



13. Februar 2020

Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr (RPAV)

Inhaltsverzeichnis

1	Das Programm Agglomerationsverkehr	4
1.1	Die Agglomerationspolitik des Bundes	4
1.2	Ziel des Programms Agglomerationsverkehr	5
1.3	Gesetzliche Grundlagen und Stellenwert der Richtlinien	6
1.4	Ablauf des Programms Agglomerationsverkehr	8
1.5	Perimeter und Beitragsberechtigung	9
1.6	Wirkungskontrolle	11
2	Anforderungen an ein Agglomerationsprogramm	13
2.1	Funktionen und Ziele des Agglomerationsprogramms	13
2.2	Aufbau und Bausteine des Agglomerationsprogramms	15
2.2.1	Aufbau und Kohärenz	15
2.2.2	Bausteine	15
2.3	Formale Anforderungen an die Berichterstattung	21
2.4	Generationenkohärenz	23
2.5	Abstimmung mit den nationalen, kantonalen und weiteren relevanten Planungen in der Schweiz und im grenznahen Ausland	24
2.5.1	Abstimmung mit nationalen Planungen	25
2.5.2	Abstimmung mit kantonalen Planungen	26
2.6	Grundanforderungen	27
2.7	Die Massnahmen des Agglomerationsprogramms	32
3	Prüfverfahren	38
3.1	Überblick und allgemeine Grundsätze	38
3.2	Wirkungskriterien	41
3.2.1	WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessern	42
3.2.2	WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern	45
3.2.3	WK3: Verkehrssicherheit erhöhen	47
3.2.4	WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern	48
3.3	Massnahmenbeurteilung	50
3.3.1	Verkehrsinfrastrukturmassnahmen	50
3.3.2	Siedlungsmassnahmen	56
3.3.3	Landschaftsmassnahmen	57
3.3.4	Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen	57
3.4	Programmbeurteilung	60
3.4.1	Nutzenbeurteilung	61
3.4.2	Kostenbeurteilung	62
3.4.3	Festlegung des Beitragssatzes	63
3.4.4	Umsetzungsbeurteilung	64
4	Umsetzung der Agglomerationsprogramme	66
4.1	Leistungsvereinbarungen	66
4.1.1	Abstandnahme	67
4.2	Finanzierungsvereinbarungen	67
4.3	Ausführungsfristen	67
4.4	Umsetzungsfristen für die Massnahmen der 1. und 2. Generation	68

Abkürzungsverzeichnis	69
Anhänge	71
Anhang 1 «Checkliste» Eingangsprüfung.....	71
Anhang 2 Struktur der Massnahmen – und Dokumentationsblätter.....	73
Anhang 3 Massnahmenkategorien im Bereich Verkehr – Beschreibung und Anforderungen	82
Anhang 4 Anforderungen an Geodaten und Sachinformation.....	88

1 Das Programm Agglomerationsverkehr

1.1 Die Agglomerationspolitik des Bundes

Den Städten, Agglomerationen und Metropolitanräumen kommt als Motoren der wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und kulturellen Entwicklung eine steigende Bedeutung zu. Sie erbringen Leistungen, die nicht nur ihnen, sondern auch ihrem Umland und dem ländlichen Raum zu Gute kommen. Gleichzeitig konzentrieren sich viele räumliche Herausforderungen im urbanen Raum. Insbesondere haben Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung eine zunehmende Mobilität mit entsprechender Überlastung der Verkehrssysteme zur Folge.

Der Bundesrat initiierte im Jahr 2001 die Agglomerationspolitik. Ein wesentlicher Anstoss war die Erkenntnis, dass das hohe Verkehrsaufkommen in den Agglomerationen nur bewältigt werden kann, wenn der Bund die Verkehrsvorhaben der Kantone und Gemeinden mitfinanziert. Die entsprechende Verfassungsgrundlage wurde im Rahmen der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenverteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) geschaffen. Mit dem Infrastrukturfonds wurde vorerst eine bis 2027 zeitlich befristete Finanzierung von Infrastrukturen des Agglomerationsverkehrs geschaffen. Er wurde 2018 durch den unbefristeten Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) abgelöst. In seinem Bericht «Agglomerationspolitik 2016+»¹ bestätigte der Bundesrat die bisherigen Stossrichtungen der Agglomerationspolitik des Bundes. Das Programm Agglomerationsverkehr (PAV) bildet dabei ein zentrales Element dieser Politik.

Zusammen mit der Politik für die ländlichen Räume und Berggebiete bildet die Agglomerationspolitik einen wesentlichen Bestandteil der schweizerischen Raumentwicklungspolitik. Die beiden Politiken ergänzen sich gegenseitig und leisten damit einen wichtigen Beitrag zur Umsetzung des Raumkonzepts Schweiz.

¹ Schweizerische Bundesrat (2015), Agglomerationspolitik des Bundes 2016+, Für eine kohärente Raumentwicklung Schweiz, 18. Februar 2015.

Im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr beteiligt sich der Bund finanziell an Verkehrsinfrastrukturen von Städten und Agglomerationen. Voraussetzung ist ein Agglomerationsprogramm, das die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung wirkungsvoll aufeinander abstimmt.

- Das PAV ist auf Bundesebene angesiedelt und hat die Verteilung der Mittel des NAF auf die verschiedenen Agglomerationsprogramme und Massnahmen zum Ziel.
- Das Agglomerationsprogramm ist auf Ebene der Agglomeration (Gemeinden, Regionen, Kantone) angesiedelt. Es legt die Strategien zur Entwicklung der Agglomeration fest, koordiniert die beteiligten Akteure und definiert konkrete Massnahmen zur Umsetzung der Strategien.

Abbildung 1: Beitragsberechtigte Städte und Agglomerationen ²



5/92

1.3 Gesetzliche Grundlagen und Stellenwert der Richtlinien

Mit dem Bundesbeschluss vom 30. September 2016³ schuf das eidgenössische Parlament den unbefristeten NAF. Gleichzeitig verabschiedete es das Bundesgesetz über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAFG)⁴ mit den damit verbundenen Änderungen, so insbesondere im Bundesgesetz vom 22. März 1985 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel (MinVG)⁵. Mit dem Erlass des NAFG war die Aufhebung des Infrastrukturfondsgesetzes vom 6. Oktober 2006 (IFG)⁶ verbunden. Die damit einhergehende Teilrevision der Bundesverfassung wurde in der Abstimmung vom 12. Februar 2017 von Volk und Ständen deutlich angenommen.

Die gesetzlichen Grundlagen für die Erarbeitung, Prüfung sowie Umsetzung der Agglomerationsprogramme sind im NAFG, im MinVG, in der Verordnung vom 7. November 2007 über die zweckgebundene Mineralölsteuer im Strassenverkehr (MinVV)⁷ sowie in der Verordnung des UVEK vom 1. Februar 2020 über das Programm Agglomerationsverkehr (PAVV) enthalten. Mit den Mitteln des NAF werden Beiträge an Massnahmen zur Verbesserung des Agglomerationsverkehrs finanziert (vgl. Art. 5 Abs. 1 Bst. b NAFG). Der Bundesrat beantragt der Bundesversammlung in der Regel alle vier Jahre je einen Verpflichtungskredit für diese Beiträge (Art. 7 Bst. b NAFG). Der Bund leistet Beiträge an Verkehrsinfrastrukturen des Strassen- und Schienenverkehrs sowie des Langsamverkehrs, soweit sie zu einem effizienteren und nachhaltigeren Gesamtverkehrssystem führen und eine Finanzierung durch andere Bundesmittel ausgeschlossen ist (vgl. Art. 17a Abs. 1 und 2 MinVG). Aus Artikel 21 MinVV ergibt sich, welche Kosten für die Berechnung der Bundesbeiträge anrechenbar sind. Die Voraussetzungen zur Ausrichtung der Beiträge sind in Artikel 17c MinVG aufgeführt. Die Höhe der Beiträge bemisst sich nach der Gesamtwirkung der Agglomerationsprogramme (Art. 17d MinVG). Anhang 4 der MinVV legt die beitragsberechtigten Städte und Agglomerationen fest (vgl. Art. 19 Abs. 1 MinVV). Artikel 24 MinVV regelt die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen. Das Prüfteam des Bundes unter der Federführung des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE) prüft die Agglomerationsprogramme (Art. 10 PAVV). Das ARE bereitet die Leistungsvereinbarungen vor und überprüft periodisch deren Einhaltung (vgl. Art. 32 Abs. 5 MinVV). Die Fristen betreffend den Beginn der Ausführung von Bauvorhaben sowie Einzelheiten zu den Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen sind in der PAVV festgelegt (vgl. Art. 18 bzw. 17 PAVV).

Bislang waren die Anforderungen an die Agglomerationsprogramme und das Prüfverfahren, die Prüfkriterien sowie Rechte und Mitwirkungspflichten der Trägerschaften in den Weisungen über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme beschrieben. Um eine rechtsstaatlich genügende gesetzliche Grundlage zu schaffen und aufgrund des nunmehr unbefristeten NAF wurde im Rahmen der Teilrevision vom 22. November 2017 der MinVV die erforderlichen Delegationsnormen geschaffen (vgl. Art. 18a Abs. 3 MinVV). In Ausführung dieser Delegationsnormen erlässt das UVEK die PAVV. Sie führt die rechtsverbindlichen Anforderungen an die Agglomerationsprogramme und an das Prüfverfahren aus. Mit Inkrafttreten dieser Revision am 1. Februar 2020 sind die darin enthaltenen Bestimmungen auf die Agglomerationsprogramme ab der vierten Generation anwendbar und ersetzen die bisherigen Weisungen über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme.

³ BBl 2016 7587

⁴ SR 725.13

⁵ SR 725.116.2

⁶ SR 725.13

⁷ SR 725.116.21

Die vorliegenden Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr (RPAV) dienen als fachliche Hilfe für die Erarbeitung, Prüfung und Umsetzung der Agglomerationsprogramme und zeigen die für den Bund verbindliche Prüfmethode auf. Sie stützen sich auf die obgenannten gesetzlichen Grundlagen. Mit der Beachtung der RPAV kann gewährleistet werden, dass ein Agglomerationsprogramm effizient und zielgerichtet den Anforderungen des Bundes genügt. Wenn die beteiligten Akteure die Vorgaben der RPAV berücksichtigen, kann das Prüfverfahren effizient und zielgerichtet durchgeführt werden. Zudem wird eine gleichwertige Behandlung der beteiligten Trägerschaften sichergestellt.

1.4 Ablauf des Programms Agglomerationsverkehr

Das PAV folgt in der Regel einem Vierjahreszyklus (siehe Abbildung 2). Die an einem Agglomerationsprogramm beteiligten Kantone, regionalen Körperschaften sowie Gemeinden bilden eine Trägerschaft, die gegenüber dem Bund mit einer Stimme auftritt. Diese ist verantwortlich für die Erarbeitung bzw. Überarbeitung des Agglomerationsprogramms. Während der Erarbeitung können bei Bedarf Standortbestimmungsgespräche zwischen Trägerschaft und Bund durchgeführt werden, damit die Fragen der Agglomerationen geklärt werden können. Der Bund legt die Termine für die Einreichung der Agglomerationsprogramme fest. Sofern eine Trägerschaft ein Agglomerationsprogramm einreichen will, muss sie dies dem Bund spätestens ein Jahr vor diesem Termin bekanntgeben.

Bevor die Trägerschaft ein Agglomerationsprogramm einreicht, muss die auf kantonaler Ebene zuständige, politisch verantwortliche Behörde (in der Regel die Kantonsregierung) alle Teile des Agglomerationsprogramms freigeben (Hauptteil inkl. Umsetzungsbericht, Massnahmenteil, Umsetzungsstabellen).⁸

Der Bund prüft im Rahmen einer **Eingangsprüfung**, ob die für die Durchführung der Bundesprüfung zwingend erforderlichen Anforderungen erfüllt sind (Kapitel 2.3). Anschliessend prüft der Bund die **Grundanforderungen** (Kapitel 2.6).

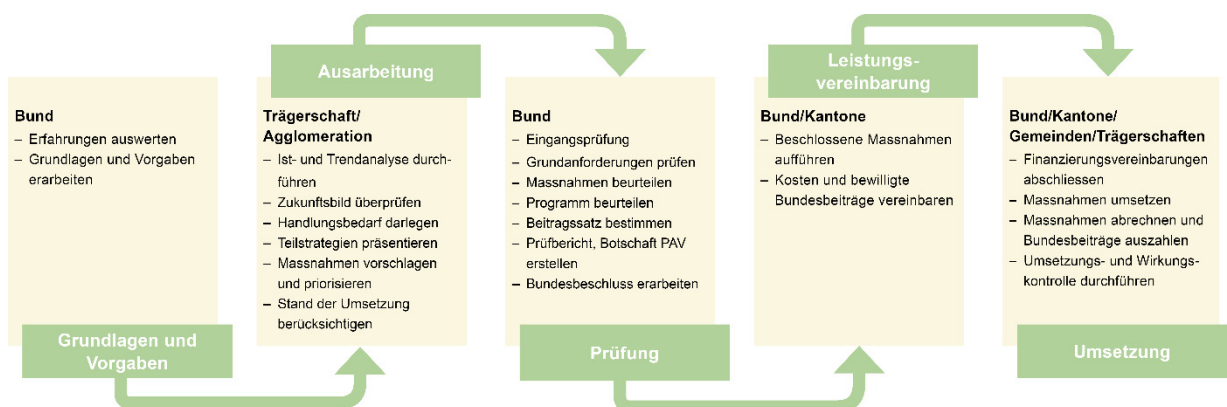
Der Bund nimmt bei der eigentlichen Beurteilung des Agglomerationsprogramms in einem ersten Schritt eine **Massnahmenbeurteilung** vor (Kapitel 3.3). Die **Bestimmung der Programmwirkung** (Kapitel 3.4) stützt sich auf die Massnahmenbeurteilung sowie die weiteren Inhalte eines Agglomerationsprogramms ab (Kapitel 2.2). Sie umfasst auch die Umsetzungsbeurteilung (Kapitel 3.4.4). Die Ergebnisse der Beurteilung werden in einem **Prüfbericht** festgehalten.

Gestützt auf die Ergebnisse der Bundesprüfung wird die **Botschaft** zum PAV verfasst. Mit der Zustimmung des eidgenössischen Parlaments zu diesem Programm werden die finanziellen Mittel bewilligt.

Nach Annahme des PAV durch das Parlament schliesst der Bund mit beteiligten Trägerschaften eine **Leistungsvereinbarung** ab (Kapitel 4.1).

Liegen für eine Massnahme die erforderlichen Bewilligungen und kreditrechtlichen Beschlüsse vor, wird eine **Finanzierungsvereinbarung** zwischen dem zuständigen Kanton und dem zuständigen Bundesamt abgeschlossen (Kapitel 4.2).

Abbildung 2: Der Prozess des Programms Agglomerationsverkehr im Vierjahreszyklus



⁸ Art. 8 PAVV

1.5 Perimeter und Beitragsberechtigung

Die beitragsberechtigten Städte und Agglomerationen (sog. „BeSA“) sind in Art. 19 sowie im Anhang 4 der MinVV aufgeführt.

Die Festlegung des Perimeters eines Agglomerationsprogramms liegt in der Kompetenz der jeweiligen Trägerschaft. Die Übernahme der BeSA ist aus Sicht des Bundes zweckmässig, weil sie aus einer funktionalen Logik abgeleitet wurden (u.a. Pendlerbeziehungen). Wenn Gemeinden der BeSA nicht Bestandteil des Agglomerationsprogramms sind, können wichtige funktionale Bezüge in den Bereichen Verkehr und Siedlung nur ungenügend behandelt werden.

Wird ein **kleinerer Perimeter als der BeSA-Perimeter**⁹ gewählt, ist bei der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms Folgendes zu beachten:

- Die Perimeterwahl ist ausführlich zu begründen.
- In der Analyse sind wichtige funktionale Bezüge über den gewählten Agglomerationsperimeter hinaus darzustellen (Verkehrssysteme, Verkehrsnachfrage / Pendlerbeziehungen, Siedlungsstrukturen).

Es kann aus funktionaler Sicht sinnvoll sein, einen **grösseren Perimeter als der BeSA-Perimeter** zu wählen¹⁰. In solchen Fällen gelten folgende Mindestanforderungen:

- Die verschiedenen Perimeter müssen aus den Karten ersichtlich sein. Ist der gewählte Perimeter deutlich grösser als die BeSA, sind detailliertere Karten für den BeSA-Perimeter zu empfehlen (z.B. «Lupen» für Zukunftsbild und Teilstrategien).
- Es muss in den Massnahmenblättern und in den Kartenübersichten deutlich sichtbar sein, welche Massnahmen innerhalb bzw. ausserhalb des BeSA-Perimeters liegen.
- Massnahmen ausserhalb des BeSA-Perimeters können mitfinanziert werden, wenn deren Nutzen grösstenteils innerhalb der angrenzenden Agglomeration oder Agglomerationen anfällt (Art. 19 Abs. 2 MinVV).

Bei **Landesgrenzen überschreitenden** Agglomerationsprogrammen gelten grundsätzlich dieselben Anforderungen. Der Bund beachtet aber bei der Beurteilung die spezifischen Herausforderungen der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit. Zudem ist Folgendes zu berücksichtigen:

- Die Trägerschaft sorgt für die Einbindung der ausländischen Partner in die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms und deren angemessene finanzielle Beteiligung. Der Bund steht im Rahmen der üblichen Verfahren und Organe (gemischte Ausschüsse) für die Unterstützung bei Staatsverträgen zur Verfügung.
- An den Stand und die Qualität von Analysedaten können teilweise weniger hohe Anforderungen als für die schweizerischen Gebiete gestellt werden¹¹. Soweit möglich sind die Datengrundlagen aber schrittweise zu verbessern (insb. zum grenzüberschreitenden Verkehr).
- Verkehrsinfrastrukturmassnahmen im grenznahen Ausland können mitfinanziert werden. Da das Programm Agglomerationsverkehr auf die Schweiz ausgerichtet ist, ist für die Beurteilung einer Verkehrsinfrastrukturmassnahme im Ausland nötig zu wissen, ob ein massgeblicher Nutzen in der Schweiz anfällt.¹² Kleinere Massnahmen müssen einen spürbaren Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl und die Verkehrsströme im grenzüberschreitenden Verkehr haben.

⁹ Analoge Regeln gelten auch für Agglomerationen mit einer einzigen Gemeinde, z. B. Langenthal.

¹⁰ Art. 19 Abs. 2 MinVV

¹¹ Die spezifischen Herausforderungen sind in den verschiedenen Bausteinen insbesondere Baustein 2 «Situations- und Trendanalyse» ausführlich und nachvollziehbar darzulegen, damit der Bund in der Programmbeurteilung berücksichtigt kann.

¹² Art. 4 Abs. 4 PAVV

Diese Nachweise sind in den Massnahmenblättern qualitativ zu erbringen, soweit möglich und sinnvoll, auch quantitativ. Ein Sonderfall stellen diesbezüglich die Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen dar. Hier werden qualitative Beschreibungen des Nutzens für die Schweiz für das jeweilige Gesamtpaket und nicht für jede Teilmassnahme erwartet.

Eine Anpassung der Definition des beitragsberechtigten Perimeters wird derzeit politisch diskutiert und könnte für die 5. Generation in Zusammenarbeit mit den Kantonen, Agglomerationen, Städten und Gemeinden erfolgen.

1.6 Wirkungskontrolle

Der Bund hat eine periodische Wirkungskontrolle des PAV durchzuführen. Dabei wird geprüft, ob die eingesetzten Bundesmittel effizient und entsprechend den Zielen des PAV (Kapitel 1.2) eingesetzt werden. Hauptadressat sind die eidgenössischen Räte, die im Rahmen der Botschaft zu jeder Generation über die Zielerreichung informiert werden.

Die Wirkungskontrolle des Programms Agglomerationsverkehr stützt sich auf die Zielwerte der MOCA- Indikatoren (**M**onitoring und **C**ontrolling **A**ggglomerationsverkehr) und auf einen durch die Agglomerationen auszufüllenden Fragebogen.

Festlegung der Zielwerte für die MOCA-Indikatoren

Die Trägerschaften legen in jeder Generation die Zielwerte für fünf MOCA-Indikatoren fest¹³ (quantitativ, für den jeweiligen Zeithorizont des Zukunftsbildes). Die Zielwerte sind im Hauptbericht zu begründen. Die Festlegung der Zielwerte hat keinen Einfluss auf die Massnahmen- oder Programmbeurteilung. Die aktuellen Daten zu den MOCA-Indikatoren für den BeSA-Perimeter werden den Trägerschaften jeweils zu Beginn der Erarbeitungsperiode einer neuen Generation vom ARE zur Verfügung gestellt.

Das ARE gibt den Zeithorizont für jede Generation vor. Es gelten folgende **quantitative Vorgaben** zur Festlegung der Zielwerte:

Tabelle 1: Quantitative Vorgaben zur Festlegung der Zielwerte

Indikator		Vorgabe
1	Modal Split	Anteil des MIV (in %) gemessen an der Tagesdistanz (Wohnortprinzip) für den Zeithorizont des Zukunftsbildes
2	Unfälle	Anzahl Verunfallte (Verletzte und Getötete) im Strassenverkehr (ausserhalb des Nationalstrassen-netzes) pro 1000 (Einwohner + 0.5 Arbeitsplätzen) für den Zeithorizont des Zukunftsbildes
3	Anteil Einwohner nach ÖV-Güteklasse	Gliederung A/B/C/D/keine nach ÖV-Güteklasse für den Zeithorizont des Zukunftsbildes (gemäss ARE-Methode ¹⁴)
4	Anteil Beschäftigte nach ÖV-Güteklasse	Gliederung A/B/C/D/keine nach ÖV-Güteklasse für den Zeithorizont des Zukunftsbildes (gemäss ARE-Methode)
5	Dichte der überbauten Wohn-, Misch- und Zentrumszonen	Anzahl Einwohner und Beschäftigte (VZÄ) pro Hektare überbaute Wohn-, Misch- und Zentrums-zonen für den Zeithorizont des Zukunftsbildes

Damit die Zielwerte miteinander verglichen werden können, sollten sie sich in der Regel auf den BeSA- Perimeter der Stadt oder Agglomeration beziehen. Es steht den Trägerschaften jedoch frei, die Zielwerte für den BeSa-Perimeter oder für den Bearbeitungsperimeter festzulegen. Falls eine Trägerschaft die Zielwerte für einen anderen Perimeter als den BeSA-Perimeter ausweist, sind neben

¹³ Art. 20 Abs. 2 PAVV

¹⁴ Die vom ARE berechneten ÖV-Güteklassen sind derzeit der einzige Datensatz zur Erschliessung, der über die ganze Schweiz vorliegt.

den Zielwerten auch die verfügbaren Daten zum Ist-Zustand und zur bisherigen Entwicklung auszuführen.

Es bestehen verschiedene Anwendungsfälle:

- 1) Agglomeration mit Gemeinden ausserhalb der BeSA-Perimeter: Sofern im Bearbeitungsperimeter Gemeinden liegen, die nicht zum BeSa-Perimeter gehören, können die Angaben zum Perimeter mit Abzug dieser Gemeinden gemacht werden.
- 2) Agglomeration mit mehreren BeSA-Perimetern: Für die Agglomerationen, deren Bearbeitungsperimeter zwei bzw. mehrere BeSA-Perimeter abdecken, wird ein einziger Zielwert pro Indikator – also für den gesamten Bearbeitungsperimeter festgelegt (allenfalls unter Abzug der nicht-BeSa-Gemeinden).
- 3) Landesgrenzüberschreitende Agglomeration: die Zielwerte werden für den Schweizer Teil der Agglomeration (BeSA-Gemeinden) festgelegt¹⁵.

Neben der Wirkungskontrolle dienen die Zielwerte der MOCA-Indikatoren auch als Hilfsmittel für die Erarbeitung bzw. Weiterentwicklung eines Agglomerationsprogramms. Sie ergänzen das Zukunftsbild um quantitative Aussagen. Die Teilstrategien und die Massnahmen sollten sich auf diese Zielwerte beziehen und zu deren Erreichung beitragen.

Fragebogen

Die Trägerschaften füllen in der Regel alle vier Jahre einen Fragebogen¹⁶ aus, den das ARE den Trägerschaften aller Agglomerationen zustellt, die schon mindestens einmal eine Leistungsvereinbarung zu einem Agglomerationsprogramm abgeschlossen haben. Die Angaben in den Fragebogen haben weder einen Einfluss auf die Prüfergebnisse eines Agglomerationsprogramms noch auf die Ausgestaltung der Leistungsvereinbarungen. Diese Mitwirkungspflicht besteht auch dann, wenn eine Generation ausgelassen wird.

Der Fragebogen hat zum Zweck, den Einfluss programmexterner Faktoren auf die MOCA-Indikatoren abzuschätzen und Angaben zu nicht quantifizierbaren Wirkungen des Programms zu sammeln (z.B. im Bereich Zusammenarbeit und Prozesse). Er soll auf fachlicher Ebene ausgefüllt werden und muss politisch nicht konsolidiert werden. Die ausgefüllten Fragebogen dienen ausschliesslich der Wirkungskontrolle. Aussagen werden nach Agglomerationsgrössenklassen differenziert; auf Aussagen auf Ebene der einzelnen Agglomerationsprogramme wird verzichtet.

¹⁵ Da die ausländischen Daten nicht vergleichbar sind, verlangt der Bund nur die Indikatoren für den schweizerischen Teil.

¹⁶ In der Regel ca. 1-2 Jahre vor der Einreichung des Agglomerationsprogramms.

2 Anforderungen an ein Agglomerationsprogramm

2.1 Funktionen und Ziele des Agglomerationsprogramms

Das Agglomerationsprogramm hat folgende **Funktionen**:

- Für die beteiligten Gebietskörperschaften bzw. die Trägerschaft ist es ein Koordinations- und Führungsinstrument für eine gesamträumliche Planung und Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung unter Berücksichtigung der Landschaft.
- Es definiert die mittel- und langfristig angestrebten Entwicklungen in den Bereichen Verkehr und Siedlung unter Berücksichtigung der Landschaft aus Sicht der Agglomeration.
- Es gewährleistet die Abstimmung auf die Massnahmen der nationalen, kantonalen und weiteren relevanten Planungen in der Schweiz und im grenznahen Ausland¹⁷.
- Es ist ein Umsetzungsinstrument für konkrete Massnahmen in den Bereichen Verkehr und Siedlung.
- Mit ihm beantragt die Trägerschaft Bundesbeiträge für Verkehrsinfrastrukturmassnahmen, die eine effiziente und sinnvolle Verteilung der Bundesmittel aus dem NAF unterstützen.
- Es bildet die Basis für die Programm- und Massnahmenbeurteilung und zur Festlegung des Beitragssatzes durch den Bund.

Das Agglomerationsprogramm verfolgt folgende **Ziele**:

1. **Verkehr und Siedlung abstimmen:** Das Agglomerationsprogramm unterstützt eine gemeinde-, kantons-, und grenzübergreifend abgestimmte Gesamtverkehrs- und Siedlungsentwicklung unter Berücksichtigung der Landschaft.
2. **Verkehrslösungen mitfinanzieren:** Das Agglomerationsprogramm ermöglicht dem Bund, wichtige Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen mitzufinanzieren, die von Kantonen und Gemeinden nur schwer alleine finanzierbar sind.
3. **Massnahmen der nationalen, kantonalen und weiteren relevanten Planungen in der Schweiz und im grenznahen Ausland abstimmen:** Das Agglomerationsprogramm entwickelt Gesamtverkehrsstrategien, die mit den übergeordneten Strassen- und Schienennetzen und den entsprechenden Massnahmenplanungen im Bereich Verkehr und Siedlung abgestimmt sind.
4. **Siedlung nach innen entwickeln:** Das Agglomerationsprogramm unterstützt eine flächensparende, qualitativ hochstehende Siedlungsentwicklung nach innen und fördert kurze Wege. Es leistet einen Beitrag zur Lebensqualität in Agglomerationen, indem es die Qualität öffentlicher Räume, siedlungsorientierter Freiräume und stadtnaher Landschaften verbessert.
5. **Verkehr vermeiden, verlagern, verträglich gestalten und vernetzen:** Das Agglomerationsprogramm entwickelt verkehrsträgerübergreifende Lösungen (Gesamtverkehrssicht) für einen effizienten Umgang mit dem Verkehrswachstum. Es ist für technische Innovationen offen. Mit einer optimalen Kombination von flächen- und kosteneffizienten Massnahmen für den individuellen, den öffentlichen und kombinierten Verkehr wird sichergestellt, dass der Verkehr auch in Zukunft funktioniert, die Umwelt möglichst wenig belastet wird und die Transportwege kurz sind. Neben einer guten Abstimmung Verkehr und Siedlung sind dazu auch Lenkungs- und Steuerungsmassnahmen sowie nachfrage- bzw. verhaltensorientierte Massnahmen notwendig.
6. **Handlungsbedarf über die Generationen hinweg abstimmen:** Das Agglomerationsprogramm baut im Sinne einer rollenden Planung auf den Vorgängergenerationen und den bereits vereinbarten Massnahmen auf.
7. **Umsetzung von Massnahmen:** Das Agglomerationsprogramm legt die Grundlage für eine zielgerichtete, koordinierte und termingerechte Umsetzung von Verkehrs- und Siedlungsmassnahmen.

¹⁷ Art. 6, Bst. c, PAVV

8. **Regional zusammenarbeiten und verbesserte Abstimmung mit dem Bund:** Das Agglomerationsprogramm ist ein wichtiges Instrument zu einer besseren und verbindlicheren Zusammenarbeit zwischen Kantonen, Regionen, Städten und Gemeinden sowie Gebieten im grenznahen Ausland. Damit wird die Basis für eine grenzüberschreitend koordinierte Umsetzung von mehrheitsfähigen und wirkungsvollen Lösungen gelegt. Die regionalen Planungen sollen soweit diese nationalen Planungen tangieren, ihre eigenen planerischen Überlegungen mit den zuständigen Bundesämtern vor der Einreichung des Agglomerationsprogramms abstimmen.

2.2 Aufbau und Bausteine des Agglomerationsprogramms

2.2.1 Aufbau und Kohärenz

Ein Agglomerationsprogramm enthält mindestens drei Teile: Hauptteil, Massnahmenteil und Umsetzungstabellen. Die Umsetzungstabellen sind nur erforderlich, falls in einer Vorgängergeneration eine Leistungsvereinbarung abgeschlossen wurde¹⁸.

Der Hauptteil umfasst mindestens sechs Bausteine¹⁹ (Kap. 2.2.2 und Abbildung 3): Umsetzungsbericht, Situations- und Trendanalyse, Zukunftsbild, Handlungsbedarf, Teilstrategien sowie Massnahmen und deren Priorisierung.

Der Massnahmenteil besteht aus je einem Massnahmenblatt für jede A- oder B-Massnahme, einer Tabelle mit den A- und B-Massnahmen sowie einer Tabelle mit den relevanten Massnahmen nationaler, kantonaler und weiterer relevanter Planungen in der Schweiz und im grenznahen Ausland²⁰.

Ein Agglomerationsprogramm muss kohärent sein: Dazu gehören die Generationenkohärenz (Kap. 2.4), die inhaltliche Kohärenz (Kap. 2.2.2) sowie die Kohärenz mit nationalen und kantonalen Planungen und mit weiteren relevanten Planungen in der Schweiz und im grenznahen Ausland²¹.

2.2.2 Bausteine

Die sechs Bausteine des Hauptteils sind kohärent aufeinander aufgebaut und mit einem «roten Faden» verbunden²². Den Agglomerationen ist es freigestellt, die Reihenfolge der Bausteine anzupassen. Der Bund empfiehlt für den erkennbaren Roten Faden Folgendes: Aus dem Vergleich von Situations-/Trendanalyse und dem Zukunftsbild werden der Handlungsbedarf, die Teilstrategien sowie die Massnahmen abgeleitet und priorisiert. Die Umsetzung der bisherigen Massnahmen sowie die Massnahmen der nationalen, kantonalen und weiteren relevanten Planungen werden systematisch berücksichtigt.

Das PAV sieht einen Vierjahreszyklus vor. Das Agglomerationsprogramm bettet sich in diesen Rhythmus ein. In einem periodischen Prozess werden die bisherigen Generationen aktualisiert, weiterentwickelt und optimiert. Eine Trägerschaft kann eine Generation überspringen, ohne dass dies negative Auswirkungen auf die Programmwirkung der nächsten Generation hat (Kapitel 3.4.1).

Im Sinne einer rollenden Planung müssen nicht alle Bausteine des Agglomerationsprogramms in jeder Generation neu erarbeitet werden. Nachfolgend wird für jeden Baustein der minimale Aktualisierungsrhythmus aufgeführt. Werden einzelne Bausteine nicht oder nur marginal überarbeitet ist dies einleitend pro Baustein kurz zu erläutern und zu begründen. Wenn eine Generation übersprungen wird, müssen alle Bausteine mit Ausnahme des Zukunftsbilds erneuert werden. Für jede Generation können inhaltliche Schwerpunkte definiert werden, sofern sie nachvollziehbar aus dem aktualisierten Handlungsbedarf abgeleitet und begründet werden. Dabei sind die Hinweise des vorangehenden Prüfberichts zu berücksichtigen. Schwerpunktsetzungen haben nicht zwingend eine schlechtere Programmbeurteilung zur Folge, sofern für die jeweilige Generation kein Handlungsbedarf in den nicht berücksichtigten Bausteinen vorliegt und das Agglomerationsprogramm insgesamt eine kohärente Gesamtplanung zur Abstimmung von Siedlung- und Verkehrsentwicklung vorsieht. Kartografische Darstellungen sind mindestens für die wichtigsten Aspekte der Situations- und Trendanalyse, für das Zukunftsbild, die Teilstrategien, die A- und B-Massnahmen der aktuellen Generation sowie die

¹⁸ Art. 1 PAVV

¹⁹ Art. 2 PAVV

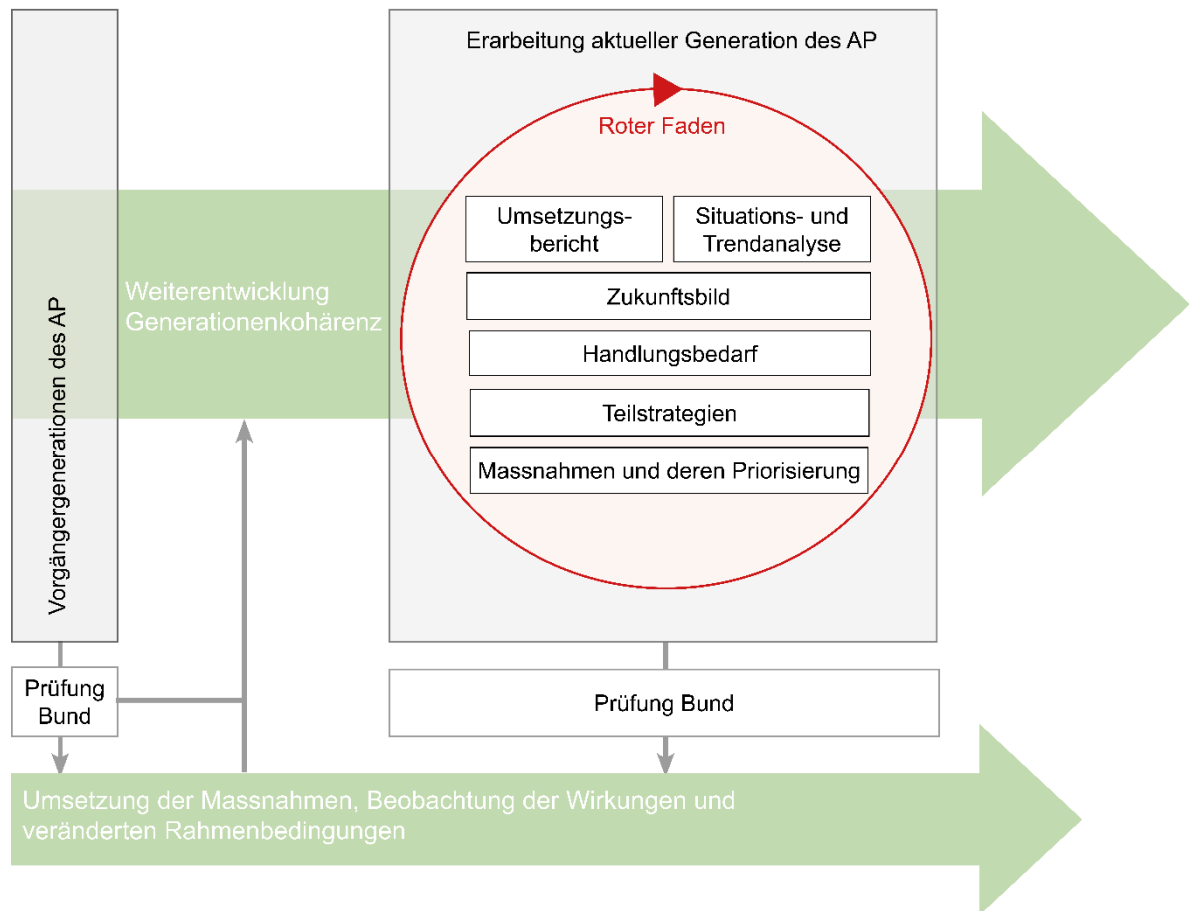
²⁰ Art. 3 PAVV

²¹ Art. 6 PAVV

²² Art. 6 Bst. b PAVV

Umsetzungstabellen erforderlich²³. Soweit einzelne Karten genügend aussagekräftig sind, können sie für die Illustration mehrerer Bausteine beigezogen werden (z.B. für das Zukunftsbild und die Teilstrategie Siedlung). Für den Baustein Handlungsbedarf sind Karten nicht zwingend, jedoch für ein besseres Verständnis des Agglomerationsprogramms erwünscht (z.B. Schwachstellenkarten).

Abbildung 3: Bausteine und «roter Faden» zur Weiterentwicklung und Umsetzung eines Agglomerationsprogramms



Nachfolgend werden die wesentlichen Elemente der sechs Bausteine umschrieben. Weitere Ausführungen zu den Anforderungen in den einzelnen Bausteinen finden sich in den Grundanforderungen (Kapitel 2.6) und im Anhang 1.

1. Umsetzungsbericht (Aktualisierung: 4-jährlich)

Kernfrage: Wo steht die Agglomeration bei der Umsetzung des Agglomerationsprogramms?

In diesem Baustein wird der aktuelle Stand der Umsetzung der Vorgängergenerationen dargestellt. Der Baustein ist eine wichtige Grundlage, um den Handlungsbedarf und damit die Massnahmen für die aktuelle Generation festzulegen, weshalb er alle vier Jahre zu aktualisieren ist.

²³ Art. 1, Bst. c sowie Art. 2, Abs. 2 PAVV

Der Umsetzungsbericht im Hauptteil befasst sich mit zwei Umsetzungsebenen:

- Der Umsetzungsbericht zeigt auf, ob die Agglomeration bezüglich Zukunftsbild, Teilstrategien und Zielwerten der MOCA-Indikatoren auf Zielkurs ist.
- Er gibt eine Übersicht über den Stand der Umsetzung der Massnahmen. Zu behandeln sind vor allem grössere Massnahmen und Schlüsselmassnahmen. Als Schlüsselmassnahmen gelten Massnahmen, die für die Wirkung des Agglomerationsprogramms zentral sind. Weiter sind diejenigen Massnahmen im Umsetzungsbericht zu behandeln, die einen gewissen Einfluss auf die Wirkung des Agglomerationsprogramms haben. Der Umsetzungsbericht soll auf Verzögerungen und die dafür massgeblichen Gründe hinweisen. Auch soll er weitere Umsetzungsschritte für die noch nicht umgesetzten Massnahmen und die Herleitung neuer notwendiger Massnahmen für die aktuelle Generation (siehe Baustein Handlungsbedarf) aufzeigen.

Neben dem Umsetzungsbericht im Hauptteil muss die Trägerschaft auch Umsetzungstabellen einreichen²⁴.

- Die Umsetzungstabellen zeigen systematisch über alle Massnahmen auf, wie die Umsetzung der Massnahmen gemäss den Leistungsvereinbarungen von Vorgängergenerationen vorankommt und begründet allfällige Verzögerungen. Die Form der Umsetzungstabellen und die Kategorien zur Beurteilung werden vom ARE vorgegeben und den Agglomerationen gestellt.

2. Situations- und Trendanalyse (Aktualisierung: 4- bis 8-jährlich)

Kernfrage: Wie hat sich die Agglomeration in den Bereichen Verkehr und Siedlung unter Berücksichtigung der Landschaft bisher entwickelt? Wie wird sich die Agglomeration in Zukunft entwickeln, wenn keine Planung in den genannten Bereichen erfolgt?

Dieser Baustein stellt den aktuellen Zustand der Verkehrssysteme, der Siedlungsstruktur unter Berücksichtigung der Landschaft sowie der Umwelt dar. Die Situationsanalyse im Bereich Umwelt (z.B. Lärm- und Luftemissionen) ist eine Voraussetzung, um die Auswirkungen des Agglomerationsprogramms auf die Umwelt beurteilen zu können. Eine Situations- und Trendanalyse muss grundsätzlich für jede Generation durchgeführt werden, um den Handlungsbedarf und die Zusammenhänge nachvollziehen zu können. Die Analyse muss jedoch nicht in jeder Generation vollständig aktualisiert werden: Wenn in einer früheren Generation eine umfassende Analyse durchgeführt wurde, geht es in der aktuellen Generation vor allem um die Nachführung der wichtigsten Kennzahlen. Die Situations- und Trendanalyse zeigt sowohl die bisherigen Entwicklungen als auch die Trends auf. Eine Würdigung des bisher Erreichten mit explizitem Hinweis auf bisherige Massnahmen erfolgt im Kapitel zum Handlungsbedarf.

Folgende Themen sind in der Situations- und Trendanalyse mindestens zu behandeln, wobei neben der Beschreibung des Ist-Zustands wenn möglich auch Zeitreihen aufzuzeigen sind:

- Agglomerationsperimeter, räumliche Gliederung und funktionaler Zusammenhang mit benachbarten Räumen und Agglomerationen (z.B. Handlungsraum des Raumkonzeptes).
- Bereich Siedlung: Einwohner- und Beschäftigtenentwicklung; Siedlungsentwicklung; Lokalisierung von Entwicklungsschwerpunkten²⁵, Innenentwicklungsgebieten und

²⁴ Art. 1 Bst. c PAVV

²⁵ «Entwicklungsschwerpunkt» wird in den Richtlinien als Oberbegriff verwendet und subsummiert alle agglomerationsrelevanten Entwicklungsschwerpunkte, Entwicklungsstandorte, Schwerpunktgebiete, Siedlungsschwerpunkte, wirtschaftliche Schwerpunktgebiete / Entwicklungsgebiete, Schwerpunkte für Siedlungsentwicklung, etc. Diese

- verkehrsintensiven Einrichtungen (gemäss KRIP) sowie deren ÖV-Erschliessungsgüte, generelle Freiraumstrukturen.
- Bereich Landschaft und Umwelt: generelle Landschafts- und Freiraumstruktur, wichtigste siedlungsgliedernde Grünzäsuren und ökologische Vernetzungskorridore; Schutzgebiete; Luft- (NO_x, PM₁₀) und Lärmschadstoffbelastung.
- Bereich Verkehr: Räumliche Analyse der Pendlerströme sowie von relevanten weiteren Verkehrsströmen (z.B. Güter-, Einkaufs- oder Tourismusverkehrsströme), Modal Split (Aufkommen und Verkehrsleistung); Angebot und Nachfrage des öffentlichen Verkehrssystems (Bahn, Tram, Bus); Struktur und Auslastung des Strassennetzes (Netzhierarchien, Kapazitätsengpässe); Lokalisierung verkehrsberuhigter Zonen; Parkplatzbewirtschaftung; Struktur und Qualitäten des Langsamverkehrsnetzes; intermodale Angebote; Unfallgeschehen; Aktivitäten im Bereich Mobilitätsmanagement.

Es wird empfohlen, in diesem Baustein auch die Entwicklung der MOCA-Indikatoren aufzuzeigen.

Zusätzliche Themen sind abhängig von den agglomerationsspezifischen Herausforderungen in der Situations- und Trendanalyse zu behandeln. Spezifische Herausforderungen einer Agglomeration können sich aus der Grösse, der geografischen Lage (z.B. Gebirgsagglomerationen), einer grenzüberschreitenden Situation (Kantons- oder Landesgrenzen) oder besonderen Funktionen ergeben (z.B. touristische geprägte Agglomeration, logistisch geprägte Räume oder andere spezifische Herausforderungen). Solche Besonderheiten werden in der Programmbeurteilung mitberücksichtigt, sofern die Bezüge zwischen den spezifischen Herausforderungen und der strategischen Ausrichtung des Agglomerationsprogramms nachvollziehbar dargelegt werden.

3. Zukunftsbild (Aktualisierung: 8- bis 12-jährlich)

Kernfrage: Wie sieht die erwünschte zukünftige Struktur von Verkehr und Siedlung unter Berücksichtigung der Landschaft der Agglomeration aus?

Das Zukunftsbild zeigt räumlich konkret und in Form von Karte und Text auf, an welchen zukünftigen Strukturen von Verkehr und Siedlung unter Berücksichtigung der Landschaft sich die Agglomeration orientiert. Landschaftsthemen sind soweit zu behandeln, dass die Auswirkungen der Massnahmen in den Bereichen Siedlung und Verkehr auf die Landschaft beurteilt werden können. In quantitativer Hinsicht wird empfohlen, unter anderem die Zielwerte der Monitoring- und Controllingindikatoren einzubeziehen. Dabei können auch agglomerationsspezifische Herausforderungen mit Wirkung auf die Siedlungs- und Verkehrssysteme mitbehandelt werden (auch ausserhalb des Perimeters). Das Zukunftsbild stellt einen zukünftigen Zustand dar. Es kann aber u.U. zweckmässig sein, die wichtigsten Veränderungen gegenüber dem Bestand, bereits im Zukunftsbild darzustellen. Letzteres wird aber in der Regel in den Teilstrategien aufgezeigt. Der Zeithorizont beträgt rund 20 Jahre, ausgehend von der jeweiligen Generation. Folgende Themen sind im Zukunftsbild mindestens zu behandeln:

- Definition von Raumtypen und deren Entwicklungszielen
- Wichtigste Verkehrselemente und deren Abstimmung auf die Siedlungsentwicklung
- Wichtigste Natur - und Landschaftsräume und deren Vernetzung
- Berücksichtigung der Ziele und Strategien des Raumkonzepts Schweiz sowie der kantonalen Raumentwicklungskonzepte

Das Zukunftsbild gewährleistet die Konstanz über mehrere Generationen hinweg. Es wird deshalb empfohlen, nicht in jeder Generation eine vollständige Aktualisierung durchzuführen. Das Zukunftsbild soll aber angepasst werden, wenn sich eine Anpassung aufgrund der beobachteten Entwicklungen

aufdrängt oder wenn der Prüfbericht zur Vorgängergeneration entsprechende Hinweise enthält. In jedem Fall soll angegeben werden, ob und wo sich ein Zukunftsbild gegenüber Vorgängergenerationen wesentlich verändert hat.

4. Handlungsbedarf (Aktualisierung: 4- jährlich)

Kernfrage: Wo bestehen vor dem Hintergrund der Situations- und Trendanalyse, des Zukunftsbilds, der Teilstrategien und der bisher vereinbarten Massnahmen die grössten Lücken? Welche Probleme müssen prioritär angegangen werden?

Gestützt auf einen Vergleich zwischen der Situations- und Trendanalyse, dem Stand der Umsetzung, den Teilstrategien und dem Zukunftsbild (Soll-Ist-Vergleich) wird der verbleibende Handlungsbedarf für die aktuelle Generation dargestellt. Ziel ist es, nachvollziehbar aufzuzeigen, welche Probleme in der aktuellen Generation prioritär zu behandeln sind (was wird in der aktuellen Generation gemacht und warum? Was ist kohärent mit früheren Generationen? Was wird neu/geändert?) und welche/warum Schwerpunkte bei den Teilstrategien angegangen und welche Massnahmen daraus abgeleitet werden. Der Baustein zeigt insbesondere auf, welche Schwächen mit den bisherigen Massnahmen schon behoben wurden und wo noch Handlungsbedarf besteht. Dies erfolgt nicht zwingend, aber zweckmässigerweise sowohl in kartografischer Form (Schwachstellenkarten) als auch in tabellarischer Übersicht. Falls bei Schlüsselprojekten Umsetzungsschwierigkeiten bestehen, sind Rückfallebenen aufzuzeigen (z.B. in Form von Szenarien). Der Handlungsbedarf sollte auch priorisiert werden, um den Inhalt der aktuellen Generation zu begründen. Dies erfolgt entweder integral in diesem Baustein oder kann auch Bestandteil des Bausteins Teilstrategien sein.

Der Baustein Handlungsbedarf dient als Scharnier zwischen Situations- und Trendanalyse, Zukunftsbild, Teilstrategien und Massnahmen im aktuellen Programm sowie als Bindeglied zwischen den verschiedenen Generationen. Er ist damit ein Schlüsselement für den Nachweis der Generationenkohärenz und für die Beurteilung der Gesamtwirkung eines Agglomerationsprogramms. Er muss deshalb alle vier Jahre in den Bereichen Verkehr und Siedlung aktualisiert werden. Enthält ein AP auch Landschaftsmassnahmen, muss der Handlungsbedarf auch das Thema Landschaft behandeln. Andernfalls ist die Behandlung der Landschaft in diesem Baustein nicht zwingend.

5. Teilstrategien (Aktualisierung: 4- bis 8-jährlich)

Kernfrage: Wie wird das Zukunftsbild erreicht und wie wird in den Bereichen Verkehr und Siedlung unter Berücksichtigung der Landschaft mit den Teilstrategien auf den Handlungsbedarf reagiert bzw. dieser abgeleitet?

Die Teilstrategien Verkehr und Siedlung unter Berücksichtigung der Landschaft nehmen Bezug zum Handlungsbedarf, um die Agglomeration auf das definierte Zukunftsbild auszurichten. Sie leiten sich aus dem Zukunftsbild ab und sollen den Handlungsbedarf berücksichtigen. Die Teilstrategien müssen räumlich konkret sein und auf die spezifische Situation der Agglomeration eingehen. Sie enthalten neben textlichen Erläuterungen zwingend auch kartografische Darstellungen²⁶ und sind in jeder Generation zu überprüfen. Folgende Themen sind in den Teilstrategien mindestens zu behandeln:

- Teilstrategie Siedlung (unter Berücksichtigung der Landschaft): vom Zukunftsbild abgeleitete, konkretisierende und differenzierende Aussagen über die weitere Entwicklung der agglomerationsrelevanten Entwicklungsschwerpunkte, Innenentwicklungsgebiete und deren Nutzung sowie Abstimmung mit den ESP gemäss den kantonalen Richtplänen; Abstimmung mit dem bestehenden Verkehrsnetz bzw. -angebot und neuen Verkehrsinfrastrukturen; Freiräume im Siedlungsgebiet und weitere wichtige Entwicklungen unter Berücksichtigung der

²⁶ Art. 2, Abs. 2 PAVV

Landschaftsaspekte. Dazu gehören beispielsweise strategische Aussagen zu Landschaftselementen, die aus Sicht Biodiversität, Landschaftsbild, Naherholung, Zäsuren von besonderem Wert sind. Eine eigenständige Teilstrategie Landschaft ist nicht zwingend.

- Teilstrategie Verkehr: Netzkonzepte bzw. -hierarchien zu allen Verkehrsträgern (Netzlückenschlüsse, Netzergänzungen, wichtige multimodale Drehscheiben Angebots- und Qualitätsverbesserungen für ÖV, MIV, LV). Die Darstellungen sind so zu wählen, dass sowohl die Entwicklungsabsichten in den einzelnen Verkehrsträgern als auch deren gesamtverkehrliche Abstimmung ersichtlich sind. Zusätzlich sind Angebotskonzepte im ÖV, Strategien zur Abstimmung der Verkehrsträger und Entwicklung multimodaler Angebote, Parkraummanagement sowie Verkehrs- und Mobilitätsmanagement aufzuzeigen. In Agglomerationen mit bedeutenden Güterverkehrsbelastung und Logistikstandorten soll der Güterverkehr ebenfalls behandelt werden. Dasselbe gilt für den Tourismusverkehr in touristisch geprägten Agglomerationen. Die Teilstrategie zeigt die Abstimmung mit den Massnahmen der nationalen, kantonalen und weiteren relevanten Planungen in der Schweiz und im grenznahen Ausland auf.

6. Massnahmen und deren Priorisierung (Aktualisierung: 4-jährlich)

Kernfrage: Mit welchem aktualisierten Massnahmenportfolio werden die Teilstrategien Verkehr und Siedlung umgesetzt? Für welche Verkehrsinfrastrukturen wird eine Mitfinanzierung durch den Bund beantragt?

Das Massnahmenportfolio muss in jeder Generation aktualisiert werden. Es können bei jeder Generation thematische oder räumliche Schwerpunkte gesetzt werden, abgestimmt auf den Handlungsbedarf und die zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel.

- Der Baustein zeigt auf, welche Massnahmen für die Umsetzung der Teilstrategien Verkehr und Siedlung geplant sind.
- Es umfasst mitfinanzierbare und nicht mitfinanzierbare Massnahmen in den Bereichen Verkehr und Siedlung (angebotsseitige und nachfrageseitige Massnahmen).
- Enthält ein AP Massnahmen im Bereich Landschaft, sind diese auch hier darzustellen und vorgängig herzuleiten (namentlich im Baustein Handlungsbedarf).
- Die Trägerschaft schlägt für alle Massnahmen eine Priorisierung (A, B, C) vor. A- und B-Massnahmen im Bereich Verkehr und Siedlung müssen zwingend enthalten sein und begründet werden.
- Der Baustein zeigt auf, wie die Verkehrs- und Siedlungsmassnahmen mit den Massnahmen der nationalen, kantonalen und weiteren relevanten Planungen in der Schweiz und im grenznahen Ausland im Bereich Verkehr abgestimmt sind.

2.3 Formale Anforderungen an die Berichterstattung

Ein Agglomerationsprogramm muss bestimmte formale Anforderungen erfüllen, damit es vom Bund weiter geprüft wird. Die formalen Anforderungen dienen dazu, dass der Bund die wesentlichen Inhalte eines Agglomerationsprogramms möglichst rasch finden und die Prüfung effizient und zeitgerecht durchführen kann. Mit der **Eingangsprüfung** prüft der Bund anhand einer Checkliste (Anhang 1 «Checkliste» Eingangsprüfung), ob ein Agglomerationsprogramm die formalen Anforderungen erfüllt hat. Gegenstand der Eingangsprüfung ist somit nicht die inhaltliche Qualität eines Agglomerationsprogramms. Werden diese Anforderungen nicht erfüllt, wird der Trägerschaft ein Email mit den nachzuliefernden Angaben zugestellt. Die Trägerschaft erhält eine Frist von 21 Tagen, um diese nachzureichen. Eine Fristerstreckung kann wegen des engen Terminplans im Prüfprozess nicht gewährt werden. Können die fehlenden Anforderungen innert Frist nicht nachgereicht werden, wird das Agglomerationsprogramm nicht weiter geprüft.

Bei der Eingangsprüfung prüft der Bund folgende Aspekte²⁷:

- Das Agglomerationsprogramm besteht aus mindestens drei Teilen (Art. 1 PAVV): Hauptteil, Massnahmenteil und falls in einer Vorgängergeneration bereits Massnahmen vereinbart wurden: Umsetzungstabellen. Diese drei Teile sind Gegenstand der Eingangsprüfung (siehe Anhang 1).
- Der Hauptteil besteht mindestens aus den 6 Bausteinen Situations- und Trendanalyse, Umsetzungsbericht, Zukunftsbild, Handlungsbedarf, Teilstrategien und Massnahmen. Jeder Baustein mit Ausnahme des Handlungsbedarfs ist mit kartografischen Darstellungen illustriert (Art. 2 PAVV).
- Die zuständige kantonale Behörde (in der Regel der Regierungsrat) hat das Agglomerationsprogramm für die Einreichung beim Bund freigegeben (Art. 8 PAVV).

Ergänzend empfiehlt der Bund, die Berichterstattung an folgenden allgemeinen Anforderungen zu orientieren:

- Der Massnahmenteil mit den Massnahmenblättern ist vom Hauptteil zu trennen. Die Umsetzungstabellen können am Ende des Hauptteils oder als separates Dokument beigelegt werden.
- Falls einzelne Karten nur schwer lesbar in die Kapitel des Hauptteils integrierbar sind, können diese auch in einem Kartenanhang zum Hauptteil abgebildet werden.
- Ein Agglomerationsprogramm der aktuellen Generation muss für sich lesbar sein. Verweise auf frühere Dokumente sind zu unterlassen. Wenn einzelne Bausteine nicht (oder nur geringfügig) überarbeitet wurden, ist dies sichtbar zu machen. Auch diese Bausteine sind in den neuen Hauptteil zu übernehmen.
- Der Hauptteil der aktuellen Generation (Gx) macht die wichtigsten Veränderungen gegenüber den Vorgängergenerationen erkennbar. Dies erfolgt vorzugsweise in Form einer Übersicht über die Schwerpunkte und wichtigsten Anpassungen.
- Hauptteil und Massnahmenblätter sind so kurz wie möglich zu halten. Auf eine Vorgabe für eine maximale Seitenzahl wird verzichtet. Gut lesbare Karten und Grafiken sind wichtiger als viel Text. Wichtig ist eine klar erkennbare Verknüpfung zwischen Textbausteinen und Abbildungen / Karten.
- Es wird empfohlen, eine Zusammenfassung zu Beginn des Hauptteils vorzusehen. Eine gut lesbare Zusammenfassung hilft allen Akteuren, die wesentlichen Inhalte des Agglomerationsprogramms in kurzer Zeit zu erfassen.

²⁷ Art. 11 PAVV

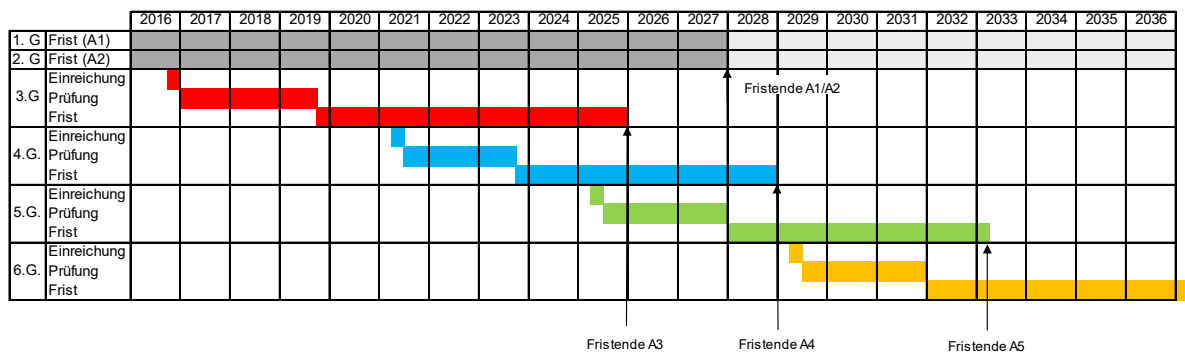
- Neben den sechs Bausteinen, welche auch den Nachweis hinsichtlich der Erfüllung der GA2-GA4 beinhalten, enthält der Hauptteil auch den Nachweis hinsichtlich Erfüllung der Grundanforderung 1 «Trägerschaft und Partizipation» (siehe Kapitel 2.6).
- Das Agglomerationsprogramm macht auf nachvollziehbare Art und Weise die wichtigsten Querbezüge zu beschlossenen Massnahmen der nationalen, kantonalen und weiteren relevanten Planungen in der Schweiz und grenznahen Ausland in den Bereichen Verkehr und Siedlung. Dies gilt auch für kantonale Programme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.
- Für den Nachvollzug der Strategien und wichtigsten Massnahmen ist auf die einschlägigen, separat vorliegenden Planungsdokumente zu verweisen. Neben einer vollständigen Referenzierung wird empfohlen, die wichtigsten Planungsdokumente in einem technischen Anhang dem Bund in einer digitalen Form mit einzureichen. Dazu gehören z.B. Gesamtverkehrskonzepte, ÖV-Netzstudien, Vorstudien oder Vorprojekte von grossen Massnahmen (> 50 Mio. CHF), regionale Raumkonzepte, Freiraum- und Landschaftskonzepte.

2.4 Generationenkohärenz

Ein Agglomerationsprogramm muss gemäss Art. 6 Bst.a die Kohärenz zwischen verschiedenen Generationen von Agglomerationsprogrammen gewährleisten (Generationenkohärenz). Es baut auf den Vorgängergenerationen auf und entwickelt diese weiter. Mit der zunehmenden Anzahl Generationen gewinnt der Nachweis der Kohärenz zwischen neuen und bisherigen Strategien und Massnahmen an Bedeutung. Gleichzeitig wird mit den Fristen für den Beginn der Ausführung von Bauvorhaben²⁸ eine neue Rahmenbedingung gesetzt, die im Prüfverfahren zu beachten ist.

Die folgende Darstellung zeigt die voraussichtlichen Zeiträume für die Einreichung und Prüfung künftiger Agglomerationsprogramme sowie die Fristen für den Beginn der Ausführung der entsprechenden Bauvorhaben:

Abbildung 4: Zeiträume der Agglomerationsprogramme und Ausführungsfristen



Um die Generationenkohärenz sicherzustellen, gelten folgende **Grundsätze**²⁹.

- **Berichterstattung (Kapitel 2.2):** Ein Agglomerationsprogramm der Generation Gx muss ein eigenständig lesbares und mit den Vorgängergenerationen abgestimmtes Dokument sein. Es müssen nicht alle Bausteine in jeder Generation überarbeitet werden. Sie müssen aber in jeder Generation vollständig vorliegen, ohne Verweise auf Unterlagen der Vorgängergenerationen. Die wichtigsten Anpassungen gegenüber der Vorgängergeneration sind darzustellen.
- **Grundanforderungen (Kapitel 2.6):** Die Grundanforderungen (GA) definieren Mindestanforderungen zur Generationenkohärenz. Besonders wichtig ist dieses Thema in GA2 («Roter Faden») und GA3 (Herleitung prioritärer Massnahmen).
- **Massnahmenbeurteilung (Kapitel 3.3):** Die Massnahmenbeurteilung umfasst sowohl die inhaltliche Kohärenz zur Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung als auch die zeitliche Kohärenz (abgestimmt mit Vorgängergenerationen und stringente Herleitung der Massnahmen aus einem aktualisierten Handlungsbedarf). Wichtig bei der Massnahmenbeurteilung ist auch eine kohärente Herleitung von Massnahmen(-paketen) mit pauschalen Bundesbeiträgen.
- **Bestimmung der Programmwirkung (Kapitel 3.4):** Der Umfang für die Kosten- und die Nutzenbeurteilung einer Generation bezieht sich jeweils auf die Massnahmen der aktuellen Generation (Ax und Bx). Massnahmen der Vorgängergenerationen werden in der Nutzen- und Kostenbeurteilung nicht berücksichtigt.
- **Umsetzungsbeurteilung (Kapitel 3.4.4):** Der aus den Wirkungspunkten und den Kosten resultierende Beitragssatz kann um 5 Prozentpunkte reduziert werden, wenn die Umsetzung der Massnahmen aus der vorletzten Generation (Gx-2) ungenügend voranschreitet.

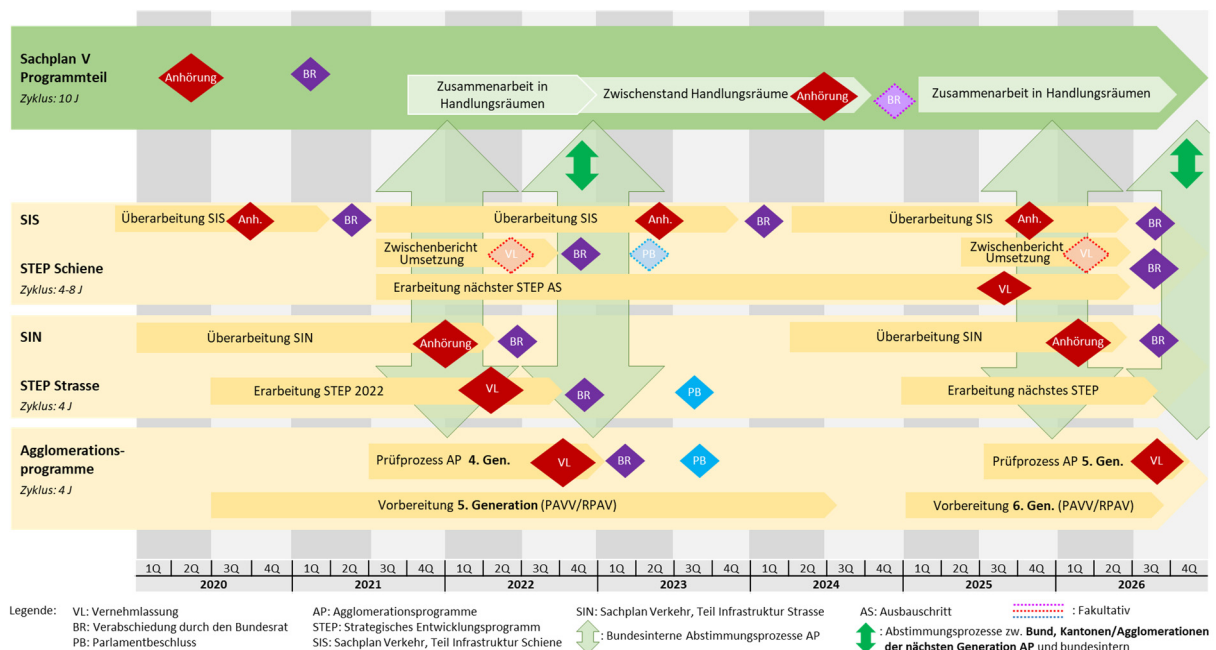
²⁸ Art. 18 PAVV

²⁹ Diese Grundsätze werden in den nachfolgenden Kapiteln weiter ausgeführt.

2.5 Abstimmung mit den nationalen, kantonalen und weiteren relevanten Planungen in der Schweiz und im grenznahen Ausland

Gemäss Art. 6 Bst. c PAVV muss die Abstimmung auf die nationalen, die kantonalen und weitere relevante Planungen in der Schweiz und im grenznahen Ausland gewährleistet werden. Bei den nationalen Planungen ist namentlich eine gute Abstimmung mit dem Sachplan Verkehr sowie mit den STEP-Projekten (Strasse und Schiene) wichtig (Kapitel 2.5.1). Im Gegenstromprinzip sind das Agglomerationsprogramm und seine Massnahmen als Grundlage bei den Sachplanungen des Bundes im Bereich Verkehr beizuziehen (Art. 21 PAVV). Bei den kantonalen Planungen sind der kantonale Richtplan und weitere kantonale Planungen zu erwähnen (Kapitel 2.5.3). Behördenverbindliche Planungen auf regionaler Ebene sowie Planungen im grenznahen Ausland sind ebenfalls zu berücksichtigen.

Abbildung 5: Aktivitäten des Bundes - Zeitplanung Sachplan Verkehr, Infrastrukturplanungen und AP 2020-2026 (*Arbeitsstand 2020*)



In Abbildung 5 wurden Meilensteine der relevanten Infrastrukturplanungen des Bundes im Zeitraum 2020 bis 2026 dargestellt. Es sind dies der Sachplan Verkehr und die Agglomerationsprogramme (Federführung (FF) ARE) sowie der Sachplan Strasse (FF ASTRA) und Schiene (FF BAV) wie auch die jeweiligen STEPs. Aus der Grafik können die wesentlichen Aktivitäten, Abstimmungsprozesse der verschiedenen Bundesplanungen im Bereich Verkehr bezüglich der 4. und teilweise bereits 5. Generation der Agglomerationsprogramme entnommen werden³⁰. Das Vorgehen im Prüfprozess der Agglomerationsprogramme ist im Kapitel 3.1 beschrieben. Insbesondere in der Phase des Prüfprozesses der AP erfolgen ein intensiver Austausch und Abstimmung zwischen den Sachplänen und Programmen des Bundes. Für künftige Generationen gilt es die bezeichneten Abstimmungsprozesse zwischen Bund, Kantonen/Agglomerationen weiter zu präzisieren. Dies erfolgt im Rahmen des Prozesses des Sachplans Verkehr.

³⁰Die Planungen des kantonalen Richtplans konnten, da sie zu individuelle Planungsrythmen aufweisen, nicht in dieser Übersicht dargestellt werden. Die Abstimmung mit diesem ist jedoch wesentliche Voraussetzung für die Prüfung eines Agglomerationsprogrammes sowie für die oben genannten weiteren Infrastrukturprogramme des Bundes.

2.5.1 Abstimmung mit nationalen Planungen

In Artikel 17c Buchstabe a MinVG wird als Voraussetzung für die Mitfinanzierung einer Massnahme die Einbindung der Projekte in eine Gesamtverkehrsplanung und die Abstimmung mit übergeordneten Verkehrsnetzen verlangt. Infrastrukturen der Nationalstrassen werden im Rahmen des NAF vollständig durch den Bund finanziert. Bahninfrastrukturen werden grundsätzlich über den Bahninfrastrukturfonds (BIF) finanziert. Ausnahmen sind möglich für Schienenanlagen³¹, die der Feinerschliessung dienen (Art. 49 Abs. 3 Bst. a des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 [EBG]³²) und für umfangreiche Bahnhofsanlagen, die zu einer Gesamtverkehrsverbesserung führen.

Zu den nationalen Planungen gehören insbesondere der Sachplan Verkehr sowie die Entwicklungsprogramme STEP Schiene und STEP Nationalstrassen. Der Programmteil des Sachplans Verkehr soll zukünftig das nationale Koordinationsinstrument des Bundes für Verkehr und Raum sein. In diesem Zusammenhang werden unter anderem die Ziele des Gesamtverkehrssystems und die Verbindungsqualitäten für die verschiedenen Verkehrsmittel formuliert und diese in die Handlungsräume gemäss Raumkonzept Schweiz übersetzt. Ein aktueller Schwerpunkt der besseren Abstimmung der Bundesplanungen zum Thema der optimalen Verkehrsvernetzung für einen effizienten Umstieg zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern und Netzhierarchien stellt die Förderung der attraktiven multimodalen Drehscheibe dar. Die Agglomerationen sind hierzu aufgefordert, ihre konzeptionellen Überlegungen in die nationalen Planungen einzubringen (siehe auch Anhang 3).

Massnahmen der nationalen Planungen, deren Finanzierung beschlossen ist, müssen im Agglomerationsprogramm auf strategischer Ebene und bei den Massnahmen berücksichtigt werden. Gemäss Art. 2 Abs. 1 RPG gilt der Grundsatz, wonach der Bund, die Kantone und Gemeinden ihre Planungen aufeinander abzustimmen haben. Das gilt auch für die Agglomerationsprogramme, die eine integrale Gesamtverkehrs- und Siedlungsplanung beinhalten. Deshalb werden die Agglomerationsprogramme als Grundlage bei den Sachplanungen des Bundes im Bereich Verkehr beigezogen (Art. 21 PAVV). Die Trägerschaften können somit auch eigene planerische Überlegungen zu Massnahmen der nationalen Planungen einbringen. Voraussetzung dafür ist, dass solche Überlegungen mit den zuständigen zentralen Bundesstellen in den gesetzlich geregelten Prozessen (STEP Ausbauschritte; siehe z.B. Art. 48 a-d EBG) vor der Einreichung des Agglomerationsprogramms abgestimmt wurden. Die Massnahmen der nationalen Planungen fliessen nicht in die Nutzenbeurteilung ein, hingegen wird der Abstimmungsnachweis mit diesen Massnahmen für die Programmwirkung herangezogen (Kapitel 3.4). Wichtig bei diesem Abstimmungsnachweis sind folgende Aspekte:

- Die Lage und die Anordnung der Schnittstellen zwischen dem nationalen und dem lokalen Verkehrsnetz sowie entsprechenden multimodalen Drehscheiben sind so zu planen, dass die Verkehrsnetze effizient betrieben und mit den räumlichen Strukturen in Einklang gebracht werden. In diesem Zusammenhang sind geeignete Massnahmen zu ergreifen, mit denen zwischen verschiedenen Verkehrsträgern und Verkehrsmitteln bequemer, einfacher und effizienter umgestiegen werden kann (siehe auch Anhang 3).
- Im Rahmen der Teilstrategie Siedlung unter Berücksichtigung der Landschaft ist aufzuzeigen, dass die Massnahmen der nationalen Planungen in ein verkehrliches Gesamtsystem der Agglomeration eingebunden und eng mit der Siedlungsentwicklung abgestimmt sind.
- Kurz- und mittelfristig geplante Massnahmen des Agglomerationsprogramms (A- und B-Horizont) sind an den *beschlossenen* nationalen Vorhaben auszurichten.
- Bei *nicht beschlossenen Massnahmen* der nationalen Planungen (z.B. bei laufenden Priorisierungsverfahren im Rahmen von STEP) muss das AP aufzeigen, dass die Wirksamkeit und Umsetzbarkeit der Massnahmen des Agglomerationsprogramms auch ohne nicht

³¹ Die technische Ausgestaltung des Schienenverkehrsmittels (Trams, Metros, Stadtbahnen) spielt dabei keine Rolle.

³² SR 742.101

beschlossenen Massnahmen der nationalen Planungen gegeben ist (Nachweis der Aufwärtskompatibilität der Massnahmen, siehe auch Kap. 3.3.1).

2.5.2 Abstimmung mit kantonalen Planungen

In Artikel 17c Buchstabe b MinVG wird als Voraussetzung für eine Mitfinanzierung von Massnahmen die Übereinstimmung bzw. Abstimmung mit den kantonalen Richtplänen verlangt:

- Es wird empfohlen, sämtliche richtplanrelevante Verkehrsinfrastrukturmassnahmen, die im A- Horizont eingereicht werden, im kantonalen Richtplan festzuschreiben und dem Bund rechtzeitig zur Vorprüfung des kantonalen Richtplans zu unterbreiten. Dies soll vor der Einreichung des Agglomerationsprogramms geschehen.
- Sämtliche richtplanrelevanten Verkehrsinfrastrukturmassnahmen, die im Rahmen des PAV mitfinanziert werden und in die A-Listen aufgenommen wurden, müssen spätestens bis zum Abschluss der Leistungsvereinbarung im entsprechenden Richtplan mit dem Koordinationsstand "Festsetzung" verankert und vom Bund genehmigt sein.
- Dies gilt auch für richtplanrelevante Siedlungs- und allfällige Landschaftsmassnahmen, die eng mit einer Verkehrsinfrastrukturmassnahme der A-Listen verknüpft sind (z.B. Entwicklungsschwerpunkt, der mit einer neuen Tramlinie erschlossen werden soll). Es wird empfohlen, die übrigen richtplanrelevanten Siedlungs-, Landschafts-, und nicht infrastrukturellen Verkehrsmassnahmen der A-Listen spätestens vier Jahre nach Abschluss der Leistungsvereinbarung mit dem Koordinationsstand «Festsetzung» im Richtplan einzutragen und vom Bund genehmigen zu lassen.
- Der Antrag zur Prüfung und Genehmigung entsprechender Richtplananpassungen ist beim Bund rechtzeitig einzureichen (gemäss den in der Raumplanungsverordnung vom 28. Juni 2000 [RPV]³³ formulierten Ordnungsfristen für die Prüfung von Richtplänen)³⁴.

Weitere kantonale Planungen (kantonale Sachpläne, ÖV-Angebotskonzepte, Strassenbauprogramme, Velorichtpläne, Monitoring- und Sanierungsprogramme für Unfallschwerpunkte, weitere Verkehrssicherheitsprogramme von Tiefbau- und Polizeiämtern, Strategien für das Parkraummanagement, Massnahmenpläne Luftreinhaltung, Emissionskataster Luft und Lärm, Landschaftsentwicklungskonzepte, etc.) sind im Agglomerationsprogramm zu erwähnen und nach Massgabe ihrer Verbindlichkeit zu berücksichtigen.

³³ SR 700.1

³⁴ Art. 10 Abs. 4 RPV

2.6 Grundanforderungen

Ein Agglomerationsprogramm muss bestimmte Grundanforderungen erfüllen, damit es vom Bund weiter beurteilt wird³⁵. Die Grundanforderungen tragen dazu bei, dass der Bund die Prüfung der Agglomerationsprogramme auf vergleichbare Grundlagen abstützen und eine möglichst nachvollziehbare und gleichwertige Behandlung aller Agglomerationsprogramme durchführen kann. Zudem stellen sie sicher, dass die Agglomerationsprogramme unter Bezug aller relevanten Akteure erarbeitet sowie politisch breit abgestützt sind und damit zu einer termingerechten Umsetzung der Massnahmen beitragen.

Es gibt **vier Grundanforderungen**, welche nachfolgend erläutert werden:

- GA1: Trägerschaft und Partizipation
- GA2: Vollständigkeit und roter Faden
- GA3: Herleitung priorisierter Massnahmen
- GA4: Umsetzung und Controlling

Alle vier Grundanforderungen müssen erfüllt sein, damit der Bund das Agglomerationsprogramm weiter prüft. Sie können jedoch in der Art und Weise sowie im Detaillierungsgrad den spezifischen Herausforderungen und der Grösse der jeweiligen Agglomeration angepasst werden. Unverzichtbar ist in jedem Fall, dass ein Agglomerationsprogramm bei allen relevanten Akteuren breit abgestützt ist und politisch getragen wird und dass die inhaltliche Nachvollziehbarkeit und die Kohärenz gewährleistet sind.

Die Grundanforderungen werden bei jeder Generation neu geprüft. Erfüllt ein Agglomerationsprogramm eine oder mehrere Grundanforderungen nicht, ist eine zweckmässige Beurteilung nicht möglich. Das Agglomerationsprogramm wird nicht weitergeprüft. Die Trägerschaft wird darüber informiert, welche Grundanforderung(en) nicht erfüllt wurde(n). Der Bund behält sich vor, ein Agglomerationsprogramm nicht weiter zu prüfen, auch wenn er eine Vorgängergeneration akzeptiert hat.

³⁵ Art. 7 PAVV

Grundanforderung 1 (GA1): Trägerschaft und Partizipation

Inhalt:

Sämtliche am Agglomerationsprogramm beteiligten Akteure (Kantone, Gemeinden, ggf. regionale Körperschaften) treten gegenüber dem Bund mit einer Stimme auf und bezeichnen eine gemeinsame Stelle als Ansprechpartnerin für den Bund (Trägerschaft). Die Trägerschaft stellt eine koordinierte Erarbeitung des Agglomerationsprogramms sicher und erbringt gegenüber dem Bund den Nachweis, dass die zuständigen Organe dem Agglomerationsprogramm zugestimmt und sich im Rahmen ihrer Zuständigkeiten zur Umsetzung des Agglomerationsprogramms verpflichtet haben.

Die vom Agglomerationsprogramm betroffenen Gebietskörperschaften (Gemeinden, regionale Körperschaften und Kantone) müssen über ihre zuständigen politischen Behörden und Fachämter (insbesondere die Verkehrs- und Raumplanungsämter) auf angemessene Weise an der Erarbeitung und Umsetzung des Agglomerationsprogramms und der damit einhergehenden Planungen beteiligt werden. Die betroffene Bevölkerung muss in geeigneter Weise über das Agglomerationsprogramm informiert werden und sich dazu äussern können. Ziel ist eine breite politische Abstützung des Agglomerationsprogramms, um eine möglichst reibungslose Umsetzung gewährleisten zu können.

Präzisierungen:

- Die Trägerschaften sind zuständig für die Erarbeitung und die Umsetzung der Agglomerationsprogramme (Art. 23 MinVV). Sie verfügen über die entsprechenden Zuständigkeiten.
- Die Trägerschaft muss nicht zwingend über eine eigene Rechtspersönlichkeit verfügen. Ziel ist jedoch die Institutionalisierung der Trägerschaft, die bezüglich Organisationsform und Zuständigkeiten eine möglichst effiziente und breit abgestützte Führung des Agglomerationsprogramms gewährleistet.
- Die kantonalen Fachstellen (inkl. Umweltfachstellen) und gleichwertige Fachstellen bei Landesgrenzen überschreitenden Agglomerationen wirken an der Erarbeitung und Umsetzung des Agglomerationsprogramms mit.
- Die zuständigen Behörden (i.d.R. der Regierungsrat) geben alle drei zentralen Bestandteile des AP frei (Hauptteil, Massnahmenteil, Umsetzungstabellen).
- Die Gemeinden (je nach Agglomeration auch die regionale Körperschaft) wirken an der Erarbeitung und Umsetzung des Agglomerationsprogramms mit.
- Massnahmen im Zuständigkeitsbereich der Gemeinde sind von den zuständigen Gemeindeorganen zu beschliessen / genehmigen.
- Im Falle von grenzüberschreitenden Agglomerationsprogrammen beteiligen sich die ausländischen Gebietskörperschaften an der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms und geben es frei.
- Die betroffene Bevölkerung wird angemessen über den Inhalt des Agglomerationsprogramms informiert. Sie muss nachweislich die Gelegenheit gehabt haben, sich zum Inhalt des Agglomerationsprogramms in seiner Gesamtheit zu äussern. Die Form wird den Trägerschaften überlassen (z.B. Internetplattform, Informationsveranstaltung, schriftliches Mitwirkungsverfahren). Der Partizipation der betroffenen Bevölkerung muss genügend Zeit eingeräumt und die Dokumente müssen allen Interessierten zugänglich gemacht werden. Ein offizielles Vernehmlassungsverfahren ist nicht zwingend durchzuführen.
- Wird das Agglomerationsprogramm in den kantonalen oder regionalen Richtplan übernommen, kann die Partizipation der betroffenen Bevölkerung im Rahmen des Richtplanverfahrens erfolgen.

Grundanforderung 2 (GA2): Vollständigkeit und roter Faden

Inhalt:

Das Agglomerationsprogramm erfüllt den Anspruch einer kohärenten Gesamtplanung in den Bereichen Verkehr und Siedlung unter Berücksichtigung der Landschaft. Das Agglomerationsprogramm stellt eine logische und nachvollziehbare Verbindung zwischen den folgenden sechs Bausteinen sicher: Situations- und Trendanalyse, Zukunftsbild, Handlungsbedarf, Teilstrategien, Massnahmen und deren Priorisierung. Der Stand der Umsetzung der vereinbarten Massnahmen der Vorgängergenerationen ist dabei integral zu berücksichtigen.

Aus dem Vergleich der Situations- und Trendanalyse mit dem Zukunftsbild wird der Handlungsbedarf abgeleitet, in dem die wichtigsten Herausforderungen und Prioritäten des Agglomerationsprogramms aufgezeigt werden. Das Zukunftsbild ist räumlich konkret, proaktiv gestaltend und ambitionös, zugleich auch umsetzbar und breit akzeptiert.

Teilstrategien zeigen in den verschiedenen Themenbereichen auf, wie das Zukunftsbild erreicht wird. Aus dem Handlungsbedarf und den Teilstrategien werden priorisierte Massnahmen in den Bereichen Verkehr und Siedlung abgeleitet.

Die Generationenkohärenz ist sichergestellt.

Das Agglomerationsprogramm ist auf die nationalen, die kantonalen und weiteren relevanten Planungen in der Schweiz und im grenznahen Ausland abgestimmt.

Präzisierungen:

- Stand der Umsetzung der vereinbarten Massnahmen der Vorgängergenerationen: Vollständige Darstellung der vom Bund benötigten Grundlagen zur Umsetzungsbeurteilung, d.h. Umsetzungsbericht im Hauptteil sowie Umsetzungstabellen (siehe Kapitel 3.4.4 und Anhang 1).
- Situations- und Trendanalyse: Grundsätzlich umfasst die Analyse alle zur Herleitung von priorisierten Massnahmen notwendigen Grundlagen. Neben der Beschreibung des Ist-Zustands sind auch wichtigste Entwicklungen aufzuzeigen (Zeitreihen). Die mindestens zu behandelnden Themen sind in Kapitel 2.2 aufgeführt.
- Zukunftsbild: Definition von Raumtypen und deren Entwicklungszielen, wichtigste Verkehrselemente und deren Abstimmung auf die Siedlungsentwicklung unter Berücksichtigung der siedlungsrelevanten Landschaftsaspekte. Berücksichtigung der Ziele und Strategien des Raumkonzepts Schweiz, des Sachplans Verkehr insbesondere der darin enthaltenen Aussagen zu den Handlungsräumen sowie der kantonalen Raumentwicklungskonzepte.
- Handlungsbedarf: Aktualisierter Vergleich zwischen Situations-/Trendanalyse und Zukunftsbild/Teilstrategien für die aktuelle Generation (d.h. unter Berücksichtigung des Standes der Umsetzung der vereinbarten Massnahmen der Vorgängergenerationen); Veränderungen gegenüber den Vorgängergenerationen. Die Darstellung umfasst zwingend die Bereiche Verkehr und Siedlung, Landschaft hingegen nur, falls das AP Landschaftsmassnahmen enthält.
- Teilstrategie Verkehr und Siedlung: Vom Zukunftsbild abgeleitet und in Bezug auf den Handlungsbedarf abgeleitete Strategien (wie werden die Ziele erreicht).
- Für die Teilstrategie Siedlung: konkretisierende und differenzierende Aussagen über die weitere Entwicklung der agglomerationsrelevanten Entwicklungsschwerpunkte, Innenentwicklungsgebiete, etc. und deren Abstimmung mit bisherigen und neuen Verkehrsinfrastrukturen, Berücksichtigung von siedlungsrelevanten Landschaftsaspekten und Freiräumen.

- Für die Teilstrategie Verkehr: Netzkonzepte zu allen Verkehrsträgern (ÖV, MIV, LV) sowie Netzhierarchisierung, aus denen die Entwicklungen ablesbar sind (Netzlückenschlüsse, Netzergänzungen, Angebots- und Qualitätsverbesserungen); Abstimmung mit den nationalen, kantonalen und weiteren relevanten Planungen; Angebotskonzepte im ÖV; Strategien zur Abstimmung der Verkehrsträger und Entwicklung multimodaler Angebote; Parkraummanagement sowie Verkehrs- und Mobilitätsmanagement.
- Massnahmen und deren Priorisierung: Die Massnahmen leiten sich kohärent aus dem Handlungsbedarf, dem Zukunftsbild und den Teilstrategien ab (siehe auch GA3). Ein Agglomerationsprogramm der aktuellen Generation muss nicht zwingend in allen Themenbereichen neue Massnahmen ableiten. Es ist jedoch zu begründen, weshalb in bestimmten Themenbereichen kein (aktueller) Handlungsbedarf besteht. Die Massnahmen sind sodann zu priorisieren.
- Das Agglomerationsprogramm ist kohärent mit den Vorgängergenerationen.
- Es ist auf die nationalen, kantonalen und weiteren Planungen in der Schweiz und im grenznahen Ausland abgestimmt.

Grundanforderung 3 (GA3): Herleitung priorisierter Massnahmen

Inhalt:

Das Agglomerationsprogramm enthält zeitlich priorisierte Massnahmen, die kohärent und nachvollziehbar aus dem Zukunftsbild, dem aktualisierten Handlungsbedarf und den Teilstrategien abgeleitet werden.

Die Priorisierung der Massnahmen in der aktuellen Generation berücksichtigt auch den Stand der Umsetzung der bereits vereinbarten Massnahmen der Vorgängergenerationen.

Die Abstimmung der Massnahmen des Agglomerationsprogramms mit Entwicklungszielen und Massnahmen von Bund (Massnahmen der nationalen Planungen), beteiligten Kantonen und dem benachbarten Ausland ist nachgewiesen.

Die Wirkung der Massnahmen in Bezug auf das Zukunftsbild und die Teilstrategien des Agglomerationsprogramms sowie der Planungsstand, die Bau- und Finanzreife und finanzielle Tragbarkeit der Massnahmen sind nachgewiesen.

Präzisierungen:

- Beschrieb jeder A- und B-Massnahme der aktuellen Generation in einem Massnahmenblatt (siehe Anhang 2) inklusive Darstellung der Planungs- und Umsetzungsprozesse.
- Begründung der Priorisierung der einzelnen Massnahmen (Bezug zum aktualisierten Handlungsbedarf).
- Aufzeigen des Stellenwerts der einzelnen Massnahmen in den Teilstrategien; bei grossen Verkehrsinfrastrukturmassnahmen gehört dazu auch eine transparente Abwägung mit alternativen Lösungsansätzen (insb. Massnahmen zur Effizienzsteigerung in den bestehenden Infrastrukturen).
- Darstellung der zeitlichen Abstimmung zwischen Verkehrsinfrastrukturmassnahmen bzw. Verkehrsmassnahmen und der Siedlungsentwicklung (Prioritäten, Etappen).
- Darstellung der Abhängigkeiten zu den Massnahmen der nationalen, kantonalen und weiteren relevanten Planungen in den Bereichen Verkehr (insb. Autobahn- und Schienenausbauten) und Siedlung (unter Berücksichtigung von siedlungsrelevanten Landschaftsaspekten).
- Transparente Darlegung der Kosten sowie der finanziellen Tragbarkeit (A- und B-Massnahmen).
- Nachweis des Planungsstands und der Bau- und Finanzreife (Kapitel 3.3.1, Schritte 3 und 5).

Grundanforderung 4 (GA4): Umsetzung und Kontrolle

Inhalt:

Die Trägerschaft stellt die Umsetzung der in den Leistungsvereinbarungen vereinbarten Massnahmen sicher. Sie zeigt auf, wie sie gemeinsam mit den zuständigen Behörden für eine effiziente und fristgerechte Ausführung und Umsetzung der Massnahmen sorgt. Sie gewährleistet die Berichterstattung zur Umsetzung der Massnahmen und stellt dazu die vom Bund geforderten Grundlagen zur Verfügung.

Präzisierungen:

- Übersichtliche und vollständige Darstellung des Umsetzungsberichts.
- Darlegung, wie die Trägerschaft organisiert ist, um die Umsetzung sicherzustellen und welche Prozesse vorgesehen sind.
- Darlegung der Art und Weise der Umsetzungskontrolle (Häufigkeit, Methode, Vorgehen)

2.7 Die Massnahmen des Agglomerationsprogramms

Die Massnahmen sind ein Kernelement eines Agglomerationsprogramms: Das Agglomerationsprogramm ist ein Umsetzungsinstrument, das konkrete Massnahmen zur Realisierung des Zukunftsbilds und der Teilstrategien auf Basis des Handlungsbedarfs vorsieht. Zudem werden mit einem Agglomerationsprogramm Bundesbeiträge an Massnahmen beantragt.

Zur Erfüllung der Grundanforderungen müssen Massnahmen in den Bereichen Verkehr und Siedlung ergriffen werden³⁶. Auch im optionalen Bereich Landschaft sind Massnahmen sinnvoll, wenn sie einen funktionalen Zusammenhang mit den Planungen von Verkehr und Siedlung aufweisen.

Mitfinanzierbarkeit der Massnahmen

Gemäss Art 17a MinVG leistet der Bund "Beiträge an **Verkehrsinfrastrukturen**, die zu einem effizienteren und nachhaltigeren Gesamtverkehrssystem in Städten und Agglomerationen führen." Diese Beiträge "werden für Infrastrukturmassnahmen zugunsten des Strassen- und Schienenverkehrs sowie des Langsamverkehrs ausgerichtet, soweit sie zur Verbesserung des Agglomerationsverkehrs führen und eine Finanzierung durch andere (Schweizer) Bundesmittel ausgeschlossen ist. Die anrechenbaren Kosten sind in Art. 21 MinVV geregelt.

Mitfinanzierbare Massnahmen

Beiträge des Bundes an Agglomerationsprogramme werden nur an Verkehrsinfrastrukturmassnahmen ausgerichtet (Art. 17a Abs. 2 MinVG). Dazu zählen folgende **Massnahmenkategorien**:

- Kapazität Strasse (Kernentlastung- und Umfahrungsstrassen, Kapazitätsausbauten (Strasse oder Knoten), Erschliessungsstrassen)
- Verkehrsmanagement (Verkehrsleitsysteme, Infrastrukturanpassungen zum Zweck der verbesserten Verkehrsleitung)
- Aufwertung / Sicherheit Strassenraum (Betriebs- und Gestaltungskonzepte)
- Multimodale Drehscheiben (multi- und intermodale Umsteigepunkte)
- Langsamverkehr (Fuss- und Velowegnetze und andere Infrastrukturen des Langsamverkehrs)
- Tram / Stadtbahnen (sowie andere Bahntypen wie z. B. der Feinerschliessung dienende Seilbahnen, Aufwertung von Haltestellen)
- Bus / ÖV-Infrastrukturen (infrastrukturelle Anpassungen für Busnetzerweiterungen, Aufwertung von Haltestellen, Elektrifizierungsinfrastruktur bzw. Umrüstung auf E-Busse)
- Öffentliche Verkehrsinfrastrukturen für die Elektromobilität im Privatverkehr
- Güterverkehr und Logistik³⁷

Die Anforderungen des Bundes an die einzelnen Massnahmenarten werden im Anhang 3 beschrieben. Damit soll die Chance erhöht werden, dass geeignete Massnahmen im gewünschten Horizont mitfinanziert werden können.

³⁶ Art. 4 Abs. 1 PAVV

³⁷ Unter Güterverkehr und Logistik werden Konzepte zur effizienteren Bündelung und Verteilung des städtischen Güter- Nutz-, Handels- und Lieferwagenverkehrs, welche sich durch verschiedene Massnahmen auszeichnen, verstanden. Es kann sich dabei um Infrastrukturmassnahmen handeln (insbesondere öffentlich zugängliche und nutzbare Logistikdrehscheiben), aber auch andere Organisations- oder Fördermassnahmen (z.B. Anreize und Zugangsregelungen für spezielle Angebotsformen wie Cargo-to-Bike). Mitfinanzierbar im Rahmen des NAF sind (wie bei den anderen Massnahmenkategorien) nur Verkehrsinfrastrukturmassnahmen.

Die Verkehrsinfrastrukturmassnahmen können allen Verkehrszwecken dienen (Arbeits-/Ausbildungs-, Freizeit-/Tourismus-, Einkaufs- und Geschäftsverkehr). Verkehrsinfrastrukturmassnahmen können sowohl dem Personen- als auch dem Güterverkehr dienen, zumal diese Verkehrsarten in der Regel nicht getrennt sind. Güterverkehrsinfrastrukturen sind nicht über das PAV finanzierbar, wenn gemäss Gütertransportgesetz (GüTG) Investitionsbeiträge an Anlagen des kombinierten Verkehrs und Güteranschlussgleise oder Betriebsbeiträge an den Güterverkehr auf der Schiene möglich sind. Freiverladeanlagen sind über den BIF finanziert. Verkehrsinfrastrukturen im Bereich von Güterverkehr und Logistik sind jedoch über das PAV mitfinanzierbar, wenn ein Konzept im Bereich Güterverkehr und Logistik vorliegt und die darin aufgezeigten Massnahmen nachweislich zu einem effizienteren und nachhaltigeren Gesamtverkehrssystem in Städten und Agglomerationen führen und wenn nicht über andere Gefässe finanziert werden können (siehe Anhang 3). Die Schnittstellen und Abhängigkeiten sind dabei aufzuzeigen.

In touristisch geprägten Agglomerationen ist die Bedeutung des Freizeit-, Ausflugs-, und Ferienverkehrs naturgemäss grösser. Es gelten dieselben Massnahmenkategorien, allerdings sind sie dem jeweiligen Kontext anzupassen. So sind z.B. Betriebs- und Gestaltungs- sowie Parkierungskonzepte in Tourismuszentren neben Verkehrsflussoptimierung noch stärker auf erhöhte Aufenthaltsqualität auszurichten oder beim Ausbau von Verkehrsinfrastrukturen sind touristische Spitzen zu berücksichtigen. Im Rahmen des PAV mitfinanziert werden aber nur Massnahmen, die das Gesamtverkehrssystem effizienter und nachhaltiger gestalten. Grössere, hauptsächlich touristisch genutzte Infrastrukturen (z.B. der Feinerschliessung dienende Seilbahnen) können über den NAF mitfinanziert werden, wenn sie ein wichtiges Element der Gesamtverkehrsstrategie darstellen und somit massgeblich zur Optimierung des Verkehrssystems sowie der Förderung einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung beitragen. Bei kleineren Massnahmen, wie neuen Wanderwegen, sind diese Bedingungen in der Regel nicht erfüllt. In gewissen Fällen kann aber auch hier eine Mitfinanzierung im Rahmen von pauschalen Bundesbeiträgen beantragt werden. Bedingung ist, dass sie eine Verlagerung des Verkehrs auf den LV und ÖV fördern und die Erschliessung eines Natur- und Erholungsgebiets verbessern.

Die Trägerschaften weisen im Agglomerationsprogramm aus, welche Massnahmen zur Mitfinanzierung und welche als «Eigene Leistungen» eingereicht werden (nächster Abschnitt).

Nicht mitfinanzierbare Massnahmen

- Nationale Verkehrsinfrastrukturen (Strasse und Schiene)
- Bahnen des Regionalverkehrs
- Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen
- Beiträge an Rollmaterial (unter Vorbehalt von Beiträgen an Rollmaterial für die Feinerschliessung, wenn damit erhebliche Infrastrukturmassnahmen eingespart werden können, Art. 17a Abs. 2^{bis} MinVG)³⁸
- Kosten für Betrieb, Unterhalt und Substanzerhaltung von Verkehrsinfrastrukturen
- Kosten für Betrieb des öffentlichen Verkehrs
- Kosten für die Umsetzung des Behindertengesetzes
- Kosten im Zusammenhang mit Mobilitätsmanagement oder anderen verhaltensorientierten Massnahmen (Beratungsangebote, etc.)
- Private Energieversorgungsinfrastrukturen (z.B. technische Anlage an der direkten Schnittstelle zum Fahrzeug (z.B. E-Ladestationen oder Wasserstoffbetankungsanlagen))

³⁸ Dies betrifft v.a. den Bereich der Elektrifizierung von Bussen. Zur Mitfinanzierung von Rollmaterial sind folgende Nachweise zu erbringen: Eingesparte Investitionskosten wegen Verzicht oder Teilverzicht auf klassische Trolleybusinfrastrukturen (Oberleitungen); Netzsynergien mit bereits bestehendem Trolleybusnetzsystemen (z.B. Linienerweiterung zu ESP oder Quartieren) mit grossem Nachfragepotenzial; substanzielle Mehrkosten der Erneuerung der Flotte gegenüber klassischen Trolleybussen (wobei diese Mehrkosten deutlich geringer sein müssen als die Investitionskosten der klassischen Elektrifizierung).

- Planungskosten im Zusammenhang mit der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms
- Rein touristisch geprägte Infrastrukturen, welche das Gesamtverkehrssystem nicht effizienter und nachhaltiger gestalten (Mountainbike-Netz, etc.)

Eigene Leistungen

Bei Verkehrsmassnahmen, welche nicht über das PAV mitfinanzierbar sind, oder welche mitfinanzierbar sind, aber nicht zur Mitfinanzierung beantragt werden, hat die Trägerschaft festzulegen, ob sie im Sinne von «eigene Leistungen» in der Programmwirkung mitberücksichtigt werden sollen (Kapitel 3.4). Die vom Bund positiv bewerteten eigene Leistungen werden ebenfalls in die Leistungsvereinbarung aufgenommen. Typische und für die positive Beurteilung des Agglomerationsprogramms wichtige «eigene Leistungen» sind die nachfrageorientierten Massnahmen im Bereich des Mobilitätsmanagements, der Parkraumbewirtschaftung oder der (nicht infrastrukturellen) Verkehrssicherheitsmassnahmen sowie die Förderung von Mobilitätsdienstleistungen. Eigene Leistungen können auch reinen Prozesscharakter haben und beispielsweise themenspezifische Gesamtkonzeptionen im Bereich Verkehr und Siedlung enthalten, die z.B. eine bessere Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsprojekten in ausgewählten Teilgebieten verfolgen. Die Umsetzung von eigenen Leistungen kann auf verschiedenen Ebenen erfolgen (z.B. Kantone, Agglomerationen, Gemeinden). Die Koordination sollte jedoch auf Stufe Trägerschaft erfolgen. «Eigene Leistungen» sind demnach als solche zu deklarieren und möglichst mittels Dokumentationsblättern zu beschreiben (Anhang 2). Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen gelten nicht als «eigene Leistungen», sondern stellen eigene Massnahmenkategorien dar (siehe Kapiteln 3.3.2 und 3.3.3).

Kosten der Massnahmen

Die Kosten, die für die Berechnung der Bundesbeiträge anrechenbar sind, sind in Artikel 21 MinVV aufgeführt. Weitere Präzisierungen machen die für die Finanzierungsvereinbarung zuständigen Bundesämter in Merkblättern. Massgebend für die Berechnung des maximalen Bundesbeitrags an die einzelnen Massnahmen sind die anrechenbaren Investitionskosten, welche im Agglomerationsprogramm angegeben werden. Die daraus errechneten Bundesbeiträge stellen eine Obergrenze dar und können nicht mehr angepasst werden, ausser für die Anrechnung der Teuerung und Mehrwertsteuer bei Einzelmassnahmen. Die Trägerschaft hat also ein Interesse daran, die Planungen für die wichtigsten Massnahmen so weit voranzutreiben, dass die Kostenangaben im Agglomerationsprogramm möglichst präzise sind.

Der Bund übernimmt die Planungs- und Projektierungskosten einzelner mitfinanzierter Massnahmen gemäss Beitragssatz bis zu dem von der Bundesversammlung festgelegten Höchstbeitrag, auch wenn diese vor dem Finanzierungsbeschluss angefallen sind. Die Vergütung dieser Kostenanteile kann jedoch erst nach Abschluss der Finanzierungsvereinbarung für die betreffende Massnahme erfolgen.

Schwer finanzierbare Schlüsselmassnahmen

Die Mittel des NAF sind begrenzt. Gleichzeitig sollen mit dem Programm Agglomerationsverkehr nicht nur Kleinmassnahmen, sondern insbesondere durch Kantone und Gemeinden schwer finanzierbare Schlüsselmassnahmen mitfinanziert werden.

Um solche Schlüsselmassnahmen unterstützen zu können, ohne andere Agglomerationen zu stark zu benachteiligen, definiert der Bund maximale Kosten auf der Programm- und nicht auf der Massnahmenebene (siehe Kapitel 3.4.2). Bestimmte Schlüsselmassnahmen (Umfahrungsstrassen, Tramprojekte) werden neben der Einzelbeurteilung einem zusätzlichen Quervergleich unterzogen.

Priorisierung der Massnahmen

Es ist Aufgabe der Trägerschaft, eine nachvollziehbare Priorisierung der Massnahmen vorzuschlagen³⁹. Für die Priorisierung der Massnahmen wird den Trägerschaften empfohlen, sich an der Methode der Massnahmenbeurteilung des Bundes zu orientieren (siehe Kapitel 3.3). Im Rahmen der Massnahmenbeurteilung überprüft der Bund die von der Trägerschaft vorgeschlagene Priorisierung und passt sie gegebenenfalls an.

Die Massnahmen werden in drei Listen (A, B und C) aufgeteilt. Eine A-Massnahme der aktuellen Generation soll innerhalb von vier Jahren nach der Verabschiedung des entsprechenden Bundesbeschlusses ausführungsfähig sein; eine B-Massnahme innerhalb von vier Jahren nach Verabschiedung des Bundesbeschlusses der nächsten Generation. Die Massnahmen der A- und B-Liste sind Grundlage für die Kosten- und Nutzenbeurteilung und bestimmen somit den Beitragssatz. C-Massnahmen sind in der Regel frühestens im Zeithorizont der übernächsten Generation bau- und finanzfähig.

Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen

Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen (gemäss Art. 21a MinVV) sollen eine Vereinfachung im Vollzug kleinerer Massnahmen ermöglichen (insbesondere beim Abschluss der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen sowie beim Auszahlungsprozedere und Controlling). Pauschale Bundesbeiträge sind für folgende Massnahmenkategorien vorgesehen:

- Langsamverkehr
- Verkehrsmanagement
- Aufwertung/Sicherheit Strassenraum
- Aufwertung von Bus- und Tram-Haltestellen

Pauschale Bundesbeiträge sind nur für Massnahmen mit Investitionskosten von maximal 5 Mio. Franken (exkl. MWST) möglich⁴⁰. Wenn Massnahmen zu Massnahmenpaketen zusammengefasst worden sind, gilt die 5 Mio. Franken-Grenze für jede einzelne Teilmassnahme, das gesamte Massnahmenpaket kann somit teurer sein.

Bei der Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms wird empfohlen, alle Massnahmen der oben erwähnten Kategorien in Massnahmenpakete zusammenzufassen. Weitere Vorgaben zu den Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen sind im Kapitel 3.3.4 und im Anhang erläutert.

Massnahmenpakete

Wenn möglich und sinnvoll können auch andere Massnahmen in geeignete Massnahmenpakete zusammengefasst werden (im selben Horizont A oder B). Massnahmenpakete beruhen auf klar ersichtlichen einzelnen Massnahmen.

Es ist Aufgabe der Trägerschaften, die Massnahmen in geeignete Massnahmenpakete zusammenzufassen. Der Bund behält sich vor, Massnahmenpakete aufzuteilen, wenn er die Zusammensetzung eines Pakets bei der Beurteilung als ungeeignet erachtet. In folgenden Fällen scheint eine Paketbildung sinnvoll (vorbehalten bleibt die Beurteilung im konkreten Fall):

- Massnahmen derselben Kategorie und in enger funktionaler Beziehung untereinander
- Zusammengehörendes Paket flankierender Massnahmen zu grösseren Massnahmen des AP, der nationalen oder kantonalen Planungen

³⁹ Art. 3 und 7 Bst. c PAVV

⁴⁰ Art. 16 und 17 PAVV

Nicht sinnvoll ist dagegen die Bildung eines Massnahmenpakets, wenn zwischen den einzelnen Massnahmen eine funktionale Beziehung fehlt. Allein die geografische Nähe rechtfertigt die Bildung eines Massnahmenpakets nicht.

Förderung multimodaler Drehscheiben

Die verschiedenen Verkehrsmittel werden entsprechend ihrer jeweiligen Stärken im Raum benutzt und sinnvoll kombiniert. Zur Optimierung des Gesamtverkehrssystems kommt den Schnittstellen zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln sowie zwischen den verschiedenen Netzhierarchien (lokal – regional – national) eine Schlüsselfunktion zu. Attraktive Verbindungen zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln tragen dazu bei, Verkehrsprobleme zu mindern, indem sie ein frühzeitiges Umsteigen vom flächenintensiven motorisierten Individualverkehr (MIV) auf den öffentlichen Verkehr (ÖV) und den Langsamverkehr (LV) unterstützen. Kernstädte und urbane Räume werden dadurch vom Autoverkehr entlastet.

Die Verknüpfungspunkte zwischen den Verkehrsmitteln und Netzhierarchien eignen sich dazu, als attraktive multimodale Drehscheiben ausgestaltet zu werden. Die Reisenden können einfach und effizient zwischen Auto und ÖV, zwischen Fernverkehr und Regional- und Ortsverkehr und zum Langsamverkehr umsteigen. Auch weitere Mobilitätsangebote wie Car- und Bike-Sharing und Carpooling gehören dazu. Der Umstieg kann im Agglomerationsgürtel an einer Autobahnausfahrt, die gut mit dem städtischen ÖV erschlossen ist, oder an regionalen S-Bahnhaltestellen geschehen. Auch die grossen Bahnhöfe der Agglomerationszentren stellen bereits multimodale Drehscheiben dar, die es hinsichtlich ihrer starken Nutzung zu optimieren und städtebaulich auszugestalten gilt.

Gelungene Multimodale Drehscheiben sind weitaus mehr als ein blosser Park-and-Ride-Platz oder eine Bahnhaltestelle. Dank ihrer guten Erschliessung stärken die multimodalen Drehscheiben die Subzentren und Entwicklungsschwerpunkte sowie den Trend zur Innenverdichtung. Sie helfen, die Siedlung entsprechend der kantonalen Richtpläne in den Bereichen Arbeiten, Wohnen, Einkauf und Freizeit nach innen zu entwickeln und Fahrten zu vermeiden und zu verkürzen. Durch neue Technologien und digitale Vernetzung können Fahrten gebündelt und die Nutzung der Drehscheiben optimiert werden. Sie erleichtern auch die Information der Nutzer.

Der Bund möchte die attraktive Gestaltung der Verknüpfungspunkte zwischen den Verkehrsmitteln und Netzhierarchien fördern. Zu diesem Zweck sollen die bestehenden Instrumente auf Bundeebene wie der Sachplan Verkehr, die STEP Strasse und Schiene und die Agglomerationsprogramme die Belange der verschiedenen multimodalen Drehscheiben in Zukunft noch stärker berücksichtigen. In Abstimmung mit den Kantonen, Städten und Agglomerationen soll gewährleistet werden, dass die Planung, die Umsetzung und der Betrieb multimodaler Drehscheiben entsprechend ihrer Lage und Funktion gefördert und optimiert werden.

Im Rahmen der Agglomerationsprogramme werden die multimodalen Drehscheiben nach wie vor vom Bund mitfinanziert (siehe Anhang 3). Zukünftig soll aber verstärkt Wert auf die Attraktivität der Anlagen gelegt werden. Als Standorte einer gemischten Siedlungsentwicklung bieten sie den NutzerInnen einen Mehrwert durch Freizeit-, Einkaufs- und Dienstleistungen am Umsteigepunkt. Um das Risiko eines erhöhten Verkehrsaufkommens durch die Nutzungsdichte zu vermeiden, sind die multimodalen Drehscheiben in ein räumliches Gesamtkonzept einzubetten. Die Drehscheiben sind verkehrsträgerübergreifend zu planen und mit der Siedlungsentwicklung abzustimmen. Ein besonderes Augenmerk ist auch auf die Nutzung neuer Technologien und neuer Mobilitätsangebote zu legen.

Umgang mit neuen Technologien und Mobilitätsangeboten

Die gesellschaftliche und technologische Entwicklung wird vom Bund als Chance gesehen, um Verkehr und Raum nachhaltiger zu gestalten, insbesondere auch mit neuen Angeboten in der kombinierten Mobilität. Neue Technologien können helfen, Fahrten zu vermeiden und zu bündeln. Die Agglomerationen sind angehalten, sich mit neuen Entwicklungen auseinanderzusetzen und diese in ihren Planungen zu berücksichtigen. Dies kann sich positiv auf die Programmbeurteilung auswirken.

Im Rahmen des PAV ist die Förderung der E-Mobilität ein zentrales Anliegen. Voraussetzung für eine Mitfinanzierung von infrastrukturellen Massnahmen im Zusammenhang mit der Elektromobilität ist eine Gesamtkonzeption über die Agglomeration, in der insbesondere das öffentlich zugängliche E-Mobilitätsnetz und die einzelnen Massnahmen ersichtlich sind. Im Privatverkehr sind infrastrukturelle Massnahmen zur Förderung der E-Mobilität mitfinanzierbar. Dazu gehören allfällig notwendige Ergänzungen im Energieverteilnetz und bauliche Massnahmen für die Errichtung von öffentlich zugänglichen Lade- oder Tankstationen, für die Parkierung mit spezifischen Anforderungen der E-Mobilität (die sogenannten «grünen Zonen») sowie für Infrastrukturen für E-Mobilitäts-Sharing/-Pooling. Die technischen Anlagen an der direkten Schnittstelle zum Fahrzeug (z.B. E-Ladestationen oder Wasserstoffbetankungsanlagen) für den Privatverkehr sind nicht über das PAV mitfinanzierbar.

Im ÖV-Bereich sind Elektrifizierungen des Busnetzes (z.B. Oberleitungen für Trolley-Busse) mitfinanzierbar. Zu beachten ist Art. 17a Abs. 2^{bis} MinVG, wonach Beiträge an entsprechende Mehrkosten des Rollmaterials ausgerichtet werden können, falls erhebliche Infrastrukturkosten eingespart werden. Grundsätzlich mitfinanzierbar sind insbesondere die Mehrkosten neuer E-Bus-Generationen, welche oberleitungsfrei fahren können, inklusive der nötigen Anpassungen an den Haltestellen (Ladestationen) und andere nötige elektrischen Installationen. Immer wichtiger werden auch Schnellladesysteme für batteriebetriebene Busse (entweder Depotlader oder entlang der Strecke). Die eingesparten Investitionskosten im Vergleich zu den Investitionskosten herkömmlicher Trolleybusse müssen nachgewiesen werden.

Im Zusammenhang mit der Digitalisierung und der Realisierung von Smart Cities werden neue Mobilitätsangebote und Steuerungsmöglichkeiten entstehen. Im Bereich Verkehrsmanagement zeigt sich das PAV bereits heute offen für die Mitfinanzierung neuer infrastruktureller Lösungen durch den Bund. Reine Konzepte oder IT-Lösungen (wie z.B. App-Entwicklungen) sind nicht über das PAV finanzierbar. Sie können jedoch als eigene Leistung in der Nutzenbeurteilung berücksichtigt werden.

Die weitere Entwicklung wird zusammen mit den Trägerschaften aktiv beobachtet. Je nachdem wird entschieden, ob sich Änderungen oder Ergänzungen beim PAV aufdrängen. Beispielweise haben die Angebote zum Car- oder Ride-Sharing (Pooling) mit neuen App-basierten Systemen zugenommen. Im Rahmen von Standplätzen (d.h. Infrastrukturen) bei multimodalen Drehscheiben, die mitfinanzierbar sind, können auch solche Systeme grundsätzlich berücksichtigt werden. Eine eigenständige Mitfinanzierung von App-Systemen über das PAV ist aber nicht vorgesehen. Einen eigentlichen Durchbruch von Sharing-Systemen erhoffen sich viele Experten längerfristig von Flottenbetreibern automatisierter Fahrzeuge (AF). Im Bereich des automatisierten Fahrens werden in den nächsten Jahren Forschungsarbeiten und Pilotprojekte durchgeführt. Bei einer Diffusion von AF sind potenziell auch verschiedene Infrastrukturen im städtischen Bereich neu zu gestalten (z.B. Pick-up Zonen anstelle von permanenten Parkplätzen). Solche Investitionen sind mit den aktuellen Rechtsgrundlagen grundsätzlich mitfinanzierbar. Handlungsbedarf, Mehrnutzen und Reifegrad müssen aber, wie in allen Bereichen, nachgewiesen sein.

3 Prüfverfahren

3.1 Überblick und allgemeine Grundsätze

Der Bund beurteilt die Agglomerationsprogramme. Dabei sind folgende **Grundsätze** wegleitend:

- Unabhängiges Prüfverfahren durch den Bund, unter Einbezug der Trägerschaften im Rahmen von Fachgesprächen und Fragerunden
- Faktenbasiertes, weitgehend qualitatives Prüfverfahren
- Iteratives Prüfverfahren mit Quervergleichen und einer schrittweisen Konsolidierung der Prüfergebnisse
- Erläuterung der Prüfergebnisse in einem Prüfbericht pro Agglomeration (Begründung der Priorisierung der Massnahmen durch den Bund, Darlegung der Massnahmen- und Programmbeurteilung)
- Berücksichtigung des Stands der Umsetzung der vereinbarten Massnahmen
- Berücksichtigung der spezifischen Herausforderungen von Klein-, Mittel- und Grossagglomerationen
- Beachtung von weiteren spezifischen Herausforderungen einzelner Agglomerationen (insbesondere bei kantons- und landesgrenzüberschreitender Zusammenarbeit, bei touristisch geprägten Agglomerationen, speziellen topografischen Herausforderungen oder Agglomerationen mit besonderem Handlungsbedarf im Güterverkehr)

Das **Prüfverfahren** durchläuft folgende Schritte (Abbildung 6):

1. Eingangsprüfung (Art. 11 PAVV): Die eingereichten Agglomerationsprogramme werden in einem ersten Schritt darauf geprüft, ob die zur Beurteilung zwingend notwendigen Berichtsteile vorhanden sind (formale Anforderungen, siehe Kapitel 2.3 und Anhang 1). Falls einzelne formale Anforderungen nicht erfüllt sind, wird der Trägerschaft eine nicht erstreckbare Frist eingeräumt, um die fehlenden Anforderungen zu erfüllen.
2. Grundanforderungen (Art. 7 und 12 PAVV): Sind die formalen Anforderungen erfüllt, prüft der Bund in einem zweiten Schritt die Grundanforderungen (Kapitel 2.6). Sind diese Grundanforderungen nicht erfüllt, wird das Agglomerationsprogramm vom Bund nicht weiter geprüft. Eine Frist für Nachbesserungen wird nicht gewährt.
3. Massnahmenbeurteilung (Art. 13 PAVV): In einem dritten Schritt werden die Massnahmen beurteilt. Sie werden unter anderem bezüglich Mitfinanzierbarkeit geprüft und nach A-, B- und C-Massnahmen priorisiert (Kapitel 3.3).
4. Programmbeurteilung (Art. 14 PAVV): Sie enthält vier Teilschritte:
 - 4a. Auf der Grundlage der vom Bund eingestufteten A- und B-Massnahmen werden die Kosten ermittelt (Kapitel 3.4.2)
 - 4b. Parallel dazu wird der Nutzen beurteilt (Kapitel 3.4.1). Die Nutzenbeurteilung auf Programmebene berücksichtigt die Massnahmenbeurteilung und die Kohärenz (Generationenkohärenz, inhaltliche Kohärenz, Abstimmung mit anderen relevanten Planungen).
 - 4c. Danach werden die Wirkungspunkte den Kosten des Programms in einer Kosten-Nutzen-Matrix gegenübergestellt. Daraus ergibt sich der provisorische Beitragssatz für die Bundesbeteiligung (Kapitel 3.4.3). Nicht mitfinanziert werden Programme, welche entweder einen zu geringen Nutzen haben (oder zu hohe Kosten aufweisen).
 - 4d. Abschliessend erfolgt die Beurteilung des Stands der Umsetzung der Massnahmen der vorletzten Generationen Gx-2 (Kapitel 3.4.4). Ist die Umsetzung ungenügend, wird der Beitragssatz für die Massnahmen aus dem laufenden Agglomerationsprogramm um 5 Prozentpunkte reduziert.



Vorgehen im Prüfverfahren

Das ARE hat die Federführung für die Prüfung der Agglomerationsprogramme. ASTRA, BAV und BAFU wirken auf Fachebene mit ⁴¹. Eine bundesexterne Arbeitsgemeinschaft begleitet den Prozess kritisch und bringt eine unabhängige Zweitmeinung aus fachlicher Sicht ein. Die im Prüfteam vertretenen Bundesämter und die externe Arbeitsgemeinschaft beurteilen unabhängig voneinander jedes einzelne Agglomerationsprogramm. In konferenziellen Bereinigungen treffen sich alle Beteiligten, um für jedes Agglomerationsprogramm zu einer gemeinsam getragenen, qualitativen und faktenbasierten Beurteilung zu gelangen. Diese Beurteilungen werden im Quervergleich in sogenannten Bilanzateliers nochmals überprüft. Die Ergebnisse dienen als Grundlage für die Prüfberichte und die darauf aufbauende Botschaft über das PAV.

Beteiligung der Trägerschaften im Prüfverfahren

Zu Beginn des bundesinternen Prüfverfahrens kann zwischen dem ARE und einer Trägerschaft ein erstes Fachgespräch in Form einer Fragerunde durchgeführt werden, um dem Prüfteam ein besseres Verständnis des jeweiligen Agglomerationsprogramms zu ermöglichen, Missverständnisse zu vermeiden und offene Fragen zu klären. Diese Fragerunde kann schriftlich und/oder in Form einer Sitzung erfolgen.

Ein zweites Fachgespräch findet statt, um über die provisorischen Prüfergebnisse des Bundes anhand eines Entwurfs des Prüfberichts zu diskutieren. Es soll sicherstellen, dass sämtliche relevanten Argumente in die Prüfung einbezogen werden und die Kohärenz des Agglomerationsprogramms trotz allfälliger Prioritätenänderungen durch den Bund gewahrt bleibt. Die Prüfergebnisse werden bei Bedarf angepasst.

⁴¹ Art. 10 PAVV

3.2 Wirkungskriterien

Erfüllt ein Agglomerationsprogramm die formalen Anforderungen der Eingangsprüfung und die Grundanforderungen, wird es auf seine Wirkung beurteilt. Die Gesamtwirkung wird anhand der Wirkungsziele gemäss Art. 17d Abs. 2 MinVG festgelegt:

- bessere Qualität des Verkehrssystems
- mehr Siedlungsentwicklung nach innen
- mehr Verkehrssicherheit
- weniger Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch

Mit den daraus abgeleiteten vier Wirkungskriterien und jeweiligen Unterkriterien werden die Wirkungsziele beurteilt. Die Beurteilung anhand der Wirkungskriterien erfolgt qualitativ. Jedes Wirkungskriterium wird mit 0 bis 3 Punkten bewertet. Die Punktzuteilung wird für jedes einzelne Kriterium argumentativ begründet (siehe zur Punktzuteilung Kapitel 3.4.1). Um eine nachvollziehbare Beurteilung zu ermöglichen, wird jedes Wirkungskriterium durch Unterkriterien nach einzelnen Fachthemen spezifiziert.

Tabelle 2: Übersicht zu den Wirkungskriterien nach Haupt- und Unterkriterien

WK 1 Qualität des Verkehrssystems verbessern	
1.1	Verbesserung des Gesamtverkehrssystems
1.2	Verbesserung der Intermodalität und aktive Steuerung der Mobilitätsnachfrage
1.3	Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems
1.4	Verbesserung des Strassennetzes und Verkehrslenkung
1.5	Verbesserung im Langsamverkehr
WK 2 Siedlungsentwicklung nach innen fördern	
2.1	Siedlungskonzentration und Innenverdichtung
2.2	Aufwertung der öffentlichen Freiräume im Siedlungsgebiet
WK 3 Verkehrssicherheit erhöhen	
3.1	Erhöhung objektive und subjektive Verkehrssicherheit
WK 4 Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern	
4.1	Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen
4.2	Reduktion von Lärmemissionen
4.3	Minimierung des Ressourcenverbrauchs und Aufwertung von Natur- und Grünräumen

Die vier Wirkungskriterien werden sowohl für die Nutzenbeurteilung eines Agglomerationsprogramms als Ganzes (im Rahmen der Bestimmung des Beitragssatzes des Bundes), als auch zur Beurteilung der Verkehrsinfrastrukturmassnahmen (bei der Priorisierung der Massnahmen) herangezogen. Die in den nachstehenden Kapiteln aufgeführten Fragen eignen sich vor allem für die Programmbeurteilung (Kapitel 3.4). Für die Beurteilung der einzelnen Massnahmen (Kapitel 3.3) werden die Fragen sinngemäss angewendet und bei Bedarf angepasst.

Der Nutzen eines Agglomerationsprogramms oder einer Massnahme ergibt sich aus dem Vergleich zwischen zwei zukünftigen Zuständen: Dem „Referenzzustand“ (ohne Agglomerationsprogramm) und dem Zustand mit Agglomerationsprogramm.

3.2.1 WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessern

WK 1.1 Verbesserung des Gesamtverkehrssystems

Kernfragen:

- Liegt eine Gesamtverkehrsstrategie vor?
- Inwieweit tragen die Teilstrategien Verkehr und Siedlung⁴² sowie die Massnahmen dazu bei, das Gesamtverkehrssystem wesensgerecht zu verbessern, funktionstüchtig zu halten und die Belastungen zu reduzieren („nicht überall alle Verkehrsträger stärken“)?
- Sind die Verkehrsnetze und die Verkehrsträger untereinander abgestimmt und vernetzt?
- Sind die Verkehrssysteme und die Siedlungsentwicklung aufeinander abgestimmt? Können die Erreichbarkeiten, wo dies sinnvoll ist, verbessert werden?
- Werden auch neue Mobilitätsangebote gefördert?

Präzisierungen:

- Kohärenz der Gesamtverkehrsstrategie mit dem Zukunftsbild
- Kohärenz mit den Teilstrategien und Massnahmen der Vorgängergenerationen sowie mit den beschlossenen Massnahmen der nationalen Planungen
- Kohärenz der Teilstrategien, Massnahmen und Handlungsbedarf bezüglich der Verkehrsbewältigung, insbesondere von wichtigen Siedlungsentwicklungsgebieten
- Verbesserung der gesamtverkehrlichen Erschliessungsqualität und Erreichbarkeit dort, wo der grösste Handlungsbedarf besteht (z.B. ESP und andere wichtige Entwicklungspotenziale)
- Bildung sinnvoller Netzhierarchien und allfällige Ableitung von Massnahmen zum Funktionieren der Schnittstellen zwischen den Netzen und Netzhierarchien
- Gesamtplanung betreffend Schnittstellen zwischen den Netzhierarchien und multimodalen Drehscheiben (Umsteigeplattformen zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln)
- Strategien / Massnahmen zur Verbesserung der grossräumigen Verkehrsbewältigung über die Agglomerationsgrenzen hinweg bei gleichzeitiger Entlastung in Kernzonen und anderen sensiblen Siedlungs- und Erholungsräumen
- Anreizsysteme und Pilotprojekte für neue, nachhaltigere Verkehrslösungen und Elektromobilität
- Bei Agglomerationen mit hohem Güterverkehrsbelastung (z.B. aufgrund grosser Logistikstandorte oder -routen): Verbesserungen der Erreichbarkeit im Güterverkehr (u.a. Abstimmung von Logistikstandorten mit Erschliessung) und Reduktion der güterverkehrsbedingten Belastungen (insbesondere in siedlungsorientierten Räumen)
- Bei Agglomerationen mit hohem Tourismusverkehrsaufkommen (z.B. aufgrund grosser Wintersportorte oder touristische Gemeinden gemäss kantonalem Richtplan): Analyse zu den Auswirkungen des Freizeit-, Ausflugs- und Ferienverkehrs, Strategien und Massnahmen zur nachhaltigeren Lenkung des Tourismusverkehrs vom MIV auf ÖV oder LV und Reduktion der tourismusverkehrsbedingten Belastungen (insbesondere in Kernzonen und Erholungs-/Landschaftsräumen)

⁴² Beim Kap. 3.2 ist im Bereich Siedlung immer auch die Landschaft zu berücksichtigen.

WK 1.2 Verbesserung der Intermodalität und aktive Steuerung der Mobilitätsnachfrage

Kernfragen:

- Inwieweit wird die Intermodalität (kombinierte Mobilität MIV/ÖV/LV) verbessert? Sind Massnahmen dazu vorgesehen, insbesondere zugunsten der besseren Verknüpfung der Verkehrsmittel an geeigneten Orten (multimodalen Drehscheiben)?
- Inwieweit tragen die Teilstrategien und die Massnahmen zu einer Reduktion des Gesamtverkehrs und Verlagerung auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel bei?
- Sind neben Angebots- und Steuerungsmassnahmen auch griffige nachfrageorientierte Mobilitätsmassnahmen vorgesehen, insbesondere Parkraummanagement?

Präzisierungen:

- Kohärenz der Teilstrategien, Massnahmen, Handlungsbedarf und Zukunftsbild
- Analyse und Konzeption mit Zielen und räumliche Prinzipien zur Bereitstellung der kombinierten Mobilität (P+R/multimodale Drehscheibe) für die gesamte Agglomeration (insbesondere für grosse und mittlere Agglomerationen), Ableitung von Massnahmen aus diesen Konzeptionen z.B. Aufwertung oder Schaffung von attraktiven multimodalen Drehscheiben (Förderung des frühzeitigen Umsteigens auf den ÖV/LV mittels P+R- Anlagen, verbesserter Zugang für den LV)
- Analyse und Konzeption mit Zielen und räumliche Prinzipien zur Bereitstellung, Limitierung, Bewirtschaftung und Steuerung des Parkplatzangebots aller Typen (im öffentlichen Raum, in Parkhäusern und soweit dies die Rechts- und Planungsgrundlagen zulassen auch bei privaten Liegenschaften). Ableitung von Massnahmen aus dieser Konzeption.
- Anwendung von Mobilitätskonzepten bei Vorhaben mit grösseren verkehrlichen Auswirkungen (z.B. bei ESP, Arbeitsplatzgebieten, verkehrsintensiven Nutzungen)
- Anreizsysteme und innovative Projekte für eine sinnvolle Verknüpfung der Verkehrsmittel und Verkehrsverlagerung vom MIV hin zu ÖV und LV
- Massnahmen zur Information und Sensibilisierung
- Öffentliche Infrastrukturen, Anreizsysteme oder Pilotprojekte für innovative und/oder umweltfreundliche neue Mobilitätsformen (insbesondere zur E-Mobilität)

WK 1.3 Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems

Kernfragen:

- Liegt eine vollständige Teilstrategie ÖV vor, inklusive Angebotszielen und Abstimmung zwischen Bahn-, Tram- und Busangeboten?
- Inwieweit tragen die Teilstrategie und die Massnahmen dazu bei, die Siedlungsentwicklung auf gut mit dem ÖV erschlossene Standorte zu lenken?
- Werden die öffentlichen Verkehrssysteme bezüglich Angebot und Komfort verbessert?

Präzisierungen:

- Kohärenz der Teilstrategien, Massnahmen, Handlungsbedarf und Zukunftsbild.
- Kohärenz mit den Strategien und Massnahmen der Vorgängergeneration
- Kohärenz der Massnahmen des Agglomerationsprogramms mit Ausbauten des Eisenbahnnetzes (Fern- und Regionalverkehr); namentlich Abstimmung der Kapazitäten des Ortsverkehrs auf die von Bund und Kantonen definierten Angebotskonzepte des Regional- und Fernverkehrs

- Verbesserung der Knotenstruktur und Lesbarkeit des ÖV-Netzes (z.B. frühzeitige Verknüpfung der Bahn mit dem Feinverteiler am Stadtrand, an Nationalstrassenabfahrten; Tram-/Busnetze abgestimmt auf ESP)
- Gezielter Ausbau der Kapazitäten (d.h. priorisiert gemäss Handlungsbedarf) und Verbesserung der Fahrplanstabilität
- Verringerung der durchschnittlichen Reisezeiten im ÖV (z.B. Eigentrassierung, Priorisierung, Abstimmung mit Feinverteiler), Verringerung der Warte-/Umsteigezeiten
- Verbesserung von Benutzerfreundlichkeit und Image des ÖV-Systems (Aufwertung Bus- und Tramhaltestellen, Fahrgastinformation, Erweiterung der Tarifverbund-Systeme – insb. bei grenzüberschreitenden Agglomerationen)
- Verbesserte Erschliessung von grossen verkehrserzeugenden Freizeiteinrichtungen und wichtigen Tourismusstandorten mit dem öffentlichen Verkehr

WK 1.4 Verbesserung des Strassennetzes und Verkehrslenkung

Kernfragen:

- Liegt eine vollständige Teilstrategie für den Strassenverkehr vor?
- Inwieweit tragen die Teilstrategie und die Massnahmen zur optimaleren Nutzung der Strassenkapazitäten und zur Verstetigung des Verkehrsflusses sowie zur Bereitstellung von allfällig notwendigen Kapazitäten bei?
- Sind die Massnahmen im Bereich des Strassenverkehrs in siedlungsorientierten Netzabschnitten auf die Anforderungen des ÖV und LV abgestimmt?

Präzisierungen:

- Kohärenz der Teilstrategien, Massnahmen, Handlungsbedarf und Zukunftsbild
- Kohärenz mit den Teilstrategien und Massnahmen der Vorgängergenerationen
- Kohärenz mit den Massnahmen der nationalen Planungen, d.h. Aufzeigen der Auswirkungen von Ausbauten des Nationalstrassennetzes (Engpassbeseitigungen) und Autobahnan schlüssen auf das Strassennetz der Agglomeration; Zusammenspiel zwischen Nationalstrassennetz inkl. Anschlüssen und Strassennetz der Agglomeration. Dazu gehört nicht nur eine reine Lenkungsstrategie zur Verlagerung des Strassenverkehrs auf das Nationalstrassennetz, sondern auch eine aktive Strategie zur Verlagerung und Reduktion des Strassenverkehrsaufkommens und damit zur Entlastung der Verkehrsnetze
- Vollständigkeit der Teilstrategie Verkehr: Netzfunktionen und Netzhierarchie, Steuerungs- und Lenkungsmassnahmen, Strategien zur Reduktion des Verkehrsaufkommens oder Verlagerung auf ÖV und LV, jeweils abgestimmt auf Massnahmen der nationalen Planungen (Anschlüsse usw.)
- Strategische Aussagen zur Frage Mischverkehr vs. Trennverkehr in Bezug auf die verschiedene Netzhierarchie (insb. wo ÖV- oder Veloseparierung möglich? Wo dies nicht möglich ist, welchen Massnahmen zur Gewährleistung der Sicherheit und Qualität des Verkehrs können ergriffen werden?)
- Massnahmen zum Verkehrsmanagement (Steuerungs- und Lenkungsmassnahmen) auf regionaler und lokaler Ebene, abgestimmt auf die verschiedenen Betriebs- und Gestaltungskonzepte sowie die Schnittstellen zum Nationalstrassennetz
- Die Verkehrsmanagement- und BGK-Massnahmenpakete für pauschale Bundesbeiträge sind kohärent aus der Teilstrategie MIV (und/oder weiteren Teilstrategien) abgeleitet und weisen eine hohe konzeptionelle Qualität auf
- Strassennetzergänzungen (Neu- oder Ausbauten) nur mit zeitlich und inhaltlich abgestimmten flankierenden Massnahmen (Gesamtverkehrssicht)

- Bei Agglomerationen mit hoher Güterverkehrsbelastung (z.B. aufgrund grosser Logistikstandorte oder -routen): Verbesserung des Güterverkehrs und Reduktion der güterverkehrsbedingten Belastungen, insbesondere in siedlungsorientierten Räumen
- Bei Agglomerationen mit hohem Tourismusverkehrsaufkommen (z.B. aufgrund grosser Wintersportorte oder Tourismusgemeinden gemäss kantonalem Richtplan): Verbesserung des Tourismusverkehrs und Reduktion der tourismusverkehrsbedingten Belastungen; Strategien und Massnahmen zur Verkehrsberuhigung und -reduktion in sensiblen Gebieten (BGKs oder andere Massnahmen in hoch frequentierten touristischen Kernzonen, sensible Erholungs- /Grünräume, Parkierungskonzepte o.a.)

WK 1.5 Verbesserung im Langsamverkehr

Kernfragen:

- Liegt eine vollständige Teilstrategie für den LV vor?
- Inwieweit tragen die Teilstrategie und die Massnahmen zur Verbesserung der Qualität des LV und zur Umlagerung von MIV bzw. Entlastung des ÖV bei?

Präzisierungen:

- Kohärenz der Teilstrategien, Massnahmen, Handlungsbedarf und Zukunftsbild.
- Kohärenz mit den Teilstrategien und Massnahmen der Vorgängergeneration
- Die LV-Massnahmenpakete für pauschale Bundesbeiträge sind kohärent aus der Teilstrategie-LV abgeleitet und weisen eine hohe konzeptionelle Qualität auf
- Förderung eines zusammenhängenden, dichten, sicheren und attraktiven Wegnetzes (z.B. direkte Wege/Veloschnellrouten, Verkürzung der Unterwegszeit, Verringerung der Wartezeiten an Lichtsignalanlagen, verständliche Routenführungen und -signalisationen)
- Schaffung von Siedlungsstrukturen, die den LV fördern (z.B. autoarme Siedlungen, fussgängerfreundliche Freiraumgestaltung und Veloparkierungsanlagen)
- Berücksichtigung der spezifischen Anliegen des LV bei Betriebs- und Gestaltungskonzepten
- Sicherstellung einer guten LV-Erschliessung in Entwicklungsgebieten (falls noch nicht vorhanden)

3.2.2 WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern

WK 2.1 Siedlungskonzentration und Innenverdichtung

Kernfragen:

- Liegt eine Teilstrategie Siedlung unter Berücksichtigung der Landschaft auf Agglomerationsebene vor, die eine Siedlungsentwicklung nach innen fördert und eine Siedlungskonzentration an gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten vorsieht, allenfalls mit dezentraler Verteilung von Schwerpunkten (ÖV als Rückgrat der Siedlungsentwicklung)? Werden dabei Gebiete mit hohem Entwicklungsdruck, aber mit schlechter Verkehrserschliessung berücksichtigt?
- Beinhaltet die Teilstrategie Siedlung unter Berücksichtigung der Landschaft auch die Entwicklung im Bestand/Innenentwicklungsgebiete (Aufzonungen, Gebiete mit Verdichtungspotential)?
- Wo sind in der Agglomeration die wichtigsten geplanten und bestehenden Entwicklungsschwerpunkte (Potential für Einwohner und Beschäftigte) und Verkehrsintensiven Einrichtungen (Einkauf/Freizeit) verortet?

- Inwieweit tragen die Siedlungsmassnahmen des Agglomerationsprogramms für die wichtigsten Entwicklungsschwerpunkte (ESP) dazu bei, einen wesentlichen Anteil des gesamten Entwicklungspotentials aufzunehmen?
- Sind die Umsetzungsschritte für die wichtigsten Entwicklungsschwerpunkte konkretisiert?
- Ist, im Sinne einer guten Abstimmung, die Kapazität des Verkehrsnetzes bei Entwicklungsschwerpunkten berücksichtigt und sind entsprechende Massnahmen auf Agglomerationsebene in Abstimmung mit den Massnahmen der nationalen und weiteren relevanten Planungen in der Schweiz und (wenn relevant) grenznahen Ausland vorgesehen?

Präzisierungen:

- Kohärenz der Teilstrategien, Massnahmen, Handlungsbedarf und Zukunftsbild.
- Kohärenz mit der Teilstrategie Verkehr, mit dem Zukunftsbild und den Massnahmen
- Aufnahme kantonaler Entwicklungsschwerpunkte (ESP) und Verkehrsintensiver Einrichtungen (VE) in das Zukunftsbild und die Teilstrategie
- Festlegen von weiteren Entwicklungsschwerpunkten für das Agglomerationsprogramm, hergeleitet aus dem Handlungsbedarf und abgestimmt mit dem kantonalen Richtplan
- Aufzeigen der Entwicklung aus dem kantonalen Richtplan auf Agglomerationsebene in der Teilstrategie Siedlung unter Berücksichtigung der Landschaft (Massnahmen zur Konkretisierung der Vorgaben des kantonalen Richtplans)
- Lokalisierung der Entwicklungsschwerpunkte an sehr gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen oder in Gebieten mit genügenden Verkehrskapazitäten. Die erforderliche Kapazität ist qualitativ nachzuweisen. Ein quantitativer Nachweis ist zu erbringen, wenn durch die betroffene Siedlungsmassnahme zusätzliche Verkehrsinfrastrukturen bzw. -ausbauten nötig werden.
- Umsetzungsschritte für die wichtigsten Entwicklungsschwerpunkte (Zuständigkeiten, Verfahren, Termine, Entwicklung, Vermarktung, zeitliche Priorisierung in den Horizonten A, B und bei Bedarf C).
- Anreizsysteme oder Pilotprojekte für die Lenkung der Siedlungsentwicklung nach innen bzw. Lenkung an Standorte mit guter ÖV-Erschliessung (Erfahrungsaustausch, Beratungsangebote, Pilotprojekte bei Arealplanungen, etc.)

WK 2.2 Aufwertung der Freiräume im Siedlungsgebiet

Kernfragen:

- Inwieweit tragen die Teilstrategien Verkehr und Siedlung sowie die Massnahmen zur Schaffung und Aufwertung der Freiräume im Siedlungsgebiet und an seinen Rändern bei?
- Wo entstehen neue Möglichkeiten für die Schaffung von Freiräumen im Siedlungsgebiet und an seinen Rändern?
- Sind Massnahmen zur Verminderung der Trennwirkung von Verkehrsinfrastrukturen vorgesehen?

Präzisierungen:

- Betriebs- und Gestaltungskonzepte (oder ähnlich wirkende Massnahmen) auf Haupt- und Quartierstrassen, unter integraler Betrachtung des Strassenraums (Berücksichtigung der Ansprüche aller Nutzenden, Erweiterung verkehrsberuhigter Zonen / Begegnungszonen)
- Schaffung und/oder Aufwertung von Freiräumen (z.B. Plätze, Pärke); Planung auch grösserer Projekte zur Verbesserung der Qualität der Freiräume in der Agglomeration
- Lokalisierung der neuen Freiräume und Sicherstellung einer guten Zugänglichkeit
- Wirksame Massnahmen zur Reduktion der Trennwirkung im Siedlungsgebiet

3.2.3 WK3: Verkehrssicherheit erhöhen

WK3: Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit

Kernfragen:

- Liegt eine Strategie für die objektive und subjektive Verkehrssicherheit vor bzw. wird die objektive und subjektive Verkehrssicherheit in der Gesamtverkehrsstrategie konkret behandelt?
- Inwieweit tragen die Teilstrategien Verkehr und Siedlung sowie die Massnahmen dazu bei, die objektive (z.B. Beseitigung der Unfallschwerpunkte) und subjektive Sicherheit zu erhöhen?
- Wurden die spezifischen Ansprüche sensibler Bevölkerungsgruppen berücksichtigt?
- Sind Gebiete berücksichtigt, die aufgrund der Nutzungen erhöhte Anforderungen an die Verkehrssicherheit z.B. von sensiblen Bevölkerungsgruppen aufweisen?
- Wie umfassend sind die bereits laufenden Sanierungsprogramme der Städte und Kantone; werden bei entsprechendem Handlungsbedarf weitergehende Massnahmen bezüglich Verkehrssicherheit vorgesehen?

Präzisierungen:

- Vorliegen von möglichst flächendeckenden Schwachstellenanalysen (Unfallschwerpunkte und weitere Gefahrenstellen) auf allen Netzkategorien (d.h. neben Hochleistungs- und Kantonsstrassen auch auf den kommunalen Strassennetzen)
- Herleitung von Strategien und Massnahmen, welche in die Teilstrategien Verkehr und Siedlung integriert sind,
 - zur systematischen Sanierung der Unfallschwerpunkte und übrigen Gefahrenstellen,
 - abgestimmt und ergänzend zu den Strassen-Sanierungsprogrammen und
 - abgestimmt und ergänzend zu den Unfallmonitoringsystemen von Städten und Kantonen
- Herleitung von Massnahmen unter Berücksichtigung der verschiedenen Funktionen von Strassennetzkategorien und der betroffenen Nutzungen (z.B. Verkehrsführung insbesondere MIV /LV)
- Verbesserte Situation an ÖV-Haltestellen und multimodale Drehscheiben
- Berücksichtigung der objektiven und subjektiven Sicherheit im Rahmen von Betriebs- und Gestaltungskonzepten
- Besondere Berücksichtigung von sensiblen Gruppen (z.B. SchülerInnen) im öffentlichen Raum, insbesondere im Bereich LV (z.B. Gebiete mit erhöhten Anforderungen aufgrund der Nutzungen)
- Schaffung von verkehrsarmen / verkehrsberuhigten Zonen

3.2.4 WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern

WK 4.1 Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen

Kernfragen:

- Inwieweit tragen die Teilstrategien Verkehr und Siedlung sowie die Massnahmen zur Verringerung der Belastung durch Luftschadstoffe und Treibhausgasemissionen bei?
- Sind im Bereich der Lufthygiene ergänzende Massnahmen zu den Massnahmen der nationalen und kantonalen Planungen vorgesehen?

Präzisierungen:

- Verringerung der Fahrleistungen im MIV
- Geschwindigkeitsreduktion und Verstetigung des Verkehrsflusses beim MIV
- Verbesserung des Modalsplits zugunsten des ÖV sowie des LV
- Verringerung der Luftschadstoffbelastung in Siedlungs- und Erholungsgebieten
- Erhöhung des Anteils an nicht fossil betriebenem ÖV und MIV (insbesondere Elektrifizierung)
- Massnahmen zur Erhöhung der Besetzungs-/Auslastungsgrade (z.B. Sharing-Konzepte)
- Nachfrageorientierte Massnahmen zur Reduktion der Luftschadstoffbelastung und Treibhausgasemissionen
- Projekte für eine Verbesserung der Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen im Sinne einer Klimastrategie auf Stufe Agglomeration

WK 4.2 Reduktion Lärmemissionen

Kernfragen:

- Inwieweit tragen die Teilstrategien Verkehr und Siedlung sowie die Massnahmen zur Verringerung der Lärmimmissionen bei?
- Sind im Bereich des Lärmschutzes ergänzende Massnahmen zu den Massnahmen der nationalen und kantonalen Planungen vorgesehen?

Präzisierung:

- Verbesserung des Modalsplits zugunsten des ÖV sowie des LV
- Verringerung der Verkehrsbelastung in den dicht besiedelten oder lärmempfindlichen Gebieten (z.B. publikumsintensive Zentrums- und Begegnungszonen oder Erholungsgebiete)
- Lärmreduzierende Verkehrsführungs- und Geschwindigkeitsregimes (z.B. Temporeduktionen, BGK, Fahrverbote)
- Weitere Lärmschutzmassnahmen auf Stufe der Agglomeration (über die Vorgaben der Lärmschutzverordnung hinausgehend), z.B. akustische Optimierungen im Rahmen von BGK

WK 4.3 Minimierung des Ressourcenverbrauchs und Aufwertung von Natur- und Grünräumen

Kernfragen:

- Inwieweit tragen die Teilstrategien sowie die Massnahmen dazu bei, den Ressourcenverbrauch, insbesondere Flächen- und Energiebeanspruchung, durch neue Siedlungen und Infrastrukturen zu verringern, wichtige Natur- und Landschaftsräume (z.B. Naherholungsgebiete) zu erhalten und aufzuwerten?
- Wo entsteht eine allfällige neue Kapazität für die Schaffung von Natur- und Naherholungsräumen?
- Sind Massnahmen zur Verminderung der Trennwirkung von Verkehrsinfrastrukturen in Natur- und Naherholungsräumen vorgesehen?

Präzisierungen:

- Behandlung der Landschafts- und Naturaspekte mit einem engen Bezug zu Siedlungsthemen (z.B. Naherholung und Grünräume)
- Schaffung und/oder Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen (insbesondere Naherholungsgebiete); Planung auch grösserer Projekte zur Verbesserung der Qualität der Natur- und Landschaftsräume in der Agglomeration (z.B. Pärke)
- Minimierung des Anteils versiegelter Flächen und des Energieaufwands für neue Siedlungen und Verkehrsinfrastrukturen (d.h. wirkungsvolle Optimierungen bei den Bauvorhaben, Prüfung von alternativen Lösungen vor einem flächenbeanspruchenden Infrastrukturausbau (betriebliche Massnahmen, Lenkungsmassnahmen, etc.))
- Minimierung der Eingriffe in bestehende Natur- und Landschaftsräume
- Strategien und Massnahmen zum Schutz stark genutzter Naturräume (insb. relevant in touristisch geprägten Agglomerationen)

3.3 Massnahmenbeurteilung

Bevor die Agglomerationsprogramme auf ihre Wirkung beurteilt werden, muss der Bund abklären, ob die vorgeschlagenen Massnahmen mitfinanzierbar sind und ob die von der Trägerschaft definierten Prioritäten plausibel sind⁴³.

Bei der Massnahmenbeurteilung wird unterschieden zwischen den Massnahmen in den Bereichen Verkehr (Kapitel 3.3.1), Siedlung (Kapitel 3.3.2), Landschaft (Kapitel 3.3.3) sowie den Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen (Kapitel 3.3.4).

3.3.1 Verkehrsinfrastrukturmassnahmen

Ziel der Beurteilung der Verkehrsinfrastrukturmassnahmen ist es, die von der Trägerschaft vorgeschlagene Priorisierung in A- oder B- -Horizont zu überprüfen und gegebenenfalls anzupassen. Diese Beurteilung basiert auf fünf Kriterien⁴⁴:

1. Mitfinanzierbarkeit
2. Kohärenz der Massnahme
3. Planungsstand
4. Kosten-Nutzen-Verhältnis
5. Bau- und Finanzreife

Nur Massnahmen im Agglomerationsprogramm, die mitfinanzierbar (Verkehrsinfrastrukturmassnahmen) und kohärent sind, werden nach der folgenden Methodik beurteilt und erhalten eine Priorität A, B oder C:

- Die Verkehrsinfrastrukturmassnahmen der A-Liste müssen in allen fünf Kriterien positiv beurteilt werden (siehe Abbildung 7).
- Die Verkehrsinfrastrukturmassnahmen der B-Liste sind kohärent und mitfinanzierbar. Ihr Planungsstand ist genügend fortgeschritten, ihr Kosten-Nutzen-Verhältnis ist (nur) genügend oder die Bau- und Finanzreife entspricht noch nicht den Anforderungen an Massnahmen der A-Liste.
- Die Verkehrsinfrastrukturmassnahmen der C-Liste sind grundsätzlich kohärent und mitfinanzierbar, ihr Planungsstand entspricht aber noch nicht den Anforderungen der A- und B-Listen oder ihr Kosten-Nutzen-Verhältnis ist noch ungenügend⁴⁵.

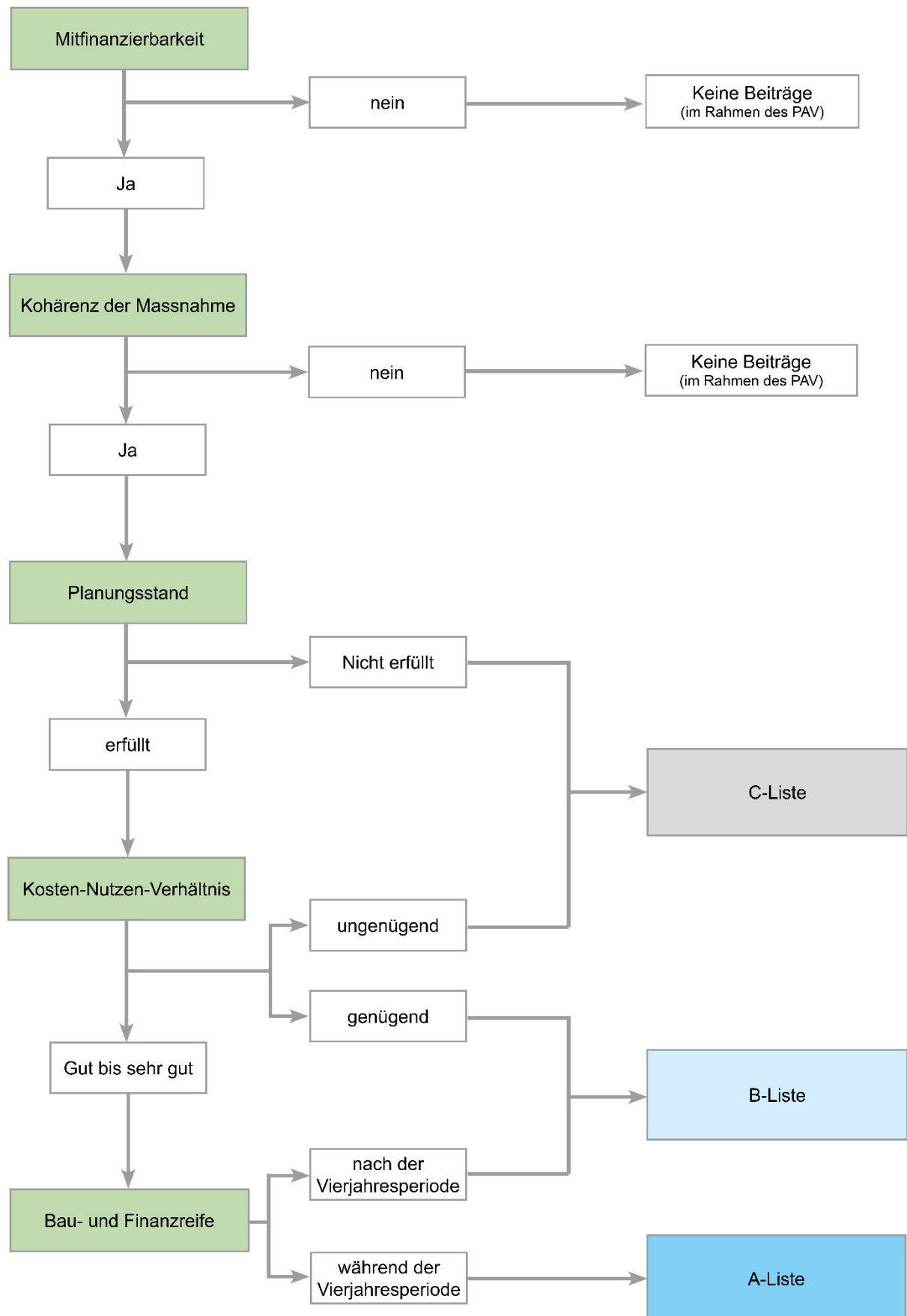
Nicht mitfinanzierbare Verkehrsmassnahmen, welche Gegenstand der Leistungsvereinbarungen sind, werden jedoch in der Programmbeurteilung berücksichtigt (Kapitel 3.4):

⁴³ Art. 13 PAVV

⁴⁴ Art. 4 Abs. 3 und 13 Abs. 3 PAVV

⁴⁵ Gemäss dieser Logik sind C-Massnahmen, die vom Bund umpriorisiert werden, grundsätzlich kohärent zum Agglomerationsprogramm und weisen daher einen gewissen Handlungsbedarf aus (dieser Handlungsbedarf wurde in den Vorgängergenerationen mit C* gekennzeichnet). Massnahmen mit fehlender oder ungenügender Kohärenz im Agglomerationsprogramm (z.B. Handlungsbedarf wird nicht anerkannt) werden vom Bund keiner Priorität zugewiesen.

Abbildung 7: Vorgehen und Kriterien bei Massnahmenbeurteilung



▪ **Schritt 1: Mitfinanzierbarkeit**

Erster Schritt der Prüfung ist die Mitfinanzierbarkeit gemäss den gesetzlichen Vorgaben (MinVG, MinVV).

▪ **Schritt 2: Kohärenz der Massnahme**

Der Bund beteiligt sich nur an Massnahmen, die sowohl inhaltlich wie zeitlich kohärent sind (siehe auch Kapitel 2.2 und 2.4).

Die *inhaltliche* Kohärenz ist unter folgenden Voraussetzungen gegeben:

- Die Massnahme entspricht den allgemeinen Zielen des Programms Agglomerationsverkehr, d.h. sie unterstützt die Koordination zwischen Verkehr und Siedlung und ermöglicht eine effiziente und nachhaltige Entwicklung des Gesamtverkehrssystems.
- Die Massnahme ist mit dem Zukunftsbild kohärent.
- Die Massnahme ergibt sich aus dem aktualisierten Handlungsbedarf und ist entsprechend begründet.
- Die Massnahme trägt zur Umsetzung einer der Teilstrategien Verkehr bzw. Siedlung, unter Berücksichtigung der Landschaft bei bzw. ist ein wichtiges Element davon (Relevanz).
- Es besteht kein offensichtlicher Widerspruch zwischen der Massnahme und einer anderen Teilstrategie.

Die *zeitliche* Kohärenz ist unter den folgenden Voraussetzungen gegeben:

- Die Massnahme bettet sich kohärent in die Vorgängergenerationen ein (Kapitel 2.4). Dabei werden auch die allfälligen Hinweise des Bundes aus früheren Prüfberichten berücksichtigt.
- Die Priorität der Massnahme entspricht dem aktualisierten Handlungsbedarf und berücksichtigt den Stand der Umsetzung der vereinbarten Massnahmen der Vorgängergenerationen.
- Die Priorität der Massnahme berücksichtigt die Terminplanung der mit ihr zusammenhängenden Siedlungsmassnahmen (z.B. Entwicklungsgebiete rechtzeitig, aber abgestimmt auf die Investitionsdynamik erschliessen).
- Die Priorität der Massnahme ist kohärent mit den Bundesplanungen, den Kantonsplanungen und weitere relevante Planungen sowie mit den Massnahmen des Agglomerationsprogramms.

▪ **Schritt 3: Planungsstand**

Mit diesem Kriterium wird der Stand des Planungsprozesses beurteilt. Zum Zeitpunkt der Einreichung des Agglomerationsprogramms müssen alle Massnahmen, welche für die A- oder B-Liste in Betracht kommen, den Planungsstand 1 aufweisen (vgl. untenstehende Tabelle). Die Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen in der A-Liste müssen nur die Angabe der Leistungseinheiten pro Teilmassnahme ausweisen (sowie weitere beschreibende Elemente gemäss Anhang 2). Nur bei Vorliegen dieser Voraussetzung werden sie weiter beurteilt.

Massnahmen von über 10 Mio. Franken Investitionskosten müssen zusätzlich den Planungsstand 2 erfüllen.

Grössere Massnahmen von über 50 Mio. Franken Investitionskosten müssen zudem ein Vorprojekt gemäss SIA-Norm 103 für Bauingenieure vorweisen, um für die A-Liste berücksichtigt zu werden.

Tabelle 3: Planungsstand – Beschreibung der Kategorien

Planungsstand	Anforderungen
1 (bis 10 Mio. CHF exkl. MwSt.)	Für A- und B-Massnahmen: - Die Massnahme ergibt sich aus dem identifizierten Handlungsbedarf. - Aus dem Massnahmenbeschrieb geht klar hervor, was der Inhalt des Projekts ist, wo es liegt, wie der aktuelle Planungsstand ist und welche weiteren Schritte erforderlich sind. - Die verkehrlichen Auswirkungen sind dargestellt. - Die finanziellen Auswirkungen der Massnahme sind aufgrund von Erfahrungswerten grob abgeschätzt. Für A-Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen: - Angabe der Leistungseinheiten pro Teilmassnahme.
2 (> 10 Mio. CHF exkl. MwSt.)	Für A- und B-Massnahmen: - Planungsstand 1 ist erfüllt; zusätzlich: - Vorstudien / Zweckmässigkeitsbeurteilungen und Machbarkeitsnachweis sind vorhanden. Vorstudien müssen eine Schätzung der Investitionskosten (+/- 30%), wenn möglich der Betriebs- und Unterhaltskosten, eine Analyse zur Wirtschaftlichkeit und zu den Auswirkungen auf die Umwelt enthalten. - Variantenvergleiche und Projektoptimierungen sind durchgeführt, unter Berücksichtigung eines breiten und, wo angezeigt, intermodalen Variantenfächers. Variantenentscheide liegen vor. - Flankierende Massnahmen (insbesondere zu Kapazitätsausbauten) weisen einen ähnlichen Planungsstand auf und sind integrierter Bestandteil der Massnahme bzw. des Massnahmenpakets. Mit der Verkehrsinfrastrukturmassnahme verknüpfte Siedlungsmassnahmen weisen einen ausreichenden Konkretisierungsgrad auf.
3 (> 50 Mio. CHF exkl. MwSt.) ⁴⁶	Für A-Massnahmen: - zusätzlich zu Planungsstand 2: - Vorprojekt gemäss SIA-Norm 103 für Bauingenieure ist vorhanden, bzw. wird bis spätestens 9 Monate nach Einreichungstermin des Agglomerationsprogramms im Bund nachgeliefert werden kann. - Investitions-, Betriebs- und Unterhaltskosten sind auf +/- 20% geschätzt.

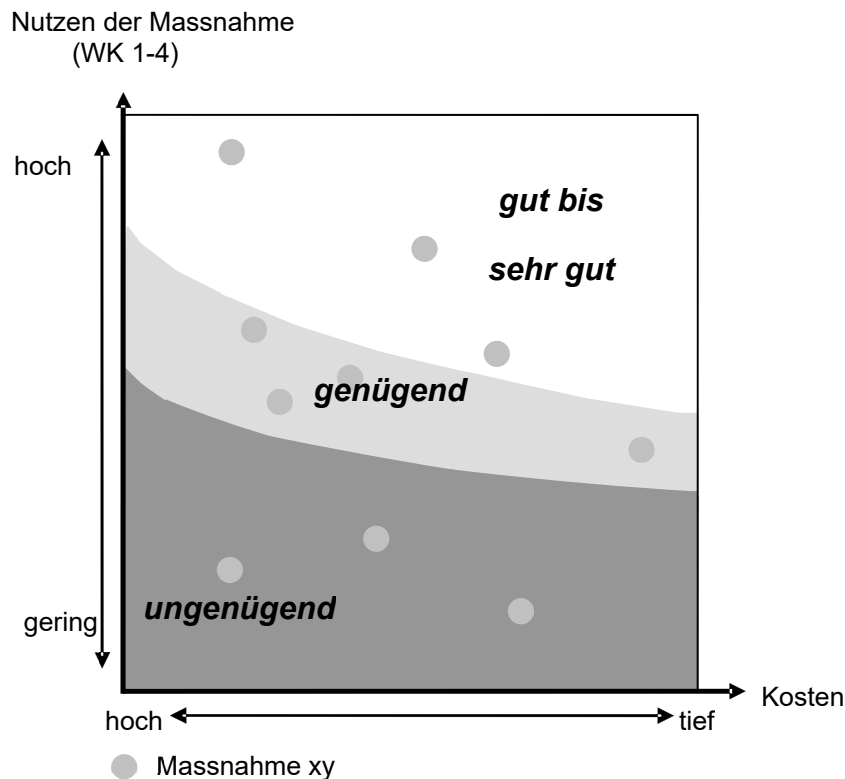
▪ Schritt 4: Kosten-Nutzen-Verhältnis

Das Kosten-Nutzen-Verhältnis einer Massnahme ergibt sich einerseits aus dem Nutzen (gemessen in Wirkungspunkten), andererseits aus den Kosten (gemessen nach Kostenkategorien).

Die nachstehende Abbildung zeigt beispielhaft, wie das Kosten-Nutzen-Verhältnis einer Massnahme von deren Wirkung und Kosten abhängt.

⁴⁶ Art. 5 PAVV

Abbildung 8: Beurteilung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses



Der **Nutzen** einer Massnahme wird qualitativ anhand der vier Wirkungskriterien beurteilt (Kapitel 3.2).

Pro WK werden maximal drei Punkte vergeben (bei einer sehr grossen positiven Wirkung). Die Beurteilung einer Massnahme erfolgt gemäss den jeweiligen Unterkriterien eines Wirkungskriteriums. Bei der Beurteilung wird auch die Agglomerationsgrösse mitberücksichtigt.

Die im Kapitel 3.2 aufgeführten Fragen dienen vor allem der Programmwirkung. Sie können aber sinngemäss für die Massnahmenbeurteilung beigezogen werden. Beim WK1 muss die Frage hinsichtlich der Verbesserung der Qualität des ÖV beispielsweise wie folgt angepasst werden: „Wie stark trägt die Massnahme zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems bei?“.

Der Nutzen einer Massnahme wird gestützt auf den Vergleich zum „Referenzzustand“, d.h. zum Zustand ohne die beurteilte Massnahme ermittelt. Für gewisse Massnahmenkategorien sind auch Sachinformationenerforderlich. Diese werden im Anhang 4 erläutert.

Die Zuordnung der Massnahmen zu den **Kostenkategorien** erfolgt insbesondere unter Berücksichtigung der Agglomerationsgrösse. Für jede Agglomerationsgrösse werden die Kostenkategorien auf Grundlage aller eingereichten Massnahmen in den entsprechenden Agglomerationsprogrammen der aktuellen Generation derselben Grössenkategorie (klein, mittel, gross) hergeleitet. Deshalb können die einzelnen Kostenkategorien erst im Rahmen des Prüfprozesses definitiv festgelegt werden⁴⁷.

⁴⁷ Im Erläuterungsbericht der jeweiligen Generation werden die für die Agglomerationsprogramme verwendeten Kostenkategorien nach Agglomerationsgrössen aufgeführt.

Quervergleiche

Bei gewissen Massnahmenkategorien erlaubt die Massnahmenbeurteilung allein gestützt auf die vier Wirkungskriterien keine genügend klare Prioritätenzuordnung. Um breiter abgestützte Resultate zu erhalten, werden deshalb für zwei Massnahmenkategorien Zusatzkriterien angewendet und ein Quervergleich mit allen eingereichten Agglomerationsprogrammen durchgeführt: für die Massnahmenkategorie «Tram / Stadtbahnen» sowie für reine Kernentlastungs- und Umfahrungsstrassen in der Massnahmenkategorie «Kapazität Strasse». Die durchgeführten Vergleiche und die verwendeten Zusatzkriterien werden im Erläuterungsbericht zum Prüfverfahren der jeweiligen Generation dargestellt.

▪ Schritt 5: Bau- und Finanzreife

Ergänzend zum Planungsstand (Schritt 3) ist die Bau- und Finanzreife zu beurteilen. Dabei wird geprüft, ob eine Massnahme innerhalb des A- bzw. B-Horizonts umgesetzt und finanziert werden kann. Die Ausführung von Bauvorhaben der Massnahmen der A-Liste muss innerhalb der in der PAVV vorgegebene Frist beginnen, sonst verliert die Trägerschaft den Anspruch auf Bundesbeiträge.

Die Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen in der A-Liste müssen lediglich die Angabe der Leistungseinheiten pro Teilmassnahme ausweisen (siehe Schritt 3).

Vertritt der Bund die Auffassung, dass eine Massnahme noch nicht die Bau- und Finanzreife einer A-Massnahme erreicht hat, wird sie der B-Liste zugeteilt. Baureif ist ein Projekt dann, wenn die Planungs-, Projektierungs- und Bewilligungsverfahren abgeschlossen sind oder im A- Horizont abgeschlossen werden. Zur Finanzreife gehört, dass die Restfinanzierung der Investitionen für die geplanten Projekte sichergestellt ist und ein Finanzierungsplan sowie der Nachweis der langfristigen Finanztragbarkeit vorliegen.

Tabelle 4: Bau- und Finanzreife – Beschreibung der Kategorien

Bau- und Finanzreife	Anforderungen
1 (bis 10 Mio. CHF exkl. MwSt., ohne Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen)	- Die weiteren Umsetzungsschritte (Projektierung, Baubewilligung, Finanzierung) werden dargelegt. - Bei Massnahmen in der Zuständigkeit einer Gemeinde liegt eine Erklärung vor, wonach die betreffende Gemeinde dem jeweiligen Agglomerationsprogramm zustimmt und die darin enthaltenen Massnahmen in ihrem Zuständigkeitsbereich umsetzen wird. - Der voraussichtliche Finanzierungsschlüssel zwischen den beteiligten Gebietskörperschaften wird dargelegt.
2 (> 10 Mio. CHF exkl. MwSt.)	- Bau-/Finanzreife 1 ist erfüllt; zusätzlich: - Es wird glaubhaft dargelegt, dass die Projektierungs- und Baubewilligungsverfahren innerhalb des A-Horizontes abgeschlossen werden können. - Die Restfinanzierung der Investitionen ist weitestgehend sichergestellt und die Tragbarkeit der Folgekosten aus Betrieb und Unterhalt soweit möglich nachgewiesen. Massnahmen sind von den jeweils zuständigen Organen zu genehmigen (z.B. Gemeindeexekutive). Eine Genehmigung durch das für den Baukredit zuständige Organ (z.B. Gemeindeversammlung) ist aber noch nicht erforderlich.

3.3.2 Siedlungsmassnahmen

Siedlungsmassnahmen werden im Rahmen des PAV nicht durch den Bund mitfinanziert. Der Bund beurteilt die Siedlungsmassnahmen anders als die Verkehrsinfrastrukturmassnahmen. Die Siedlungsmassnahmen werden summarisch beurteilt, um die Wirkung des Gesamtprogramms zu ermitteln und um die Abstimmung von Verkehr und Siedlung zu beurteilen (siehe Kapitel 3.4). Die Trägerschaften müssen deshalb eine Priorisierung der Siedlungsmassnahmen in Abstimmung mit den Verkehrsinfrastruktur- und Verkehrsmassnahmen vornehmen. Der Bund priorisiert die Siedlungsmassnahmen in der Regel nicht um. Er kann die Priorisierung einzelner Siedlungsmassnahmen aber ändern, wenn die Abstimmung nicht gewährleistet ist, d.h. falls Siedlungsmassnahmen nicht kohärent mit den Verkehrsinfrastruktur- und Verkehrsmassnahmen bzw. die Verkehrskapazitäten nicht gesichert sind.

Folgende Aspekte werden bei Siedlungsmassnahmen geprüft:

- Unterstützen diese Massnahmen die Ziele des Raumplanungsgesetzes und die Gesamtziele der Agglomerationspolitik des Bundes, insbesondere die Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen?
- Sind die Siedlungsmassnahmen aus der Teilstrategie Siedlung unter Berücksichtigung der Landschaft sowie aus dem aktualisierten Handlungsbedarf abgeleitet und sind sie kohärent mit dem Zukunftsbild?
- Zeigen die Massnahmen im Bereich Siedlung die Entwicklung der bestehenden Instrumente der Raumplanung auf? Dienen die Massnahmen einer Konkretisierung und konsequenten Umsetzung der Vorgaben des kantonalen Richtplans (bzw. anderer Planungsinstrumente)? Hinweis: Je konkreter die Vorgaben eines KRIP sind, umso wichtiger sind Massnahmen auf Stufe Agglomeration zur Unterstützung der Umsetzung.
- Sind die nationalen, kantonalen und weiteren relevanten Planungen in der Schweiz und grenznahen Ausland sowie die (grösseren) Verkehrsinfrastrukturmassnahmen mit den entsprechenden Siedlungsmassnahmen abgestimmt?
- Kann der durch die vorgeschlagenen Siedlungsmassnahmen verursachte Verkehr verträglich bewältigt werden bzw. sind zusätzliche Verkehrskapazitäten möglich und vorgesehen?

Ziel des Agglomerationsprogramms ist es, die Sachplanungen des Bundes sowie die Vorgaben des kantonalen Richtplans (und allenfalls des regionalen Richtplans) weiterzuentwickeln und zu konkretisieren. Es ist darzulegen, wo ein konkreter Handlungsbedarf in Bezug auf die Festlegungen des kantonalen Richtplans besteht. Entsprechend dem Handlungsbedarf legt das Agglomerationsprogramm Massnahmen zur räumlichen, zeitlichen und / oder inhaltlichen Konkretisierung der Siedlungsvorgaben des kantonalen Richtplans fest.

Das Agglomerationsprogramm z.B.:

- konkretisiert die Vorgaben des kantonalen Richtplans im Sinne einer Umsetzung und Priorisierung der Siedlungsmassnahmen;
- legt die konkrete Umsetzungsplanung für die Siedlungsentwicklung nach innen fest, wie beispielsweise die wichtigsten und ausgewählten ESP hinsichtlich der Einwohnerinnen und Beschäftigten (Zuständigkeiten, Priorisierung, Planungsschritte, Abstimmung mit Verkehrsinfrastruktur- und Verkehrsmassnahmen, etc.);
- legt die verkehrsintensiven Einrichtungen (VE) im Zukunftsbild und in der Teilstrategie fest.

Für im Agglomerationsprogramm als Daueraufgabe bezeichneten Siedlungsmassnahmen (z.B. Siedlungsverdichtung im Rahmen der Ortsplanungsrevisionen) ist ein konkretes Umsetzungsprogramm

mit den nächsten Planungsschritten aufzuzeigen (mindestens für A- und B-Horizont, z.B. Zuständigkeiten, Termine). Ein blosser Verweis auf die Umsetzungsprozesse im Rahmen der ordentlichen Raumplanungsinstrumente (Nutzungsplanung, etc.) gilt nicht als Massnahme des Agglomerationsprogramms.

3.3.3 Landschaftsmassnahmen

Landschaftsmassnahmen sind nicht zwingend und können keine Mitfinanzierung im Rahmen des PAV beanspruchen⁴⁸. Sie sind dennoch sehr erwünscht. Wenn ein Agglomerationsprogramm Landschaftsmassnahmen enthält, müssen mindestens im Rahmen von Siedlungsthemen die Landschaftsaspekte in allen Bausteinen behandelt und klar dargestellt werden, damit der logische Bezug (roter Faden) nachvollziehbar und die Prüfung durch den Bund möglich ist. Die Agglomeration hat auch die Möglichkeit eine eigenständige, mit Verkehr und Siedlung abgestimmte Landschaftsstrategie einzureichen. Konkrete Landschaftsmassnahmen, welche die landschaftlichen Qualitäten stärken, können die Programmbeurteilung über das WK4 positiv beeinflussen.

Landschaftsmassnahmen werden analog zu den Siedlungsmassnahmen summarisch bewertet. Folgende Aspekte werden untersucht:

- Sind die Landschaftsaspekte in allen Bausteinen klar dargestellt und behandelt? Ist der rote Faden zwischen allen Bausteinen nachvollziehbar?
- Sind die Landschaftsmassnahmen aus der Teilstrategie Siedlung unter Berücksichtigung der Landschaft oder aus einer eigenen Teilstrategie Landschaft und Handlungsbedarf abgeleitet? Unterstützen sie die Gesamtstrategie des Agglomerationsprogramms? Sind sie kohärent mit dem Zukunftsbild?
- Sind diese Massnahmen genügend konkret und/oder systematisch, um Wirkungen auf Stufe Agglomeration zu erzielen?

3.3.4 Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen

Die Beurteilung der Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen⁴⁹ (siehe Kapitel 2.7) folgt einer anderen Logik als die Beurteilung einzelner Massnahmen. Ziel der Beurteilung ist es, die pauschale Mitfinanzierung von Massnahmen zu überprüfen und die im Rahmen des PAV mitzufinanzierenden Kosten zu plafonieren. Gemäss Artikel 21a Absatz 3 MinVV sind **zwei Beurteilungsschritte** zu unterscheiden⁵⁰:

- **Schritt 1 Festsetzung von Kostengrenzen:** Aufgrund von Leistungseinheiten werden vom Bund in jeder Generation nach Massnahmenkategorien maximale Kosten definiert. Die Leistungseinheiten sind insbesondere Laufmeter, Quadratmeter, Stückzahl oder Knoten. Die entsprechenden Ausführungen erfolgen im Erläuterungsbericht der jeweiligen Generation.
- **Schritt 2 Qualität der Konzeption:** Für den Bund ist es wichtig, dass insbesondere auch kostengünstige Massnahmen in eine abgestimmte Planung eingebettet sind und diese Planung einer klaren Konzeption zu Grunde liegt. Die Qualität der Konzeption wird danach beurteilt, ob die Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen systematisch in die Gesamtverkehrsplanung des Agglomerationsprogramms eingebunden sind. Unter einer

⁴⁸ Ausserhalb des NAF bestehen Möglichkeiten für eine Mitfinanzierung von Landschaftsprojekten durch den Bund, z.B. Rahmen des Programms «Biodiversität und Landschaftsqualitäten in Agglomerationen fördern» beim Bundesamt für Umwelt.

⁴⁹ Art. 16 und 17 PAVV

⁵⁰ Im Erläuterungsbericht der jeweiligen Generation werden die weiteren Details zur Beurteilung von Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen dargelegt, insbesondere zu den Leistungseinheiten.

systematischen Einbindung wird eine räumlich und inhaltlich kohärente Gesamtkonzeption verstanden. Zudem soll die Konzeption sicherstellen, dass die Massnahmen zu einer positiven Wirkung des Agglomerationsprogramms beitragen. Damit soll verhindert werden, dass isolierte Massnahmen mit entsprechend geringer Wirkung zur Mitfinanzierung beantragt werden.

Die Qualität der Konzeption wird im Rahmen der Massnahmenbeurteilung (und auch der Programmbeurteilung; vgl. Kapitel 3.4) berücksichtigt. Die Konzepte werden pro Massnahmenkategorie beurteilt. Je nach Qualität der Konzeption kürzt der Bund die standardisierten Kosten in 5%-Schritten (bis. Max. 15%). Beurteilungsgrundlage bilden die entsprechenden WK-Unterkriterien (mit der jeweiligen Benotung von 0 bis +3 Punkten). Massgebend für die Bewertung sind die folgenden Aspekte:

Tabelle 5: Kriterien zur Beurteilung der Qualität der Konzeption

Massnahmenkategorie	Kriterien zur Beurteilung der Qualität der Konzeption
Langsamverkehr (v.a. WK 1.5)	Flächendeckende Konzeption des Langsamverkehrs mit Karte und Beschreibung (integriert oder separat nach Fuss- und Veloverkehr) Priorisierte LV-Massnahmenpakete auf Basis eines aktualisierten Handlungsbedarfs und unter Berücksichtigung der Vorgängergenerationen Förderung eines zusammenhängenden, dichten, sicheren und attraktiven Fuss- und Veloverkehrsnetz Berücksichtigung der Anliegen des LV in Betriebs- und Gestaltungskonzepten Berücksichtigung von unterschiedlichen Anforderungen der Nutzenden (Geschwindigkeits- vs. Komfortansprüche) Berücksichtigung von Alltags- und Freizeitnutzungen
Verkehrsmanagement (v.a. WK 1.4)	Aufzeigen einer systematischen VM-Konzeption als Bestandteil der Teilstrategie Strasse und unter Berücksichtigung der Netzhierarchie Die Konzeption berücksichtigt die Funktionen der verschiedenen Strassennetzkategorien und ist abgestimmt auf nationale, kantonale und kommunale Strassen Priorisierte VM-Massnahmenpakete auf Basis eines aktualisierten Handlungsbedarfs und unter Berücksichtigung der Vorgängergenerationen Die Konzeption zeigt auf, in welchen Gebieten die MIV-Belastungen dosiert, an welchen Knoten gepförtet oder andere Steuerungs-massnahmen vorgenommen werden sollen Integration von ÖV Priorisierungen entsprechend aktualisiertem Handlungsbedarf Transparente Darstellung der Organisation des VM und der Abstimmung zwischen Bund, Kantonen und Gemeinden
Aufwertung/Sicherheit Strassenraum (v.a. WK 1.4, WK 2.2, WK 3.1)	Systematische Schwachstellenanalyse über alle Teilräume der Agglomeration Priorisierte Massnahmenpakete auf Basis eines aktualisierten Handlungsbedarfs und unter Berücksichtigung der Vorgängergenerationen Schaffung von verkehrsarmen / verkehrsberuhigten Zonen, Berücksichtigung im Rahmen von Betriebs- und Gestaltungskonzepten

	Berücksichtigung der verschiedenen Anforderungen der Verkehrsträger in Mischverkehrssystemen und der Netzhierarchie (insb. nachvollziehbare Abwägung zwischen Massnahmen zur Erhöhung des Verkehrsflusses und der Aufenthaltsqualität / Sicherheit von LV) Schaffung von öffentlichen Begegnungsräumen, städtebauliche Integration Reduktion der MIV- und güterverkehrsbedingten Belastungen in dicht bewohnten Gebieten
Aufwertung von Bus- und Tram-Haltestellen (v.a. WK 1.3, WK 3.1)	Abstimmung der Teilstrategie ÖV mit der Teilstrategie Siedlung und der Teilstrategie LV Priorisierte Massnahmenpakete auf Basis eines aktualisierten Handlungsbedarfs und unter Berücksichtigung der Vorgängergenerationen Systematische Identifikation von Qualitätsmängeln bei den Zugängen zu den Haltestellen, bei ungeeigneten Standorten sowie weiterer Qualitätsmängel Verbesserung der Benutzerfreundlichkeit von Haltestellen Verbesserung intermodaler Angebote und Services an Haltestellen. Klarer Mehrwert der Massnahmen für die Aufwertung des Gesamtverkehrssystems gegenüber ordentlichen Unterhalts- und Erneuerungsarbeiten von ÖV-Haltestellen (Nachweis eines Niveausprungs in der Haltestellenausstattung, der mit ordentlichen Erneuerungsarbeiten nicht erreichbar wäre)

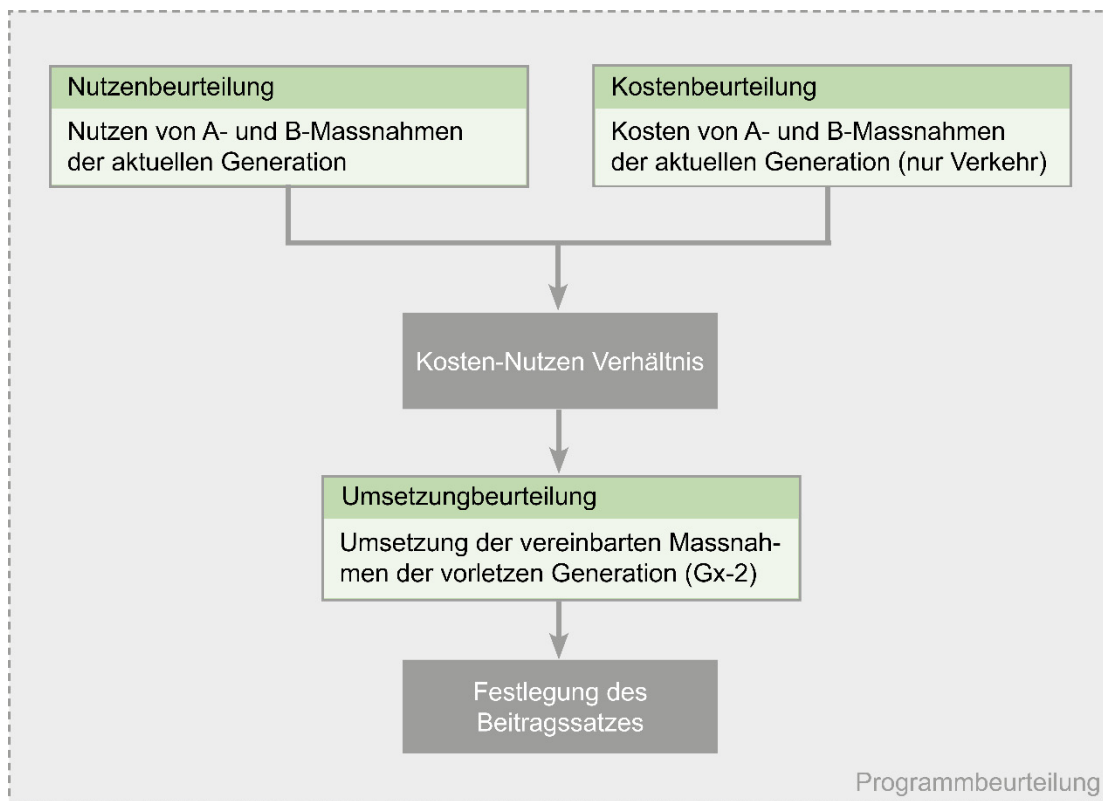
3.4 Programmbeurteilung

Die Programmbeurteilung⁵¹ stellt den Nutzen eines Agglomerationsprogramms seinen Kosten gegenüber. Die Kosten werden relativ im Verhältnis zur Grösse der Agglomeration ermittelt. Das Kosten- Nutzen-Verhältnis eines Agglomerationsprogramms ist massgebend für die Festlegung des Beitragssatzes und damit für die Höhe der Bundesbeiträge an die mitfinanzierten Massnahmen des entsprechenden Programms (Art. 17d, Abs. 1 MinVG). Der Beitragssatz des Bundes liegt zwischen 30 und 50%. Der Stand der Umsetzung der vereinbarten Massnahmen der vorletzten Vorgängergeneration wird bei der Festlegung des Beitragssatzes berücksichtigt.

Die Programmbeurteilung erfolgt in vier Schritten:

1. Nutzenbeurteilung (Kapitel 3.4.1)
2. Kostenbeurteilung (Kapitel 3.4.2)
3. Kosten/Nutzen-Verhältnis und Beitragssatz (Kapitel 3.4.3)
4. Beurteilung des Stands der Umsetzung und allfällige Anpassung des Beitragssatzes (Kapitel 3.4.4)

Abbildung 9: Schritte der Programmbeurteilung



⁵¹ Art. 14 PAVV

3.4.1 Nutzenbeurteilung

In die Beurteilung des Nutzens eines Agglomerationsprogramms fliessen folgende Massnahmen ein:

- Verkehrsinfrastrukturmassnahmen der A- und B-Liste (gemäss Priorisierung des Bundes) der aktuellen Generation (Gx)
- Nicht mitfinanzierbare Verkehrsmassnahmen, d.h. «Eigene Leistungen» der Agglomerationen im A- und B-Horizont.
- Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen der jeweils aktuellen Generation mit Priorität A oder B.

Die Nutzenbeurteilung stützt sich somit auf die Massnahmen der aktuellen Generation (Gx). Damit werden alle Agglomerationen gleichbehandelt, d.h. unabhängig davon, ob eine Programmgeneration übersprungen wurde oder ob erstmalig ein Programm eingereicht wird.

Die Wirkungen der Massnahmen der nationalen (namentlich beschlossene Massnahmen gemäss STEP Strasse und Schiene) und der weiteren relevanten Planungen in der Schweiz und im grenznahen Ausland, werden in der Nutzenbeurteilung nicht berücksichtigt. Hingegen müssen die Massnahmen des Agglomerationsprogramms auf diese übergeordneten Massnahmen abgestimmt sein. Der Abstimmungsnachweis wird bei der Beurteilung der Kohärenz eines Agglomerationsprogramms berücksichtigt (Kapitel 2.5) und ist auch Bestandteil der Nutzenbeurteilung.

Der Nutzen eines Agglomerationsprogramms wird anhand der in Kapitel 3.2 definierten Wirkungskriterien (WK) bestimmt. Entscheidend für den Nutzen sind die vom Bund in die A- und B-Liste aufgenommenen mitfinanzierten und nicht mitfinanzierten Massnahmen. Diese können ihre positive Wirkung aber nur entfalten, wenn sie in wirkungsvolle Strategien eingebettet und kohärent aus der Situations- und Trendanalyse, dem Zukunftsbild, den Teilstrategien und dem aktualisierten Handlungsbedarf abgeleitet wurden. Zudem muss das Agglomerationsprogramm auf den Teilstrategien und Massnahmen der Vorgängergenerationen aufbauen. Der Inhalt der Bausteine sowie die Kohärenz («Roter Faden» und Generationenkohärenz) sind somit neben den Wirkungen der Massnahmen ebenfalls Gegenstand der Nutzenbeurteilung.

Jede Agglomeration hat unterschiedliche Herausforderungen, abhängig von Grösse, geografischer Lage, ihrer grenzüberschreitenden Situation oder besonderen Funktionen (wie z.B. Tourismusregionen, logistisch geprägte Räume oder andere spezifische Herausforderungen). Der Bund berücksichtigt diese spezifischen Herausforderungen, sofern diese von der Agglomeration nachvollziehbar aufgezeigt werden (siehe auch Kapitel 2.2).

Wie in Kapitel 2.2 erläutert, müssen die einzelnen Bausteine nicht in jeder Generation vollständig überarbeitet werden. Im Rahmen einer Generation sind Schwerpunktbildungen möglich. Entscheidend dabei ist, dass die Schwerpunktsetzung nachvollziehbar begründet wird.

Die Beurteilung stützt sich auf den Vergleich des «Referenzzustands» ohne Agglomerationsprogramm mit dem zukünftigen Zustand nach Umsetzung der geplanten Massnahmen. Sie basiert auf einer qualitativen Betrachtung, die nach Möglichkeit durch Sachinformationen gestützt wird (siehe Anhang 4). Die vier Wirkungsbereiche (Verkehr, Siedlung, Sicherheit und Umwelt) werden entlang der in Kapitel 3.2 beschriebenen Unterkriterien und Kernfragen beurteilt. Die Beurteilung erfolgt jeweils für das Wirkungskriterium als Ganzes. Die Unterkriterien werden nicht einzeln behandelt. Zudem wird bei der Beurteilung den Grössenunterschieden der Agglomerationen Rechnung getragen.

Für die WK1 – 4 können folgende Punkte vergeben werden:

0 Punkte:	keine Wirkung
1 Punkt:	geringe Wirkung
2 Punkte:	mittlere Wirkung
3 Punkte:	hohe Wirkung

3.4.2 Kostenbeurteilung

Die Kosten ergeben sich aus den Kosten aller durch den Bund als A- und B-Massnahmen priorisierten Massnahmen des aktuellen Agglomerationsprogramms (Ax, Bx). Die Kosten werden einer Kostenkategorie zugewiesen (tief, mittel, hoch), wobei die Grösse einer Agglomeration berücksichtigt wird.

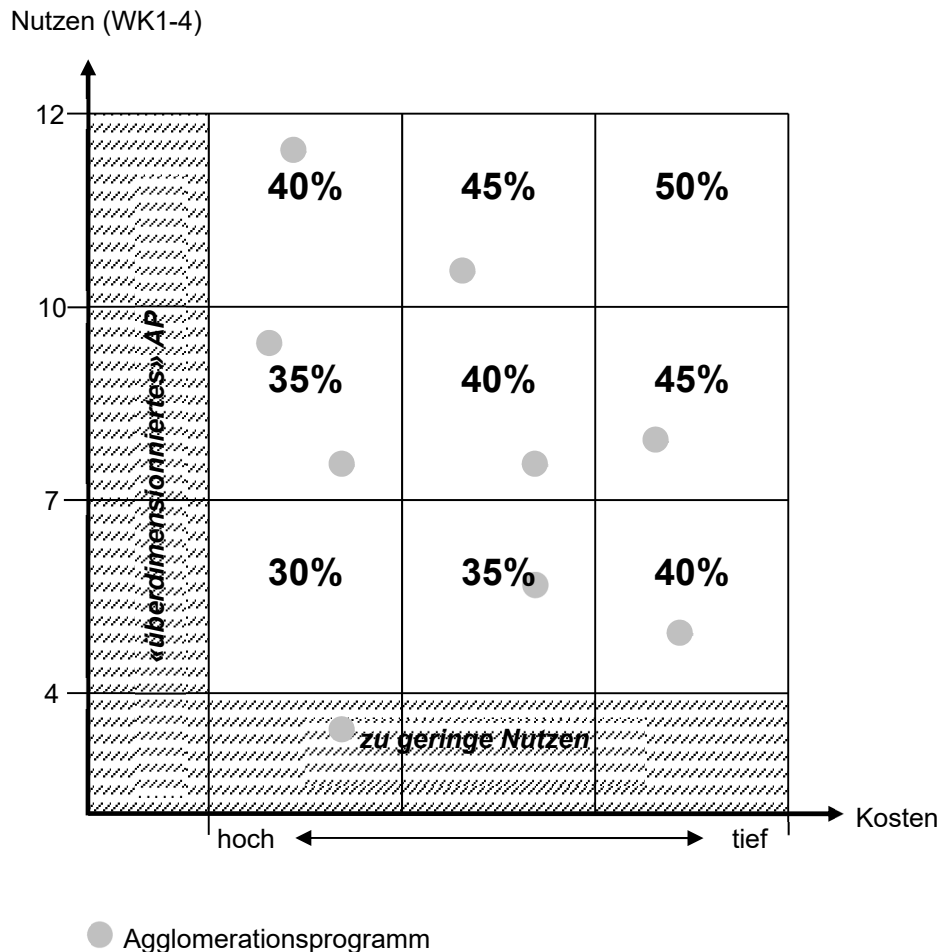
Für die Zuweisung der Programmkosten an eine Kostenkategorie (tief, mittel, hoch) werden für die einzelnen Agglomerationen sogenannte Kostenrichtwerte berechnet. Diese ergeben sich daraus, dass die auf Bundesseite verfügbaren Mittel entsprechend dem relativen Gewicht der einzelnen Agglomerationen, für die ein Agglomerationsprogramm eingereicht wurden, auf die Agglomerationen aufgeteilt werden. Das Gewicht einer Agglomeration wird mittels der Summe von Bevölkerungszahl und der mit 0.5 gewichteten Beschäftigtenzahl berechnet⁵². Sind die Kosten eines Agglomerationsprogramms grösser als «hoch», werden sie als «überdimensioniert» beurteilt. Die konkreten Kostenskalen einer Generation werden im jeweiligen Erläuterungsbericht zum Prüfverfahren dargelegt.

⁵² Damit wird nicht allein auf die Bevölkerungszahl abgestellt, sondern es wird auch berücksichtigt, wenn eine Agglomeration viele Arbeitsplätze aufweist und Pendler aus den umliegenden Agglomerationen aufnimmt. Bei Agglomerationen mit Teilgebieten im Ausland wird nur der Schweizer Teil der Agglomeration berücksichtigt, da nur Massnahmen mitfinanziert werden, die einen massgeblichen Nutzen im Schweizer Teil der Agglomeration aufweisen.

3.4.3 Festlegung des Beitragssatzes

Der Beitragssatz des Bundes ergibt sich aus dem Kosten-Nutzen-Verhältnis des Agglomerationsprogramms.

Abbildung 10: Herleitung des Beitragssatzes



Der Beitragssatz ergibt sich gemäss folgenden Kategorien:

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

Bei sehr teuren Massnahmen, die vom Bund jedoch als sehr wirkungsvoll eingestuft werden (Schlüsselmassnahmen), kann mittels transparent gemachter Zusatzbewertung das Bewertungsschema übersteuert werden.

Auf diese Weise können auch teure Schlüsselmassnahmen, welche der Bund als wirkungsvoll und gut abgestimmt beurteilt, mitfinanziert werden. Ferner ist zu erwähnen, dass bei der Bundesbewertung folgende Möglichkeiten der Kosten- und Nutzenoptimierung von Massnahmen mit den Trägerschaften intensiv diskutiert werden:

- Etappierung der sehr teuren Infrastrukturmassnahmen, damit sich deren Kosten auf mehrere Generationen verteilen lassen.
- Umpriorisierung anderer Massnahmen, um die Kosten zu reduzieren.
- Prüfen von Optionen zur Reduktion der Kosten.

3.4.4 Umsetzungsbeurteilung

Die Wirkung eines Agglomerationsprogramms resultiert nicht einzig aus geplanten, sondern aus den tatsächlich umgesetzten Massnahmen. Der Bund prüft deshalb auch den Stand der Umsetzung.

Für die Beurteilung der Umsetzung der Massnahmen auf der Basis des Umsetzungsberichts und der Umsetzungstabellen sind die Zeithorizonte gemäss Leistungsvereinbarung massgebend d. h. die definierten Fristen in der vier Jahreslogik des entsprechenden A-Horizonts und nicht die Fristen gemäss Artikel 18 PAVV. Weiter als zwei Generationen zurückliegende Massnahmen sollten folglich umgesetzt sein bzw. deren Umsetzung sollte begonnen haben. Für die Umsetzungsbeurteilung werden daher alle vereinbarten Massnahmen gemäss Leistungsvereinbarung der vorletzten Generation berücksichtigt (Gx- 2)^{53 54}.

Bei ungenügender Umsetzung der Massnahmen Gx-2 kann der Bund 5 Prozentpunkte vom Beitragssatz abziehen. Weil die Mitfinanzierung eines Agglomerationsprogramms mindestens 30% und höchstens 50% beträgt (Art. 22 MinVV), verzichtet der Bund auf den Abzug, wenn sich aus der Kosten- Nutzen- Beurteilung ein Beitragssatz von 30% ergibt (Kap. 3.4.3).

Ist absehbar, dass eine vereinbarte Massnahme nicht umsetzbar ist, kann die Trägerschaft beim Bund die sog. «Abstandnahme» beantragen (Kapitel 4.1.1). Die entsprechenden Massnahmen sind nicht mehr Bestandteil der Leistungsvereinbarung und werden in der quantitativen Umsetzungsbeurteilung (UR1) nicht berücksichtigt. Im Rahmen der qualitativen Umsetzungsbeurteilung (UR3) wird jedoch beurteilt, ob im Agglomerationsprogramm adäquate Alternativen vorgeschlagen werden.

Die Anforderungen und Vorgaben an die Berichterstattung zum Stand der Umsetzung von vereinbarten Massnahmen sind in Kapitel 2.2 und 2.3 beschrieben.

Die Umsetzungsbeurteilung erfolgt quantitativ und qualitativ aufgrund von drei Kriterien⁵⁵:

- **UR1 Verkehrsinfrastrukturmassnahmen und nicht mitfinanzierte Verkehrsmassnahmen (quantitativ):** Die quantitative Umsetzungsbeurteilung dieser Massnahmen stützt sich auf die Umsetzungstabellen. Die in der Leistungsvereinbarung vereinbarten Verkehrsinfrastrukturmassnahmen (einzelne Massnahmen und Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen) sowie die nicht mitfinanzierten Verkehrsmassnahmen werden nach Stand der Umsetzung kategorisiert (keine, mittlere, starke Verzögerung). Der Stand der Umsetzung wird unterschiedlichen Begründungen für die Verzögerung gegenübergestellt. Der Bund kann die Umsetzungsdefizite nach Kosten der Massnahmen und Dauer des Verzugs unterschiedlich gewichten. Der Bund kann die Einschätzungen der Trägerschaften anpassen, wenn er die Sachlage anders beurteilt. Bei Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen beurteilt der Bund, wie hoch der Anteil der umgesetzten Leistungseinheiten eines Massnahmenpakets ist.
- **UR2 Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen quantitativ und qualitativ:** Die quantitative Umsetzungsbeurteilung von vereinbarten Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen basiert ebenfalls

⁵³ Art. 14 Abs. 3 PAVV

⁵⁴ Dies gilt für alle vereinbarten Massnahmen gemäss Leistungsvereinbarung der vorletzten Generation ausser den Eigenleistungen gemäss Kap. 3.2 Leistungsvereinbarung der 2. Generation.

⁵⁵ Das Vorgehen ist im Erläuterungsbericht zum Prüfverfahren der jeweiligen Generation detaillierter dargestellt.

auf den Umsetzungstabellen. Bei Umsetzungsmängeln wird das quantitative Ergebnis zusätzlich qualitativ anhand der folgenden Leitfragen gespiegelt:

- Sind Fortschritte in den agglomerationsrelevanten Entwicklungsschwerpunkten erkennbar Entsprechen die Entwicklungen den Zielen gemäss Agglomerationsprogramm (in welchem Ausmass und für welchen Nutzungsmix)?
 - Sind Fortschritte bei den Aktivitäten zur Siedlungsentwicklung nach innen erkennbar?
 - Sind Fortschritte bezüglich der weiteren Siedlungsmassnahmen des Agglomerationsprogramms erkennbar?
- **UR3 Qualitative Bewertung:** Der Bund prüft neben der hauptsächlich quantitativen Umsetzungsbeurteilung in UR1 und UR2 den Stand der Umsetzung immer auch qualitativ. Die Beurteilung basiert auf folgenden Leitfragen:
 - Werden bei einem Verzicht (Abstandnahme) oder bei Verzögerungen von Schlüsselmassnahmen wirkungsvolle Alternativen im Agglomerationsprogramm vorgeschlagen? Liegen plausible Begründungen vor, falls keine Alternativen vorgeschlagen werden können und wird aufgezeigt, wie auf die verzögerte Umsetzung reagiert wird?
 - Ist die Umsetzung der nicht mitfinanzierten Massnahmen der vorletzten Generation auf Kurs? Falls dies nicht der Fall ist: werden alternative Ansätze im Agglomerationsprogramm aufgezeigt?

Für jedes Umsetzungskriterium resultiert eine Einstufung in «genügend» oder «ungenügend». Veränderungen des Beitragssatzes werden wie folgt vorgenommen:

kein Abzug:	alles «genügend» oder max 1x «ungenügend»
-5 Prozentpunkte	2x oder 3x «ungenügend»

Der Bund berücksichtigt bei der Umsetzungsbeurteilung auch die Gründe für eine Verzögerung und prüft summarisch die Plausibilität der Informationen der Trägerschaften. Wichtig ist dabei, dass im Agglomerationsprogramm Verzögerungen transparent ausgewiesen werden und, dass die neuen Massnahmen die veränderten Rahmenbedingungen berücksichtigen.

4 Umsetzung der Agglomerationsprogramme

4.1 Leistungsvereinbarungen

Das UVEK schliesst mit den an einem Agglomerationsprogramm beteiligten Kantonen eine Leistungsvereinbarung ab. Diese stützt sich auf das jeweilige Agglomerationsprogramm und den entsprechenden Bundesbeschluss zum Programm Agglomerationsverkehr ab (Art. 17b Abs. 1 Satz 1 MinVG; Art. 24 Abs. 1 MinVV). Regionale Körperschaften können die Leistungsvereinbarung ebenfalls unterzeichnen.

Die Leistungsvereinbarung enthält die umzusetzenden Massnahmen und Massnahmenpakete, den Beitragssatz, die Bundesbeiträge, Anforderungen an die Berichterstattung, Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten, Anpassungsmodalitäten, Regelungen bei Nichterfüllung der Vereinbarung sowie die Geltungsdauer (vgl. Art. 24 Abs. 2 MinVV).

Die Massnahmen werden in der Leistungsvereinbarung wie folgt aufgeführt:

- Die Leistungsvereinbarung enthält die Verkehrsinfrastrukturmassnahmen der A- und B-Listen. Grundlage ist der Parlamentsbeschluss, der sich auf den Anhang der Botschaft betreffend den Bundesbeschluss zum Programm Agglomerationsverkehr der jeweiligen Generation abstützt⁵⁶. Die Leistungsvereinbarung kann Vorbehalte enthalten, falls bei gewissen Massnahmen Schwachstellen⁵⁷ festgestellt wurden. Die B-Liste dienen der Ausrichtung der künftigen Arbeiten und der Generationenkohärenz; sie sind aber weder mit einer Zusicherung seitens des Bundes noch mit einer Verpflichtung seitens der Kantone verbunden. Falls die Massnahmen der B-Liste in der nächsten Generation als A-Massnahmen eingegeben werden, muss deren Kosten-Nutzen-Verhältnis von neuem beurteilt werden.
- Die Leistungsvereinbarung enthält die Listen der nicht mitfinanzierbaren Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen sowie der nicht mitfinanzierten Verkehrsmassnahmen. Diese Listen orientieren sich am Agglomerationsprogramm sowie am jeweiligen Prüfbericht des Bundes. Auch wenn der Bund solche Massnahmen nicht mitfinanziert, ist die Trägerschaft verpflichtet, diese umzusetzen, denn sie spielen eine entscheidende Rolle bei der Beurteilung der Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramms.
- Die beteiligten Kantone bestätigen in der Leistungsvereinbarung, dass die gemäss Prüfbericht richtplanrelevanten und in der Leistungsvereinbarung aufgeführten Verkehrsinfrastrukturmassnahmen der A-Listen sowie eng mit solchen Massnahmen verknüpfte Siedlungsmassnahmen im entsprechenden kantonalen Richtplan (KRIP) verankert und vom Bundesrat mit dem Koordinationsstand "Festsetzung" genehmigt sind.
- Die Massnahmen der C-Liste werden nicht in die Leistungsvereinbarung aufgenommen. Sie werden nur in den jeweiligen Prüfberichten aufgeführt.

⁵⁶ Die Botschaft betreffend den Bundesbeschluss zum Programm Agglomerationsverkehr enthält in der Regel zwei A-Listen: Die erste A-Liste führt die Massnahmen nach Artikel 21 MinVV auf, bei denen die Teuerung und die Mehrwertsteuer nicht enthalten sind; die zweite A-Liste führt die Massnahmen nach Artikel 21a MinVV (Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen) auf, bei denen die Teuerung und die Mehrwertsteuer enthalten sind.

⁵⁷ Z. B. Beginn ausserhalb der Frist, d.h. nach 5 Jahre und drei Monate nach Bundesbeschluss der entsprechenden Generation oder eine Massnahmenänderung mit einer massiv geringeren Wirkung als ursprünglich erwartet.

4.1.1 Abstandnahme

Wird eine Massnahme⁵⁸ definitiv nicht umgesetzt, so können die Trägerschaften, welche die entsprechende Leistungsvereinbarung unterzeichnet haben, von dieser Massnahme Abstand nehmen.

Die Trägerschaft kann bei der Einreichung des Agglomerationsprogramms und / oder bei der Unterschrift der Leistungsvereinbarung, eine solche Abstandnahme zusammen mit der entsprechenden Begründung ausweisen. Auf jeden Fall muss eine solche Abstandnahme ausserhalb des Prüfprozesses durch den Bund⁵⁹ erfolgen. Die Begründungen müssen in den Umsetzungstabellen erläutert werden. Für die wichtigsten Massnahmen sind ausführliche Informationen im Umsetzungsbericht aufzuzeigen.

Wenn das UVEK mit dieser Abstandnahme einverstanden ist, werden die entsprechenden Massnahmen in einem separaten Dokument aufgelistet, das der aktuellen Leistungsvereinbarung hinzugefügt wird. Damit werden die für diese Massnahmen reservierten Mittel frei und sie können für die Finanzierung anderer Massnahmen durch den NAF verwendet werden.

4.2 Finanzierungsvereinbarungen

Gestützt auf die Leistungsvereinbarung schliesst das ASTRA für die in der A-Listen enthaltenen Verkehrsinfrastrukturmassnahmen mit dem Kanton Finanzierungsvereinbarungen ab.

Die Finanzierungsvereinbarung ist vor Beginn der Ausführung des Bauvorhabens abzuschliessen. Das setzt zwingend voraus, dass die jeweilige Massnahme bau- und finanzreif ist: Die Plangenehmigungen sind rechtskräftig, die für das Bauvorhaben nötigen kantonalen Bewilligungen wurden erteilt und die Finanzierung seitens der beteiligten Gebietskörperschaften ist mit rechtskräftigen, kreditrechtlichen Beschlüssen⁶⁰ auf Kantons- und/oder Gemeindeebene sichergestellt. Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen müssen zum Zeitpunkt des Abschlusses der Finanzierungsvereinbarung weder bau- noch finanzreif sein (Art. 24 Abs. 4 Satz 3 MinVV).

Für die Einhaltung der Kosten ist die Trägerschaft verantwortlich, allfällige Mehrkosten gehen zu deren Lasten. Der Bund bezahlt den in der Leistungsvereinbarung festgelegten Beitrag nur für effektiv erbrachte Leistungen aus.

Der Bund führt ein Finanz- und Kostencontrolling durch. Die ausbezahlten Bundesbeiträge werden im Finanzcontrolling ausgewiesen.

4.3 Ausführungsfristen

Gestützt auf Artikel 17e Absatz 2 MinVG legt das UVEK in Artikel 18 Abs. 1 PAVV die Fristen für den Beginn der Ausführung der Bauvorhaben fest, die mit der jeweiligen Verkehrsinfrastrukturmassnahme in Zusammenhang stehen. Ab der 3. Generation beginnt die Ausführung der Bauvorhaben mit dem Spatenstich.

Für Agglomerationsprogramme der dritten Generation beträgt die Ausführungsfrist sechs Jahre als Übergangsregelung (Bst. a), ab der vierten Generation gilt eine Ausführungsfrist von fünf Jahren (Bst. b). Diese Fristen beginnen drei Monate nach Verabschiedung des Bundesbeschlusses zum Programm

⁵⁸ Es können grundsätzlich alle vereinbarten Massnahmen sein (d.h. inklusive Siedlungsmassnahmen oder eigene Leistungen).

⁵⁹ d.h. von Einreichung des Agglomerationsprogramms bis zur Entscheidung des Parlaments über die Verpflichtungskredite der entsprechenden Generation.

⁶⁰ Beim Abschluss der Finanzvereinbarung ist der Bundeschluss bekannt. Die kreditrechtlichen Beschlüsse können auf den Brutto- oder Nettokredit (Gesamtbetrag abzüglich des Bundesbeitrags) lauten.

Agglomerationsverkehr. Vor Ablauf der Frist muss mit der Ausführung des Bauvorhabens begonnen werden bzw. der Spatenstich erfolgen. Dies ist von der Trägerschaft nachzuweisen.

Wenn mit der Ausführung eines Bauvorhabens nicht innerhalb dieser Fristen begonnen wird, ist der Anspruch auf Auszahlung der Bundesbeiträge an diese Massnahme verwirkt (vgl. Art. 17e Abs. 2 Satz 2 MinVG). Um eine einheitliche Anwendung zu gewährleisten, gelten die Ausführungsfristen von Artikel 18 Abs. 1 PAVV für alle Massnahmenarten (d.h. auch für Teilmassnahmen einer Massnahme oder eines Massnahmenpakets sowie für Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen nach Art. 21a MinVV).

In begründeten Ausnahmefällen kann das ARE einmalig eine Nachfrist von drei Jahren gewähren (Art. 18 Abs. 2 PAVV). Für Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen nach Artikel 21a MinVV gilt dies nicht (vgl. Art. 18 Abs. 4 PAVV). Eine Nachfrist kann beispielsweise gewährt werden, wenn die Verzögerung weder von der Trägerschaft noch von der zuständigen Körperschaft zu verantworten ist (z.B. Verzögerungen wegen der Koordination des betroffenen Bauvorhabens mit Planungen des Bundes bzw. ausländischer Staaten oder wegen ausserordentlicher Naturereignisse).

Eine einmalige Nachfrist von drei Jahren kann überdies bei zentralen Massnahmen eines Agglomerationsprogramms gewährt werden. Dabei handelt es sich um ein komplexes Bauvorgaben, mit dessen Ausführung mit guten Gründen nicht innert der Ausführungsfrist begonnen werden kann. Eine zentrale Massnahme hat eine Schlüsselfunktion für das Verkehrssystem der Agglomeration. Als komplex werden beispielsweise Vorhaben betrachtet, für welche zwingend eine Volksabstimmung nötig ist, oder die grosse, Kantons- oder Landesgrenzen übergreifende Projekte beinhalten.

Kein Grund für eine Nachfrist ist in der Regel die Änderung oder das Zusammenlegen von Massnahmen. Werden Massnahmen geändert oder zusammengelegt, können diese in einer Folgegeneration wieder eingegeben werden, sofern der Beginn der Ausführung der damit verbundenen Bauvorhaben innerhalb der Ausführungsfrist nicht möglich ist.

Das Gesuch um Gewährung einer einmaligen Nachfrist ist spätestens sechs Monate vor Ablauf der Ausführungsfrist einzureichen. Das ARE gibt der betroffenen Trägerschaft den Entscheid über die Gewährung der nachgesuchten Nachfrist schriftlich bekannt.

Der Fristenlauf steht während eines Rechtsmittelverfahrens (z.B. Einsprache mit Rechtsmittelfunktion, Rekurs, Beschwerde etc.) für die davon betroffene Massnahme still. Gleiches gilt, wenn gegen eine Massnahme ein fakultatives Referendum zustande kommt (Art. 18 Abs. 3 PAVV). Die Ausführungsfrist läuft weiter, sobald ein rechtskräftiger Entscheid vorliegt. Der Fristenstillstand ist nicht auf Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen anwendbar (Art. 18 Abs. 4 PAVV).

Auf Gesuch der Trägerschaft kann der Fristenstillstand auch auf jene Massnahmen ausgedehnt werden, die in einer unmittelbaren Abhängigkeit mit der vom Fristenstillstand primär betroffenen Massnahmen stehen. Eine solche Abhängigkeit liegt vor, wenn die Umsetzung der infrage stehenden Massnahme nur dann sinnvoll erscheint, wenn auch die vom Rechtsmittelverfahren oder vom fakultativen Referendum betroffene Massnahme umgesetzt werden kann. Diese Abhängigkeit ist zu begründen.

4.4 Umsetzungsfristen für die Massnahmen der 1. und 2. Generation

Für die Massnahmen der 1. und 2. Generation wurde vertraglich vereinbart, dass deren Umsetzung bis Ende 2027 zu erfolgen hat. Der Bund verlangt, dass für diese Massnahmen bis zu diesem Zeitpunkt eine Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen werden muss; andernfalls erlischt der Anspruch auf die dafür beschlossenen Bundesbeiträge.

Abkürzungsverzeichnis

AP	Agglomerationsprogramm
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
ASTRA	Bundesamt für Strassen
BAFU	Bundesamt für Umwelt
BAV	Bundesamt für Verkehr
BeSA	Beitragsberechtignte Städte und Agglomerationen
BFS	Bundesamt für Statistik
BGK	Betriebs- und Gestaltungskonzept
BIF	Bahninfrastrukturfonds
DTV	Durchschnittlicher Tagesverkehr
EBG	Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957 (SR 742.101)
GA	Grundanforderungen
IFG	Bundesgesetz vom 6. Oktober 2006 über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen (SR 725.13)
KRIP	Kantonaler Richtplan
LSA	Lichtsignalanlage
LV	Langsamverkehr
MinVG	Bundesgesetz vom 22. März 1985 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel (SR 725.116.2)
MinVV	Verordnung vom 7. November 2007 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassenverkehr zweckgebundener Mittel (SR 725.116.21)
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MOCA	Monitoring und Controlling der Agglomerationsprogramme
NAF	Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds
NAFG	Bundesgesetz vom 30. September 2016 über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (SR 725.13)
NFA	Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenverteilung zwischen Bund und Kantonen
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P+R	Park and Ride (Anlage)
PAV	Programm Agglomerationsverkehr
PAVV	Verordnung des UVEK über das Programm Agglomerationsverkehr (SR 725.116.214)
RPAV	Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr
RPG	Raumplanungsgesetz vom 22. Juni 1979 (SR 700)

RPV	Raumplanungsverordnung vom 28. Juni 2000 (SR 700.1)
SIN	Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Strasse
SIS	Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene
STEP	Strategische Entwicklungsprogramm
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
VM	Verkehrsmanagement
VZÄ	Vollzeitäquivalente (Beschäftigte)
WK	Wirkungskriterium

Anhänge

Anhang 1 «Checkliste» Eingangsprüfung

Ein Agglomerationsprogramm muss zwingend drei Teile umfassen (siehe Kapitel 2.3): Hauptteil, Massnahmenteil und falls in einer Vorgängergeneration bereits Massnahmen vereinbart wurden: Umsetzungstabellen. Die formalen Mindestanforderungen an diese drei Teile werden im Rahmen einer Eingangsprüfung beurteilt. Diese Eingangsprüfung erfolgt anhand folgender «Checkliste». Passagen, welche mit «Vorzugsweise» bezeichnet sind, haben empfehlenden Charakter:

Teil 1: Hauptteil

Der Hauptteil umfasst alle Bausteine gemäss Kapitel 2.2. Der dabei beschriebene «Rote Faden» wird auch als Textstruktur empfohlen. Diese Reihenfolge ist aber nicht zwingend. Die einzelnen Bausteine müssen jedenfalls auf den ersten Blick auffindbar sein (z.B. als eigenständiges Kapitel). Jeder Baustein ausser dem Handlungsbedarf besteht zwingend aus Text **und** Karten / Grafiken, wobei diese nachvollziehbar zu verknüpfen sind. Falls einzelne Karten im Hauptteil schwer lesbar sind, ist es zweckmässig, diese in einem Kartenanhang zum Hauptteil abzubilden.

In formaler Hinsicht erfüllt ein Agglomerationsprogramm folgende Anforderungen⁶¹:

- Perimeter
 - Liste der Gemeinden des ausgewählten Agglomerationsperimeters, inkl. BFS Nummer für Schweizer Gemeinden (Stand 01.01.2021)
- Umsetzungsbericht
 - Textliche und/oder tabellarische Zusammenfassung der Stand der Umsetzung der Massnahmen (vorzugsweise nach Themenbereichen und mit Begründungen für die wichtigsten Verzögerungen)
 - Kartografische Darstellung der vereinbarten Massnahmen der Vorgängergenerationen und deren Stand der Umsetzung
- Situations- und Trendanalyse
 - Text, Karten, Grafiken und Zeitreihen
- Zukunftsbild
 - Kartendarstellung mit Gesamtverkehrs- (MIV/ÖV/LV) und Siedlungsthemen (Verdichtungsgebiete und -korridore sowie Entwicklungsschwerpunkte); (für grosse Agglomerationen ev. Zoom-Karten für Teilgebiete)
 - Textliche Beschreibung der Kartenelemente
- Aktualisierter Handlungsbedarf
 - Vergleich zwischen Situations-/Trendanalyse (Ist) und Zukunftsbild (Soll) in synoptischer Form
 - Vorzugsweise auch Karten zum Handlungsbedarf in den Bereichen Verkehr und Siedlung
 - Vorzugsweise Aufzeigen der wichtigsten Veränderungen gegenüber den Vorgängergenerationen

⁶¹ Die inhaltlichen Anforderungen an die Bausteine sind im Kapitel 2.2 erläutert.

- Teilstrategien (Verkehr und Siedlung)
 - Textliche und kartografische Darstellung nach Themenbereichen (Verkehr, Siedlung unter Berücksichtigung von Landschaft⁶²)
- Kapitel Massnahmen
 - Übersichtstabellen (inklusive beschlossene Massnahmen der nationalen Planungen und weitere relevanten Planungen in der Schweiz und im grenznahen Ausland), gruppiert nach mindestens A- und B-Horizont sowie Massnahmenkategorien

Teil 2 – Massnahmenteil

- Übersichtstabelle der vereinbarten Massnahmen der Vorgängergeneration. Vorzugsweise mit Hinweis auf früheren ARE-CODE falls eine vereinbarte Massnahme geändert bzw. ersetzt wurde.
- Übersichtstabelle der Massnahmen der aktuellen Generation (Ax und Bx). Vorzugsweise mit Hinweisen auf eine eventuelle Abhängigkeit mit Massnahmen der nationalen, kantonalen und weiteren relevanten Planungen in der Schweiz und im grenznahen Ausland.
- Kartografische Verortung der vereinbarten und aktuellen Massnahmen, inklusive Stand der Umsetzung der vereinbarten Massnahmen sowie beschlossene Massnahmen der nationalen Planungen und weitere relevante Planungen in der Schweiz und im grenznahen Ausland (bei den Massnahmenpaketen mit pauschalen Bundesbeiträgen ist eine zweckmässige Darstellungsweise zu wählen).
- Massnahmenblätter für alle Massnahmen der aktuellen Generation für die Bereiche Verkehr (inkl. Massnahmenpakete für pauschale Bundesbeiträge), Siedlung und (soweit vorhanden) Landschaft (Ax und Bx) ⁶³
- Vorzugsweise Dokumentationsblätter für nationalen und weitere relevanten Planungen in der Schweiz und im grenznahen Ausland.

Teil 3 – Umsetzungstabellen

Als Ergänzung zum Kapitel «Stand der Umsetzung» im Hauptteil sind dem Bund Umsetzungstabellen einzureichen:

- Ausfüllen der Umsetzungstabellen⁶⁴: Für jede vereinbarte Massnahme der vorangegangenen Generation(en)⁶⁵ (nach Umsetzungsstand und mit kurzer Beschreibung)
- Vorzugsweise massgebliche Begründungen, die zur Verzögerung oder Sistierung der Umsetzung von vereinbarten Massnahmen geführt haben.

⁶² Entscheidend ist die Integration der wichtigsten siedlungsrelevanten Landschaftsaspekte in die Siedlungsstrategie. Eine eigenständige Teilstrategie Landschaft ist möglich, aber nicht zwingend.

⁶³ Struktur und Inhalte der Massnahmenblätter sowie die Geodaten auf Massnahmenebene sind im Anhang 4 erläutert.

⁶⁴ Die Tabellen werden vom ARE vorbereitet und so früh wie möglich, spätestens jedoch ca. ein Jahr vor Einreichung der Agglomerationsprogramme den Trägerschaften zugestellt.

⁶⁵ Solange die Fristen der Verkehrsinfrastrukturmassnahmen der ersten und zweiten Generation noch nicht abgelaufen sind (bis 2027), ist der Stand der Umsetzung dieser Massnahmen aufzuzeigen.

Anhang 2 Struktur der Massnahmen – und Dokumentationsblätter

Ein Massnahmenblatt ist für folgende Massnahmenarten der aktuellen Generation zu erstellen:

- A- und B-Massnahmen im Bereich Verkehr
- Massnahmenpakete im Bereich Verkehr für pauschale Bundesbeiträge
- A- und B-Massnahmen im Bereich Siedlung
- A- und B-Massnahmen im Bereich Landschaft (soweit vorhanden)

Ein Dokumentationsblatt mit geringerer Informationsfülle ist für folgende Massnahmenarten empfohlen:

- Massnahmen der nationalen sowie der weiteren relevanten Planungen in der Schweiz und im grenznahen Ausland im Bereich Verkehr
- Eigene Leistungen

Kein Massnahmenblatt ist erforderlich für:

- Vereinbarte Massnahmen der Vorgängergenerationen und für C-Massnahmen.
- Kantonale Planungen (Richtpläne, Luftreinhaltepläne, Unfallsanierungsprogramme, o.a.m.)

Dokumentationsblätter für Massnahmen der nationalen und der weiteren relevanten Planungen in der Schweiz und im grenznahen Ausland im Bereich Verkehr

Die Massnahmen der nationalen und der weiteren relevanten Planungen in der Schweiz und im grenznahen Ausland im Bereich Verkehr werden nicht im Rahmen der Prüfung der Agglomerationsprogramme beurteilt. Im Dokumentationsblatt sollte daher die entsprechende Massnahme nur kurz beschrieben werden. Wichtig ist, diese Massnahmen in die Konzeption des Agglomerationsprogramms einzubetten.

Dokumentationsblätter sind insbesondere auch für wichtige Verkehrsinfrastrukturen im grenznahen Ausland vorzusehen, die relevant für das Agglomerationsprogramm sind. Massnahmen der nationalen Planungen, die noch nicht beschlossen sind, können zwar als langfristige Optionen in den Teilstrategien aufgeführt werden, die A- und B-Massnahmen der aktuellen Generation dürfen diese aber nicht voraussetzen.

Die Dokumentationsblätter für Massnahmen der nationalen und der weiteren relevanten können kürzer gehalten sein als die Massnahmenblätter. Folgende Elemente sollten in einem Dokumentationsblatt aufgeführt werden:

Massnahmennummer	Es wird empfohlen, jeder Massnahme der nationalen und weiteren relevanten Planungen eine Nummer zu geben, die sich in der Logik der Nummerierung der Massnahmen des Agglomerationsprogramms einbettet. Falls vorhanden, sind weitere Referenznummern zu erwähnen (SIN, SIS, STEP).
Bezeichnung der Massnahme	Erläuternder, aussagekräftiger Titel der Massnahme, wenn möglich identisch mit der offiziellen Bezeichnung des Bundes
Beschreibung	Beschreibung jeder Massnahme, mit Visualisierung auf einer Karte Beschreibung der Wirkung auf Verkehr und Siedlung in der Agglomeration. Die Beschreibung und Vorortung sind für Massnahmen im grenznahen Ausland besonders wichtig.
Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration	Die Lage und Anordnung der Schnittstellen zwischen den nationalen und den untergeordneten Netzen sind so zu planen bzw. zu verbessern, dass die Verkehrsnetze effizient betrieben und mit den räumlichen Strukturen in Einklang gebracht werden. Es ist aufzuzeigen, wie die verschiedenen Verkehrsträger und Netzhierarchien (lokal-regional-national-grenzübergreifend) zusammenspielen und an den Schnittstellen aufeinander abgestimmt werden. Folgende Fragen sind besonders darzustellen: - Wird die neue, bzw. angepasste, nationale Strasseninfrastruktur des Bundes (neue Nationalstrasse, neuer Anschluss an die Nationalstrasse) mehr Verkehr auf dem lokalen Netz generieren und in welchem Ausmass? - Welche flankierenden Massnahmen sind vorgesehen, um Mehrverkehre auf dem untergeordneten Netz zu vermeiden (Massnahmen des Agglomerationsprogramms oder andere)? - Erfordert die neue, bzw. angepasste Bahninfrastruktur des Bundes eine Anpassung des ÖV-Netzes der Agglomeration (Anpassung des Liniennetzes, Anpassung der Anordnung der Haltestellen, usw.)? - Ergibt sich aus der Anpassung der nationalen ÖV-Infrastruktur ein Bedarf an einer Verbesserung des Zugangs zur Bahn (LV-Infrastruktur, Parkierungsmöglichkeiten für Velo/MIV/Sharing-Angeboten, usw.)?

Massnahmenblätter im Bereich Verkehr

Für jede A- und B-Massnahme im Bereich Verkehr ist ein vollständiges Massnahmenblatt zu erstellen. Die Struktur und das Layout sind grundsätzlich frei. Folgende Elemente müssen aber enthalten und klar ersichtlich sein.

Massnahmennummer	Jede Massnahme wird nummeriert. Wenn vorhanden, soll die Nummer der Vorgängergenerationen weiterverwendet werden. Für Massnahmen, die schon in einem Agglomerationsprogramm einer Vorgängergeneration enthalten sind oder die eine Massnahme einer Vorgängergeneration ersetzen, ist dies klar erkennbar zu machen und auch der bisher verwendete ARE-Code ist aufzuführen. Bestehen zwischen Massnahmen aus unterschiedlichen Generationen von Agglomerationsprogrammen Abhängigkeiten, sind diese unter Nennung des jeweiligen ARE-Codes aufzuzeigen.
Bezeichnung der Massnahme	Erläuternder, aussagekräftiger Titel der Massnahme mit Inhalt und Verortung (z.B. «Fussgängerunterführung zwischen x und y»)
Massnahmenkategorie	Jede Massnahme sollte einer Massnahmenkategorie (und allenfalls Unterkategorie) zugeteilt werden. Die Kategorien sind im Anhang 3 definiert.
Priorität gemäss Trägerschaft	Priorität A, B oder C (der aktuellen Generation) und Hinweis auf Prioritätszuteilung in allfälligen Vorgängergenerationen
Beschreibung und Machbarkeit	Präzise inhaltliche Beschreibung der Massnahme. Für Massnahmen mit Kosten > 10 Mio. Franken ist der Nachweis der Machbarkeit darzulegen (siehe Anforderungen im Kapitel 3.3.1). Auswahl erläuternder Darstellungen der Massnahme aus Planungsdokumenten (z.B. Auswahl aus dem Vorprojekt, Machbarkeitsstudie, konkrete Linienführung, Querschnittsskizzen, o.ä.).
Kartographische Darstellung	Darstellung der Massnahme auf einer Karte mit Massstab 1:50'000 (oder detaillierter falls für das Verständnis notwendig); die Darstellung hat die Einbettung der Massnahme in der Teilstrategie nachvollziehbar zu machen. Siehe auch Anhang 4.
Zweckmässigkeit und Nutzen	Qualitative Begründung zur Zweckmässigkeit der Massnahme, insbesondere Darstellung des Zusammenhangs mit dem Zukunftsbild und den entsprechenden Teilstrategien sowie mit dem aktualisierten Handlungsbedarf. Qualitative Begründung des <i>Hauptnutzens</i> der Massnahme hinsichtlich der vier Wirkungsbereiche Verkehr, Siedlung, Sicherheit oder Umwelt; es soll in kurzer Form dargestellt werden, wo und wie die Massnahme hauptsächlich wirkt. Eine systematische Auflistung von Nutzen unter Berücksichtigung der WK1-4 und deren Bepunktung ist jedoch nicht erforderlich.
Kosten	„Anrechenbare“ Kosten (Investitions- und Planungskosten); die Kosten sind immer exkl. MWSt. anzugeben. Allenfalls Aufteilung zwischen Kostenanteilen innerhalb und ausserhalb des BeSA-Perimeters. Für den weiteren Prozess (Bundesbeschluss PAV und Leistungsvereinbarungen) gelten die Kostenangaben mit dem Preisstand zum Zeitpunkt der Einreichung des Agglomerationsprogramms (Zeitpunkt der Einreichung des Subventionsgesuchs).
Planungsstand	Planungsstand 1, 2 oder 3 (vgl. Kapitel 3.3.1) mit Begründung, Auflistung der bisherigen Planungsschritte und Referenzieren auf die zentralen Dokumente. Darstellung der geplanten weiteren Planungsschritte und deren konkrete Zeitplanung (Vorstudien, Vorprojekte, etc.)

Bau- und Finanzierungsreife	Beschreibung der weiteren Umsetzungsschritte, unterteilt nach (vgl. Kapitel 3.3.1): - Projektierung - Plangenehmigung / Baubewilligung - Finanzierung Voraussichtlicher Baubeginn und voraussichtliche Inbetriebnahme
Bezug / Abgrenzung zu weiteren Massnahmen	Darstellung der wichtigsten Abhängigkeiten (fachlich und zeitlich) zu anderen Massnahmen des Agglomerationsprogramms, sowie zu Massnahmen der nationalen und kantonalen Planungen.
Federführung und beteiligte Akteure	Klare Bezeichnung der federführenden Stelle und weiterer beteiligter Stellen.
Finanzierungsschlüssel	Der Finanzierungsschlüssel des Agglomerationsanteiles zwischen den beteiligten Gebietskörperschaften muss klar beschrieben werden. Dieser Schlüssel muss unabhängig vom Mitfinanzierungsgrad des Bundes gelten, oder evtl Fixanteile müssen erwähnt werden.
Richtplanrelevanz	Einschätzung der Trägerschaft. Bei Richtplanrelevanz einer Massnahme ist der Koordinationsstand im genehmigten kantonalen Richtplan wie folgt anzugeben (Stand 01.01.2021): «Keine Information», «Vororientierung», «Zwischenergebnis», «Festsetzung». Abschätzung/quantitative Angabe zur Flächenbeanspruchung, wenn Fruchtfolgeflächen oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen sind.
Umweltverträglichkeit	Allfällige Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung (von Bund oder Kantonen) und/oder zwischen der Massnahme und geschützten oder für den Natur-/Heimatschutz wichtigen Gebieten (Bundes- oder Kantonsinventare, identifizierte naturwichtige Gebiete in einer Agglomeration, etc.) sind zu erläutern und darzustellen
Qualitative Angaben (nur für die Massnahmenkategorie Tram / Stadtbahnen)	Kurze Beschreibung der künftigen Vernetzung mit Bahn und Feinverteiler mit der geplanten Massnahme. 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). Für die Beurteilung der Vernetzung sind folgende Angaben nötig: - Anzahl bestehende ÖV-Haltestellen inkl. Bahnhaltestellen innerhalb eines Abstands von 500 m - Anzahl bestehende ÖV-Linien inkl. Bahnlinien innerhalb eines Abstands von 500 m (mit Kennzeichnung der Hauptlinien) - ÖV-Frequenz während des ganzen Tages der Bahnlinien innerhalb eines Abstands von 500 m
Quantitative Angaben (separate Dokumente)	Miteingereichten Geodaten und Sachinformationen über die Massnahmen sowie Excel-Tabellen gemäss Anhang 4 sind aufzulisten. Für die Massnahmenkategorie Kapazität Strasse ist ein Auslastungsplot des zukünftigen Zustands in 15 Jahren des betroffenen Netzausschnittes, ohne/mit Massnahme erwünscht.
Zur Verfügung gestellte Dokumente	Liste der in elektronischer Form mitgelieferten Dokumente (Vor-Projekt, Vorstudie, usw.)

Massnahmenblätter für Massnahmen Siedlung und Landschaft⁶⁶

Massnahmennummer	Jede Massnahme ist zu nummerieren. Wenn vorhanden, ist die Nummer der Vorgängergenerationen weiterzuverwenden: Für Massnahmen, die schon in einem Agglomerationsprogramm einer Vorgängergeneration enthalten sind oder die eine Massnahme einer Vorgängergeneration ersetzen, muss dies klar erkennbar gemacht werden und auch der bisher verwendete ARE-Code ist aufzuführen. Bestehen zwischen Massnahmen aus unterschiedlichen Generationen Abhängigkeiten, sind diese unter Nennung des jeweiligen ARE-Codes aufzuzeigen.
Priorität gemäss Trägerschaft	Priorität A, B der aktuellen Generation (inkl. längerfristiger Horizont, wenn nötig) und Hinweis auf Prioritätszuteilung in allfälligen Vorgängergenerationen.
Beschreibung der Massnahme	Präzise Erläuterung der Ziele und des Gegenstands der Massnahme sowie der beteiligten Akteure; insbesondere klare Beschreibung, ob es sich um eine Daueraufgabe oder eine spezifische, d.h. im A- oder B- Horizont begonnene, Massnahme handelt. Für im Agglomerationsprogramm als Daueraufgabe bezeichneten Siedlungsmassnahmen (z.B. Siedlungsverdichtung im Rahmen der Ortsplanungsrevisionen) ist ein konkretes Umsetzungsprogramm mit den nächsten Planungsschritten aufzuzeigen (mindestens für A- und B-Horizont, z.B. Zuständigkeiten, Termine). Auswahl weiterer erläuternder Darstellungen der Massnahme, eigene oder aus vorhandenen Planungsdokumenten (z.B. Masterplan für ESP, räumliche Vision für Verdichtungsstrategie, Umsetzungsprogramm für Daueraufgaben, o.ä.) Nachweis der Verkehrskapazitäten: - qualitativer Nachweis der Verkehrskapazitäten generell bei Verdichtungsmassnahmen und bei ESP; - quantitativer Nachweis der Verkehrskapazitäten, wenn ein ESP in der Umsetzungsphase ist oder wenn durch die Siedlungsmassnahme neue Verkehrsinfrastrukturen oder -ausbauten nötig werden.
Kartographische Darstellung	Darstellung der Massnahme auf einer Karte mit Massstab 1:50'000 (oder detaillierter falls für das Verständnis notwendig); diese Darstellung hat die Einbettung der Massnahme in die Teilstrategie Siedlung und die Koordination mit den Verkehrsnetzen nachvollziehbar zu machen.
Zweckmässigkeit und Nutzen	Qualitative Begründung zur Zweckmässigkeit der Massnahme, insbesondere Darstellung des Zusammenhangs mit dem Zukunftsbild und den entsprechenden Teilstrategien Verkehr <u>und</u> Siedlung (als Nachweis der inhaltlichen Kohärenz) sowie Darstellung des Bezugs zum aktualisierten Handlungsbedarf und gegebenenfalls zu den betroffenen Massnahmen der Vorgängergenerationen. Qualitativ-argumentative Begründung des Hauptnutzens der Massnahme, d.h. in welchen Wirkungsbereichen die Massnahme besonders wirkt. Hingegen ist eine Bepunktung der Kriterien nicht erforderlich.
Abstimmung Verkehr und Siedlung	Darlegung der verkehrlichen Kapazitäten (oder falls bestehende nicht ausreichend, Querverweis auf entsprechende Verkehrsinfrastruktur- und Verkehrsmassnahmen) bei Entwicklungsschwerpunkten und/oder Innenentwicklungsgebieten (neue oder transformierte ESP, Verdichtungsgebiete oder Siedlungserweiterungen).
Umsetzungsschritte	Beschreibung der konkreten weiteren Planungsschritte und Termine (Beginn Vorbereitung / Beginn Umsetzung / Realisierung). Spezifischer Beitrag der Trägerschaft bzw. Darlegung der Rollenteilung zwischen Kanton, Region und Gemeinden.

⁶⁶ Landschaftsmassnahmen sind nicht zwingend aber sehr erwünscht. Die Struktur von Landschaftsmassnahmen ist meist analog zu den Siedlungsmassnahmen zu handhaben. Die verkehrlichen Kapazitäten sind aber für die Landschaftsmassnahmen nicht relevant (

Richtplanrelevanz,
Flächenbeanspruchung
und
Umweltschutzgesetz-
gebund

Einschätzung der Trägerschaft

Bei richtplanrelevanten Massnahmen ist der Koordinationsstand im genehmigten Richtplan wie folgt anzugeben: «Keine Information», «Vororientierung», «Zwischenergebnis», «Festsetzung».

Abschätzung/quantitative Angabe zur Flächenbeanspruchung, wenn im Rahmen der Umsetzung der Massnahme Neueinzonungen nötig sind; Gleiches gilt, wenn Fruchtfolgeflächen oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen sind.

Hinweise auf mögliche Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung (von Bund oder Kantonen).

Massnahmenblätter für Massnahmenpakete mit Antrag auf pauschale Bundesbeiträge

Pro Massnahmenpaket mit Antrag auf pauschale Bundesbeiträge ist ein Massnahmenblatt vorzusehen (ein Blatt pro Kategorie und Horizont, also maximal 8 Massnahmenblätter). Folgende Inhalte sind Bestandteil des Massnahmenblatts:

Nummerierung des Massnahmenpaketes	Das Massnahmenpaket erhält eine Nummer, die sich in die Logik der Nummerierung der Massnahmen des Agglomerationsprogramms einbettet. Wenn vorhanden, soll die bereits in Vorgängergenerationen angegebene Nummer verwendet werden.
Bezeichnung und Priorität des Massnahmenpaketes	Die Bezeichnung übernimmt die Begriffe gemäss Kapitel 3.3.4 (z.B. "Massnahmenpaket pauschalen Bundesbeiträge, Kategorie Aufwertung Strassenraum, A-Horizont")
Kosten	Anrechenbare Kosten des Massnahmenpaketes als Summe der Teilmassnahmen im BeSA-Perimeter; die Kosten sind immer exkl. MWSt. anzugeben.
Beschreibung der Konzeption	Beschreibung der Konzeption, aus der die Teilmassnahmen des Massnahmenpaketes abgeleitet sind (mit Verweisen auf die entsprechenden Bausteine des Agglomerationsprogramms). Die Beschreibung soll keine Wiederholung von bereits formulierten Prinzipien und Argumenten sein, sondern es ist die inhaltliche Kohärenz der Massnahme nachvollziehbar aufzuzeigen. Für die Beurteilung wird sich der Bund auf diese Beschreibung abstützen.
Kartographische Darstellung der Teilmassnahmen	Darstellung der Teilmassnahmen auf einer Karte mit Massstab 1:50'000 (oder präziser falls für das Verständnis notwendig), mit Angabe der Nummerierung; bei grösseren Agglomerationen wird empfohlen, die Massnahmendarstellung auf verschiedene Teilgebiete zu verteilen. (siehe auch Anhang 4)
Teilmassnahmen und deren Kosten	Liste der Teilmassnahmen des Massnahmenpaketes mit folgenden Informationen: - Klare Bezeichnung der Teilmassnahmen mit Inhalt und Verortung (z.B. «Veloverbindung zwischen x und y») - Nummer der Teilmassnahme: Es wird empfohlen, diese Nummern als Ergänzung zur Nummer des Massnahmenpaketes zu definieren. Für Teilmassnahme, die schon in einer Vorgängergeneration enthalten sind (z.B. im B-Horizont) oder die eine Massnahme einer Vorgängergeneration ersetzen, ist dies klar erkennbar zu machen. Der ARE-Code ist ebenfalls aufzuführen. - Kosten der Teilmassnahme - Kurzbeschreibung der Teilmassnahme (max. 5 Zeile), mit Einbettung in die entsprechende Teilstrategie.
Quantitative Angaben (separate Dokumente)	Beigelegte Sachinformationen gemäss Anhang 4.

Dokumentationsblätter für Massnahmenpakete ohne Antrag auf pauschale Bundesbeiträge

Wenn möglich und sinnvoll können die Verkehrsmassnahmen in geeignete Massnahmenpakete zusammengefasst werden (siehe Kapitel 2.7). Das Dokumentationsblatt erklärt die funktionale Beziehung zwischen den Einzelmassnahmen eines Paketes. Jede Einzelmassnahme des Pakets benötigt jedoch ein eigenes Massnahmenblatt (soweit keine Pauschalen). Insofern kann das Dokumentationsblatt auch als Titelblatt der Einzelmassnahmen eines Paketes verstanden werden.

Nummerierung des Massnahmenpaketes	Es wird empfohlen, dem Massnahmenpaket eine Nummer zu geben, die sich in der Logik der Nummerierung der Massnahmen des Agglomerationsprogramms einbettet. Einzelne Massnahmen des Pakets enthalten auch eine Massnahmennummer.
Bezeichnung des Massnahmenpakets	Erläuternder, aussagekräftiger Titel des Pakets
Einzelmassnahmen und deren Kosten	Liste der Einzelmassnahmen des Massnahmenpakets mit folgenden Informationen: - Kurzbezeichnung der Einzelmassnahmen mit Inhalt und Verortung (z.B. «Velo-Verbindung zwischen x und y») - Nummer der Einzelmassnahme: Es wird empfohlen, diese Nummern als Ergänzung zur Nummer des Massnahmenpakets zu definieren. Für Einzelmassnahmen, die schon in einer Vorgängergeneration enthalten sind (z.B. im B-Horizont) oder die eine Massnahme einer Vorgängergeneration ersetzen, ist dies klar erkennbar zu machen. Der ARE-Code ist ebenfalls aufzuführen. - Kosten der Einzelmassnahme und Summe aller Einzelmassnahmen eines Pakets
Beschreibung der Konzeption	Beschreibung der Konzeption, aus der die Einzelmassnahmen des Massnahmenpakets abgeleitet sind (mit Verweisen auf die entsprechenden Bausteine des Agglomerationsprogramms). Erklärung der funktionalen Beziehungen zwischen einzelnen Massnahmen.
Kartographische Darstellung der Massnahmen	Darstellung der Einzelmassnahmen auf einer Karte mit Massstab 1:50'000 (oder präziser falls für das Verständnis notwendig), mit Angabe der Massnahmennummer; bei grösseren Agglomerationen wird empfohlen, die Massnahmendarstellung auf verschiedene Teilgebiete zu verteilen.

Dokumentationsblätter für eigene Leistungen

Für jede eigene Leistung im Verkehr (siehe Definition im Kapitel 2.7) werden Dokumentationsblätter erstellt. Es ist Sache der Agglomeration, die für das gute Verständnis der Massnahmen und deren Einbettung in die Gesamtkonzeption relevanten Informationen auszuwählen. Folgende Elemente sind zwingend:

Massnahmennummer	Jede Massnahme wird nummeriert. Wenn vorhanden, soll die Nummer der Vorgängergenerationen weiterverwendet werden.
Bezeichnung der Massnahme	Erläuternder, aussagekräftiger Titel der Massnahme mit Inhalt und allfällige Verortung.
Priorität gemäss Trägerschaft	Priorität AvE (eigene Leistungen Priorität A) oder BvE (eigene Leistungen Priorität B) (der aktuellen Generation) und Hinweis auf Prioritätszuteilung in allfälligen Vorgängergenerationen.
Beschreibung	Beschreibung jeder Massnahme, wo zweckmässig Visualisierung auf einer Karte Die Beschreibung und Verortung sind auch für Massnahmen im Ausland wichtig.
Bezug / Abgrenzung zu weiteren Massnahmen	Darstellung der wichtigsten Abhängigkeiten (fachlich und zeitlich) zu anderen Massnahmen des Agglomerationsprogramms, sowie (falls relevant) zu Massnahmen der nationalen, kantonalen und weiteren relevanten Planungen.
Zweckmässigkeit und Nutzen	Qualitative- Beschreibung der Wirkung und Zweckmässigkeit der Massnahme, insbesondere Darstellung des Zusammenhangs mit dem Zukunftsbild und den entsprechenden Teilstrategien sowie mit dem aktualisierten Handlungsbedarf.
Planungsstand und Umsetzung	Aktueller Planungsstand. Weitere Planungs- und Umsetzungsschritte, inklusive Zeithorizonte.

Anhang 3 Massnahmenkategorien im Bereich Verkehr – Beschreibung und Anforderungen

Die Massnahmen des Agglomerationsprogramms müssen zur Verbesserung der Effizienz und Nachhaltigkeit des Gesamtverkehrssystems in Städten und Agglomerationen beitragen (Art. 17a MinVG). Zudem müssen sie sich am roten Faden des Agglomerationsprogramms orientieren und inhaltlich kohärent sein, um mitfinanziert werden zu können. Zur Beurteilung dieser beiden Grundsätze und um die Chance einer Mitfinanzierung im gewünschten Horizont erhöhen zu können, sind folgende Anforderungen im Sinne einer guten Projektplanung aus der Bundesbeurteilung zu beachten:

Massnahmen-kategorie	Anforderungen
Kapazität Strasse	Neue Strassen oder Ausbauten bestehender Strassenabschnitte oder Knoten müssen aus Gesamtverkehrssicht gut begründet und auf die Siedlungsentwicklung abgestimmt sein. Die Kategorie «Kapazität Strasse» ist von der Kategorie «Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum» (BGKs) zu unterscheiden Massnahmen Kapazität Strasse berücksichtigen folgende Aspekte: - Im Analyseteil sind die Funktionen des Strassennetzes (z.B. durchleiten, verbinden, feinerschliessen, Verkehr beruhigen) und die auftretenden verkehrlichen Probleme darzustellen. Die Massnahme ist in Bezug zur Schwachstellenanalyse zu bringen. - Für Räume mit Strassenmassnahmen sind im Analyseteil auch die Verkehrsarten darzustellen (Durchgangsverkehr, Quell-/Zielverkehr und Binnenverkehr). - In der Teilstrategie Verkehr ist aufzuzeigen, welchen Beitrag die Strassenmassnahme hinsichtlich <u>aller</u> Teilstrategien leistet (Siedlung und Verkehr [MIV, ÖV, LV]). Folgende Aspekte sollen (unter anderem) geklärt werden: - o Ist die Massnahme notwendig, um neue Gebiete zu erschliessen oder bestehende Gebiete zu entlasten, mit entsprechender Kapazitätsreduktion auf den entlasteten Abschnitten? - o Ist die Massnahme städtebaulich integriert (Beitrag zur Quartierentwicklung, neue Verbindung zwischen Quartieren, Verminderung der Trennwirkung, Übergang zwischen Fussgängerbereich und Fassade, usw.)? - o Ist die Massnahme mit dem ÖV und LV abgestimmt? Resultiert daraus ein allfälliger Parallelausbau? Bringt eine allfällige Fokussierung auf einen Verkehrsträger spezielle Vorteile mit sich? Hilft die Massnahme dabei bestehende ÖV-Achsen zu entlasten? - o Ist die Massnahme mit der Teilstrategie Siedlung unter Berücksichtigung der Landschaft abgestimmt? - Im Massnahmenblatt ist der Nachweis zu leisten, dass andere, vor allem auch Verkehrsmanagement und nachfrageseitige Lösungen, geprüft wurden. Falls keine Alternativlösungen geprüft werden können, ist dies zu begründen. Massnahmen im Bereich Kapazität Strasse werden gemäss ihrem hauptsächlichen Zweck einer Unterkategorie zugeteilt: - o Kernentlastungs- und Umfahrungsstrassen (neue Strasse oder entlastete Strecke) Für Strassen dieser Kategorie erwartet der Bund eine gute Entlastungswirkung auf stark belasteten Strassenabschnitten. Für solche Massnahmen wird zudem ein Quervergleich über alle Agglomerationen durchgeführt. Ebenfalls werden gleich reife flankierende Massnahmen erwartet (z.B. BGK, Verkehrsmanagement, usw.: in solchen Fällen ist ein Massnahmenpaket empfohlen)

	○ Kapazitätsausbauten, Strassenabschnitt und Knoten Mittels Kapazitätsausbauten sollen bestehende Engpässe (Strassenabschnitte und Knoten) behoben werden. Dabei sind die Netzhierarchien zu beachten. Bei Schnittstellen zu den nationalen Strassen (z.B. Autobahnanschlüsse) ist die Abstimmung mit dem ASTRA bzgl. Abgrenzung zwischen den Projekten innerhalb und ausserhalb des Unterhalts-Perimeter des ASTRA-Netzes nachzuweisen (siehe Art. 8 Abs.3 MinVG). Es ist zudem aufzuzeigen, dass die Massnahme nicht nur den Verkehr auf die Hochleistungsstrassen (HLS) lenkt, sondern auch den Anteil des Binnenverkehrs reduziert. Zur Minderung allfälliger negativer Auswirkungen werden wo möglich gleich reife flankierende Massnahmen erwartet. ○ Erschliessungsstrassen Für eine Mitfinanzierung von Erschliessungsstrassen ist eine gute Abstimmung mit der zu erwartenden Siedlungsentwicklung zentral (Potentiale, vorgesehene Anzahl Einwohner und Angestellte sowie die vorgesehene Verkehrsbelastung der Erschliessungsstrasse).
Verkehrsmanagement (VM)	Das Verkehrsmanagement soll die Prinzipien der Teilstrategien MIV, ÖV und LV unterstützen und verstärken (ÖV-Bevorzugung, MIV-Dosierung, Veloförderung mit grüner Welle, usw.). Massnahmen im Bereich Verkehrsmanagement berücksichtigen folgende Aspekte: - Aus dem Vergleich zwischen der Situations- und Trendanalyse und dem Zukunftsbild sind die aus einer zu hohen MIV-Belastung resultierenden Konflikte zwischen verschiedenen Verkehrsträgern oder zwischen der Siedlungsstruktur und dem Verkehrsnetz aufzuzeigen (z.B. Zeitverlust im ÖV, fehlende Qualität des Strassenraumes, geringe Platzverhältnisse wegen überdimensionierten Strassenquerschnitten). Die wichtigsten Mängel und Konflikte sind im Handlungsbedarf aufzuzeigen. - Bei der Teilstrategie MIV ist ein flächendeckendes Verkehrsmanagement-Konzept unter der Berücksichtigung der Netzhierarchie vorhanden. Die für eine bessere Lenkung des Gesamtverkehrs relevanten Schlüsselstellen des Strassennetzes werden bezeichnet (Kreuzung mit LSA, Pfortnerung und/oder ÖV- bzw. LV-Priorisierung, Strassenabschnitt mit Spurenanpassungen, usw.). - Die Koordination zwischen nationalem, regionalem und lokalem Netzbetrieb ist nachvollziehbar aufgezeigt. Die Funktionsweise und die Zielsetzung des Verkehrsmanagements werden in der Teilstrategie erläutert (dosieren, verflüssigen, verlagern, usw.). - Im Massnahmenblatt ist der Beitrag der Massnahme zur Verbesserung des Gesamtverkehrssystems und deren Auswirkung auf den Modalsplit zu erläutern. Bei Massnahmen mit Kosten bis 5 Mio. Franken kann beim Bund eine Mitfinanzierung mit pauschalen Bundesbeiträgen beantragt werden. Massnahmen mit höheren Kosten werden als einzelne Massnahme behandelt und einer von drei Unterkategorien zugeteilt bei kombinierten Massnahmen erfolgt die Zuordnung zur Subkategorie mit den grössten Flächenanteilen: ○ VM – Punktuelle Intervention ○ VM – Achse ○ VM – Fläche
Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum	Massnahmen zur Aufwertung des Strassenraums (in Form von Betriebs- und Gestaltungskonzepten) sind wichtige Elemente der Teilstrategie Verkehr. Diese haben in den meisten Fällen einen multimodalen Charakter und Nutzen, sowohl im Verkehrs- wie im Siedlungsbereich. Sie werten den urbanen öffentlichen Raum zugunsten des LV auf und tragen zu einer Erhöhung der Lebensqualität in dicht besiedelten Gebieten bei.

	Massnahmen zur Aufwertung/Erhöhung der Sicherheit des Strassenraums berücksichtigen folgende Aspekte: - Aus Situations- und Trendanalyse und Teilstrategien ist ableitbar, welche Strassenabschnitte (in allen Teilgebieten der Agglomeration) eine Neugestaltung benötigen und welche Ziele damit erreicht werden sollen. - Die Zielsetzungen sind aus den Teilstrategien Verkehr und Siedlung ersichtlich (z.B. Schaffung von verkehrsberuhigten Zonen, Verbesserung der städtebaulichen Integration, Aufhebung von Unfallschwerpunkten, gezielte Anpassung der Strassenkapazität, Steigerung der Qualität der LV-Netze, usw.). - Im Massnahmenblatt (für Massnahmen mit Kosten über 5 Mio. CHF) ist der Inhalt der Massnahme dargelegt (Gestaltung, evtl. andere Aspekte wie LSA). Ihr Beitrag an die Gesamtverkehrseffizienz und/oder Sicherheiterhöhung wird erläutert (z.B. Unterscheidung zwischen rein verkehrstechnischen Anforderungen und einer Qualitätserhöhung des öffentlichen Raums). Bei Massnahmen mit Kosten bis 5 Mio. Franken kann beim Bund eine Mitfinanzierung mit pauschalen Bundesbeiträgen beantragt werden. Massnahmen mit höheren Kosten werden als einzelne Massnahmen behandelt und einer von drei Unterkategorien zugeteilt; bei kombinierten Massnahmen erfolgt die Zuordnung zur Subkategorie mit den grössten Flächenanteilen: ○ Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum – Kreuzung, Kreisel ○ Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum – Strassenabschnitt ○ Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum – Platzgestaltung
Multimodale Drehscheiben	Multimodale Drehscheiben sind von hoher Bedeutung sowohl für die Qualität als auch für die Verträglichkeit der Umsteigebeziehungen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern bzw. entlang einer Mobilitätskette (z.B. gezielte Umsteigebeziehung, neue Unterführung, Veloparkräume, Neugestaltung eines Bahnhofplatzes, Integration von Infrastrukturen des Fernverkehrs (inkl. Fernbusverbindungen) in einer multimodalen Drehscheibe). Anhand der multimodalen Drehscheiben werden neue Knoten- und Netzstrukturen geschaffen, damit ein Wechsel zwischen den Verkehrsmitteln noch bequemer, einfacher und effizienter wird. Attraktivere multimodale Drehscheiben (auch als Hubs, Umsteigepunkte bezeichnet) optimieren nicht nur das blosse Umsteigen und die Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel sondern haben als Ziel, einen zusätzlichen Mehrwert für die Reisenden zu bieten: Sie integrieren zum Beispiel Einzel- und Dienstleistungen, Freizeiteinrichtungen oder Arbeitsmöglichkeiten und können die umliegende Siedlungsentwicklung positiv beeinflussen. Gemäss den Sachplanungen im Bereich Verkehr sind die multimodalen Drehscheiben in ein verkehrliches Gesamtsystem einzubinden und eng mit der Siedlungsentwicklung abzustimmen. Massnahmen im Zusammenhang mit multimodalen Drehscheiben berücksichtigen folgende Aspekte: • Basierend auf der Analyse und dem Zukunftsbild wird der Handlungsbedarf ausgewiesen: z.B. unbefriedigende, unsichere Umsteigesituationen, unattraktive Bahnhofsplätze, fehlende Parkierungsmöglichkeiten für MIV, Velos oder weitere Fahrzeuge wie Taxis. • Die Teilstrategie MIV zeigt auf, welche Umsteigepunkte/Drehscheiben aus der Netzhierarchie Strasse hohe Bedeutung für die Abwicklung des MIV haben (z.B. Drehscheiben im Schnittstellenbereich Nationalstrasse-untergeordnetes Netz (Autobahn hubs) oder im untergeordneten Netz aufgrund Netzhierarchie z.B. Einfallsachsen Stadtrand, Sub- und Regionalzentren am Agglomerationsrand und im Umland) und wie diese mit der ÖV (Schiene/Strasse) / LV-Netzentwicklung koordiniert sind.

	• Die Teilstrategie ÖV zeigt auf, welche Umsteigepunkte/Drehscheiben von hoher Bedeutung für die Entwicklung des ÖV-Netzes sind und aufgewertet werden müssen (z.B. multimodale Drehscheiben zwischen S-Bahn-Angebot und städtischem Netz, zentrale Umsteigepunkte im städtischen ÖV-Netz, neue Anbindung eines Quartiers an die S-Bahn, attraktive Räume mit ausreichenden Kapazitäten und klare Wegeführung für Veloverkehr und Fussgänger). • Massnahmen wie neue oder verbesserte, hochwertige Anlagen für P+R, P+Rail, Carpooling, Bike+Ride oder andere Massnahmen, die das Umsteigen vom MIV oder LV auf den ÖV optimieren, werden in enger (zeitlicher und inhaltlicher) Koordination mit der Entwicklung des ÖV-Netzes definiert. • Bei P+R und P+Rail - Anlagen ist besonders zu beachten, dass sie bestehende oder geplante ÖV-Angebote nicht konkurrenzieren oder die Zersiedelung fördern. Folgende Voraussetzungen müssen für eine Mitfinanzierung solcher Massnahmen erfüllt sein: ○ Die P+R - Anlagen oder Parkfelder für Carpooling sind kohärent und nachvollziehbar in die Gesamtkonzeption des Agglomerationsprogramms eingebettet. Sie fördern das Umsteigen möglichst an der Quelle, die Siedlungsentwicklung nach innen und weisen eine positive Energiebilanz bezüglich gesamten Verkehrssystem auf. ○ Die Massnahme konkurrenziert nicht das bestehende oder künftige ÖV-Angebot (d.h. sie zielt auf die Sammlung von Nachfrageströme an den Endpunkten des gut getakteten ÖV-Systems ab; so nah wie möglich an den Quellorten der Fahrt) ○ Das Nachfragepotenzial ist ausgewiesen. Im Vordergrund stehen Endhaltepunkte von ÖV-Feinverteilern (z.B. Ortsbussen oder Tram-Endhaltestellen) an Rändern der Agglomerationen oder Situationen mit lückenhaftem ÖV-Angebot (z.B. Grenzgebiete oder ländliche Gebiete). • P+R - Anlagen sind gut in die Strassenhierarchie eingepasst, d.h. führen nicht zu neuen Engpässen.
Langsamverkehr (LV)	Obschon einzelne Massnahmen im Bereich LV eher kleinräumige Effekte haben, sind sie in ihrer Gesamtheit und in Kombination mit dem öffentlichen Verkehr von hoher Bedeutung für die Verbesserung des Gesamtverkehrssystems. Isolierte Massnahmen haben weniger Nutzen, sie sind deshalb in eine Gesamtkonzeption einzubetten. Massnahmen im Bereich LV berücksichtigen folgende Aspekte: - Die Situation des LV ist flächendeckend im Analyseteil zu untersuchen. Dabei werden auch die Besonderheiten des LV in Bezug auf die Siedlungs- und Landschaftsstruktur berücksichtigt (Kontinuität des Velonetzes, Qualität der öffentlichen Räume für die Fussgänger in den Zentren und entlang der städtischen Achsen, Berücksichtigung des LV in der LSA-Steuerung, Zugang zu Naherholungsgebieten, Komplementarität zwischen LV und ÖV, usw.) - Ein flächendeckendes LV-Konzept stellt mit Text und Karte die wichtigen Agglomerationsverbindungen dar und bezeichnet öffentliche Räume mit speziellem Anspruch an hohe Qualität. Das Konzept unterscheidet (wo möglich) zwischen Fuss- und Veloverkehr sowie zwischen den verschiedenen Anforderungen der Nutzenden (schnelle bzw. langsame Verbindungen [Stichwort: Velovorzugsrouten/-schnellbahnen], Alltags- bzw. Freizeitverkehr). - Aus dem Konzept werden jene Massnahmen abgeleitet, die schrittweise der Herstellung eines dichten, kontinuierlichen, sicheren und attraktiven Netzes dienen. - Die Prioritäten werden auf Basis des aktualisierten Handlungsbedarfs definiert.

	Bei Massnahmen mit Kosten bis 5 Mio. Franken (exkl. MWST) kann beim Bund eine Mitfinanzierung mit pauschalen Bundesbeiträgen beantragt werden. Massnahmen mit höheren Kosten werden als einzelne Massnahme behandelt.
Tram / Stadtbahnen	Bahnmassnahmen sind grundsätzlich über andere Quellen finanziert (BIF oder Leistungsvereinbarungen mit Transportunternehmen). Neue Schienenangebote, welche die Erreichbarkeiten mehrheitlich im Feinverteilssystem der städtischen Räume verbessern, werden im Rahmen des PAV finanziert und der Kategorie «Tram» zugeteilt (Tram in Kerngebieten oder "Stadtbahnen" im suburbanen Gebieten). Neue Tramlinien sind in der Regel kostenintensive Massnahmen und müssen deshalb besonderen Anforderungen gerecht werden: - Vor Infrastrukturausbauten ist zuerst zu prüfen, ob die Nachfrage auch mit Anpassungen des Rollmaterials oder mit einer Priorisierung des Bussystems befriedigt werden kann. - Netzstruktur ÖV: Die radialen und tangentialen Funktionen der neuen Tramlinie sind aufzuzeigen. Wegen zunehmenden Kapazitätsengpässen in den zentralen Bahnhöfen sollen die Netz- und Knotenstrukturen zwischen Bahn-, Tram- und Bus-Angeboten verbessert werden. Der diesbezügliche Beitrag der neuen Tramlinie ist aufzuzeigen. Dazu gehört auch der Beitrag der entsprechenden Massnahmen zur Verbesserung der Betriebsstabilität im Gesamtnetz. - Kapazität MIV: Mit der neuen Tramlinie muss nachweislich dargelegt werden, dass ausreichende Kapazitäten für den MIV erhalten bleiben bzw. allenfalls entsprechende Sofortmassnahmen zur Sicherstellung integriert werden. - Transportkapazitäten: Die Nachfragepotenziale und die Kapazitätsreserven mit / ohne neuer Tramlinie sind mittel- und längerfristig aufzuzeigen. Ein Wirtschaftlichkeitsnachweis ist ebenfalls zu erbringen. Neue Tramlinien auf Abschnitten mit DTV < 10'000 müssen überzeugende weitere Argumente betreffend ihren Nutzen ausweisen. - Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung: Die neue Tramlinie ist direkt aus der Teilstrategie Siedlung abzuleiten. In der Regel rechtfertigen sich neue Tramlinien nicht bloss mit der Erschliessung eines einzigen Gebiets, sondern müssen auch auf den übrigen Linienabschnitten relevante Entwicklungspotenziale ausweisen. Bei Arealerschliessungen ist die zeitliche Abstimmung zwischen der neuen Verkehrserschliessung und der Siedlungsentwicklung transparent aufzuzeigen (bauliche Entwicklungsdynamik, Investitionsbereitschaft, etc.). - Städtebauliche Integration: Tramlinien haben gegenüber Busangeboten in der Regel eine besondere städtebauliche Wirkung. Zusatznutzen für die heutigen und zukünftigen Nutzungen entlang der Linie, gestalterische Integration und Auswirkungen auf die Aufenthaltsqualität sind aufzuzeigen. Bei Arealerschliessungen ist die zeitliche Abstimmung zwischen der neuen Verkehrserschliessung und der Siedlungsentwicklung transparent aufzuzeigen (bauliche Entwicklungsdynamik, Investitionsbereitschaft, etc.). - Gesamtverkehrliche Integration: Tramlinien können auch zu neuen Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmern und -trägern führen, insbesondere dem Veloverkehr. Die flankierenden Massnahmen in solchen Konfliktsituationen sind aufzuzeigen.
Bus-/ÖV- Infrastruktur	Infrastrukturmassnahmen zur Verbesserung der Busnetze tragen grundsätzlich zu einem effizienteren und nachhaltigeren ÖV-System in der Agglomeration bei. Folgende Aspekte sind zu berücksichtigen: - Die Massnahme muss aus der Situations- und Trendanalyse (Funktionalität des Busnetzes, Nachfragepotential) und dem aktualisierten Handlungsbedarf abgeleitet werden (z.B. fehlende Fahrplanstabilität, geringe durchschnittliche Geschwindigkeit, Verbesserung der Lesbarkeit des Busnetzes).

	- Die Teilstrategie ÖV zeigt, wo und wie das Busnetz angepasst wird (neue Linie, Taktverdichtung, neue Verknüpfungen mit der Bahn, Etappen, konkrete prioritäre Anpassungen). - Im Massnahmenblatt ist die Infrastrukturanpassung klar lesbar und der Bezug zur Teilstrategie ÖV nachvollziehbar dargestellt (z.B. für welche Angebotsänderung die Massnahme vorgesehen ist). Bei Bus- oder Tram-Haltestellen mit Kosten bis 5 Mio. Franken (exkl. MwSt.) kann im Rahmen des PAV beim Bund eine Mitfinanzierung mit pauschalen Bundesbeiträgen beantragt werden. Bei Aufwertungen von Bus- oder Tram-Haltestellen ist jedoch der Nachweis zu bringen, dass es sich nicht um die Umsetzung des Behindertengesetzes oder ordentliche Ersatz-/ Unterhaltsleistungen handelt. Weitere Massnahmen werden als einzelne Massnahmen behandelt und sind einer von vier Unterkategorien zuzuteilen: - o Neue / Aufwertung Bushaltestelle - o Neue Businfrastruktur - o Elektrifizierung (Trolleybus) - o Alternative elektrisch betriebene Systeme (z.B. oberleitungsfreie E-Busse) Die Mehrkosten für die Umstellung auf neue E-Bus-Generationen, welche oberleitungsfrei fahren können, inklusive der nötigen Anpassungen an den Haltestellen (Ladestationen) und andere nötige elektrische Installationen sind mitfinanzierbar.
Elektromobilität im Privatverkehr	Die Elektromobilität bringt gegenüber treibstoffbasierten Antrieben umweltseitige Vorteile (z.B. bei CO₂-Austoss, Lärm- und Schadstoffbelastung). Infrastrukturellen Massnahmen im Zusammenhang mit der Elektromobilität sind in eine Gesamtkonzeption über die Agglomeration zu integrieren, in der insbesondere das öffentlich zugängliche E-Mobilitätsnetz und die einzelnen Massnahmen ersichtlich sind. Die Gesamtkonzeption zeigt auf, wie die angestrebten Verbesserungen kurz-, mittel- und langfristig erreicht werden sollen.
Güterverkehr und Logistik	Infrastrukturmassnahmen im Bereich Güterverkehr und -Logistik tragen zu einem effizienteren und nachhaltigeren Gesamtverkehrssystem bei, wenn sie eine Verminderung bzw. eine Optimierung des städtischen Güter-, Nutz-, Handwerks-, Lieferverkehrs innerhalb der Agglomeration ermöglichen. Sie sind in ein Gesamtkonzept zu integrieren, das aufzeigt, mit welchen Massnahmen die angestrebten Verbesserungen kurz-, mittel- und langfristig erreicht werden sollen. Folgendes ist zu berücksichtigen: - Aus dem Situations- und Trendanalyseteil ist ersichtlich, welche Güterverkehrsflüsse durch die Massnahmen vermindert bzw. optimiert werden können. Dazu sind gute Analysen der Akteure und der Nachfrage im städtischen Güterverkehr erforderlich. - Die neue Infrastruktur der Logistikstandorte dient der Bündelung der Feinverteilung in den zentralen Agglomerationszonen. Umladestationen liegen verkehrstechnisch an gut erreichbaren und siedlungsverträglichen Standorten (gute Strassenerschliessung, wenig lärmempfindliche Gebiete, etc.). - Die Infrastruktur ermöglicht eine betrieblich optimierte und siedlungsverträgliche Abwicklung des agglomerationsweiten Güterverkehrs und Logistik (Verminderung der LKW-Verkehrsbelastung und des Nutz-, Handwerks- und Lieferwagenverkehrs, usw.). - Bei der Teilstrategie Verkehr ist ersichtlich, inwieweit die neue Infrastruktur sich ins Gesamtverkehrssystem der Agglomeration einbettet (Strassenerschliessung ohne Durchfahrt durch Wohnquartiere, Lage möglichst nahe zu den Endkunden, Gebiete mit Entlastungseffekten, usw.).

Für jede Kategorie und Unterkategorie sind auch Geodaten und Sachinformationen zu liefern. Diese sind im nachfolgenden Anhang präzisiert.

Anhang 4 Anforderungen an Geodaten und Sachinformation

Für gewisse A- und B-Massnahmen im Bereich Verkehr der aktuellen Generation, sind mit dem Agglomerationsprogramm Geodaten einzureichen. Diese Massnahmen werden mit einem Punkt, einer Linie oder einer Fläche verortet. Für die Massnahmenpakete mit pauschalen Bundesbeiträgen sind keine Geodaten erforderlich.

Die Sachinformationen der Massnahmen sind in eine vom ARE vorformatierten Excel-Tabelle abzufüllen. Sie sind nur für die Einzelmassnahmen sowie für die Massnahmenpakete mit pauschalen Bundesbeiträgen mit A-Priorität⁶⁷ notwendig. Der Bezug zur Geoinformation ist über den Identifikator der Massnahme gewährleistet. Diese Informationen sind im Beurteilungsprozess für mehrere Zwecke notwendig (Quervergleiche, Berechnung Pauschalen, Benchmarks, Massnahmenbeurteilung usw.) und müssen zwingend im vorgegebenen Format eingereicht werden.

Für die Geodaten sind folgende Anforderungen einzuhalten:

- Das angewendete Koordinatensystem ist klar zu erwähnen.
- Die kartografische Darstellung im Massstab 1:5'000 weist eine Genauigkeit von mindestens 5 bis 10 Metern auf.
- Die Geodaten sind in einem gängigen Geodaten-Format einzureichen (z. B. Shape, Geopackage, Interlis)
- Es sind folgende drei Layer einzureichen:
 - o Ein Layer mit Punktobjekten (Benennung: Agglo_Point) für alle Massnahmen mit Layer-Typ Punkt gemäss untenstehender Tabelle;
 - o Ein Layer mit Linienobjekten (Benennung: Agglo_Line) für alle Massnahmen mit Layer-Typ Linie gemäss untenstehender Tabelle;
 - o Ein Layer mit Flächenobjekten (Benennung: Agglo_Surface) für alle Massnahmen mit Layer-Typ Fläche gemäss untenstehender Tabelle
- In den Geodaten sind lediglich drei Attribute anzugeben:
 - o Bezeichnung des Agglomerationsprogramms gemäss Code von «Raum mit städtischem Charakter 2012»⁶⁸ (für die Agglomeration Winterthur z.B. 230) (Benennung : Agglo_Nu);
 - o Massnahmennummer gemäss Trägerschaft (Benennung: Measure_Nu);
 - o Kommentar, obligatorisch für die Unterkategorie Kernentlastungs- und Umfahrungsstrassen (Benennung: Comment)⁶⁹.

⁶⁷ Im Fall von fehlenden Sachinformationen für A-Pauschalpakete, werden die betreffenden Massnahmen in den B-Horizont umpriorisiert.

⁶⁸ Bundesamt für Statistik (BFS), 18. Dezember 2014

⁶⁹ Dieses Attribut ist nur für die Unterkategorie Kernentlastungs- und Umfahrungsstrassen notwendig. Für diese Unterkategorie muss die Agglomeration das Textfeld entweder um «neue Strasse» oder «entlastete Strasse» ergänzen.

Vorgaben für die Erfassung der Sachinformationen pro Massnahme

Massnahmen-kategorie		Unterkategorie			Geodaten		Sachinformationen
					Layer Typ	darzustellen ist	
1	Kapazität Strasse	1.1	Kernentlastungs- und Umfahrungsstrassen	Neue Strasse	Linie	Linienführung der neuen Strasse	Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf der neuen Achse, mit Massnahme
				Entlastete Strecke	Linie	Entlastete Strecke	- Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf der hauptsächlich zu entlastenden Achse, ohne Massnahme - Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf der hauptsächlich zu entlastenden Achse, mit Massnahme
		1.2	Kapazitätsausbauten, Strassenabschnitt und Knoten		Keine Daten erforderlich		Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf der Achse/Knoten, mit und ohne Massnahme
		1.3	Erschliessungsstrassen		Keine Daten erforderlich		Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf der Achse
2	Verkehrsmanagement (VM)	2.1	VM-Punktuelle Intervention (z.B. LSA)		Punkt	Zentrum der Kreuzung mit neuen Betriebsprinzipien	Für Einzelmassnahme: - Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf Achse bzw. Zufahrten auf Knoten (ohne Massnahme) - Aktuelle ÖV-Frequenz in der Morgenspitzenstunde (7:00-8:00; ohne Massnahme) - Aktuelle ÖV-Frequenz während des ganzen Tages - Anzahl betroffener Knoten Für Massnahmenpaket mit Antrag auf pauschale Bundesbeiträge im A- Horizont: - Anzahl betroffener Knoten im BeSA-Perimeter
		2.2	VM-Achse (z.B. neues Betriebskonzept entlang städtischer Achsen)		Linie	Vom neuen Betriebskonzept betroffener Abschnitt	

		2.3	VM-Fläche (z.B. flächendeckendes Betriebskonzept eines ganzen Quartiers)	Fläche	Vom neuen Betriebskonzept betroffene Fläche	Für Einzelmassnahme: - Anzahl betroffener Knoten Für Massnahmenpaket mit Antrag auf pauschale Bundesbeiträge im A- Horizont: - Anzahl betroffener Knoten im BeSA-Perimeter
3	Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum	3.1	Kreuzung, Kreisel	Punkt	Zentrum der umgestalteten Kreuzung	Für Einzelmassnahme: - Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf Achse bzw. Zufahrten auf Knoten (ohne Massnahme) Für Massnahmenpaket mit Antrag auf pauschale Bundesbeiträge im A- Horizont: - Quadratmeter Umsetzungsbereich (falls nicht vorhanden, Länge des Abschnittes mit 10 m Strassenbreite multiplizieren) im BeSA-Perimeter
		3.2	Strassenabschnitt	Linie	Umgestalteten Abschnitt	Für Einzelmassnahme: - Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf Achse bzw. Zufahrten auf Knoten (ohne Massnahme) - Quadratmeter Umsetzungsbereich (falls nicht vorhanden, Länge des Abschnittes mit 10 m Strassenbreite multiplizieren) Für Massnahmenpaket mit Antrag auf pauschale Bundesbeiträge im A- Horizont: - Quadratmeter Umsetzungsbereich (falls nicht vorhanden, Länge des Abschnittes mit 10 m Strassenbreite multiplizieren) im BeSA-Perimeter
		3.3	Platzgestaltung	Fläche	Von der neuen Gestaltung betroffene Fläche	Für Einzelmassnahme: - Quadratmeter Umsetzungsbereich (falls nicht vorhanden, Länge des Abschnittes mit 10 m Strassenbreite multiplizieren) - Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf Achse bzw. Zufahrten auf Knoten (ohne Massnahme) Für Massnahmenpaket mit Antrag auf pauschale Bundesbeiträge im A- Horizont: - Quadratmeter Umsetzungsbereich (falls nicht vorhanden, Länge des Abschnittes mit 10 m Strassenbreite multiplizieren) im BeSA-Perimeter

4	Multimodale Drehscheiben		Keine Daten erforderlich			Keine Sachinformationen erforderlich
5	Langsamverkehr (LV)		Keine Daten erforderlich			Für Einzelmassnahme: • Je nach Massnahme, soweit für das Verständnis nötig Für Massnahmenpaket mit Antrag auf pauschale Bundesbeiträge im A- Horizont. • Kosten der Teilmassnahme im BeSA-Perimeter und je nach Massnahme zusätzlich folgende Leistungseinheiten im BeSA- Perimeter: • Anzahl Veloparkplätze • Anzahl Fussgängerstreifenmarkierungen • Anzahl Fussgängerschutzinseln ohne Strassenaufweitung • Anzahl Fussgängerschutzinseln mit Strassenaufweitung • Quadratmeter Überführung • Quadratmeter Unterführung • Laufmeter Massnahme LV
6	Tram / Stadtbahnen	6.1	Neue Tramlinie / Stadtbahn	Linie	Linienführung der neuen Strecke	Für Einzelmassnahme: • Aktuelle (falls vorhanden) ÖV-Frequenz in der Morgenspitzenstunde (7:00-8:00; ohne Massnahme) • Aktuelle (falls vorhanden) ÖV-Frequenz während des ganzen Tages (ohne Massnahme)
				Punkt	Haltestellen der neuen Linie	
		6.2	Neue / Aufwertung Tramhaltestelle	Punkt	Ein Punkt pro Haltestelle	Für Einzelmassnahme: • Je nach Massnahme, soweit für das Verständnis nötig Massnahmenpaket mit Antrag auf pauschale Bundesbeiträge im A-Horizont: • Anzahl Haltestellen im BeSA-Perimeter

7	Bus-/ÖV- infrastruktur	7.1	Neue / Aufwertung Bushaltestelle	Punkt	Ein Punkt pro Haltestelle	Für Einzelmassnahme: - Je nach Massnahme, soweit für das Verständnis nötig Massnahmenpaket mit Antrag auf pauschale Bundesbeiträge im A-Horizont: - Anzahl Haltestellen im BeSA-Perimeter
		7.2	Neue Businfrastruktur (zugunsten einer oder mehrerer Linien)	Linie	Strecke mit der neuen Infrastruktur (nicht die ganze Buslinie)	Für die betroffenen Linien des Netzes: - Aktuelle ÖV-Frequenz in der Morgenspitzenstunde (7:00-8:00; ohne Massnahme) pro Linie - Aktuelle ÖV-Frequenz während des ganzen Tages (ohne Massnahme) pro Linie - ÖV-Frequenz in der Morgenspitzenstunde (7:00-8:00; mit Massnahme) pro Linie - ÖV-Frequenz während des ganzen Tages (mit Massnahme) pro Linie
		7.3	Elektrifizierung (Trolleybus)	Linie	Strecke mit der neuen Infrastruktur (nicht die ganze Trolleybus-Linie)	
		7.4	Alternative elektrisch betriebene System (aufgrund neuer Elektrotechnologie wie z. B. oberleitungsfreie E-Busse)	Linie	Strecke, bei der auf Elektrifizierung verzichtet werden kann	
8	E-Mobilität im Privatverkehr		Keine Daten erforderlich			Keine Sachinformationen erforderlich
9	Güterverkehr und Logistik		Keine Daten erforderlich			Keine Sachinformationen erforderlich