



01. Februar 2023

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	7
1.5	Perimeter und Beitragsberechtigung	8
1.6	Monitoring und Wirkungskontrolle	10
2	Anforderungen an ein Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung	12
2.1	Funktionen und Ziele des Agglomerationsprogramms Verkehr und Siedlung	12
2.2	Aufbau und Bausteine des Agglomerationsprogramms Verkehr und Siedlung	14
2.2.1	Aufbau und Kohärenz	14
2.2.2	Bausteine	14
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 Verkehr und Siedlung	32
3	Prüfverfahren	40
3.1	Überblick und allgemeine Grundsätze	40
3.2	Wirkungskriterien	43
3.2.1	WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessern	44
3.2.2	WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern	47
3.2.3	WK3: Verkehrssicherheit erhöhen	49
3.2.4	WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern	49
3.3	Massnahmenbeurteilung	51
3.3.1	Verkehrsinfrastrukturmassnahmen	51
3.3.2	Siedlungsmassnahmen	57
3.3.3	Landschaftsmassnahmen	58
3.3.4	Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen	58
3.4	Programmbeurteilung	61
3.4.1	Nutzenbeurteilung	61
3.4.2	Kostenbeurteilung	63
3.4.3	Festlegung des Beitragssatzes	64
3.4.4	Umsetzungsbeurteilung	65
4	Umsetzung der Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung	67
4.1	Leistungsvereinbarungen	67
4.1.1	Abstandnahme	67
4.2	Finanzierungsvereinbarungen	68
4.3	Ausführungsfristen	68
4.4	Umsetzungsfristen für die Massnahmen der 1. und 2. Generation	69

Abkürzungsverzeichnis	71
Anhänge	73
Anhang 1 Eingangsprüfung	73
Anhang 2 Struktur der Massnahmen – und Dokumentationsblätter	75
Anhang 3 Massnahmenkategorien im Bereich Verkehr – Beschreibung und Anforderungen	85
Anhang 4 Anforderungen an Geodaten und Sachinformation	93

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 geschaffen. 2006 wurde mit dem Infrastrukturfonds 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. Beide Politiken wurden 2022 evaluiert. Der Bundesrat wird voraussichtlich 2023 über die Ergebnisse und das weitere Vorgehen befinden.

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

1.2 Ziel des Programms Agglomerationsverkehr

Das Verkehrssystem und die Siedlungsentwicklung sind eng miteinander verknüpft. Mit dem Programm Agglomerationsverkehr fördert der Bund in den Agglomerationen eine kohärente Verkehrs- und Siedlungsplanung über kommunale, kantonale und nationale Grenzen hinweg.

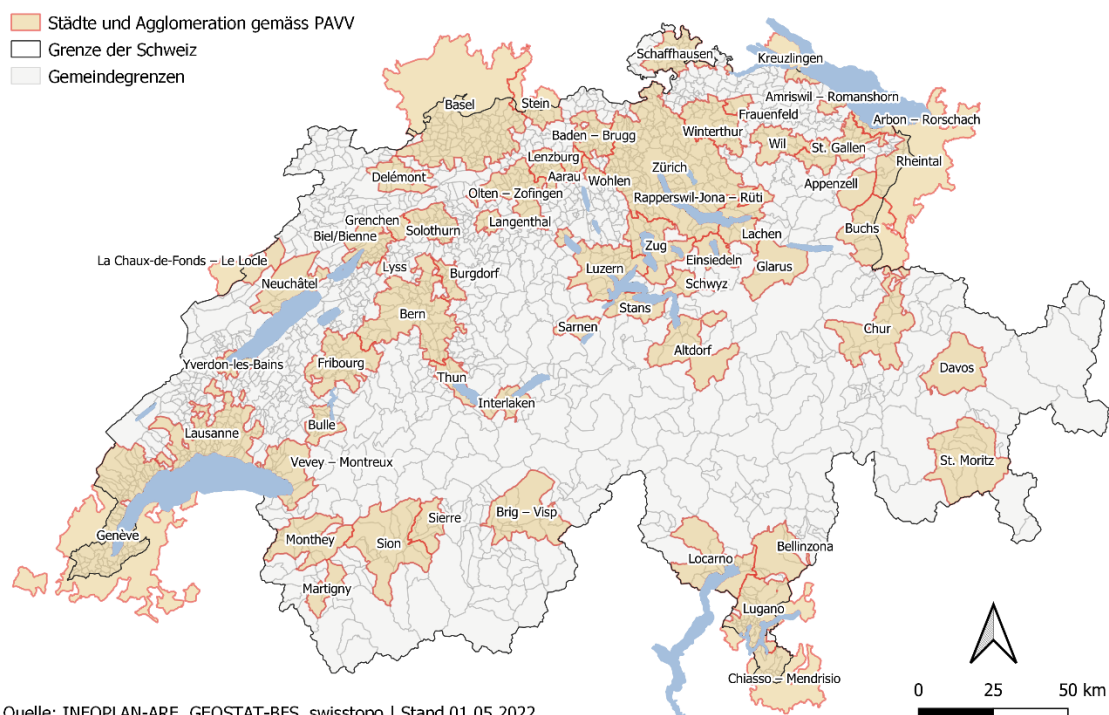
Im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr beteiligt sich der Bund finanziell an Verkehrsinfrastrukturen von Städten und Agglomerationen. Voraussetzung ist ein Agglomerationsprogramm «Verkehr und Siedlung»², dass die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung wirkungsvoll aufeinander abstimmt.

Es werden zwei Instrumente bzw. Verfahren auf unterschiedlichen Staatsebenen unterschieden:

- 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.

Das PAV leistet mit den Agglomerationsprogrammen einen wesentlichen Beitrag zur Siedlungsentwicklung nach innen und zu einem effizienten und nachhaltigen Gesamtverkehrssystem.

Abbildung 1: Beitragsberechtigte Städte und Agglomerationen³



² Die Ergänzung des Begriffs *Agglomerationsprogramm* mit «Verkehr und Siedlung» dient der Unterscheidung und Abgrenzung von allfälligen weiteren thematischen Agglomerationsprogrammen. Er leitet sich aus der Agglomerationspolitik des Bundes ab. Wenn im Folgenden von «Agglomerationsprogramm» die Rede ist, ist damit immer «Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung» gemeint.

³ Gemäss Art. 19 und Anhang 4 der Verordnung vom 7. November 2007 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassenverkehr zweckgebundener Mittel (MinVV; SR 725.116.21).

1.3 Gesetzliche Grundlagen und Stellenwert der Richtlinien

Die gesetzlichen Grundlagen für die Erarbeitung, Prüfung sowie Umsetzung der Agglomerationsprogramme sind im Bundesgesetz über Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAFG)⁴, im Bundesgesetz vom 22. März 1985 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen und Luftverkehr zweckgebundener (MinVG)⁵, in der Verordnung vom 7. November 2007 über die zweckgebundene Mineralölsteuer im Strassenverkehr (MinVV) sowie in der Verordnung des UVEK vom 1. Februar 2020 über das Programm Agglomerationsverkehr (PAVV)⁶ enthalten. Mit den Mitteln des NAF werden Beiträge des Bundes 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 Verpflichtungskredite für diese Beiträge (Art. 7 Bst. b NAFG). Der Bund leistet Beiträge an Verkehrsinfrastrukturen des Strassen- und Schienenverkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs (FVV), 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). Die für den Agglomerationsverkehr zur Verfügung stehenden Mittel orientieren sich an den entsprechenden Verpflichtungskrediten und betragen in der Regel zwischen 9 und 12 Prozent der im Voranschlag des NAF geplanten Ausgaben (vgl. Art. 17f 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). Die beitragsberechtigten Gemeinden sind im Anhang der PAVV aufgeführt (vgl. Art. 1 PAVV). Artikel 24 MinVV regelt die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen. Das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) prüft die Agglomerationsprogramme und zieht dabei weitere in den Bereichen Verkehr und Umwelt zuständige Bundesämter mit ein (Art. 10 PAVV). Es 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).

Die vorliegenden Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr (RPAV) dienen als fachliche Hilfe für die Erarbeitung, Prüfung und Umsetzung der Agglomerationsprogramme ab der 5. Generation 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 Agglomerationsprogrammen Anforderungen des Bundes genügt. Wenn die beteiligten Akteure die Vorgaben der RPAV berücksichtigen, kann das Prüfverfahren effizient und zielgerichtet durchgeführt werden. Zudem kann der Bund sicherstellen, dass eine gleichwertige Behandlung der beteiligten Trägerschaften erfolgt.

⁴ SR 725.13

⁵ SR 725.116.2

⁶ SR 725.116.214

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. Hält sie diese Frist nicht ein, so kann der Bund von der Prüfung dieses Agglomerationsprogramms absehen⁷.

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, Umsetzungstabellen).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).

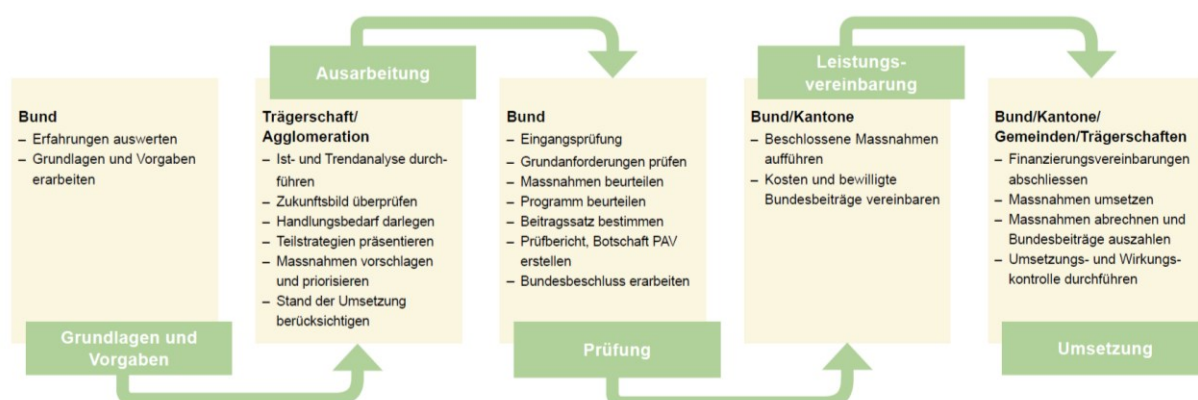
Der Bund nimmt bei der eigentlichen Beurteilung des Agglomerationsprogramms in einem ersten Schritt eine **Massnahmenbeurteilung** vor (Kapitel 3.3). Die **Bestimmung der Programmwirkung** (Programmbeurteilung, Kapitel 3.4) stützt sich auf die Massnahmenbeurteilung sowie die weiteren Inhalte eines Agglomerationsprogramms 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 Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des PAV verfasst. Mit der Zustimmung des eidgenössischen Parlaments zu den beantragten Verpflichtungskrediten werden die finanziellen Mittel für das PAV bewilligt.

Gestützt darauf schliesst der Bund mit den 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



⁷ Art. 9 Abs. 1 PAVV

⁸ Art. 8 PAVV

1.5 Perimeter und Beitragsberechtigung

Die beitragsberechtigten Städte und Agglomerationen (sog. „BeSA“) sind in Artikel 19 sowie im Anhang 4 der MinVV aufgelistet. Im Anhang zur PAVV sind die beitragsberechtigten Gemeinden aufgeführt. Die Kantone oder Trägerschaften können dem UVEK im Rahmen jeder neuen Generation Vorschläge zu einer punktuellen Anpassung der beitragsberechtigten Gemeinden unterbreiten (Aufnahme oder Streichung einzelner Gemeinden). Das ARE gibt bekannt, wie die Vorschläge einzureichen sind. Der Vorschlag wird berücksichtigt, wenn das Erfordernis der räumlichen Kohärenz (Art. 19 Abs. 2 MinVV) erfüllt ist (vgl. Art. 1a PAVV). Die Anpassung der Liste der beitragsberechtigten Gemeinden für die 5. Generation trat am 1. Januar 2023 in Kraft (siehe Anhang der PAVV).

Die Festlegung des **Bearbeitungsperimeters** eines Agglomerationsprogramms liegt in der Kompetenz der jeweiligen Trägerschaft. Für eine effiziente und zielgerichtete Zusammenarbeit empfiehlt der Bund aber, den Fokus der Bearbeitung grundsätzlich auf den Perimeter der beitragsberechtigten Gemeinden gemäss dem Anhang der PAVV zu legen.

Die Trägerschaften der Agglomerationen haben die Möglichkeit, einen **kleineren Bearbeitungsperimeter als der vom Bund vorgegebene BeSA-Perimeter⁹** zu wählen. In diesem Fall ist bei der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms Folgendes zu beachten:

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

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

- Die Perimeterwahl ist zu begründen.
- Die verschiedenen Perimeter müssen aus den Karten ersichtlich sein. Ist der gewählte Bearbeitungsperimeter 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. 3 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 werden¹⁰. Soweit möglich sind die

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

¹⁰ Die spezifischen Herausforderungen sind in den verschiedenen Bausteinen, insbesondere Baustein 2 «Situations- und Trendanalyse», ausführlich und nachvollziehbar darzulegen, damit der Bund in der Programmbeurteilung diese berücksichtigen kann.

Datengrundlagen aber schrittweise zu verbessern (insbesondere zum grenzüberschreitenden Verkehr).

- Verkehrsinfrastrukturmassnahmen im grenznahen Ausland können mitfinanziert werden. Da das Programm Agglomerationsverkehr auf die Schweiz ausgerichtet ist, ist es für die Beurteilung einer Verkehrsinfrastrukturmassnahme im Ausland nötig zu wissen, ob ein massgeblicher Nutzen in der Schweiz anfällt.¹¹ Kleinere Massnahmen müssen einen spürbaren Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl und die Verkehrsströme im grenzüberschreitenden Verkehr haben. Diese Nachweise sind in den Massnahmenblättern qualitativ und soweit möglich und sinnvoll auch quantitativ zu erbringen. Einen 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.

¹¹ Art. 4 Abs. 4 PAVV

1.6 Monitoring und Wirkungskontrolle

Der Bund hat nach Artikel 5 des Subventionsgesetzes vom 5. Oktober 1990 (SuG)¹² eine periodische Wirkungskontrolle¹³ des PAV durchzuführen. Dabei prüft der Bundesrat, ob die eingesetzten Bundesmittel auf wirtschaftliche und wirkungsvolle Art (vgl. Art. 1 Bst. b SuG) sowie 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.

Fünf Indikatoren, die sogenannten MOCA-Indikatoren (**M**onitoring und **C**ontrolling **A**gglomerationsverkehr) werden verwendet, um die Entwicklungen innerhalb der BeSA-Perimeter zu beobachten. Diese Indikatoren bilden eine Grundlage für das Monitoring¹⁴ und die Wirkungskontrolle des PAV. Für jeden dieser Indikatoren legen die Trägerschaften alle vier Jahre nach den Vorgaben des ARE einen Zielwert fest und füllen einen Fragebogen über die Zielerreichung aus¹⁵.

Festlegung der Zielwerte für die MOCA-Indikatoren

In der fünften Generation werden Zielwerte für den Horizont 2040 quantitativ festgelegt¹⁶. Die Trägerschaft definiert bzw. überprüft die Zielwerte für die fünf MOCA-Indikatoren¹⁷. Diese Zielwerte sowie der konkrete Wirkungsbeitrag des aktuellen Programms für die Erreichung dieser Werte sind im Hauptbericht nachvollziehbar darzulegen. Die Festlegung der Zielwerte hat keinen Einfluss auf die Massnahmen- und Programmbeurteilung durch den Bund. Das ARE stellt den Trägerschaften jeweils zu Beginn der Erarbeitung der Agglomerationsprogramme aktuelle Daten zu den MOCA-Indikatoren für den jeweiligen BeSA-Perimeter zur Verfügung. Es gelten folgende **quantitative Vorgaben** zur Festlegung der Zielwerte:

Tabelle 1: Quantitative Vorgaben zur Festlegung der Zielwerte

Indikator		Vorgabe
1	Modalsplit	Anteil des MIV (in %) gemessen an der Tagesdistanz (Wohnortprinzip) für den Zeithorizont des Zukunftsbilds
2	Unfälle	Anzahl Verunfallte (Verletzte und Getötete) im Strassenverkehr (ausserhalb des Nationalstrassennetzes) pro 1000 (Einwohner + 0.5 Arbeitsplätzen) für den Zeithorizont des Zukunftsbilds
3	Anteil Einwohnerinnen und Einwohner nach ÖV-Gütekasse	Gliederung A/B/C/D/keine nach ÖV-Gütekasse für den Zeithorizont des Zukunftsbilds (gemäss ARE-Methode ¹⁸)
4	Anteil Beschäftigte nach ÖV-Gütekasse	Gliederung A/B/C/D/keine nach ÖV-Gütekasse für den Zeithorizont des Zukunftsbilds (gemäss ARE-Methode)

¹² SR 616.1

¹³ Die Wirkungskontrolle dient der Wirkungsbeurteilung des PAV, welche einerseits auf einer quantitativen Analyse der MOCA-Indikatoren und der Zielwerte sowie der qualitativen Wirkungseinschätzung der Trägerschaften mittels Fragebogen basiert.

¹⁴ Im Monitoring stellt das ARE Daten zu den fünf MOCA-Indikatoren zur Verfügung.

¹⁵ Art. 20 Abs. 2 PAVV

¹⁶ 2040 wird als Zielhorizont festgesetzt, um die Vergleichbarkeit der Daten zu gewährleisten.

¹⁷ Art. 20 Abs. 2 PAVV

¹⁸ Die vom ARE berechneten ÖV-Gütekassen sind derzeit der einzige Datensatz zur Erschliessung, der für die ganze Schweiz vorliegt.

5	Dichte der überbauten Wohn-, Misch- und Zentrumszonen	Anzahl Einwohnerinnen und Einwohner und Beschäftigte (VZÄ) pro Hektare überbaute Wohn-, Misch- und Zentrumszonen für den Zeithorizont des Zukunftsbilds
---	---	---

Damit die Zielwerte miteinander verglichen werden können, sollten sie sich in der Regel auf den jeweiligen BeSA-Perimeter 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 den Zielwerten auch die verfügbaren Daten zum Ist-Zustand und zur bisherigen Entwicklung in diesem Perimeter auszuführen.

Es bestehen verschiedene Anwendungsfälle:

- 1) Agglomeration mit Gemeinden ausserhalb des BeSA-Perimeters: Sofern im Bearbeitungsperimeter Gemeinden liegen, die nicht zum BeSA-Perimeter gehören, können die Angaben zum Perimeter ohne solche 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) festgelegt¹⁹.

Neben der Wirkungskontrolle dienen die Zielwerte der MOCA-Indikatoren auch als Hilfsmittel für die Erarbeitung bzw. Weiterentwicklung eines Agglomerationsprogramms hinsichtlich seiner beabsichtigten Wirkung. Sie ergänzen das Zukunftsbild um quantitativ begründete Zielaussagen. Zudem soll aufgezeigt werden, inwieweit die aktuellen Teilstrategien sowie aktuelle Schlüsselmassnahmen des Programms einen Beitrag zur Erreichung der Zielwerte leisten.

Fragebogen

Die Trägerschaften füllen in der Regel alle vier Jahre einen Fragebogen aus²⁰, den das ARE den Trägerschaften aller Agglomerationen zustellt, die schon mindestens einmal eine Leistungsvereinbarung zu einem Agglomerationsprogramm abgeschlossen haben. Die Angaben im Fragebogen haben weder einen Einfluss auf die Prüfergebnisse des Bundes zu einem Agglomerationsprogramm noch auf die Ausgestaltung der Leistungsvereinbarungen. Diese Informationspflicht besteht auch dann, wenn eine oder mehrere Generationen eines Agglomerationsprogramms ausgelassen werden.

Der Fragebogen hat zum Zweck, Angaben zu nicht quantifizierbaren Wirkungen des PAV zu sammeln. Dabei ist fachliches Wissen gefragt, das von der jeweils zuständigen politischen Behörde nicht genehmigt zu werden braucht. Die ausgefüllten Fragebogen dienen ausschliesslich der Wirkungskontrolle.

¹⁹ Da die ausländischen Daten nicht vergleichbar sind, verlangt der Bund nur die Indikatoren für den schweizerischen Teil.

²⁰ In der Regel ca. 1-2 Jahre vor der Einreichung der Agglomerationsprogramme.

2 Anforderungen an ein Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung

2.1 Funktionen und Ziele des Agglomerationsprogramms Verkehr und Siedlung

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 Verkehr- 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 Ausland²¹.
- Es ist ein Umsetzungsinstrument für konkrete Massnahmen in den Bereichen Verkehr und Siedlung.
- Mit ihm beantragt die Trägerschaft Bundesbeiträge für Verkehrsinfrastrukturmassnahmen, die zu einem effizienteren und nachhaltigeren Gesamtverkehrssystem in Städten und Agglomerationen führen.
- 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.

²¹ Art. 6 Bst. c PAVV

7. **Umsetzung von Massnahmen:** Das Agglomerationsprogramm legt Wert auf eine zielgerichtete, koordinierte und termingerechte Umsetzung von Verkehrs- und Siedlungsmassnahmen. Die Mitfinanzierung des Bundes fokussiert auf umsetzbare Projekte mit einer hohen Planungs- und Finanzreife.
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 Verkehr und Siedlung

2.2.1 Aufbau und Kohärenz

Ein Agglomerationsprogramm enthält mindestens drei Teile: Hauptteil, Massnahmenteil und Umsetzungstabellen. Die Umsetzungstabellen sind erforderlich, falls in einer Vorgängergeneration eine Leistungsvereinbarung abgeschlossen wurde²².

Der Hauptteil umfasst mindestens sechs Bausteine²³ (Kap. 2.2.2 und Abbildung 3): Umsetzungsbericht, Situations- und Trendanalyse, Zukunftsbild, Handlungsbedarf, Teilstrategien sowie Massnahmen und deren Priorisierung. Im Sinne einer rollenden Planung müssen nicht alle Bausteine des Agglomerationsprogramms in jeder Generation neu erarbeitet werden. Der minimale Aktualisierungsrhythmus der verschiedenen Bausteine ist in Kap. 2.2.2 beschrieben. Auch wenn nicht alle Bausteine neu erarbeitet werden, muss der rote Faden gewährleistet sein. Dazu muss jede Generation eines Agglomerationsprogramms eigenständig lesbar und nachvollziehbar aufgebaut sein.

Der Massnahmenteil besteht aus je einem Massnahmenblatt für jede A- und B-Massnahme sowie einer Tabelle mit den relevanten Massnahmen nationaler, kantonaler und weiterer relevanter Planungen in der Schweiz und im grenznahen Ausland²⁴.

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 Ausland²⁵.

2.2.2 Bausteine

Die sechs Bausteine des Hauptteils sind kohärent aufeinander aufgebaut und mit einem «roten Faden» verbunden²⁶. 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).

Nachfolgend wird für jeden Baustein der minimale Aktualisierungsrhythmus aufgeführt. Werden einzelne Bausteine nicht oder nur marginal überarbeitet, ist dies einleitend für jeden Baustein kurz zu erläutern und zu begründen. Wenn eine Generation übersprungen wird, müssen bei erneuter Einreichung eines Agglomerationsprogramms alle Bausteine, allenfalls mit Ausnahme des Zukunftsbilds, erneuert werden. Für jede Generation können inhaltliche oder räumliche Schwerpunkte definiert werden, sofern sie nachvollziehbar aus dem aktualisierten Handlungsbedarf abgeleitet und begründet werden. Dabei sind die Hinweise des vorangehenden Prüfberichts des Bundes zu berücksichtigen. Schwerpunktsetzungen haben nicht zwingend eine schlechtere Programmeurteilung zur Folge, sofern für die jeweilige Generation kein Handlungsbedarf in den nicht berücksichtigten Bausteinen vorliegt und das

²² Art. 1b PAVV

²³ Art. 2 PAVV

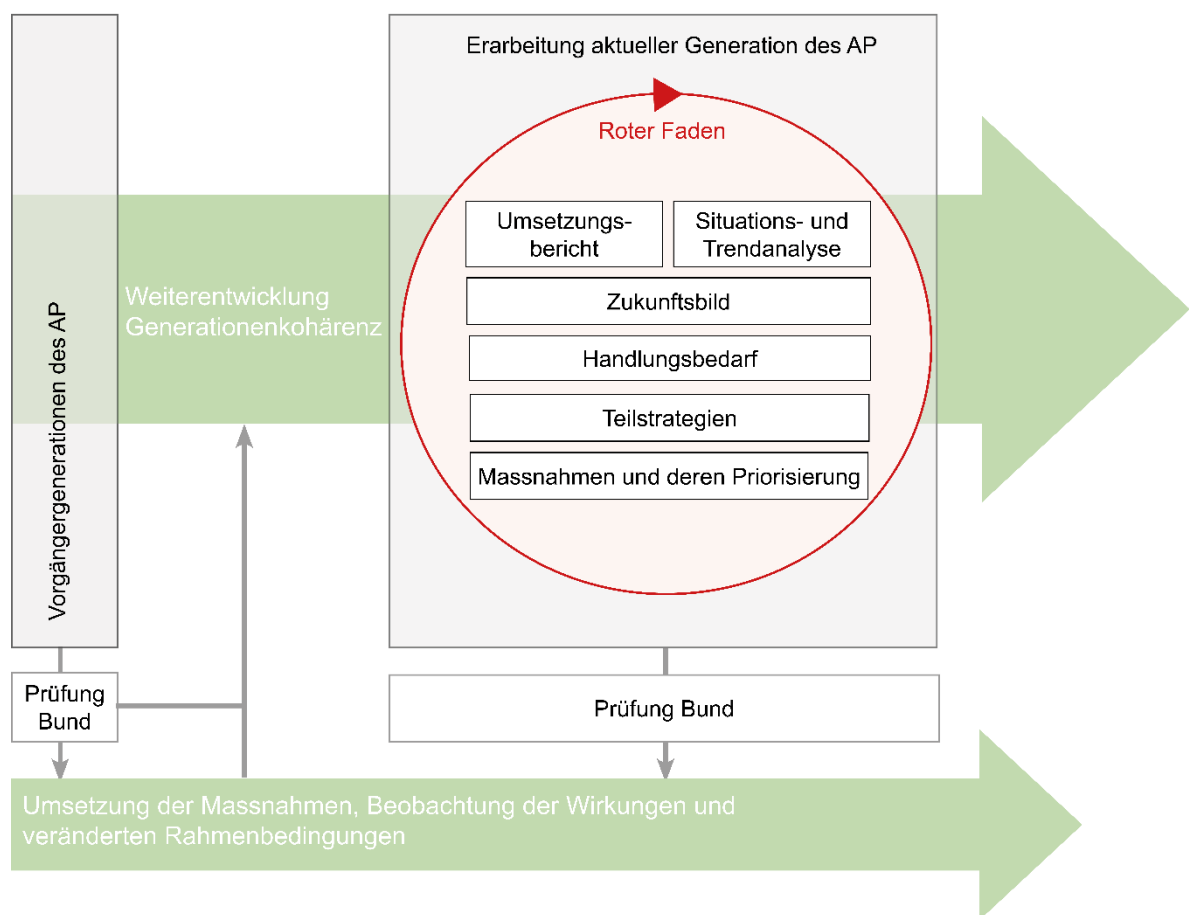
²⁴ Art. 3 PAVV

²⁵ Art. 6 PAVV

²⁶ Art. 6 Bst. b PAVV

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 Umsetzungstabellen erforderlich²⁷. 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?

²⁷ Art. 1 Bst. c sowie Art. 2 Abs. 2 PAVV

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. Deshalb ist er alle vier Jahre zu aktualisieren.

Der Umsetzungsbericht im Hauptteil befasst sich mit Folgendem:

- 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 je Generation. Über alle Generationen zu behandeln sind vor allem grössere Massnahmen und Schlüsselmassnahmen aus den Bereichen Verkehr, Siedlung und allenfalls Landschaft. Als Schlüsselmassnahmen gelten Massnahmen, die für die Wirkung des jeweiligen Agglomerationsprogramms zentral sind. Weiter sind diejenigen Massnahmen im Umsetzungsbericht zu behandeln, die einen gewissen Einfluss auf die Wirkung des Agglomerationsprogramms haben. 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.
- Bei der Programmbeurteilung wird der Stand der Umsetzung der A-Massnahmen gemäss der Leistungsvereinbarung der vorletzten Generation (vgl. Kap 3.4.4) beurteilt; dieser Stand ist im Umsetzungsbericht darzulegen.
- Der Umsetzungsbericht soll auf Verzögerungen bei der Umsetzung der Massnahmen aus den Bereichen Verkehr, Siedlung und Landschaft und die dafür massgeblichen Gründe hinweisen. Er soll auch Informationen dazu enthalten, ob Anstrengungen zur Beschleunigung unternommen oder Alternativen geprüft wurden. Bei den vom Bund mitfinanzierten Verkehrsmassnahmen ist zu vermerken, falls die Frist für den Beginn der Ausführung des Bauvorhabens nach Art. 18 PAVV möglicherweise nicht eingehalten werden kann.

Neben dem Umsetzungsbericht im Hauptteil muss die Trägerschaft auch Umsetzungstabellen einreichen²⁸.

- Die Umsetzungstabellen zeigen zu allen Massnahmen gemäss den Leistungsvereinbarungen der Vorgängergenerationen systematisch auf, wie die Umsetzung dieser Massnahmen vorankommt, und begründen allfällige Verzögerungen. Die Form der Umsetzungstabellen wird vom ARE vorgegeben und den Trägerschaften zugestellt.

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

²⁸ Art. 1 Bst. c PAVV

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 Raumkonzepts)
- Bereich Siedlung: Einwohner- und Beschäftigtenentwicklung; Siedlungsentwicklung; Lokalisierung von grösseren Siedlungsentwicklungen (z.B. Entwicklungsschwerpunkte, Innenentwicklungsgebiete und verkehrsintensive Einrichtungen gemäss KRIP und/oder weiteren relevanten Raumplanungsinstrumenten²⁹) sowie deren ÖV-Erschliessungsgüte
- Bereich Landschaft und Umwelt: generelle Landschafts- und Freiraumstruktur (innerhalb und ausserhalb der Siedlung), wichtigste siedlungsgliedernde Grünzäsuren und ökologische Vernetzungskorridore; Schutzgebiete; Luft- (NO_x, PM₁₀) und Lärmschadstoffbelastung.
- Bereich Verkehr: Räumliche Analyse der Pendlerströme sowie von weiteren relevanten Verkehrsströmen (z.B. Wirtschaft-, Einkauf- oder Tourismusverkehr), Modalsplit (Aufkommen und Verkehrsleistung); Angebot und Nachfrage des öffentlichen Verkehrssystems (Bahn, Tram, Bus); Struktur und Auslastung des Strassennetzes (Netzhierarchien, Kapazitätsengpässe); Lokalisierung verkehrsberuhigter Zonen; angebots- und nachfragelenkende Massnahmen (Push- und Pull-Massnahmen), inkl. Parkplatzbewirtschaftung; Struktur und Qualitäten des Fuss- und Veloverkehrsnetzes; 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 in diesem Baustein aufzuzeigen und einzubeziehen. Dabei können auch agglomerationsspezifische Herausforderungen mit Wirkung auf die Siedlungs- und Verkehrssysteme mitbehandelt werden (auch ausserhalb des BeSA-Perimeters). Das Zukunftsbild stellt einen zukünftigen Zustand dar. Es kann u.U. zweckmässig sein, die wichtigsten Veränderungen gegenüber dem Bestand bereits im Zukunftsbild darzustellen. Die (wichtigsten) Veränderungen werden aber in der Regel in den Teilstrategien aufgezeigt.

²⁹ Der Begriff «weitere wesentliche Raumplanungsinstrumente» wird in den Richtlinien als Oberbegriff verwendet für Planungen wie beispielsweise Regionale Richtpläne, Regionalplanungen, Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte usw.

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, des Sachplans Verkehr, Teil Programm, 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 dies aufgrund der beobachteten Entwicklungen oder gesetzten Zielwerte aufdrängt oder wenn der Prüfbericht zur Vorgängergeneration entsprechende Hinweise dazu enthält. In jedem Fall soll angegeben werden, ob und wo ein Zukunftsbild gegenüber Vorgängergenerationen wesentlich verändert wurde.

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; welches Ziel wird verfolgt? Was ist kohärent mit früheren Generationen? Was wird neu/geändert?), welche 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. Mit dem Baustein Handlungsbedarf können thematische oder räumliche Fokussierungen im aktuellen Agglomerationsprogramm hergeleitet werden. 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 Darstellungen³⁰ und sind in jeder Generation zu überprüfen. Folgende Themen sind in den Teilstrategien mindestens zu behandeln:

- Teilstrategie Siedlung (unter Berücksichtigung der Landschaft): Erläuterungen zur Koordination und Abstimmung mit den kantonalen Richtplänen und weiteren relevanten Raumplanungsinstrumenten. Vom Zukunftsbild abgeleitete, konkretisierende und differenzierende Aussagen über die Entwicklung der agglomerationsrelevanten grösseren Siedlungsentwicklungen, Innenentwicklungsgebiete und deren Nutzung sowie Abstimmung mit den Entwicklungsschwerpunkten, gemäss den kantonalen Richtplänen und weiteren wesentlichen Planungen; Abstimmung mit dem bestehenden Verkehrsnetz bzw. -angebot und neuen Verkehrsinfrastrukturen; Freiräume im Siedlungsgebiet und weitere wichtige Entwicklungen unter Berücksichtigung der Landschaftsaspekte. Dazu gehören beispielsweise strategische Aussagen zu Landschaftselementen, die aus Sicht von Biodiversität, Landschaftsbild, Naherholung oder Zäsuren von besonderem Wert sind. Eine eigenständige Teilstrategie Landschaft ist nicht zwingend.
- Teilstrategie Verkehr: Netzkonzepte bzw. -hierarchien zu allen Verkehrsträgern (Netzlückenschlüsse, Netzergänzungen, wichtige Verkehrsdrehscheiben sowie Angebots- und Qualitätsverbesserungen für ÖV, MIV, FFV). Die Darstellungen sind so zu wählen, dass sowohl die Entwicklungsabsichten der einzelnen Verkehrsträger als auch deren gesamtverkehrliche Abstimmung im Bearbeitungssperimeter der Agglomeration gesamthaft ersichtlich sind. Zusätzlich sind Angebotskonzepte im ÖV, Strategien zur Abstimmung der Verkehrsträger und Entwicklung multimodaler Angebote, Verkehrs- und Mobilitätsmanagement (vgl. Kap. 2.7 Nachfragelenkende Massnahmen) sowie allfällige Strategien zur Dekarbonisierung des Verkehrs (z.B. Förderung Elektromobilität) aufzuzeigen. In Agglomerationen mit bedeutenden Belastungen aufgrund des Wirtschaftsverkehrs³¹ und von Logistikstandorten soll der Wirtschaftsverkehr ebenfalls behandelt werden. Die Wirtschaftsverkehre sind relevante Verkehre im Gesamtverkehrssystem einer Agglomeration, welche in der Gesamtverkehrsplanung berücksichtigt werden sollen und allenfalls konkrete Massnahmen zur Folge haben. Analoges gilt für den Tourismusverkehr in touristisch geprägten Agglomerationen. Die Teilstrategie zeigt zudem die Abstimmung mit den Massnahmen der nationalen, kantonalen und weiteren relevanten Planungen in der Schweiz und im grenznahen Ausland auf.

³⁰ Art. 2 Abs. 2 PAVV

³¹ Unter dem Begriff Wirtschaftsverkehr werden die Segmente Güterwirtschaftsverkehr, Dienstleistungsverkehr (mit und ohne Waren) sowie Personenwirtschaftsverkehr verstanden (siehe dazu auch die Grundlagenstudie «Wirtschaftsverkehr in urbanen Räumen», ARE, November 2021)

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

Kernfrage: Mit welchem aktualisierten Massnahmenportfolio werden die Teilstrategien Verkehr und Siedlung umgesetzt? Für welche Verkehrsmassnahmen 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.
- Das Massnahmenportfolio 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 werden³².
- 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.

³² Art. 4 Abs. 2 PAVV

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 Eingangsprüfung), ob ein Agglomerationsprogramm die formalen Anforderungen erfüllt. Gegenstand der Eingangsprüfung ist somit nicht die inhaltliche Qualität eines Agglomerationsprogramms. Werden diese Anforderungen nicht erfüllt, werden bei der Trägerschaft nachzuliefernde Angaben nachgefragt. 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 und ist dadurch eine zweckmässige Beurteilung nicht möglich, wird das Agglomerationsprogramm nicht weiter geprüft.

Bei der Eingangsprüfung prüft der Bund folgende Aspekte (siehe Anhang 1)³³:

- Das Agglomerationsprogramm besteht aus mindestens folgenden Teilen (Art. 1 PAVV): Hauptteil, Massnahmenteil und Umsetzungstabellen, falls in einer Vorgängergeneration bereits Massnahmen vereinbart wurden.
- Der Hauptteil besteht mindestens aus den sechs Bausteinen Situations- und Trendanalyse, Umsetzungsbericht, Zukunftsbild, Handlungsbedarf, Teilstrategien und Massnahmen. Jeder Baustein mit Ausnahme des Handlungsbedarfs ist mit kartografischen Darstellungen illustriert (Art. 2 PAVV). Ein Umsetzungsbericht ist notwendig, sofern in einer Vorgängergeneration eine Leistungsvereinbarung abgeschlossen wurde³⁴.
- Der Massnahmenteil enthält ein Massnahmenblatt für jede A- und B-Massnahme. Zusätzlich zur Tabelle mit den A- und B-Massnahmen des Agglomerationsprogramms umfasst der Massnahmenteil auch eine Tabelle mit den Massnahmen nationaler, kantonaler und weiterer relevanter Planungen in der Schweiz und im grenznahen Ausland (Art. 3 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.
- 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 gut auffindbar sein (z.B. als eigenständiges Kapitel).
- 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 vermeiden. Wenn einzelne Bausteine im Vergleich zu den Vorgängergenerationen nicht (oder nur geringfügig) überarbeitet wurden, ist dies sichtbar zu machen. Auch diese Bausteine sind in den neuen Hauptteil zu übernehmen.

³³ Art. 11 PAVV

³⁴ Art. 2 Abs. 1 Bst. f PAVV

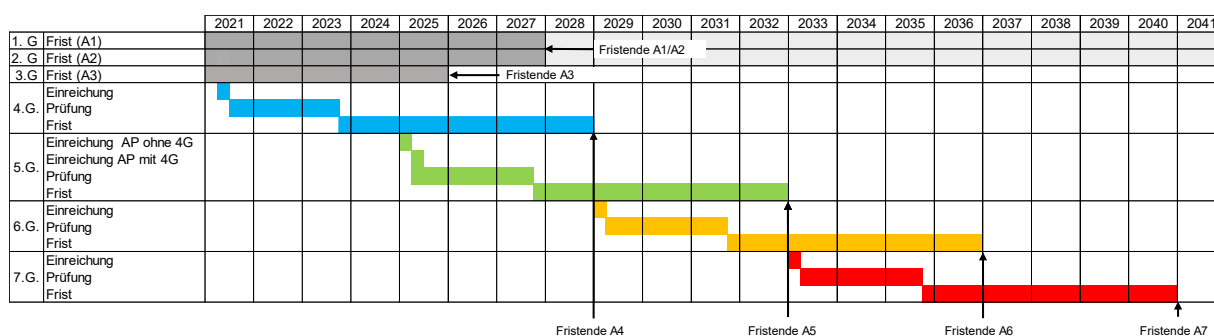
- Der Hauptteil der aktuellen Generation (Gx) macht die wichtigsten Veränderungen gegenüber den Vorgängergenerationen erkennbar. Dies erfolgt vorzugsweise in Form einer Übersicht über die Schwerpunkte und wichtigsten Anpassungen.
- Hauptteil und Massnahmenblätter sind so kurz wie möglich zu halten. Auf 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.
- Neben den sechs Bausteinen, welche auch den Nachweis hinsichtlich der Erfüllung der Grundanforderungen (GA) 2-4 beinhalten, enthält der Hauptteil auch den Nachweis hinsichtlich Erfüllung der GA1 «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 sichtbar. 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 der vollständigen Angabe der einschlägigen Quellen 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 PAVV 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 Bauvorhaben³⁵ eine weitere Rahmenbedingung gesetzt, die für die Erarbeitung und Prüfung der Agglomerationsprogramme 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 Frist für den Beginn der Ausführung



Um die Generationenkohärenz sicherzustellen, gelten folgende **Grundsätze**³⁶.

- **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 definieren Mindestanforderungen zur Generationenkohärenz. Besonders wichtig ist dieses Thema in GA2 («roter Faden») und GA3 (Herleitung prioritärer Massnahmen im A- und B-Horizont).
- **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 nachvollziehbare Konzeption und 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.

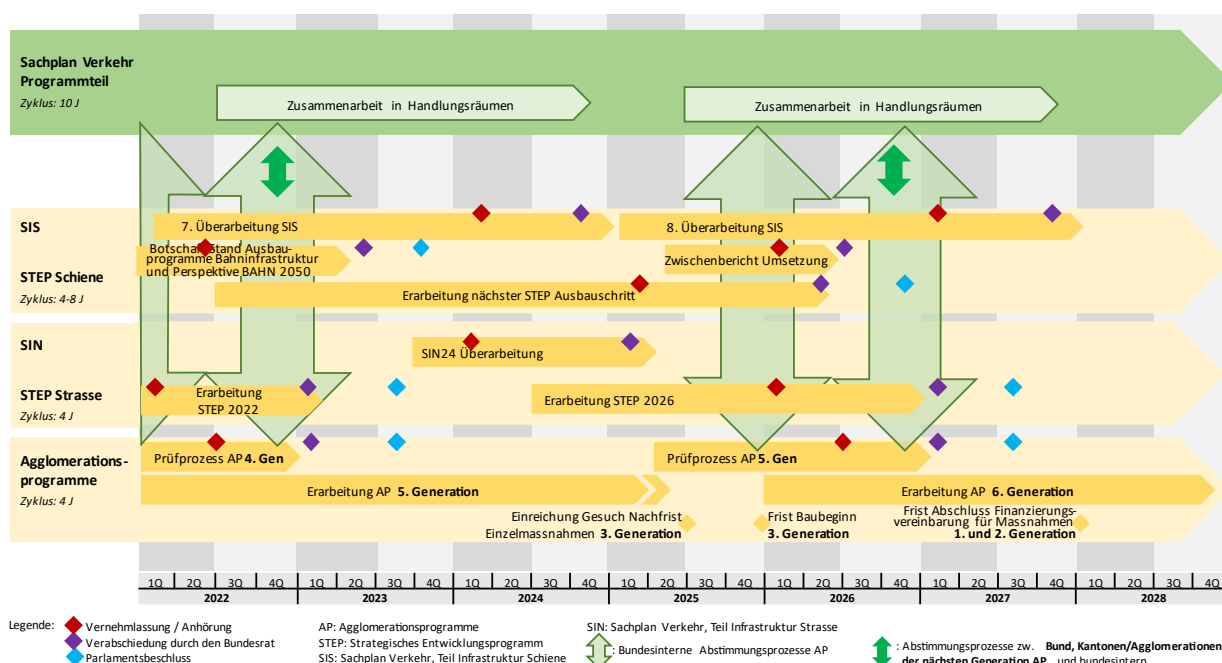
³⁵ Art. 18 PAVV

³⁶ Diese Grundsätze werden in dem nachfolgenden Kapitel 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 Sinne des Gegenstromprinzips sind das Agglomerationsprogramm und seine Massnahmen als Grundlage bei den Sachplanungen des Bundes im Bereich Verkehr beizuziehen (Art. 21 PAVV). Bei den kantonalen Planungen besteht bei den kantonalen Richtplänen und weiteren kantonalen Planungen ein Abstimmungsbedarf (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, Sachplanungen des Bundes, STEP Strasse und Schiene sowie PAV 2022-2028 (*Arbeitsstand 2022*)



In Abbildung 5 wurden Meilensteine der Sachplanungen des Bundes im Bereich Verkehr für den Zeitraum 2022 bis 2028 dargestellt. Es sind dies der Sachplan Verkehr und die Agglomerationsprogramme (Federführung (FF) ARE) sowie der Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Strasse (FF ASTRA) und Teil Infrastruktur Schiene (FF BAV) wie auch die jeweiligen STEP-Planungen. Aus der Grafik können die wesentlichen Aktivitäten, Abstimmungsprozesse der verschiedenen Bundesplanungen im Bereich Verkehr bezüglich der 5. und teilweise bereits 6. Generation der Agglomerationsprogramme entnommen werden³⁷. 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 eine Abstimmung zwischen den Sachplänen und Programmen des Bundes. Ein weiterer Austausch kann im Rahmen der

³⁷ Die Planungen des kantonalen Richtplans konnten, da sie zu individuelle Planungsrhythmen 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.

Zusammenarbeit betreffend die Handlungsräume zum Programmteil des Sachplans Verkehr, die STEP-Planungen und die Korridorstudien des ASTRA erfolgen.

2.5.1 Abstimmung mit nationalen Planungen

In Artikel 17c Buchstabe a MinVG wird als Voraussetzung für die Mitfinanzierung einer Massnahme durch den Bund 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 Schienenanlagen³⁸, die der Feinerschliessung dienen (Art. 49 Abs. 3 Bst. a des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 [EBG]³⁹) und für umfangreiche Bahnhofsanlagen, die zu einer Gesamtverkehrsverbesserung führen.

Zu den nationalen Planungen gehören insbesondere der Sachplan Verkehr sowie die strategischen Entwicklungsprogramme STEP Schiene und STEP Nationalstrassen. Der Programmteil des Sachplans Verkehr ist das verkehrsträgerübergreifende Koordinationsinstrument des Bundes für Verkehrs- und Raumentwicklung in der Schweiz sowie das übergeordnete Dach für die Planungen von Nationalstrasse, Schiene sowie Luft- und Schifffahrt in der Schweiz. Er gibt den Rahmen für die langfristige, mit Raum und Umwelt abgestimmte Entwicklung des schweizerischen Gesamtverkehrssystems vor. In diesem Zusammenhang werden unter anderem die Ziele des Gesamtverkehrssystems sowie die Verbindungsqualitäten für die verschiedenen Verkehrsmittel und Raumtypen 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 attraktiver Verkehrsdrehscheiben 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 des Raumplanungsgesetzes vom 22. Juni 1979 (RPG)⁴⁰ 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 als Vorschlag einbringen. Solche Überlegungen sind in den vorgesehenen Prozessen (STEP Ausbauschritte; siehe z.B. Art. 48 a-d EBG) vor der Einreichung des Agglomerationsprogramms einzubringen. Die Massnahmen der nationalen Planungen fliessen nicht in die Nutzenbeurteilung ein. Hingegen wird der Abstimmungsnachweis⁴¹ 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, kantonalen und dem lokalen Verkehrsnetz sowie entsprechenden Verkehrsdrehscheiben 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

³⁸ Die technische Ausgestaltung des Schienenverkehrsmittels (Trams, Metros, Stadtbahnen) spielt dabei keine Rolle.

³⁹ SR 742.101

⁴⁰ SR 700

⁴¹ Unter anderem sind nach Art. 35a EBG für Bauvorhaben an Bahnhöfen mit Umsteigebeziehungen Vereinbarungen zwischen den beteiligten Gemeinwesen und Transportunternehmen abzuschliessen, welche die Kostenaufteilung für Bau, Betrieb und Instandhaltung regeln. Hinweise auf entsprechende Vereinbarungen in den Massnahmenblättern für Verkehrsdrehscheiben sind erwünscht.

zwischen verschiedenen Verkehrsträgern und Verkehrsmitteln bequemer, einfacher und effizienter umgestiegen werden kann (siehe auch Anhang 3).

- Im Rahmen der Teilstrategien Verkehr und Siedlung ist aufzuzeigen, dass die vorgeschlagene Massnahme 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 nach Kap. 3.3.1) 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 mit und ohne den in Diskussion befindlichen Massnahmen der nationalen Planungen gegeben ist (Nachweis der Aufwärtskompatibilität der Massnahmen).

2.5.2 Abstimmung mit kantonalen Planungen

In Artikel 17c Buchstabe b MinVG wird als Voraussetzung für eine Mitfinanzierung von Massnahmen durch den Bund 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 kantonalen 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]⁴² formulierten Ordnungsfristen für die Prüfung von Richtplänen)⁴³.

Weitere kantonale Planungen wie 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.

⁴² SR 700.1

⁴³ Art. 10 Abs. 4 RPV

2.6 Grundanforderungen

Ein Agglomerationsprogramm muss bestimmte Grundanforderungen erfüllen, damit es vom Bund weiter beurteilt wird⁴⁴. 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. Zudem müssen die inhaltliche Nachvollziehbarkeit und die Kohärenz gewährleistet sein.

Die Grundanforderungen werden für jede Generation neu geprüft. Erfüllt ein Agglomerationsprogramm eine oder mehrere Grundanforderungen nicht, ist eine zweckmässige Beurteilung nicht möglich. Das Agglomerationsprogramm wird nicht weitergeprüft, auch wenn der Bund eine Vorgängergeneration akzeptiert hat. Die Trägerschaft wird darüber informiert, welche Grundanforderung(en) nicht erfüllt wurde(n).

⁴⁴ 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 zentralen Bestandteile des AP frei (Hauptteil, Massnahmenteil, Umsetzungstabellen). Diese Freigabe ist gegenüber dem Bund nachzuweisen.
- 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 Vernehmlassungs- oder Mitwirkungsverfahren 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: Umsetzungsbericht, 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 (Kapitel 2.4).

Das Agglomerationsprogramm ist auf die nationalen, 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 mit den wichtigsten Verkehrselementen und deren Abstimmung auf die Siedlungsentwicklung unter Berücksichtigung von Landschaftsaspekten. 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.
- Teilstrategien Verkehr und Siedlung, unter Berücksichtigung der Landschaft: 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 grösseren Siedlungsentwicklungen, Innenentwicklungsgebiete etc. und deren Abstimmung mit bisherigen und neuen Verkehrsinfrastrukturen, Berücksichtigung von Landschaftsaspekten und Freiräumen.

- Für die Teilstrategie Verkehr: Netzkonzepte zu allen Verkehrsträgern (ÖV, MIV, FVV) sowie Netzhierarchisierung, aus denen die Entwicklungen ablesbar sind (Netzlückenschlüsse, Netzergänzungen, wichtige Verkehrsdrehscheiben, Angebots- und Qualitätsverbesserungen); Abstimmung mit den nationalen, kantonalen und weiteren relevanten Planungen; Angebotskonzepte im ÖV; Strategien zur Abstimmung der Verkehrsträger und Entwicklung multimodaler Angebote Verkehrs- und Mobilitätsmanagement (Angebots- und nachfragelenkende Massnahmen)
- 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 Bereichen neue Massnahmen ableiten. Es ist jedoch zu begründen, weshalb in bestimmten Bereichen 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 für die Teilstrategien. Bei grossen Verkehrsinfrastrukturmassnahmen gehört dazu auch eine transparente Abwägung mit alternativen Lösungsansätzen (insbesondere 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 (insbesondere Autobahn- und Schienenausbauten) und Siedlung (unter Berücksichtigung von Landschaftsaspekten)
- transparente Darlegung der Kosten sowie der finanziellen Tragbarkeit (A- und B-Massnahmen)
- Nachweis des Planungsstands sowie 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 Standes der Umsetzung im Umsetzungsbericht
- 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 Verkehr und Siedlung

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 wirkungsvolle und der Zielerreichung dienende Massnahmen beantragt.

Nach Artikel 17c Buchstabe a MinVG und Art. 4 Abs. 1 PAVV müssen Massnahmen in den Bereichen Verkehr und Siedlung ergriffen werden. 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 **Verkehrsinfrastruktur-massnahmen** ausgerichtet (Art. 17a 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)
- Verkehrsdrehscheiben (multi- und intermodale Umsteigepunkte)
- Fuss- und Velowegnetze und andere Infrastrukturen des Fuss- und Veloverkehrs
- 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 Infrastrukturen für die Elektromobilität im Individualverkehr
- Wirtschaftsverkehr und Logistik⁴⁵

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

⁴⁵ Unter Wirtschaftsverkehr und Logistik werden Konzepte zur effizienteren Bündelung und Verteilung des städtischen Wirtschaftsverkehrs, 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 Wirtschaftsverkehr). Verkehrsinfrastrukturmassnahmen können sowohl dem Personen- als auch dem Wirtschaftsverkehr dienen, zumal diese Verkehrsarten in der Regel nicht getrennt sind. Güterverkehrsinfrastrukturen sind nicht über das PAV finanzierbar, wenn gemäss dem Gütertransportgesetz vom 25. September 2015 (GüTG)⁴⁶ 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 Wirtschaftsverkehr und Logistik sind jedoch über das PAV mitfinanzierbar, wenn unter anderem

- ein Konzept im Bereich Wirtschaftsverkehr und Logistik vorliegt, die darin aufgezeigten Massnahmen nachweislich zu einem effizienteren sowie nachhaltigeren Gesamtverkehrssystem in Städten und Agglomerationen führen;
- die Infrastrukturen diskriminierungsfrei zugänglich sind und
- die Massnahmen 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 das PAV 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 durch den Bund im Rahmen von pauschalen Bundesbeiträgen beantragt werden. Bedingung ist, dass sie in eine Konzeption eingebunden sind, die eine Verlagerung des Verkehrs auf den FVV und ÖV fördern und die Erschliessung eines Natur- und Erholungsgebiets verbessern.

Die Trägerschaften weisen im Agglomerationsprogramm aus, welche Massnahmen zur Mitfinanzierung durch den Bund und welche als «Eigene Leistungen» eingereicht werden (siehe unten).

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)⁴⁷

⁴⁶ SR 742.41

⁴⁷ 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. Linienverlängerungen) mit grossem Nachfragepotenzial; substanzielle Mehrkosten der Erneuerung der Flotte gegenüber Dieselbussen (wobei diese Mehrkosten deutlich geringer sein müssen als die Investitionskosten der klassischen Elektrifizierung mittels Trolleybussen). Die Mehrkosten von E-Bussen gegenüber Dieselbussen sind nachzuweisen und es ist aufzuzeigen, ob das Rollmaterial ausschliesslich, dem

- Kosten für Betrieb, Unterhalt und Substanzerhaltung von Verkehrsinfrastrukturen
- Kosten für Betrieb des öffentlichen Verkehrs
- Kosten für die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetz vom 13. Dezember 2022 (BehiG)⁴⁸
- 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)
- 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, hat die Trägerschaft festzulegen, ob sie im Sinne von eigenen Leistungen in der Programmwirkung mitberücksichtigt werden sollen (Kapitel 3.4). Dasselbe gilt auch für mitfinanzierbare Verkehrsinfrastrukturmassnahmen, die nicht zur Mitfinanzierung beantragt werden. Die vom Bund positiv bewerteten eigenen 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 oder die Anwendung von Instrumenten wie eines Mobilitätskonzepts vorsehen, die z.B. eine bessere Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsprojekten in ausgewählten Teilgebieten zum Ziel haben. 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 im Agglomerationsprogramm 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 Kapitel 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 Richtlinien. Massgebend für die Berechnung des maximalen Bundesbeitrags an die einzelnen Massnahmen sind die anrechenbaren Investitionskosten⁴⁹, 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

Ortsverkehr dient (bei gemischten Linien Ortsverkehr/Regionalverkehr ist das Verhältnis über die Kilometerleistung auszuweisen).

⁴⁸ SR 151.3

⁴⁹ Die Investitionskosten berechnen sich aus den Grundkosten der verschiedenen anrechenbaren Positionen und den Zuschlägen für je nach Planungsstand noch nicht erfasste Positionen sowie Risiken. Im Massnahmenblatt ist der Erwartungswert anzugeben. Die Angabe des oberen Wertes der Bandbreite einer Kostenschätzung ist dafür nicht geeignet.

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 PAV 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). Schlüsselmassnahmen wie Umfahrungsstrassen oder Tramlinien werden neben der Einzelbeurteilung einem zusätzlichen Quervergleich unterzogen, womit auch die Qualität der Abstimmung von Verkehr und Siedlung nochmals überprüft wird.

Priorisierung der Massnahmen

Es ist Aufgabe der Trägerschaft, eine nachvollziehbare Priorisierung der Massnahmen vorzuschlagen⁵⁰. 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 (vgl. Kap. 3.3.1). Eine B-Massnahme soll innerhalb von vier Jahren nach Verabschiedung des Bundesbeschlusses der nächsten Generation umsetzbar sein. 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 finanzreif.

Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen

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

- Fuss- und Veloverkehr
- 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) möglich⁵¹. Wenn Massnahmen zu Massnahmenpaketen zusammengefasst worden sind, gilt die 5 Mio.-Franken-Grenze für jede einzelne Teilmassnahme, das gesamte Massnahmenpaket kann somit teurer sein.

⁵⁰ Art. 3 und 7 Bst. c PAVV

⁵¹ Art. 16 und 17 PAVV

Für die Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms wird empfohlen, alle Massnahmen der oben erwähnten Kategorien (Massnahmen mit Kosten < 5 Mio CHF) 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 Massnahmenpaketen zusammengefasst werden (im selben A- oder B-Horizont nach Kap. 3.3.1).

Es ist Aufgabe der Trägerschaften, die Massnahmen in geeignete Massnahmenpakete zusammenzufassen. Der Bund behält sich vor, Massnahmenpakete aufzuteilen, wenn er die Zusammensetzung eines Pakets 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 oder zu nationalen bzw. kantonalen Planungen.

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 Verkehrsdrehscheiben

Zur Optimierung des Gesamtverkehrssystems und zur Förderung der Intermodalität kommen der Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsmittel sowie der verschiedenen Netzhierarchien (lokal – regional – national) eine Schlüsselfunktion zu. Die verschiedenen Verkehrsmittel werden entsprechend ihrer jeweiligen Stärken im Raum benutzt und sinnvoll kombiniert. Diese Verknüpfungspunkte zwischen den Verkehrsmitteln und Netzhierarchien eignen sich dazu, als Verkehrsdrehscheiben ausgestaltet zu werden. Je nach Lage und Funktion kann zwischen verschiedenen Typen von Verkehrsdrehscheiben unterschieden werden (siehe auch Sachplan Verkehr, Teil Programm), z. B.

- **ÖV-ÖV und ÖV-FVV-Drehscheiben:** Die Reisenden können einfach und effizient zwischen Fern-, Regional- und Ortsverkehr des ÖV sowie zwischen ÖV und Fuss- und Veloverkehr umsteigen. Auch weitere Mobilitätsangebote wie Car- und Bike-Sharing sind hier zielführend. Meist handelt es sich um bestehende Umsteigepunkte wie grosse Bahnhöfe der Agglomerationszentren bzw. Nebenzentren oder regionale S-Bahnhaltestellen, die es hinsichtlich ihrer starken Nutzung zu optimieren und städtebaulich auszugestalten gilt. Dank ihrer guten Erschliessung mit dem ÖV eignen sich die Standorte als Schwerpunkte für die Siedlungsentwicklung. Entsprechend der Einträge in den kantonalen Richtplänen sollen Nutzungen in den Bereichen Arbeiten, Wohnen, Einkauf oder Freizeit vorangetrieben werden. Hierzu sind stimmige Mobilitätskonzepte zu entwickeln. Unter anderem ist zu vermeiden, dass durch die Entwicklung und Verdichtung neue Engpässe auf bestehenden Verkehrsinfrastrukturen geschaffen werden.
- **MIV-ÖV-Drehscheiben:** Verkehrsdrehscheiben können auch den Umstieg vom flächenintensiven MIV auf den ÖV und FVV unterstützen. Der Umstieg sollte so früh wie möglich an der Quelle, also vor oder im Agglomerationsgürtel geschehen. Fallweise kann auch das Potenzial von Drehscheiben an dezentral oder zentral gelegenen Autobahnausfahrten geprüft werden, die gut mit dem ÖV erschlossen sind. Die Potenziale der Siedlungsentwicklung sollen differenziert betrachtet werden, insbesondere in Abhängigkeit der Qualität des bestehenden oder zukünftigen ÖV-Angebots an der Drehscheibe. Auch hier sind stimmige Mobilitätskonzepte zu entwickeln, die den Verkehr gesamthaft reduzieren und dafür sorgen, dass keine neuen Engpässe auf den Verkehrsinfrastrukturen geschaffen werden.

- **MIV-MIV-Drehscheiben:** Allenfalls bieten sich für schwierig zu bündelnden Wegen auch Standorte zur Bildung von Fahrgemeinschaften an (Car-Pooling). In Kernstädten und urbanen Räumen kann der Autoverkehr auf diese Weise reduziert werden. Diese Drehscheiben sind ebenfalls in ein kohärentes Gesamtkonzept einzubetten, um unerwünschte Entwicklungen im Modalsplit sowie neue Strassenengpässe zu vermeiden.

Der Bund will die gute Gestaltung und räumliche Integration der Verknüpfungspunkte zwischen den Verkehrsmitteln spezifisch fördern⁵². Im Rahmen der Agglomerationsprogramme werden die Verkehrsdrehscheiben seit der ersten Generation vom Bund mitfinanziert (siehe Anhang 3). Bei der Prüfung werden folgende Aspekte besonders honoriert:

1. **Die Einbindung der Verkehrsdrehscheiben in ein räumliches Gesamtkonzept:** Die Drehscheiben funktionieren nur korrekt, wenn sie miteinander und mit den verschiedenen Verkehrsangeboten und -netzen abgestimmt sind. Sie sind verkehrsträgerübergreifend zu planen und insbesondere mit der Siedlungsentwicklung abzustimmen. Die Agglomerationen sind angehalten, das jeweilige Gesamtkonzept **der** Intermodalität und Vernetzung der Drehscheiben aufzuzeigen und, wenn möglich, die Drehscheiben gemäss ihrer Funktion und Lage zu kategorisieren.
2. **Die Wirksamkeit wird durch flankierende Massnahmen sichergestellt:** Damit die Verkehrsdrehscheiben wie gewünscht angenommen werden, sind flankierende Massnahmen notwendig. Hierzu zählen insbesondere ein – auf Agglomerationsebene abgestimmtes – Mobilitätskonzept mit Parkraum- und Verkehrsmanagementsystem. Die Agglomeration ist gebeten aufzuzeigen, durch welche Massnahmen die gewünschte Nutzung der Drehscheiben im Sinne der Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung positiv gelenkt und beeinflusst wird.
3. **Die Zusammenarbeit der Akteure:** An den Drehscheiben sind in der Regel verschiedene Gemeinwesen, Vertreterinnen und Vertreter der Verkehrs- und Raumplanung und sowohl öffentliche als auch private Akteure beteiligt. Verkehrsdrehscheiben verkörpern über die Förderung der Intermodalität auch ein Bild der besseren Vernetzung der Beteiligten. Eine allfällige partizipative Gestaltung der Planungsprozesse von Drehscheiben kann im Rahmen der Massnahmenbeschriebe hervorgehoben werden.
4. **Die Gestaltung und Attraktivität der Anlagen und ihre städtebauliche Integration:** Die städtebauliche Gestaltung von Drehscheiben und die jeweiligen Nutzungsangebote beeinflussen die Intensität der Nutzung und Akzeptanz der Umsteigepunkte. Zukünftig soll verstärkt ein Augenmerk auf die attraktive Gestaltung und die effiziente Organisation (kurze Wege, Benutzerfreundlichkeit) der Drehscheiben gelegt werden. In diesem Zusammenhang sind auch die Vorteile neuer Technologien und der digitalen Vernetzung zu nutzen. Diese dienen den Reisenden dazu, intermodale Reisen zu buchen, Fahrten, Fahrzeuge oder Parkplätze zu reservieren und sich über alle Gegebenheiten zu informieren (mobility as a service).

⁵² Zu diesem Zweck hat er 2021 – gemeinsam mit Vertreterinnen und Vertreter von Kantonen, Städten und Gemeinden – das Programm Verkehrsdrehscheiben initiiert. Das Programm soll bis 2024 anhand verschiedener Studien und Aktivitäten die gemeinwesensübergreifende Planung und Umsetzung attraktiver und gut eingebetteter Verkehrsdrehscheiben voranbringen.

Elektromobilität und 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 sowie den Verkehr zu dekarbonisieren. Dies führt zu einem effizienteren und nachhaltigeren Gesamtverkehrssystem in der Agglomeration⁵³. 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 sind infrastrukturelle Massnahmen zur Förderung der E-Mobilität⁵⁴ und anderen alternativen (fossilfreien) Technologien für den Bund ein zentrales Anliegen und mitfinanzierbar, sofern eine Finanzierung bzw. Mitfinanzierung über andere Instrumente des Bundes nicht möglich ist. Voraussetzung für eine Mitfinanzierung von infrastrukturellen Massnahmen in diesem Rahmen ist eine Gesamtkonzeption über die Agglomeration, in der insbesondere das öffentlich zugängliche Mobilitätsnetz und die einzelnen Massnahmen ersichtlich sind. Im Privatverkehr gehören dazu allfällige notwendige Ergänzungen des Energieverteilnetzes und bauliche Massnahmen für die Errichtung von öffentlich zugänglichen Lade- oder Tankstationen, für die Parkierung mit spezifischen Anforderungen der E-Mobilität (sogenannte «grüne Zonen») sowie für Infrastrukturen von E-Mobilitäts-Sharing-/Pooling. Die technischen Anlagen an der direkten Schnittstelle zum Fahrzeug (z. B. E-Ladestationen oder Betankungsanlagen für weitere alternative [fossilfreie] Technologien) für den Privatverkehr sind nicht im Rahmen des PAV mitfinanzierbar.

Im nicht bereits über andere Instrumente des Bundes mitfinanzierten ÖV-Bereich (Ortsverkehr⁵⁵) sind Elektrifizierungen des Busnetzes (z. B. Oberleitungen für Trolley-Busse und Ladestationen für Batteriebusse) mitfinanzierbar. Zu beachten ist Artikel 17a Absatz 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, die oberleitungsfrei fahren können. Die eingesparten Investitionskosten im Vergleich zu den Infrastrukturkosten herkömmlicher Trolleybussysteme (insbesondere Oberleitungen) sowie die Mehrkosten des Rollmaterials (in der Regel gegenüber Dieselnissen) 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. Diese Lösungen müssen im Sinne eines Systems der öffentlichen Hand allen Verkehrsteilnehmenden zur Benutzung offenstehen. Reine Konzepte oder betriebliche IT-Lösungen sind nicht über das PAV finanzierbar (Art. 17a Abs. 4 MinVG). Sie können jedoch als eigene Leistung in der Nutzenbeurteilung des AP berücksichtigt werden.

Die weitere Entwicklung wird zusammen mit den Trägerschaften aktiv beobachtet. Dies kann zu Änderungen oder Ergänzungen des PAV, insbesondere auch einer Aktualisierung der anrechenbaren Kosten gemäss Artikel 21 MinVV, führen. Beispielweise bestehen Angebote zum Car- oder Ride-Sharing (Pooling) mit neuen App-basierten Systemen, die mit Standplätzen (d.h. Infrastrukturen) bei Verkehrsdrehscheiben verbunden sind. Diese Standplätze sind im Rahmen des PAV mitfinanzierbar, eine eigenständige Mitfinanzierung von App-Systemen über das PAV ist aber nicht vorgesehen. Im Bereich des automatisierten Fahrens hat der Bund Forschungsarbeiten und Pilotprojekte durchgeführt. Bei einer Diffusion von automatisierten Fahrzeugen sind potenziell auch verschiedene Infrastrukturen im

⁵³ Vgl. Art. 17a Abs. 1 MinVG

⁵⁴ Siehe auch Roadmap Elektromobilität, Massnahme 19 «E-Mob in den Agglomerationen»

⁵⁵ Infrastrukturen des Regionalverkehrs werden durch andere Finanzierungsgefässe des Bundes unterstützt.

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 dafür aber, wie bei anderen Massnahmen, nachgewiesen sein.

Nachfragelenkende Massnahmen (Push- und Pull-Massnahmen)

Sehr viele Agglomerationen haben Ziele zur Veränderung des Modalsplits festgelegt. Demnach soll zusätzlicher Verkehr vermieden oder auf flächeneffiziente Verkehrsmittel verlagert werden. Aus Sicht des Bundes ist es erstrebenswert, zusätzlich zu den bereits breit eingesetzten anreizbasierten Massnahmen (Pull-Massnahmen) in den künftigen Agglomerationsprogrammen vermehrt auch steuernde Massnahmen zur Mobilitätslenkung (Push-Massnahmen) einzusetzen. Dazu geeignet sind Massnahmen im Bereich des Mobilitätsmanagements. Sie sind vielfältig und lassen sich entsprechend den individuellen Voraussetzungen einer Agglomeration einsetzen. Mit einem Mobilitätskonzept für Arealentwicklungen kann zudem sichergestellt werden, dass die Kapazitäten der Strasseninfrastruktur trotz der angestrebten Siedlungsentwicklung nicht überlastet werden. Schliesslich unterstützt ein Parkraummanagement die Verkehrslenkung.

3 Prüfverfahren

3.1 Überblick und allgemeine Grundsätze

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

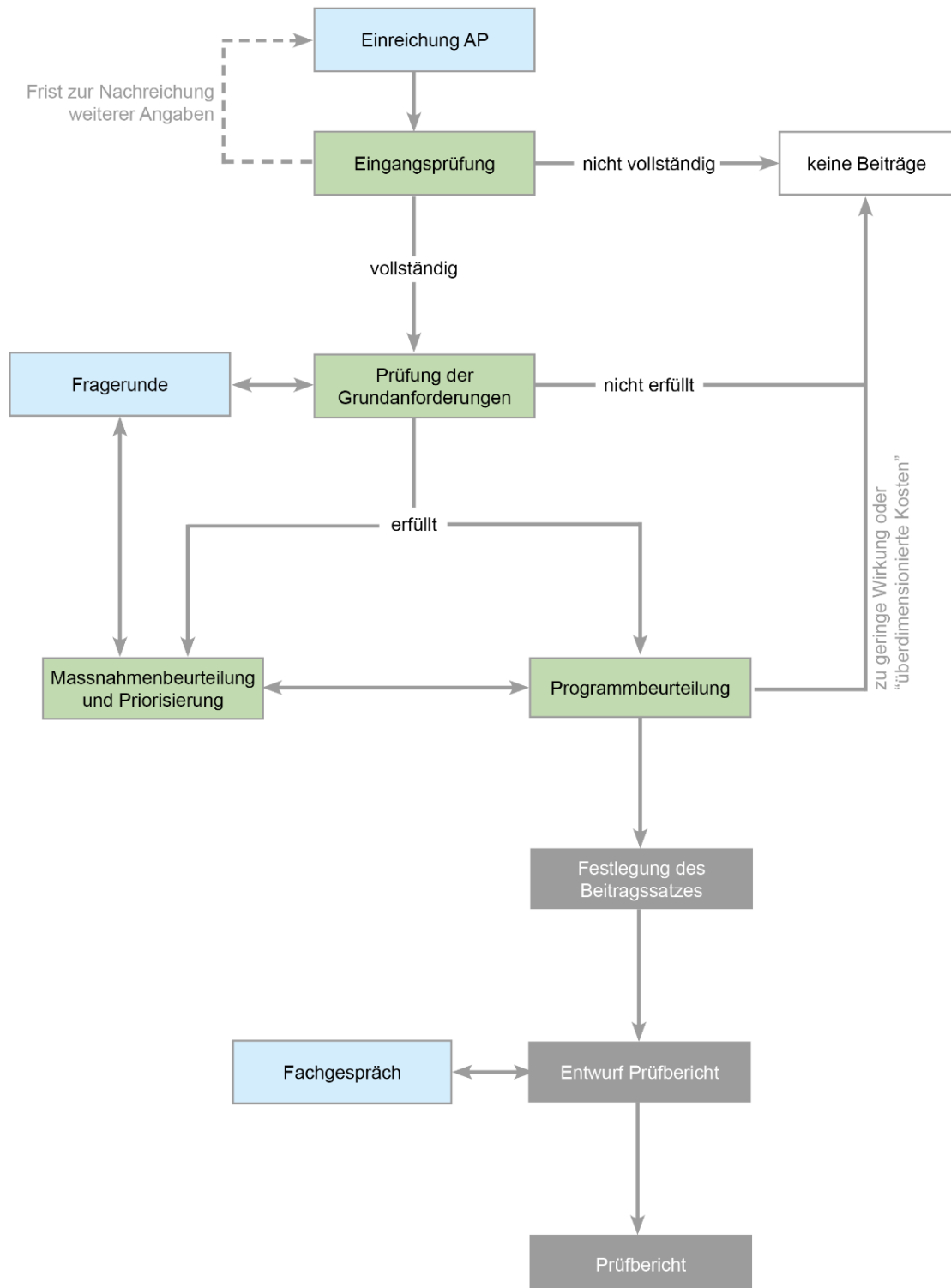
- unabhängiges Prüfverfahren durch den Bund unter Einbezug der Trägerschaften im Rahmen von Fachgesprächen und Fragerunden
- faktenbasiertes, weitgehend qualitatives Prüfverfahren
- iteratives Prüfverfahren mit Quervergleichen und einer schrittweisen Konsolidierung der Prüfergebnisse
- Erläuterung der 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 (zwei Generationen vor aktueller Generation, Gx-2)
- 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 plausibel begründetem Handlungsbedarf im Wirtschaftsverkehr)

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

1. Eingangsprüfung (Art. 11 in Verbindung mit Art. 1-3 und 8 PAVV): In einem ersten Schritt wird geprüft, ob das eingereichte Agglomerationsprogramm die formalen Anforderungen (Kapitel 2.3 und Anhang 1) erfüllt. Werden diese nicht erfüllt, wird der Trägerschaft eine nicht erstreckbare Frist von 21 Tagen eingeräumt, um die fehlenden Angaben nachzuliefern.
2. Grundanforderungen (Art. 12 in Verbindung mit Art. 7 PAVV): Sind die formalen Anforderungen erfüllt, prüft der Bund in einem zweiten Schritt die Grundanforderungen (Kapitel 2.6). Sind diese Grundanforderungen nicht erfüllt und ist dadurch eine zweckmässige Beurteilung nicht möglich, 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 und die von den Trägerschaften vorgeschlagene Priorisierung der Massnahmen geprüft (Kapitel 3.3).
4. Programmbeurteilung (Art. 14 PAVV): In einem letzten Schritt wird das Agglomerationsprogramm auf seine Wirkung beurteilt. Die Beurteilung umfasst 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 (überdimensionierte Programme) aufweisen (Kapitel 3.4.2).
 - 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, sofern das AP nicht bereits ohne Abzug den minimalen Beitragssatz von 30 Prozent (Art. 22 MinVV) zugesprochen erhält.

Abbildung 6: Überblick zum Prüfverfahren



Vorgehen im Prüfverfahren

Das ARE hat die Federführung für die Prüfung der Agglomerationsprogramme. ASTRA, BAV und BAFU wirken auf Fachebene mit⁵⁶. 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 Bereinigungssitzungen 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 zum Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des PAV.

Beteiligung der Trägerschaften im Prüfverfahren

Zu Beginn des bundesinternen Prüfverfahrens kann zwischen dem ARE und einer Trägerschaft ein erster Austausch 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 sogenanntes 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 dabei gestellten Vorbringen der Trägerschaften werden geprüft und die Prüfergebnisse in begründeten Fällen angepasst.

⁵⁶ 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 werden die Wirkungsziele beurteilt. Um eine nachvollziehbare Beurteilung zu ermöglichen, wird jedes Wirkungskriterium durch Unterkriterien nach einzelnen Fachthemen spezifiziert. Die Beurteilung anhand der Wirkungskriterien erfolgt qualitativ. Jedes Wirkungskriterium wird mit 0 bis 3 Punkten bewertet. Die Punktezuteilung wird für jedes einzelne Kriterium argumentativ begründet (siehe zur Punktezuteilung Kapitel 3.4.1).

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 Fuss- und Veloverkehr
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 sowie von Lärmemissionen
4.2	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 je nach Sachlage angepasst.

Der Nutzen eines Agglomerationsprogramms oder einer Massnahme ergibt sich aus dem Vergleich zwischen zwei künftigen 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 Siedlung sowie die Massnahmen dazu bei, das Gesamtverkehrssystem zu verbessern, funktionstüchtig zu halten und die Belastungen zu reduzieren („nicht überall alle Verkehrsträger stärken“)?
- Sind die Verkehrsnetze untereinander abgestimmt und die Verkehrsträger vernetzt?
- Sind die Verkehrssysteme und die Siedlungsentwicklung aufeinander abgestimmt? Können die Erreichbarkeiten, wo dies sinnvoll ist, verbessert werden?
- Werden auch innovative Mobilitätsangebote gefördert?

Präzisierungen:

- Kohärenz zwischen den Bausteinen (insbesondere klare Darstellung des Handlungsbedarfs) mit den Vorgängergenerationen und mit den beschlossenen Massnahmen der nationalen Planungen in Bezug auf das Gesamtverkehrssystem
- Verbesserung der gesamtverkehrlichen Erschliessungsqualität und Erreichbarkeit dort, wo der grösste Handlungsbedarf besteht (z.B. wichtige Siedlungsentwicklungen)
- Bildung sinnvoller Netzhierarchien aller Verkehrsträger und Ableitung von Massnahmen zum Funktionieren der Schnittstellen zwischen den Netzen und Netzhierarchien
- Strategien und/oder 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 und effizientere Verkehrslösungen
- Bei Agglomerationen mit hoher Wirtschaftsverkehrsbelastung: Vorliegen einer entsprechenden Teilstrategie in diesem Bereich oder zumindest Behandlung in geeigneter Weise in der Gesamtverkehrsstrategie, Verbesserungen der Erreichbarkeit im Wirtschaftsverkehr (u.a. Abstimmung von Logistikstandorten mit Erschliessung) und Reduktion der wirtschaftsverkehrsbedingten Belastungen
- Bei Agglomerationen mit hohem Tourismusverkehrsaufkommen (z.B. aufgrund grosser Wintersportorte oder touristischer Gemeinden): Analyse zu den Auswirkungen des Freizeit-, Ausflugs- und Ferienverkehrs, Strategien und Massnahmen zur nachhaltigeren Lenkung des Tourismusverkehrs vom MIV auf ÖV oder FVV und Reduktion der tourismusverkehrsbedingten Belastungen

WK 1.2 Verbesserung der Intermodalität und aktive Steuerung der Mobilitätsnachfrage

Kernfragen:

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

Präzisierungen:

- Kohärenz zwischen den Bausteinen (insbesondere klare Darstellung des Handlungsbedarfs), mit den Vorgängergenerationen und mit den beschlossenen Massnahmen der nationalen Planungen in Bezug auf die Intermodalität
- Analyse und Konzeption mit Zielen und räumliche Prinzipien zur Bereitstellung der kombinierten Mobilität (P+R/Verkehrsdrehscheibe) für die gesamte Agglomeration, Ableitung von Massnahmen aus diesen Konzeptionen (z.B. Aufwertung oder Schaffung von attraktiven Verkehrsdrehscheiben, Förderung des frühzeitigen Umsteigens auf den ÖV/FVV mittels P+R-Anlagen, verbesserter Zugang für den FVV)
- Push- und Pull-Massnahmen: Analyse und Konzeption mit Zielen und räumlichen Prinzipien zu nachfrageorientierten Mobilitätsmassnahmen, zum Mobilitätsmanagement, zu Mobilitätskonzepten für Arealentwicklungen und zum Parkraummanagement; 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 grösseren Siedlungsentwicklungen sowie verkehrsintensiven Nutzungen)
- Massnahmen zur Information und Sensibilisierung

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 Angebots und Komfort verbessert?

Präzisierungen:

- Kohärenz zwischen den Bausteinen (insbesondere klare Darstellung des Handlungsbedarfs), mit den Vorgängergenerationen und mit den beschlossenen Massnahmen der nationalen Planungen sowie den weiteren Planungen in Bezug auf das öffentliche Verkehrssystem
- 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)
- Verbesserung und Erweiterung der ÖV-Infrastruktur: gezielter Ausbau der Kapazitäten (d.h. priorisiert gemäss Handlungsbedarf); 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, insbesondere bei grenzüberschreitenden Agglomerationen)
- verbesserte ÖV-Erschliessung von grossen verkehrserzeugenden Einrichtungen und wichtigen Tourismusstandorten

WK 1.4 Verbesserung des Strassennetzes und Verkehrslenkung

Kernfragen:

- Liegt eine vollständige Teilstrategie für den Strassenverkehr vor?
- Inwieweit tragen die Teilstrategie und die im Agglomerationsprogramm enthaltenen Massnahmen zu einer 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 FVV abgestimmt?

Präzisierungen:

- Kohärenz zwischen den Bausteinen (insbesondere klare Darstellung des Handlungsbedarfs), mit den Vorgängergenerationen und mit den beschlossenen Massnahmen der nationalen Planungen in Bezug auf das Strassennetz und die Verkehrslenkung
- Bei Abstimmung mit den nationalen Planungen sind insbesondere folgende Aspekte zu beachten: Aufzeigen der Auswirkungen von Ausbauten des Nationalstrassennetzes (Engpassbeseitigungen) und Autobahnanschlüssen auf das Strassennetz; Zusammenspiel zwischen Nationalstrassennetz, inklusiven 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 FVV, jeweils abgestimmt auf Massnahmen der nationalen Planungen (Anschlüsse usw.)
- 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)
- Verbesserung des Wirtschaftsverkehrs und Reduktion der wirtschaftsverkehrsbedingten Belastungen, insbesondere in siedlungsorientierten Räumen
- Bei Agglomerationen mit hohem Tourismusverkehrsaufkommen (z.B. aufgrund grosser Wintersportorte oder Tourismusgemeinden): 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- und Grünräume, Parkierungskonzepte o.a.)

WK 1.5 Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr

Kernfragen:

- Liegt eine vollständige Teilstrategie für den FVV vor? Behandelt die Teilstrategie den Fuss- und Veloverkehr separat?
- Inwieweit tragen die Teilstrategie und die Massnahmen zur Verbesserung der Qualität des FVV und zur Umlagerung vom MIV bzw. Entlastung des ÖV bei?

Präzisierungen:

- Kohärenz zwischen den Bausteinen (insbesondere klare Darstellung des Handlungsbedarfs), mit den Vorgängergenerationen und mit den beschlossenen Massnahmen der nationalen Planungen in Bezug auf den FVV
- Ist die Teilstrategie mit den Grundsätzen des Veloweggesetzes vom 18. März 2022⁵⁷ (VWG) vereinbar?
- Die im Agglomerationsprogramm enthaltenen FVV-Massnahmenpakete für pauschale Bundesbeiträge sind kohärent aus der Teilstrategie- für den FVV abgeleitet und weisen eine hohe konzeptionelle Qualität (nachvollziehbar und flächendeckend) 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) im Sinne einer guten FVV-Erschliessung
- Schaffung von Siedlungsstrukturen, die den FVV fördern (z.B. autoarme Siedlungen, fussgängerfreundliche Freiraumgestaltung und Veloparkieranlagen)
- Berücksichtigung der spezifischen Anliegen des FVV bei Betriebs- und Gestaltungskonzepten
- Massnahmen zur Information und Sensibilisierung

3.2.2 WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern

WK 2.1 Siedlungskonzentration und Innenverdichtung

Kernfragen:

- Wie trägt das Agglomerationsprogramm im Zusammenspiel mit weiteren relevanten Raumplanungsinstrumenten, wie z. B. kantonalen oder regionalen Richtplänen, im Bereich Siedlung dazu bei, die Siedlungsentwicklung nach innen zu fördern? Stellt das AP dar, wie die verschiedenen Raumplanungsinstrumente zu diesem Ziel beitragen, welche Spielräume für das AP darüber hinaus bestehen und welche Wirkung das Agglomerationsprogramm entfalten kann?
- Liegt eine Teilstrategie Siedlung unter Berücksichtigung der Landschaft vor, die eine Siedlungsentwicklung nach innen fördert, eine Siedlungskonzentration an gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten vorsieht und damit den kantonalen Richtplan im Zusammenspiel mit anderen relevanten Raumplanungsinstrumenten konkretisiert und ergänzt?
- Wo sind in der Agglomeration die wichtigsten bestehenden und geplanten Siedlungsentwicklungen verortet? Wann sind die wichtigsten geplanten Siedlungsentwicklungen vorgesehen (eingeteilt in die Horizonte A, B, C nach Kap. 3.3.1 des AP)? Liegen diese an gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen?
- Zeigt das Agglomerationsprogramm auf, wie, wo und wann das Entwicklungspotenzial für zusätzliche Einwohnerinnen und Einwohner und Beschäftigte aufgenommen werden soll?

⁵⁷ SR 705

Können die wichtigsten geplanten Siedlungsentwicklungen in der Agglomeration einen wesentlichen Anteil des gesamten Entwicklungspotenzials aufnehmen?

Präzisierungen:

- Aufzeigen der Kohärenz zwischen den Bausteinen (insbesondere klare Darstellung des Handlungsbedarfs) mit den Vorgängergenerationen und unter Berücksichtigung der Abstimmung von Verkehr und Siedlung, unter Berücksichtigung der Landschaft
- Festlegen und Darstellen von Siedlungsentwicklungen, die gemessen am Potenzial an Einwohnerinnen und Einwohnern und Beschäftigten für die Agglomeration wichtig sind, hergeleitet aus dem Handlungsbedarf und abgestimmt auf den kantonalen Richtplan oder andere relevante Raumplanungsinstrumente
- Beinhaltet die Teilstrategie auch die Entwicklung im Bestand/Innenentwicklungsgebiete (Aufzonungen, Gebiete mit Verdichtungspotential) und wird das in den Massnahmen berücksichtigt? Wo sind die bestehenden und geplanten verkehrsintensiven Einrichtungen (VE; Einkauf/Freizeit) verortet? Wann ist die Realisierung der geplanten VE vorgesehen?
- Ist bei den (grösseren) Siedlungsentwicklungen die vorhandene Kapazität der Verkehrsnetze berücksichtigt und sind im Sinne einer guten Abstimmung zwischen Verkehr und Siedlung allfällige Verkehrsmassnahmen vorgesehen?
- Ermitteln der nötigen Massnahmen zur Mobilitätslenkung und Aufzeigen der erforderlichen Verkehrskapazität (ÖV- und MIV-Netz) für die grösseren Siedlungsentwicklungen
- Klares Darstellen der Planung der Siedlungsentwicklung nach innen und der langfristigen Umsetzung der wichtigen Entwicklungsschritte (Zuständigkeiten, Verfahren, Termine, Entwicklung, zeitliche Priorisierung in den Horizonten A, B und, bei Bedarf, C)
- Einsatz von Anreizsystemen oder Pilotprojekten im Sinne der Unterstützung der Siedlungsentwicklung nach innen (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 dessen Rändern bei?
- Wo entstehen neue Möglichkeiten für die Schaffung von Freiräumen im Siedlungsgebiet und an dessen 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 oder Begegnungszonen)
- Schaffung und/oder Aufwertung von Freiräumen (z. B. Plätze, Parks); 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:

- Wie wird die objektive und subjektive Verkehrssicherheit in der Gesamtverkehrsstrategie konkret behandelt? Liegt eine Teilstrategie für die Verkehrssicherheit vor, die über die Beseitigung von Unfallschwerpunkten hinausgeht?
- Inwieweit tragen die Teilstrategien Verkehr und Siedlung sowie die Massnahmen dazu bei, die objektive und subjektive Verkehrssicherheit zu erhöhen? Werden neben den Unfallschwerpunkten auch Unfallhäufungsstellen beseitigt?
Inwieweit tragen die Teilstrategien und Massnahmen dazu bei, die spezifischen Ansprüche sensibler Bevölkerungsgruppen zu berücksichtigen und die Konflikte zwischen Fussgängerinnen und Fussgänger und Velofahrerinnen und Velofahrern zu reduzieren (insbesondere in verkehrsarmen / verkehrsberuhigten Zonen)?

Präzisierungen:

- Wie umfassend sind die bereits laufenden Sanierungsprogramme der Städte, Gemeinden und Kantone? Wie werden weitergehende Massnahmen des Agglomerationsprogramms bezüglich Verkehrssicherheit damit abgestimmt?
- Vorliegen von Schwachstellenanalysen (Unfallschwerpunkte und Unfallhäufungsstellen) auf allen Netzkategorien (insbesondere auch für den FVV)
- Herleitung von Strategien und Massnahmen zur systematischen Sanierung der Unfallschwerpunkte und übrigen Gefahrenstellen, abgestimmt auf die und ergänzend zu den Strassensanierungsprogrammen
- Herleitung von Massnahmen unter Berücksichtigung der verschiedenen Funktionen von Strassennetzkategorien und der betroffenen Nutzungen (z.B. Verkehrsführung insbesondere für MIV und FVV, Misch- und Trennverkehr)
- verbesserte Sicherheit an ÖV-Haltestellen und Verkehrsdrehscheiben
- konkret und gut dargestellte Berücksichtigung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit im Rahmen von Betriebs- und Gestaltungskonzepten
- besondere Berücksichtigung sensibler Gruppen (z.B. Schülerinnen und Schüler) im öffentlichen Raum, insbesondere im Bereich FVV (z.B. Gebiete mit erhöhten Anforderungen aufgrund der Nutzungen)
- Schaffung verkehrsarmer / verkehrsberuhigter Zonen

3.2.4 WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern

WK 4.1 Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen sowie Lärmemissionen

Kernfragen:

- Inwieweit tragen die Teilstrategien Verkehr und Siedlung sowie die Massnahmen zur Verringerung der Belastung durch Luftschadstoffe und Treibhausgasemissionen sowie zur Reduktion der Lärmimmissionen bei?
- Sind in den Bereichen der Luftqualität und des Lärmschutzes ergänzende Massnahmen zu den Massnahmen der nationalen und kantonalen Planungen vorgesehen? Inwieweit werden Mobilitätsformen gefördert, welche zu einem reduzierten Ausstoss von Luftschadstoffen und Treibhausgasen beitragen?

Präzisierungen:

- Verbesserung des Modalsplits zugunsten des ÖV sowie des FVV
- Verringerung der Verkehrsbelastung in den Siedlungsgebieten und/oder Geschwindigkeitsreduktion sowie Verstetigung des Verkehrsflusses beim MIV (z. B. BGK, Verkehrsmanagement)
- Erhöhung des Anteils an nicht fossil betriebenem ÖV und MIV durch Anreizsysteme oder Pilotprojekte für umweltfreundliche Mobilitätsformen (insbesondere Elektrifizierung)
- Massnahmen zur Erhöhung der Besetzungs- und Auslastungsgrade (z. B. Sharing-Konzepte)
- nachfrageorientierte Massnahmen zur Reduktion der Luftschadstoffbelastung, Treibhausgasemissionen und Lärmimmissionen

WK 4.2 Minimierung des Ressourcenverbrauchs und Aufwertung von Natur- und Grünräumen

Kernfragen:

- Inwieweit tragen die Teilstrategien sowie die Massnahmen dazu bei, den Ressourcenverbrauch (Flächen- und Energiebeanspruchung), durch neue Siedlungen und Infrastrukturen zu verringern, wichtige Natur- und Landschaftsräume (z.B. Naherholungsgebiete) zu erhalten oder 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 in der Agglomeration
- 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
- Minimierung der Eingriffe in bestehende Natur- und Landschaftsräume
- Strategien und Massnahmen zum Schutz stark genutzter Naturräume (insbesondere relevant in touristisch geprägten Agglomerationen)

3.3 Massnahmenbeurteilung

Bevor die Agglomerationsprogramme auf ihre Wirkung beurteilt werden, muss der Bund abklären, ob die darin vorgeschlagenen Massnahmen mitfinanzierbar sind und ob die von der Trägerschaft definierten Prioritäten plausibel sind⁵⁸.

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 Kriterien⁵⁹:

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 ungenügend⁶⁰.

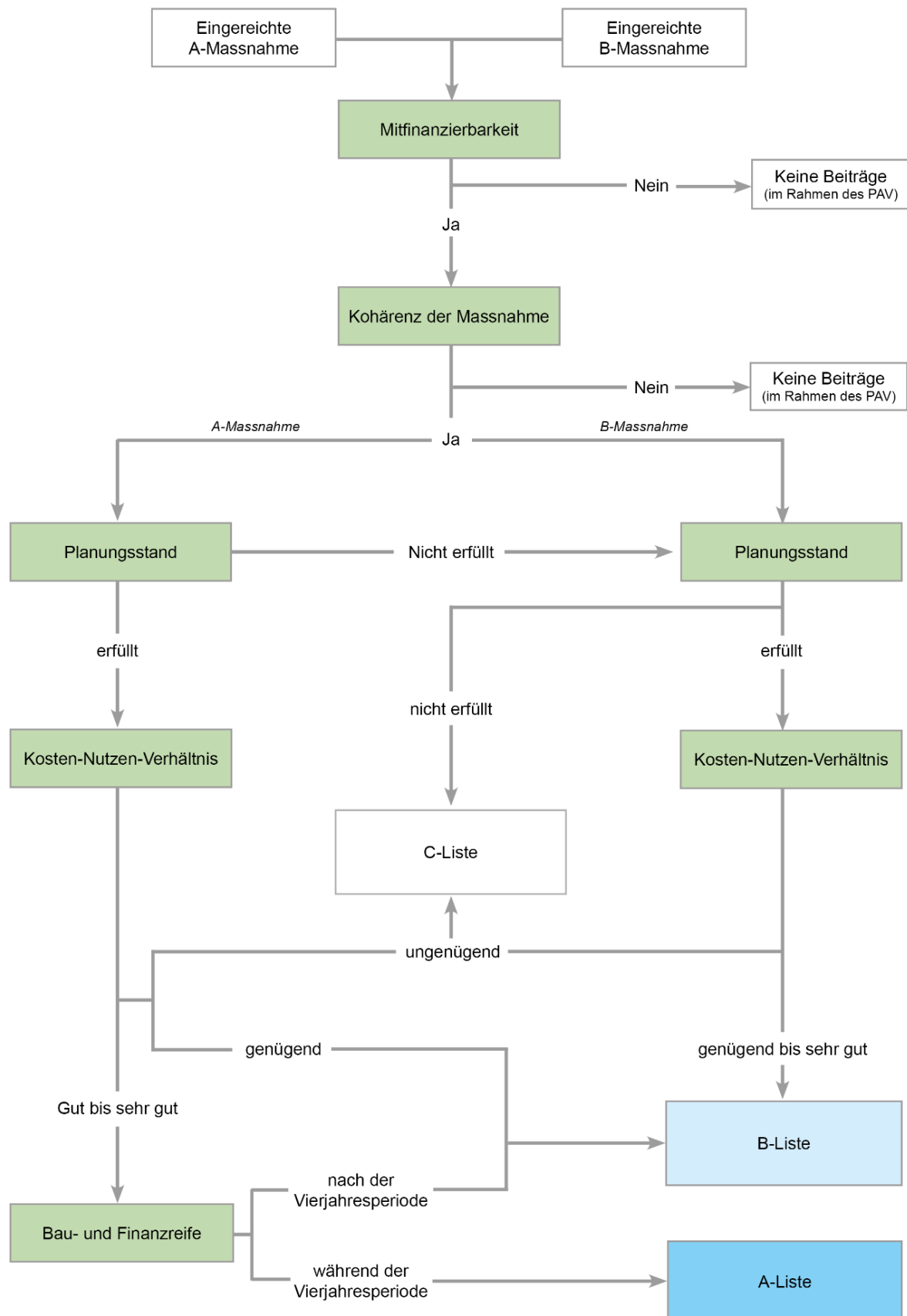
Nicht mitfinanzierbare Verkehrsmassnahmen, welche Gegenstand der Leistungsvereinbarungen sind, werden jedoch in der Programmbeurteilung berücksichtigt (Kapitel 3.4):

⁵⁸ Art. 13 PAVV

⁵⁹ Art. 4 Abs. 3 und Art. 13 Abs. 3 PAVV

⁶⁰ Gemäss dieser Logik sind C-Massnahmen, die vom Bund umpriorisiert werden, grundsätzlich kohärent zum Agglomerationsprogramm und weisen daher einen gewissen Handlungsbedarf auf. 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 der jeweiligen Massnahme 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 weiteren relevanten Planungen sowie mit den anderen 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 für A- bzw. B-Massnahmen aufweisen (vgl. untenstehende Tabellen). 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 für A- bzw. B-Massnahmen erfüllen.

Grössere Massnahmen der Priorität A 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 1 (bis 10 Mio. CHF exkl. MwSt.)	
Anforderungen an A-Massnahme	Anforderungen an B-Massnahme
- Die Massnahme ergibt sich aus dem identifizierten Handlungsbedarf. - Aus dem Massnahmenbeschrieb gehen die konkreten Inhalte der Massnahme hervor. - Ein Variantenentscheid ist gefällt. - Vorstudien / Zweckmässigkeitsbeurteilungen und Machbarkeitsnachweis sind vorhanden. Die Vorstudien müssen eine Schätzung der Investitionskosten (+/- 50%) enthalten. - Die Massnahme ist in einem Kartenausschnitt verortet und die massgebenden Elemente der Massnahme (z. B. Querschnitt, Knotenform etc.) sind definiert und dargestellt. - Der aktuelle Planungsstand und die erforderlichen weiteren Schritte sind ausgewiesen. - Die gesamtverkehrlichen Auswirkungen sind dargestellt. Für A-Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen - Angabe der Leistungseinheiten pro Teilmassnahme	- Die Massnahme ergibt sich aus dem identifizierten Handlungsbedarf. - Aus dem Massnahmenbeschrieb geht klar hervor, was die Stossrichtung und der bereits definierte Inhalt des Projekts sind, wie der aktuelle Planungsstand ist und welche weiteren Schritte erforderlich sind. - Die Massnahme ist in einem Kartenausschnitt verortet. - Erste gesamtverkehrliche Wirkungen sind dargestellt. - Die finanziellen Auswirkungen der Massnahme sind aufgrund von Erfahrungswerten grob abgeschätzt.
Planungsstand 2 (> 10 Mio. CHF, exkl. MwSt.)	
Anforderungen an A-Massnahme	Anforderungen an B-Massnahme
Planungsstand 1 der A-Massnahmen ist erfüllt; zusätzlich: - Projektoptimierungen der Bestvariante sind unter Berücksichtigung eines breiten und, wo angezeigt, intermodalen Variantenfächers durchgeführt. - In den Vorstudien sind die Investitionskosten auf +/- 30% geschätzt. Wenn möglich sind darin auch die Betriebs- und Unterhaltskosten und eine Analyse zur Wirtschaftlichkeit sowie zu den Auswirkungen auf die Umwelt enthalten. - 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.	Planungsstand 1 der B-Massnahmen ist erfüllt; zusätzlich: - Erste Studien / Zweckmässigkeitsbeurteilungen und Machbarkeitsabschätzungen sind vorhanden. Die Studien müssen eine Schätzung der Investitionskosten (+/- 50%), wenn möglich der Betriebs- und Unterhaltskosten, eine Analyse zur Wirtschaftlichkeit und zu den Auswirkungen auf die Umwelt enthalten. - Variantenvergleiche 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.

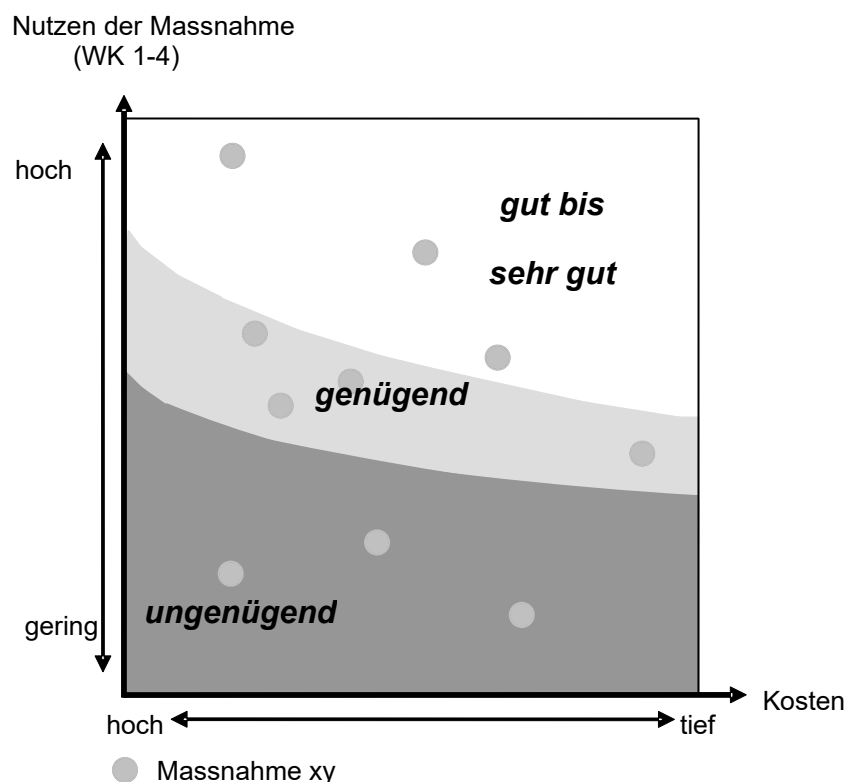
Planungsstand 3 (> 50 Mio. CHF exkl. MwSt.) 61	
Anforderungen an A-Massnahme	Anforderungen an B-Massnahme
zusätzlich zu Planungsstand 2 der A-Massnahmen: - Vorprojekt gemäss SIA-Norm 103 für Bauingenieure ist vorhanden, bzw. wird bis spätestens 9 Monate nach Einreichungstermin des Agglomerationsprogramms im Bund nachgeliefert. - Investitions-, Betriebs- und Unterhaltskosten sind auf +/- 20% geschätzt.	Planungsstand 2 der B-Massnahmen ist erfüllt; zusätzlich: Vorstudie mit Kostenschätzung (+/-30%) ist vorhanden.

▪ 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.

Abbildung 8: Beurteilung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses



⁶¹ Art. 5 PAVV

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

Für jedes Wirkungskriterium (WK) werden bei einer sehr grossen positiven Wirkung maximal drei Wirkungspunkte vergeben. Die Beurteilung einer Massnahme erfolgt gemäss den jeweiligen Unterkriterien eines Wirkungskriteriums. Das Ausmass der Wirkung wird mit Bezug auf die Agglomerationsgrösse beurteilt.

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 Sachinformationen erforderlich (Anhang 4).

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 werden⁶².

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 Art. 18 PAVV vorgegebenen 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** (Tabelle 3). Für Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen der B-Liste müssen keine Leistungseinheiten angegeben werden.

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. 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.

⁶² Im Erläuterungsbericht der jeweiligen Generation werden die für die Agglomerationsprogramme verwendeten Kostenkategorien nach Agglomerationsgrössen aufgeführt.

Tabelle 4: Bau- und Finanzreife – Beschreibung der Anforderungen an die Kategorien 1 und 2

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 AP zustimmt und die darin enthaltenen Massnahmen in ihrem Zuständigkeitsbereich umsetzen wird. - Der voraussichtliche Finanzierungsschlüssel zwischen den beteiligten Gebietskörperschaften und allfälligen Dritten 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 Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramms 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.

Ziel ist es, dass das Zusammenwirken der bestehenden Raumplanungsinstrumente sowie des aktuellen Agglomerationsprogramms zur Erreichung der Ziele der Siedlungsentwicklung nach innen dienen.

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?
- Zeigen die Siedlungsmassnahmen die Entwicklung und das Zusammenspiel mit den bestehenden Raumplanungsinstrumenten auf? Dienen die Massnahmen der aktuellen Generation einer räumlichen, zeitlichen und/oder inhaltlichen Konkretisierung und konsequenten Umsetzung der Vorgaben der Siedlungsentwicklung nach innen gemäss dem kantonalen Richtplan sowie weiteren relevanten Raumplanungsinstrumenten?
- Sind die Siedlungsmassnahmen aus der Teilstrategie Siedlung unter Berücksichtigung der Landschaft sowie aus dem aktualisierten Handlungsbedarf abgeleitet und sind sie kohärent mit dem Zukunftsbild?
- Sind die Siedlungsmassnahmen mit den nationalen, kantonalen und weiteren relevanten Planungen in der Schweiz und grenznahen Ausland sowie die (grösseren) Verkehrsinfrastrukturen abgestimmt?

- Kann der durch die vorgeschlagenen Siedlungsmassnahmen verursachte zusätzliche Verkehr verträglich bewältigt werden und wird dies mit Instrumenten (z.B. Mobilitätskonzepten) abgesichert bzw. sind Verkehrsinfrastrukturmassnahmen möglich und vorgesehen?

Ist vorhersehbar, dass sich Siedlungsmassnahmen (insbesondere auch planerische oder konzeptuelle Massnahmen) deutlich über zwei Horizonte erstrecken, können diese als Daueraufgaben bezeichnet werden. In diesem Fall sind konkrete Umsetzungsschritte aufzuzeigen (Zuteilung von Planungsschritten zum A- und/oder B-Horizont mit Zuständigkeiten und Terminen etc.). Ein blosser Verweis auf die Umsetzungsprozesse im Rahmen der ordentlichen Raumplanungsinstrumente (Nutzungsplanung etc.) gilt nicht als Massnahme des Agglomerationsprogramms. Die Bezeichnung Daueraufgabe kann ebenfalls verwendet werden, wenn für mehrere ähnliche Siedlungsmassnahmen ein generalisierter Überbegriff (z. B. Siedlungserweiterungsgebiete, Schlüsselareale) gewählt wird. In der Leistungsvereinbarung werden nur die einem Horizont zugeteilten Umsetzungsschritte einer Daueraufgabe aufgeführt.

3.3.3 Landschaftsmassnahmen

Landschaftsmassnahmen können keine Mitfinanzierung im Rahmen des PAV beanspruchen⁶³ und sind nicht zwingend. Sie sind jedoch 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 Bundesbeiträgen⁶⁴ (siehe Kapitel 2.7) folgt einer anderen Logik als die Beurteilung einzelner Massnahmen. Ziel der Beurteilung⁶⁵ 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 unterscheiden⁶⁶:

⁶³ 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.

⁶⁴ Art. 21a MinVV

⁶⁵ Art. 16 und 17 PAVV

⁶⁶ Im Erläuterungsbericht der jeweiligen Generation werden die weiteren Details zur Beurteilung von Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen dargelegt, insbesondere zu den Leistungseinheiten.

- **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:** Die Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen sollen systematisch in die Gesamtverkehrsplanung des Agglomerationsprogramms eingebunden werden. Unter einer systematischen Einbindung wird eine räumlich und inhaltlich kohärente Gesamtkonzeption verstanden, die anhand der in Tabelle 5 dargelegten Kriterien beurteilt wird. Damit soll verhindert werden, dass isolierte Massnahmen mit entsprechend geringer Wirkung zur Mitfinanzierung durch den Bund beantragt werden.

Die Qualität der Konzeption wird im Rahmen der Programmbeurteilung (Kapitel 3.4) berücksichtigt. Die Konzepte werden pro Massnahmenkategorie beurteilt. Je nach Qualität der Konzeption behält sich der Bund vor, die standardisierten Kosten in 5%-Schritten bis max. 15% zu kürzen. Beurteilungsgrundlage bilden die entsprechenden Unterkriterien der WK (Kapitel 3.2). 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
Fuss- und Veloverkehr (v.a. WK 1.5)	flächendeckende Konzeption des Fuss- und Veloverkehrs mit Karte und Beschreibung (integriert oder separat nach Fuss- und Veloverkehr) priorisierte FVV-Massnahmenpakete auf Basis des Handlungsbedarfs und unter Berücksichtigung der Vorgängergenerationen Förderung eines zusammenhängenden, dichten, sicheren und attraktiven Fuss- und Veloverkehrsnetz Berücksichtigung der Anliegen des FVV 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 Verkehrsmanagement-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 des Handlungsbedarfs und unter Berücksichtigung der Vorgängergenerationen Die Konzeption zeigt auf, in welchen Gebieten die MIV-Belastungen dosiert, an welchen Knoten gepöfnert 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 des 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 (insbesondere nachvollziehbare Abwägung zwischen Massnahmen zur Erhöhung des Verkehrsflusses und der Aufenthaltsqualität / Sicherheit von FVV) Schaffung von öffentlichen Begegnungsräumen, städtebauliche Integration Reduktion der MIV- und wirtschaftsverkehrsbedingten 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 FVV priorisierte Massnahmenpakete auf Basis des 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)

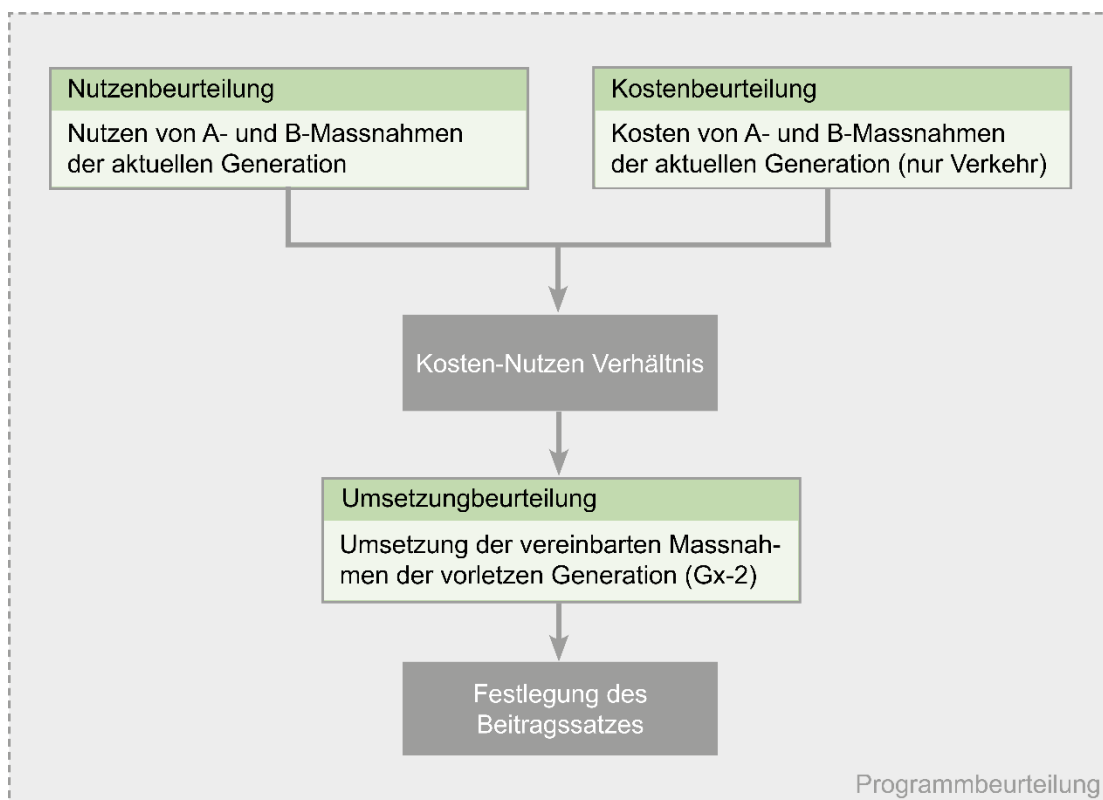
3.4 Programmbeurteilung

Die Programmbeurteilung⁶⁷ 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



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)

⁶⁷ Art. 14 PAVV

- vom Bund 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 Generation übersprungen wurde oder ob erstmalig ein Agglomerationsprogramm eingereicht wird.

Die Wirkungen der Massnahmen der nationalen (namentlich beschlossenen 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 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 der WK und Kernfragen beurteilt. Die Beurteilung erfolgt jeweils für das einzelne WK als Ganzes. Die Unterkriterien der WK 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 Investitionskosten aller durch den Bund als A- und B-Massnahmen priorisierten Massnahmen des aktuellen Agglomerationsprogramms (Ax, Bx). Diese Kosten werden einer Kostenkategorie zugewiesen (tief, mittel, hoch), wobei die Grösse einer Agglomeration berücksichtigt wird.

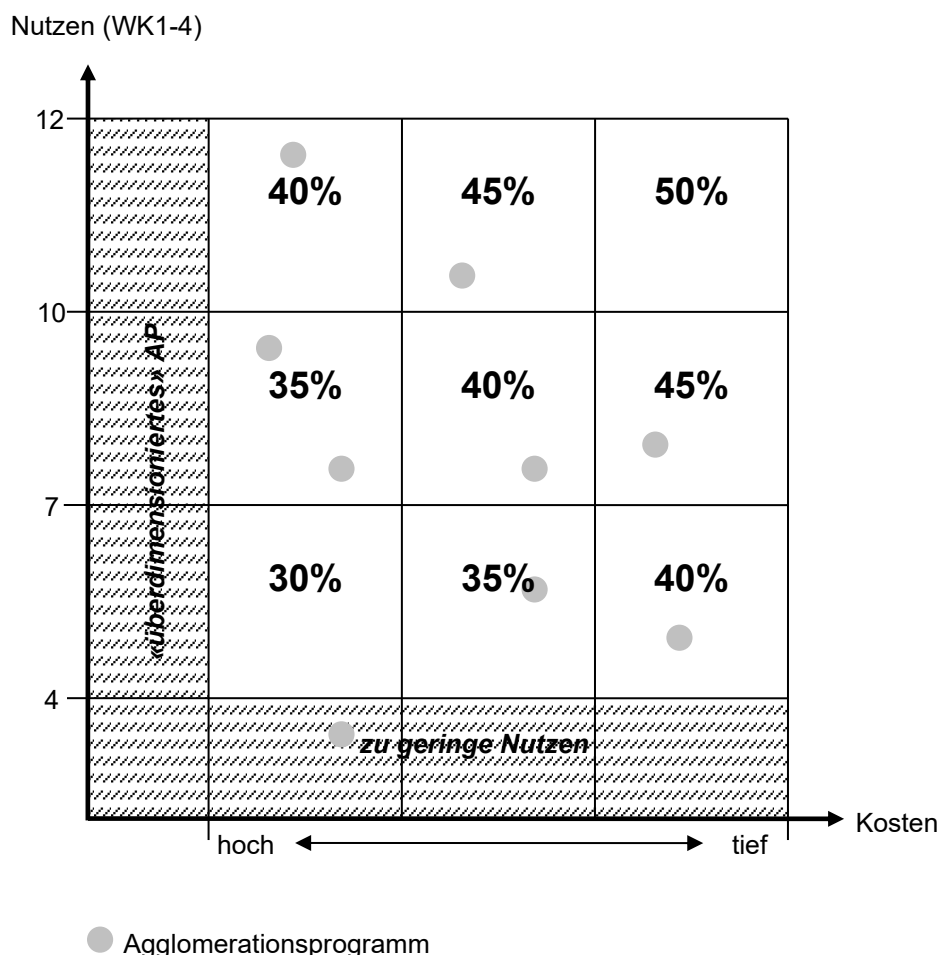
Für die Zuweisung der Programmkosten in eine Kostenkategorie (tief, mittel, hoch) werden für die einzelnen Agglomerationen sogenannte Kostenrichtwerte berechnet. Diese ergeben sich daraus, dass die auf Bundesseite verfügbaren Mittel entsprechend dem relativen Gewicht der einzelnen Agglomerationen, für die ein Agglomerationsprogramm eingereicht wurde, aufgeteilt werden. Das Gewicht einer Agglomeration wird mittels der Summe von Bevölkerungszahl und der mit 0.5 gewichteten Beschäftigtenzahl berechnet⁶⁸. Übersteigen die Kosten eines Agglomerationsprogramms die Kostenkategorie «hoch», wird dieses als «überdimensioniert» beurteilt und nicht mitfinanziert. Die konkreten Kostenkategorien einer Generation werden im jeweiligen Erläuterungsbericht zum Prüfverfahren dargelegt.

⁶⁸ Damit wird nicht allein auf die Bevölkerungszahl abgestellt, sondern es wird auch berücksichtigt, wenn eine Agglomeration viele Arbeitsplätze aufweist und Pendlerinnen 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 insbesondere im Hinblick auf die Abstimmung von Siedlung und Verkehr 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 diskutiert und schliesslich angewendet werden können:

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

3.4.4 Umsetzungsbeurteilung

Die Wirkung eines Agglomerationsprogramms resultiert nicht einzig aus geplanten, sondern auch 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 Vierjahreslogik des entsprechenden A-Horizonts des Agglomerationsprogramms und nicht die Fristen gemäss Artikel 18 PAVV. Weiter als zwei Generationen zurückliegende Massnahmen sollten umgesetzt sein bzw. deren Umsetzung sollte zumindest begonnen haben. Für die Umsetzungsbeurteilung werden daher alle vereinbarten Massnahmen gemäss Leistungsvereinbarung der vorletzten Generation⁶⁹ berücksichtigt (Gx- 2)⁷⁰.

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 bereits aus der Kosten - Nutzen - Beurteilung ein Beitragssatz von 30% ergibt (Kap. 3.4.3).

Ist absehbar, dass eine vereinbarte Massnahme nicht mehr umsetzbar ist, kann die Trägerschaft beim Bund eine «Abstandnahme» beantragen (Kapitel 4.1.1). Die entsprechenden Massnahmen sind nicht mehr Bestandteil der Leistungsvereinbarung und werden in der quantitativen Umsetzungsbeurteilung (UR1; siehe nachfolgend) nicht berücksichtigt. Im Rahmen der qualitativen Umsetzungsbeurteilung (UR3; siehe nachfolgend) 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.

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 die neuen Massnahmen die veränderten Rahmenbedingungen berücksichtigen.

Die Umsetzungsbeurteilung erfolgt quantitativ und qualitativ aufgrund von drei Kriterien⁷¹:

- **UR1 Verkehrsinfrastrukturmassnahmen und vom Bund nicht mitfinanzierte Verkehrsmassnahmen (quantitativ):** Die quantitative Umsetzungsbeurteilung dieser Massnahmen stützt sich auf die von den Trägerschaften eingereichten Umsetzungstabellen. Die in der Leistungsvereinbarung festgehaltenen mitfinanzierten Verkehrsinfrastrukturmassnahmen und

⁶⁹ Art. 14 Abs. 3 PAVV

⁷⁰ Dies gilt für alle vereinbarten Massnahmen gemäss Leistungsvereinbarung der vorletzten Generation ausser den Eigenleistungen gemäss Kap. 3.2 Leistungsvereinbarung der 2. Generation.

⁷¹ Das Vorgehen ist im Erläuterungsbericht zum Prüfverfahren der jeweiligen Generation detaillierter dargestellt.

die vom Bund nicht mitfinanzierten Verkehrsmassnahmen werden nach Stand der Umsetzung kategorisiert (im Soll, kleine oder grössere 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 über den Stand der Umsetzung einer Massnahme 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 auf den Umsetzungstabellen. Die in der Leistungsvereinbarung festgehaltenen Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen werden nach dem Stand deren Umsetzung beurteilt (im Soll, kleine oder grössere Verzögerung). Der Bund kann die Umsetzungsdefizite nach Dauer des Verzugs unterschiedlich gewichten. Bei Umsetzungsmängeln wird das quantitative Ergebnis zusätzlich qualitativ anhand der folgenden Leitfragen beurteilt:
 - Sind Fortschritte in den Siedlungsmassnahmen erkennbar? Entsprechen die Entwicklungen den Zielen gemäss Agglomerationsprogramm (in welchem Ausmass und für welchen Nutzen)?
 - Sind Fortschritte bei den Aktivitäten zur Siedlungsentwicklung nach innenerkennbar?
 - 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 auf Basis des Umsetzungsberichts der Agglomeration. 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?
 - Werden alternative Ansätze im Agglomerationsprogramm für die nicht umgesetzten Massnahmen der vorletzten Generation aufgezeigt?

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

kein Abzug:	max. 1 Kriterium «ungenügend»
-5 Prozentpunkte	2 oder 3 Kriterien «ungenügend»

4 Umsetzung der Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung

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 mitunterzeichnen.

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 Bundesbeschluss, der sich auf den Anhang der Botschaft zum Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des PAV der jeweiligen Generation bezieht⁷². Die Leistungsvereinbarung kann Vorbehalte enthalten, falls bei gewissen Massnahmen Schwachstellen⁷³ 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 der Bund deren Kosten - Nutzen - Verhältnis von neuem beurteilen.
- Die Leistungsvereinbarung enthält die Listen der nicht mitfinanzierbaren Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen sowie der vom Bund 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 Verkehrsinfrastruktur massnahmen 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.

4.1.1 Abstandnahme

Wird eine Massnahme⁷⁴ definitiv nicht umgesetzt, so können die Trägerschaften, welche die entsprechende Leistungsvereinbarung unterzeichnet haben, von dieser Massnahme Abstand nehmen. Die entsprechenden Massnahmen sind nicht mehr Bestandteil der Leistungsvereinbarung und werden

⁷² Die Botschaft zum Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des PAV 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.

⁷³ 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.

⁷⁴ Es können grundsätzlich alle vereinbarten Massnahmen sein (d.h. inklusive Siedlungsmassnahmen oder eigene Leistungen).

in der quantitativen Umsetzungsbeurteilung nicht berücksichtigt. Im Rahmen der qualitativen Umsetzungsbeurteilung wird jedoch beurteilt, ob im Agglomerationsprogramm adäquate Alternativen vorgeschlagen werden (vgl. Ziff. 3.4.4). Die Trägerschaft kann bei der Einreichung des Agglomerationsprogramm 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 Bund⁷⁵ 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 bzw. der Trägerschaft Finanzierungsvereinbarungen ab⁷⁶.

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 Beschlüssen⁷⁷ auf Kantons- und/oder Gemeindeebene sichergestellt. Für Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen muss die Finanzierungsvereinbarung vor einer ersten Zahlung vorliegen. 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 grössere Anschaffungen (z.B. Beschaffung von E-Bussen nach Art. 17a Abs. 2bis MinVG) gilt der Zeitpunkt des Abschlusses des Kaufvertrages als Beginn der Ausführung.

Für Agglomerationsprogramme der dritten Generation beträgt die Ausführungsfrist sechs Jahre als Übergangsregelung (Art. 18 Abs. 1 Bst. a PAVV). Ab der vierten Generation gilt eine Ausführungsfrist von fünf Jahren (Art. 18, Abs. 1 Bst. b PAVV). Diese Fristen beginnen drei Monate nach Verabschiedung des Bundesbeschlusses über die Verpflichtungskredite für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des

⁷⁵ d.h. von Einreichung des Agglomerationsprogramms bis zum Entscheid des Parlaments über die Verpflichtungskredite der entsprechenden Generation.

⁷⁶ Art. 24 Abs. 4 MinVV

⁷⁷ Beim Abschluss der Finanzvereinbarung ist der Bundeschluss bekannt. Die kreditrechtlichen Beschlüsse können auf den Brutto- oder Nettokredit (Gesamtbetrag abzüglich des Bundesbeitrags) lauten.

Programms 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 Fristen von Artikel 18 Abs. 1 PAVV für alle Massnahmenkategorien (d.h. auch für Teilmassnahmen einer Massnahme oder eines Massnahmenpakets sowie für Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen nach Art. 21a MinVV⁷⁸).

In begründeten Ausnahmefällen kann das ARE einmalig eine Nachfrist von drei Jahren gewähren (Art. 18 Abs. 2 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). Hingegen kann für Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen nach Artikel 21a MinVV keine Nachfrist gewährt werden (vgl. Art. 18 Abs. 4 PAVV).

Eine einmalige Nachfrist von drei Jahren kann überdies bei zentralen Massnahmen eines Agglomerationsprogramms gewährt werden. Dabei handelt es sich um ein komplexes Bauvorhaben, dessen Ausführung mit guten Gründen erst ausserhalb der Fristen nach Artikel 18 PAVV beginnen 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 Frist nach Artikel 18 PAVV nicht möglich ist oder auch aus anderen Gründen bereits von den Massnahmen Abstand genommen wurde (vgl. Ziff. 4.1.1).

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

⁷⁸ Für Massnahmen nach Art. 21a MinVV wird in der Leistungsvereinbarung der letztmögliche Termin für einen Auszahlungsantrag vereinbart.

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	Beitragsberechtigte 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)
FVV	Fuss- und Veloverkehr
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
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)
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 Eingangsprüfung

Die gesetzlichen Mindestanforderungen an ein Agglomerationsprogramm werden im Rahmen einer Eingangsprüfung beurteilt⁷⁹. Ein Agglomerationsprogramm muss zwingend drei Teile umfassen (siehe Kapitel 2.3): Hauptteil, Massnahmenteil und Umsetzungstabellen falls in einer Vorgängergeneration bereits Massnahmen vereinbart wurden. Zudem müssen zwingend die folgenden Elemente enthalten sein, auch wenn ein Element nicht neu erarbeitet wurde (vgl. Kapitel 2.2):

Teil 1: Hauptteil		
6 Bausteine mit Text und Karten/Grafiken	Umsetzungsbericht	• Textliche und/oder tabellarische Zusammenfassung des Umsetzungsstandes der Massnahmen (vorzugsweise nach Themenbereichen und mit Begründungen für die wichtigsten Verzögerungen; Fokus auf Gx-2) • 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/FVV) und Siedlungsthemen (wichtige Siedlungsentwicklungen) • Textliche Beschreibung der Kartenelemente
	Handlungsbedarf	• Vergleich zwischen Situations-/Trendanalyse (Ist) und Zukunftsbild (Soll) in synoptischer Form
	Teilstrategien	• Textliche und kartografische Darstellung nach Themenbereichen (Verkehr, Siedlung unter Berücksichtigung von Landschaft⁸⁰)
	Massnahmen	• siehe Teil 2 – Massnahmenteil (nächste Seite)
MOCA-Zielwerte		• Zielwerte und Erläuterungen zu jedem der 5 MOCA-Indikatoren
Die Darstellung folgender Elemente ist empfohlen: • Karten zum Handlungsbedarf in den Bereichen Verkehr und Siedlung Handlungsbedarf: Vorzugsweise Aufzeigen der wichtigsten Veränderungen gegenüber den Vorgängergenerationen. • Zielwerte (MOCA-Indikatoren): Es ist empfohlen diese im Baustein Zukunftsbild zu erläutern.		

⁷⁹ Art. 11 PAVV

⁸⁰ Entscheidend ist die Integration der wichtigsten siedlungsrelevanten Landschaftsaspekte in die Siedlungsstrategie. Eine eigenständige Teilstrategie Landschaft ist möglich, aber nicht zwingend.

Teil 2 – Massnahmenteil

- Vollständig ausgefüllte Sachinformationstabelle gemäss ARE-Vorlage
- Kartografische Verortung der vereinbarten und aktuellen 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 (z.B. separate kartografische Darstellung).
- Massnahmenblätter⁸¹ für alle Massnahmen der aktuellen Generation (Ax und Bx) für die Bereiche Verkehr (inkl. Massnahmenpakete für pauschale Bundesbeiträge), Siedlung und soweit vorhanden mit Hinweisen auf eine eventuelle Abhängigkeit mit Massnahmen der nationalen, kantonalen und weiteren relevanten Planungen in der Schweiz und im grenznahen Ausland.

Die Darstellung folgender Elemente ist **empfohlen**:

- Dokumentationsblätter für nationalen und weitere relevanten Planungen in der Schweiz und im grenznahen Ausland.
- Dokumentationsblätter für eigenen Leistungen

Teil 3 – Umsetzungstabellen

- Ausgefüllte Umsetzungstabellen gemäss Vorgaben ARE⁸²: Für jede vereinbarte Massnahme der vorangegangenen Generation(en)⁸³ (nach Umsetzungsstand und mit kurzer Beschreibung)

Beispiel Übersichtstabelle der (zwingenden) Elemente des Agglomerationsprogramms

Um die Elemente im Rahmen der Eingangsprüfung schnell auffindbar zu machen wird **empfohlen** eine Übersichtstabelle (siehe Beispiel unten) mit Verweis auf das jeweilige Kapitel und die jeweilige Seitenzahl zu liefern:

Inhalt	Kapitel	Ab Seite
Teil 1 - Hauptbericht		
Umsetzungsbericht	Kap. X / Anhang Y	S. xy / S. xyz
Situations- und Trendanalyse	Kapitel X	S. xy
Teil 2 - Massnahmenteil		
Karte mit Massnahmen der aktuellen Generation	Kapitel X	S. xy
Massnahmenblätter	Kapitel X	S. xy

⁸¹ Struktur und Inhalte der Massnahmenblätter sowie der Geodaten auf Massnahmenebene sind im Anhang 4 erläutert.

⁸² Die Tabellen werden vom ARE vorbereitet und so früh wie möglich, spätestens jedoch ca. ein Jahr vor Einreichung der Agglomerationsprogramme den Trägerschaften zugestellt.

⁸³ 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
- C-Massnahmen im Bereich Verkehr

Kein Massnahmenblatt ist erforderlich für:

- Vereinbarte Massnahmen der Vorgängergenerationen
- 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 nicht identisch mit der offiziellen Bezeichnung des Bundes ist diese zusätzlich zu erwähnen.
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 (FVV-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. 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. «Musterhausen: 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, welche über reine Zielsetzungen hinausgeht. Für alle A-Massnahmen und B-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 in zweckmässigem Massstab. 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	Die «anrechenbare» Kosten (Investitions- und Planungskosten) sind immer exkl. MWSt. anzugeben. Allenfalls Aufteilung zwischen Kostenanteilen innerhalb und ausserhalb des BeSA-Perimeters. Kostenbeiträge Dritter (Private, Firmen, Eisenbahnunternehmen ect.) sind auszuweisen und nicht zu den anrechenbaren Kosten zu zählen. 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, kantonalen und weiteren relevanten 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. Beiträge Dritter sind auszuweisen.
Richtplanrelevanz	Einschätzung der Trägerschaft. Bei Richtplanrelevanz einer Massnahme ist der Koordinationsstand im genehmigten kantonalen Richtplan wie folgt anzugeben (Stand 01.01.2025): «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. Mögliche Lösungen sind aufzuzeigen. Für Massnahmen welche näher als 50 Meter an ein Schutzgebiet heranreichen werden diesbezügliche Aussagen empfohlen.
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 (Vorprojekt, Vorstudie, Machbarkeitsstudie, Umweltverträglichkeitsbericht, usw.).

Massnahmenblätter für Massnahmen Siedlung

Massnahmennummer	Jede Massnahme ist zu nummerieren. 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 oder 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 Inhalts der Massnahme sowie der beteiligten Akteure; insbesondere klare Beschreibung, ob es sich um im A- oder B- Horizont begonnene Massnahme handelt. Für Daueraufgaben ist anzugeben, in welchem Horizont, welche Planungsschritte vorgesehen sind. (mindestens für A- und B-Horizont, d.h. eine zeitliche Priorisierung, inkl. Angaben zu Zuständigkeiten, Termine, sowie klare Festlegung der Aufgaben).
Entwicklung seit der vorherigen Generation	Falls Massnahme bereits in vorheriger Generation(en) enthalten war: Kurze Erläuterung, welche Entwicklung die Massnahme seither durchgemacht hat oder kurze Erläuterungen, wieso keine/wenig Entwicklung seit der letzten Generation möglich war.
Kartographische Darstellung	Darstellung der Massnahme auf einer Karte in einem zweckmässigen Massstab z.B. Quartier-Ebene (Zoom). Die kartografische Darstellung hat die Einbettung der Massnahme in die Teilstrategie Siedlung und die Koordination mit den Verkehrsnetzen nachvollziehbar zu machen.
ÖV-Güteklasse	Bestehende und zukünftige (2040) ÖV-Güteklasse (gemäss ARE-Methode)
Nutzungsarten	Angaben zu den geplanten Nutzungsarten (Gewerbe, Büro, Wohnen, öffentliche Nutzung, Freizeit oder Mischzone)
Anzahl Einwohner und Beschäftigte	Anzahl der bestehenden und der zukünftigen Einwohner und Beschäftigte (EB). Abhängig vom Planungsstand genügt eine Schätzung.
Abstimmung Verkehr und Siedlung	Nachweis der Verkehrskapazitäten: - qualitativer Nachweis der Verkehrskapazitäten (MIV und ÖV) generell bei grösseren Siedlungsmassnahmen (gemessen an der Grösse der Agglomeration); - quantitativer Nachweis der Verkehrskapazitäten ab 500 zusätzlichen EB oder wenn durch die Siedlungsmassnahme neue Verkehrsinfrastrukturen oder -ausbauten nötig werden. Hinweise auf einen Einsatz von Mobilitätskonzepten bei Siedlungsmassnahmen sind erwünscht.
Zweckmässigkeit und Nutzen	Darstellung des Bezugs zum aktualisierten Handlungsbedarf und gegebenenfalls zu den betroffenen Massnahmen der Vorgängergenerationen.
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 bzw. privater Grundeigentümer.
Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltschutzgesetzgebund	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) sowie Darlegung des Umgangs mit entsprechenden Konflikten.

Massnahmenblätter für Landschaft⁸⁴

Massnahmennummer	Jede Massnahme ist zu nummerieren. 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 oder 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 Inhalts der Massnahme sowie der beteiligten Akteure. Wenn Landschaftsmassnahmen aus einer Vorgängergeneration wieder eingegeben werden, ist aufzuzeigen, welche Schritte in welcher Generation bearbeitet wurden respektive werden.
Kartographische Darstellung	Darstellung der Massnahme auf einer Karte in zweckmässigem Massstab Die kartografische Darstellung hat die Einbettung der Massnahme in die Teilstrategie Siedlung unter Berücksichtigung Landschaft oder TS Landschaft zu machen.
Zweckmässigkeit und Nutzen	Darstellung des Bezugs zum aktualisierten Handlungsbedarf und gegebenenfalls zu den betroffenen Massnahmen der Vorgängergenerationen.
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.
Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltschutzgesetzgebund	Einschätzung der Trägerschaft Bei richtplanrelevanten Massnahmen ist der Koordinationsstand im genehmigten Richtplan wie folgt anzugeben: «Keine Information», «Vororientierung», «Zwischenergebnis», «Festsetzung». Abschätzung/quantitative Angabe zur Fruchtfolgeflächen oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen sind. Hinweise auf mögliche Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung (von Bund oder Kantonen).

⁸⁴ Landschaftsmassnahmen sind nicht zwingend, aber sehr erwünscht. Sie können die Beurteilung von WK4 positiv beeinflussen.

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 Massnahmenpakets	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. Kostenbeiträge Dritter (Privat, Firmen, Eisenbahnunternehmen etc.) sind auszuweisen und nicht zu den anrechenbaren Kosten zu zählen.
Beschreibung der Konzeption	Beschreibung der Konzeption, aus der die Teilmassnahmen des Massnahmenpakets 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 zweckmässigem Massstab, unter 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 Massnahmenpakets mit folgenden Informationen: - Klare Bezeichnung der Teilmassnahmen mit Inhalt und Verortung (z.B. «Musterhausen: Veloverbindung zwischen x und y») - Nummer der Teilmassnahme: Es wird empfohlen, diese Nummern als Ergänzung zur Nummer des Massnahmenpakets 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. «Musterhausen: Veloverbindung 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 in zweckmässigem Massstab, 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 («Musterhausen: Veloverbindung zwischen x und y»).
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
1. 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 im Bereich 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, FVV]). 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 FVV 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 1.1 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) ○ 1.2 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. ○ 1.3 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).
2. Verkehrsmanagement (VM)	Das Verkehrsmanagement soll die Prinzipien der Teilstrategien MIV, ÖV und FVV 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. FVV-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. Massnahmen im Bereich Verkehrsmanagement werden einer von vier Unterkategorien zugeteilt; bei kombinierten Massnahmen erfolgt die Zuordnung zur Subkategorie mit den grössten Flächenanteilen: ○ 2.1 Verkehrsmanagement – Punktuelle Intervention ○ 2.2 Verkehrsmanagement – Achse ○ 2.3 Verkehrsmanagement – Fläche ○ 2.4 Verkehrsmanagement – Pauschale VM-Massnahmen - Massnahmen mit Kosten bis 5 Mio. CHF (exkl. MwSt)

3. Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum	Massnahmen zur Aufwertung des Strassenraums (in Form von BGK) 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 FVV 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 FVV-Netze, usw.). - Im Massnahmenblatt (für Massnahmen mit Kosten über 5 Mio. CHF) ist der Inhalt der Massnahme dargelegt (Gestaltung, Querschnitte, Spuraufteilung, LSA etc.). 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 geringem DTV (insbesondere DTV<7'500) bzw. wenigen betroffenen Einwohnerinnen und Einwohnern und Beschäftigten ist aufzuzeigen, dass die Massnahme eine hohe verkehrliche Wirkung aufweist, die über eine Aufwertung der Freiräume im Siedlungsgebiet hinausgeht. In jedem Fall muss die aufzuwertende Strasse oder der aufzuwertende Platz eine zentrale Funktion für die Agglomeration erfüllen. Beispiele von Zusatzargumenten können sein: - o Sehr hohes FVV-Aufkommen (qualitativer, wenn möglich quantitativer Nachweis) - o Intensive Nutzungen im Umfeld (Schulhäuser, Einkaufsmeilen, Verwaltungsgebäude etc.) mit qualitativem, wenn möglich quantitativem Nachweis. - o ÖV-Linien (quantitative Angaben zu Frequenzen, qualitative Aussagen zu Konflikten mit FVV) - o Wichtiger Standort für Wirtschaftsverkehr/City-Logistik/Güterumschlag Massnahmen im Bereich Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum werden einer von vier Unterkategorien zugeteilt. Bei kombinierten Massnahmen erfolgt die Zuordnung zur Subkategorie mit den grössten Flächenanteilen: - o 3.1 Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum – Kreuzung, Kreisel - o 3.2 Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum – Strassenabschnitt - o 3.3 Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum – Platzgestaltung - o 3.4 Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum – Pauschale BGK - Massnahmen mit Kosten bis 5 Mio. CHF (exkl. MwSt)
4. Verkehrs-drehscheiben	Verkehrsdrehscheiben 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 Verkehrsdrehscheibe). Anhand der Drehscheiben werden neue Knoten- und

Netzstrukturen geschaffen, damit ein Wechsel zwischen den Verkehrsmitteln noch effizienter, einfacher und bequemer wird.

Die Verkehrsdrehscheiben sind in ein **räumliches Gesamtkonzept** einzubinden und eng mit der Siedlungsentwicklung abzustimmen. Gemäss Lage und Verkehrsangebot sind die verschiedenen Typen von Verkehrsdrehscheiben und ihr Zusammenspiel im Netz aufzuzeigen. An Orten mit guter ÖV-Anbindung eignen sich die Drehscheiben für die Ansiedlung und Verdichtung von Wohn-, Arbeitsgebieten und Freizeiteinrichtungen. **Massnahmen** im Zusammenhang mit Verkehrsdrehscheiben berücksichtigen folgende Aspekte:

- Basierend auf der Analyse und dem Zukunftsbild wird der Handlungsbedarf ausgewiesen: z.B. unbefriedigende, unsichere Umsteigesituationen, unattraktive Bahnhofsplätze, beengte Raumverhältnisse, fehlende Parkierungsmöglichkeiten für Velos, motorisierte Fahrzeuge 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 von Nationalstrasse und dem untergeordneten Netz, an Einfallsachsen am Stadtrand oder bei Sub- und Regionalzentren am Agglomerationsrand und im Umland) und wie diese mit der ÖV (Schiene/Strasse) / FVV-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. Verkehrsdrehscheiben 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 Wegführung für Veloverkehr und Fussgänger).
- Verkehrsdrehscheiben an Bahnhöfen zeigen auf, wie die Massnahme mit allfälligen Arbeiten der Eisenbahninfrastrukturbetreiber abgestimmt ist. Anzustreben ist der Abschluss einer Vereinbarung nach Art. 35a EBG.
- Massnahmen wie neue oder verbesserte hochwertige Anlagen für P+R, P+Rail, Carpooling, Bike+Ride oder andere Massnahmen, die das Umsteigen vom MIV oder FVV 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. Zu diesem Zweck sind die notwendigen flankierenden Massnahmen wie Parkraum- und Verkehrsmanagement oder weitere Massnahmen aufzuzeigen.
 - Das Nachfragepotenzial ist ausgewiesen und die Massnahme konkurrenziert nicht das bestehende oder künftige ÖV-Angebot. Im Vordergrund stehen insbesondere Orte mit lückenhaftem ÖV-Angebot (z.B. Grenzgebiete oder ländliche Gebiete), sowie Drehscheiben zur Bündelung der Ströme an den Endpunkten eines gut getakteten ÖV-Systems am Stadt- oder Agglomerationsrand.
- P+R - Anlagen sind gut in die Strassenhierarchie eingepasst, d.h. führen nicht zu neuen Engpässen.

	Im Massnahmenblatt ist darauf hinzuweisen, ob Vereinbarungen gemäss Art. 35a EBG zwischen den beteiligten Gemeinwesen und Transportunternehmen, welche die Kostenaufteilung für Bau, Betrieb und Instandhaltung regeln, vorliegen.
5. Fuss- und Veloverkehr (FVV)	Obschon einzelne Massnahmen im Bereich FVV 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 FVV berücksichtigen folgende Aspekte: - Die Situation des FVV ist flächendeckend im Analyseteil zu untersuchen. Dabei werden auch die Besonderheiten des FVV 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 FVV in der LSA-Steuerung, Zugang zu Naherholungsgebieten, Komplementarität zwischen LV und ÖV, usw.) - Ein flächendenkendes FVV-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. Massnahmen im Bereich Fuss- und Veloverkehr werden einer von zwei Unterkategorien zugeteilt: - o 5.1 Fuss- und Veloverkehr – Einzelmassnahme - o 5.2 Fuss und Veloverkehr – Pauschale - Massnahmen mit Kosten bis 5 Mio. Franken (exkl. MWST)
6. Tram / Stadtbahnen	Bahnmassnahmen sind grundsätzlich über andere Quellen finanziert (BIF oder Leistungsvereinbarungen mit Transportunternehmen). Neue Schienenangebote, welche die Erreichbarkeiten mehrheitlich im Feinverteilsystem der städtischen Räume verbessern, können im Rahmen des PAV mitfinanziert werden und sind 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: - o Vor Infrastrukturausbauten ist zuerst zu prüfen, ob die Nachfrage auch mit Anpassungen des Rollmaterials oder mit einer Priorisierung des Bussystems befriedigt werden kann. - o 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. - o 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. Massnahmen im Bereich Tram/Stadtbahnen werden einer von drei Unterkategorien zugeteilt: ○ 6.1 Neue Tramlinie /Stadtbahn ○ 6.2 Neue/Aufwertung Tramhaltestelle ○ 6.3 Pauschale - Aufwertung Haltestelle Tram - Aufwertung Tramhaltestellen mit Kosten bis 5 Mio. CHF (exkl. MwSt) - Es ist der Nachweis zu bringen, dass es sich nicht um die Umsetzung des Behindertengesetzes oder ordentliche Ersatz-/ Unterhaltsleistungen handelt. - Neue Haltestellen sind nicht über das Pauschalpaket mitfinanzierbar
7. Bus-/ÖV-Infrastruktur	Infrastrukturmassnahmen zur Verbesserung der Busnetze tragen grundsätzlich zu einem effizienteren und nachhaltigeren ÖV-System in der Agglomeration bei. Folgende Aspekte sind bei jeder Massnahme 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). Die Massnahmen der Hauptkategorie Bus-/ÖV-Infrastruktur sind in einer von folgenden 5 Unterkategorien zuzuteilen: ○ 7.1 Neue / Aufwertung Bushaltestelle:

	- Nachweis zu bringen, dass es sich nicht um die Umsetzung des Behindertengesetzes oder ordentliche Ersatz-/ Unterhaltsleistungen handelt. ○ 7.2 Neue Businfrastruktur ○ 7.3 Elektrifizierung (Trolleybus) ○ 7.4 Alternative (fossilfreie) betriebene Systeme (z. B. oberleitungsfreie E-Busse): - Die anrechenbaren Investitionskosten entsprechen den Mehrkosten des Rollmaterials für die Umstellung auf neue Bus-Generationen im Vergleich zu herkömmlichen Dieselnissen, inklusive der nötigen Anpassungen an den Haltestellen (Ladestationen) und andere nötige elektrische Installationen. Bei der Erneuerung der Flotte müssen die substanziellen Mehrkosten gegenüber klassischen Dieselnissen aufgezeigt werden, wobei diese Mehrkosten deutlich geringer sein müssen als die Investitionskosten der klassischen Elektrifizierung (Trolleybusse). Die eingesparten Investitionskosten wegen Verzichtes oder Teilverzichtes auf klassische Trolleybusinfrastrukturen (Oberleitungen) sind auszuweisen. - Das Rollmaterial dient ausschliesslich dem Ortsverkehr. Falls neues Rollmaterial sowohl im Orts- wie auch im Regionalverkehr eingesetzt werden soll, sind die Kosten anteilmässig nach Kilometerleistung anzugeben. - Die Netzsynergien mit bereits bestehenden Trolleynetzsystemen (z. B. Linienverlängerungen) mit grossem Nachfragepotenzial sind aufzuzeigen. ○ 7.5 Pauschalpaket Aufwertung Bushaltestellen: - Aufwertung Bushaltestellen mit Kosten bis 5 Mio. CHF (exkl. MwSt) - Nachweis zu bringen, dass es sich nicht um die Umsetzung des Behindertengesetzes oder ordentliche Ersatz-/ Unterhaltsleistungen handelt. - Neue Haltestellen sind nicht über das Pauschalpaket mitfinanzierbar
8. Elektromobilität im Individualverkehr	Infrastrukturellen Massnahmen, die für die Umstellung auf alternativ (fossilfreien) betriebenen Fahrzeuge nötig sind. Es ist eine Gesamtkonzeption über die Agglomeration zu erstellen, 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.
9. Wirtschaftsverkehr und Logistik	Infrastrukturmassnahmen im Bereich Wirtschaftsverkehr und Logistik tragen zu einem effizienteren und nachhaltigeren Gesamtverkehrssystem bei, wenn sie eine Verminderung bzw. eine Optimierung des Güter-, Nutz-, Handwerks-, Dienstleistungs- und 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. Die räumliche Verortung der Massnahmen und deren Hierarchie und Zusammenspiel ist im Gesamtkonzept aufzuzeigen. Folgendes ist zu berücksichtigen: - Aus der Situations- und Trendanalyse ist ersichtlich, welche Wirtschaftsverkehrsflüsse durch die Massnahmen vermindert bzw. optimiert werden können. Dazu sind gute Analysen der Akteure und der Nachfrage im Wirtschaftsverkehr der Agglomeration erforderlich. - Die neue Infrastruktur der (City-)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 Wirtschaftsverkehrs und Logistik (Verminderung oder höhere Verträglichkeit der LKW-Verkehrsbelastung und des Nutz-, Handwerks-, Dienstleistungs- und Lieferwagenverkehrs, usw.).
 - Bei der Teilstrategie Verkehr bzw. in einer eigenen Teilstrategie ist ersichtlich, inwieweit die neue Infrastruktur sich ins Gesamtverkehrssystem der Agglomeration einbettet (Strassenerschliessung ohne Durchfahrt durch Wohnquartiere, Lage möglichst nahe zu den Endkundinnen und -kunden, 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-Priorität⁸⁵ 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 (Shapefile oder Geopackage zusätzlich wenn möglich KML)
- Es sind folgende drei Layer einzureichen:
 - o Ein Layer mit Punktoobjekten (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»⁸⁶ (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)⁸⁷.
- Die Agglomerationen müssen ebenfalls Angaben machen zu:
 - o den gewählten Perimeter, falls dieser nicht mit dem BeSA-Perimeter identisch ist (Geodaten Linie)
 - o Informationen über die Gemeinden, die im gewählten Perimeter enthalten sind (Geodaten Flächen mit der Geometrie der Gemeinden, dem BFS-Code der Gemeinde und dem Namen der Gemeinde).

⁸⁵ Im Fall von fehlenden Sachinformationen für A-Pauschalpakete, werden die betreffenden Massnahmen in den B-Horizont umpriorisiert.

⁸⁶ Bundesamt für Statistik (BFS), 18. Dezember 2014

⁸⁷ 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 entlastender Achse, ohne Massnahme - Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf der hauptsächlich zu entlastender 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	Verkehrs-management (VM)	2.1	VM-Punktuelle Intervention (z.B. LSA)		Punkt	Zentrum der Kreuzung mit neuen Betriebsprinzipien	- 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
		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	Anzahl betroffener Knoten

		2.4	Pauschale VM	Keine Daten erforderlich		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	Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf Achse bzw. Zufahrten auf Knoten (ohne Massnahme)
		3.2	Strassenabschnitt	Linie	Umgestalteter Abschnitt	- 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)
		3.3	Platzgestaltung	Fläche	Von der neuen Gestaltung betroffene Fläche	- 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)
		3.4	Pauschale BGK	Keine Daten erforderlich		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	Verkehrsdreh-scheiben		Keine Daten erforderlich			Keine Sachinformationen erforderlich
5	Fuss- und Veloverkehr (FVV)	5.1	Einzelmassnahme Fuss- und Veloverkehr	Keine Daten erforderlich		- Je nach Massnahme, soweit für das Verständnis nötig - Laufmeter Massnahme FVV
		5.2	Pauschale Fuss- und Veloverkehr	Keine Daten erforderlich		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
6	Tram / Stadtbahnen	6.1	Neue Tramlinie / Stadtbahn	Linie	Linienführung der neuen Strecke	- 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	Je nach Massnahme, soweit für das Verständnis nötig
		6.3	Pauschale Aufwertung Haltestellen Tram	Keine Daten erforderlich		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
		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	
		7.5	Pauschale Aufwertung Haltestellen Bus	Keine Daten erforderlich		
8	E-Mobilität im Individualverkehr		Keine Daten erforderlich			Keine Sachinformationen erforderlich
9	Wirtschaftsverkehr und Logistik		Keine Daten erforderlich			Keine Sachinformationen erforderlich