigung des kant. Richtplans im Wirkungskriterium 2 (Siedlung)

Die Siedlungsmassnahmen der Agglomerationen bauen in der Regel auf dem kantonalen Richtplan, Teil Siedlung, auf. Bei der Beurteilung der Anstrengungen einer Agglomeration zur konzentrierten Siedlungsentwicklung und zur Verminderung der Zersiedelung sind die Massnahmen des Agglomerationsprogramms deshalb vor dem Hintergrund der Siedlungssteuerung des jeweiligen kantonalen Richtplans zu sehen. Bei nicht ganz aktuellen kantonalen Richtplänen entwickelte sich im Laufe des Prüfprozesses die Praxis, dass diese nicht als Errungenschaft der Agglo-

merationsprogramme berücksichtigt werden können. Hingegen wurden Richtpläne, deren Festsetzung weniger lang zurückliegt, bei der Beurteilung des Agglomerationsprogramms stärker beachtet und gewürdigt. Die diesbezügliche Praxis sollte im Hinblick auf die 3. Generation hinterfragt und schriftlich festgehalten werden.

6. Beurteilung von Wirkungskriterium 3 (Sicherheit)

Die Bewertung von Wirkungskriterium 3, Sicherheit, beruht auf der Wirkung eines Agglomerationsprogramms hinsichtlich „objektiver“ und „subjektiver“ Sicherheit. In der Praxis des Prüfprozesses erwies sich diese in der „UVEK-Weisung“ vorgegebene Unterteilung als präzisierungsbedürftig. In der „UVEK-Weisung“ für die 3. Generation wäre deshalb eine ausführlichere Beschreibung des Wirkungskriteriums Sicherheit hilfreich. Dabei sollte auch vermehrt mit Beispielen gezeigt werden, welche Massnahmen in den beiden Unterkriterien positiv beurteilt werden. So könnte darauf hingewiesen werden, dass die Abstützung auf kantonale Programme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zwar positiv bewertet wird, aber eine agglomerationsspezifische Herangehensweise erwartet wird.

7. Gewicht der vier Wirkungskriterien

Bei der Beurteilung der Programmwirkung kommt von der Zielsetzung der Agglomerationsprogramme her den Wirkungskriterien 1 und 2, Verkehr und Siedlung, das Hauptgewicht zu. Dennoch werden diese in der Gesamtbeurteilung der Agglomerationsprogramme rechnerisch nicht stärker gewichtet als die Wirkungskriterien 3 und 4, Sicherheit und Umwelt. Dies, obschon mit den Wirkungskriterien 3 und 4 grösstenteils Folgewirkungen der Massnahmen in den Bereichen Verkehr und Siedlung beurteilt werden. Es wäre gerechtfertigt, den Wirkungskriterien 1 und 2 auch rechnerisch ein grösseres Gewicht zu geben.

8. Berücksichtigung der Umsetzung

In der „UVEK-Weisung“ für die 2. Generation der Agglomerationsprogramme hat der Bund angekündigt, eine mangelhafte Umsetzung der vorherigen Generation mit einem Abzug um 5 – 10% des Beitragssatzes zu sanktionieren. Von dieser Handhabung sieht der Bund nun für die 2. Generation ab, da die den Agglomerationen für die Umsetzung zur Verfügung stehende Zeit seit Abschluss der Leistungsvereinbarungen sowie der Finanzierungsvereinbarungen zu kurz war. Die Umsetzung der Massnahmen war jedoch ein Aspekt der Beurteilung der Programmwirkung im Prüfprozess der 2. Generation. Angesichts der grossen Bedeutung des Umsetzungscontrollings wird sich der Bund dazu jedoch weitere Überlegungen im Hinblick auf die 3. Generation machen müssen.

5.2 Aspekte im Prüfprozess

Im Ablauf des Prüfprozesses stehen die folgenden Punkte im Vordergrund, die im Hinblick auf die 3. Generation zu überdenken wären:

-
- | | |
|---|---|
| 9. Vorbereitung des Prüfprozesses | Der Prüfprozess erfolgte in einem sehr engen zeitlichen Korsett unter Einbezug mehrerer Bundesämter und mit Rückfragen an die Trägerschaften der einzelnen Agglomerationsprogramme. Dies wird auch beim Prüfprozess zur 3. Generation nicht anders sein. Umso wichtiger scheint die Bereitstellung der notwendigen Ressourcen für den Prüfprozess, und insbesondere für dessen Vorbereitung. Ziel sollte es sein, dass zu Beginn des Prüfprozesses die benötigten planerischen und technischen Grundlagen möglichst vollständig vorliegen und allfällige Änderungen an der Methodik bereits so weit wie möglich und sinnvoll geklärt sind. So kann die für den Prüfprozess zur Verfügung stehende Zeit ganz für die Massnahmen- und Programmbeurteilung genutzt werden. |
| 10. Staffelung der Behandlung der Agglomerationsprogramme | Die Gliederung der Agglomerationsprogramme in Staffeln erfolgte primär nach dem zeitlichen Eintreffen der Agglomerationsprogramme (Dezember 2011 oder Juni 2012) und nach Sprachregionen. Im Verlauf des Prüfprozesses zeigte sich immer mehr, dass es Agglomerationsprogramme mit ähnlicher Ausgangslage gibt, die für eine bessere Quervergleichbarkeit auch miteinander hätten behandelt werden können. Beispielsweise sind die Agglomerationen Basel und Genève mit ihren grossen ausländischen Anteilen oder Davos und Interlaken mit ihrem Charakter einer touristischen Einzelstadt/Agglomeration Paare, deren Beurteilung im direkten Vergleich einfacher wäre. |
| 11. Externer Prozess mit den Agglomerationen | Die Fragenbeantwortung der Agglomerationen zeigt, dass die Agglomerationen mit einer noch unzureichenden Projektreife sehr unterschiedlich umgehen: Während die meisten Agglomerationen bestehende Lücken in den Projektgrundlagen und Mängel in der Projektabstimmung benannten, blieben vereinzelt auch nach der Rückmeldung der Agglomerationen Fragen bezüglich der Projektreife von Massnahmen offen. Hier würden allenfalls direkte Gespräche zur Beantwortung der Fragen zu mehr Klarheit führen. Zudem müsste den Anforderungen an die Dokumentation der zur Mitfinanzierung beantragten Massnahmen Nachdruck verschafft werden, damit diese Informationen bereits zu Beginn der Massnahmen- und Programmbeurteilung zur Verfügung stehen. |
-
- ### 5.3 Aspekte bei der Massnahmenbeurteilung

Folgender Aspekt bei der Massnahmenbeurteilung sollte im Hinblick auf die Anforderungen an die Agglomerationsprogramme der 3. Generation überdacht werden:
- | | |
|--|--|
| 12. Zielsetzung des Infrastrukturfonds | Gemäss „UVEK-Weisung“ für die Agglomerationsprogramme der 2. Generation dient der Infrastrukturfonds der Mitfinanzierung der wirkungsvollsten und/oder am schwersten finanzierbaren Massnahmen. Gleichzei- |
|--|--|

tig entspricht es auch einem Grundsatz des Sachplans Verkehr, Teil Programm, dass Massnahmen zur optimalen Nutzung der Infrastruktur Vorrang gegenüber dem Bau oder Ausbau von Infrastrukturen haben. Entsprechend erscheint es auch legitim, die kleineren Massnahmen mit betrieblichen Komponenten, wie z.B. Verkehrsmanagementmassnahmen, zu bevorzugen. Hier scheint ein Zielkonflikt bezüglich Prioritätensetzung vorzuliegen, der im Hinblick auf die 3. Generation gegenüber den Agglomerationen transparent geklärt werden könnte.

5.4 Punkte bei einzelnen Agglomerationen

Bei zahlreichen Agglomerationen ergaben sich Fragen bezüglich der Behandlung einzelner Aspekte:

13. Grenzüberschreitende Agglomerationen

Im Zusammenhang mit grenzüberschreitenden Agglomerationen (Genève, Basel, Rheintal, Werdenberg-Liechtenstein, Kreuzlingen-Konstanz, Mendrisiotto, RUN, Lugano, Schaffhausen) stellten sich gleich mehrere Fragen, für die im Rahmen des Prüfprozesses eine Praxis entwickelt werden musste. Einige Grundsätze sollten zusätzlich Eingang in die „UVEK-Weisung“ für die 3. Generation finden. Es sollte gewürdigt werden, dass es für die grenzüberschreitenden Agglomerationen schwieriger ist, die Anforderungen der „UVEK-Weisung“ zu erfüllen, als für die rein schweizerischen Agglomerationen.

- Die grenzüberschreitenden Agglomerationen stehen vor besonderen Herausforderungen bei der Zusammenarbeit mit ihren ausländischen Partnern. Sie laufen Gefahr, angesichts nicht interessierter ausländischer Gebietskörperschaften und entsprechender Lücken in der Gesamtkonzeption und bei den Massnahmen schlechter beurteilt zu werden.
- Im Ausland liegende Massnahmen können durch den Infrastrukturfonds mitfinanziert werden, wenn die hauptsächliche Wirkung in der Schweiz anfällt. In den meisten Fällen ist diese Voraussetzung jedoch nicht erfüllt. Damit gelten die entsprechenden Massnahmen als nicht mitfinanzierbar, werden aber als Eigenleistungen der Agglomeration in die Leistungsvereinbarung aufgenommen und zählen zur Programmwirkung. Bei einzelnen Agglomerationen wird so ein erheblicher Teil der Massnahmen in die Eigenleistungen verschoben und die ausländischen Partner erhalten kaum eine Mitfinanzierung.

14. Touristische Einzelstädte / Agglomerationen bzw. solche im Berggebiet

Die Probleme von Einzelstädten und Agglomerationen mit einem hohen Anteil Tourismusverkehr, insbesondere Davos und Interlaken, aber auch Sion und Chablais, deren Verkehr durch Tourismusdestinationen in den Bergen mitbestimmt wird, unterscheiden sich klar von jenen der übrigen

Agglomerationen. Die „UVEK-Weisung“ trägt dem mit einem Wirkungskriterium für den Freizeitverkehr Rechnung. Die betroffenen Agglomerationen haben sich jedoch nicht ausreichend mit dem touristischen Charakter ihres Verkehrs auseinandergesetzt. Hier wären im Hinblick auf die 3. Generation Ergänzungen in der „UVEK-Weisung“ denkbar.

15. Kleine Agglomerationen

Kleine Agglomerationen haben in der Regel eine andere Problemlage und einen anders gelagerten Handlungsbedarf als mittelgrosse oder grosse Agglomerationen. Im Extremfall stellt sich die Frage, ob eine Agglomeration mit vergleichsweise viel geringerem Problemdruck im Verkehrssystem und ohne entsprechenden Handlungsbedarf schlecht beurteilt werden soll, wenn sie keine wirksamen Massnahmen vorsieht, aber über eine gute Ausgangslage verfügt. Diese Frage sollte im Hinblick auf die „UVEK-Weisung“ der 3. Generation diskutiert werden.

6 **Fazit**

Die externen Expert/-innen von *examino* hatten die Gelegenheit, den Prüfprozess sehr intensiv, aber mit einer gewissen, der Rolle geschuldeten Distanz zu verfolgen. Es kann eine sehr positive Bilanz gezogen werden: Methodik, Prozess und auch das Ergebnis sind dazu geeignet, das Vertrauen in das Instrument der Agglomerationsprogramme Siedlung und Verkehr weiter zu stärken.

Es kann festgestellt werden, dass Fortschritte in der Abstimmung von Siedlung und Verkehr sowie in der Gesamtverkehrskonzeption der meisten Agglomerationen erkennbar sind. Die Agglomerationsprogramme Siedlung und Verkehr erfüllen damit ihren Hauptzweck, nämlich die Förderung einer Entwicklung hin zu einem Agglomerationsverkehr, der auf die Ziele der Siedlungsentwicklung und einer nachhaltigen Entwicklung ausgerichtet ist. Dieser durch den Bund angestossene Prozess sollte auf jeden Fall weitergeführt werden, weshalb für den Erfolg der Agglomerationsprogramme Siedlung und Verkehr unbedingt die Finanzierung einer dritten und allfälliger weiterer Generationen gesichert werden sollte.

Es ist die Aufgabe von *examino*, auch auf Aspekte hinzuweisen, bei denen sich wichtige Fragen stellen. Diese Punkte sollten im Hinblick auf die „UVEK-Weisung“ der 3. Generation diskutiert werden. Die nötigen Vorkehrungen sollten getroffen werden, damit der Bund auch in der 3. Generation eine kohärente Beurteilung der Agglomerationsprogramme sicherstellen kann.