



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

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

12. Dezember 2008

Agglomerationsprogramm AareLand

Prüfbericht des Bundes

Referenz/Aktenzeichen: 321.1 / H302-0067

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Prof. Pierre-Alain Rumley
Direktor

Inhaltsverzeichnis

1	Gegenstand, Ziel, Vorgehen	4
1.1	Gegenstand der Prüfung	4
1.2	Ziel und Zweck der Prüfung	4
1.3	Vorgehen, Prüfprozess.....	4
2	Zusammenfassung der Resultate	5
3	Prüfung der Grundanforderungen	8
4	Beurteilung der Programmwirkung	8
4.1	Nutzen – Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien	8
4.2	Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis)	11
5	Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen(pakete)	12
5.1	Anpassung Massnahmen(pakete) aufgrund Vorgaben Weisung	12
5.2	Nicht durch Bund mit-finanzierbare Massnahmen(pakete).....	12
5.3	Eigenleistungen	13
5.4	Durch andere Mittel finanzierbare Massnahmen(pakete)	14
5.5	Durch Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C	14
5.6	A-, B- und C-Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung.....	17
6	Kohärenz mit Sachplan Verkehr und Richtplänen	18
6.1	Nachweis der Übereinstimmung mit Sachplan Verkehr.....	18
6.2	Nachweis der räumlichen Abstimmung von Infrastruktur-Massnahmen(paketen) der Priorität A und B mit den kantonalen Richtplänen.....	18
7	Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms	19
ANHANG	20

1 Gegenstand, Ziel, Vorgehen

1.1 Gegenstand der Prüfung

Gegenstand der Prüfung ist das Agglomerationsprogramm AareLand bestehend aus:

- Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung, Aareland Netzstadt AarauOltenZofingen, Schlussbericht, Dezember 2007
- Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung, Aareland Netzstadt AarauOltenZofingen, Prüfbericht, Dezember 2007

Das Agglomerationsprogramm (AP) wurde am 20.12.2007 beim Bund zur Prüfung eingereicht. Damit bewirbt sich die Agglomerationsprogramm-Trägerschaft für die Mitfinanzierung der im Agglomerationsprogramm als prioritär eingestuftem Verkehrs-Infrastrukturvorhaben durch den Bund im Rahmen des Infrastrukturfonds-Gesetzes.

1.2 Ziel und Zweck der Prüfung

Die Prüfung hat drei Ziele:

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

Auf dieser Grundlage werden die Botschaft zu den Agglomerationsprogrammen zwecks Freigabe der Bundesbeiträge durch das eidgenössische Parlament und die Leistungsvereinbarungen erarbeitet.

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

1.3 Vorgehen, Prüfprozess

Das Verfahren der Prüfung ist grundsätzlich in der Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK vom 12.12.2007 (UVEK-Weisung) festgelegt. Im Verlaufe des Prüfungsprozesses wurden diese Vorgaben in der praktischen Anwendung konkretisiert und präzisiert. Für verschiedene Massnahmengruppen wie z.B. Trams wurden zudem Quervergleiche über alle Agglomerationsprogramme durchgeführt, um eine kohärente Beurteilung sicherzustellen. Die Erläuterungen zum Vorgehen und zu den allgemeinen Ergebnissen des Prüfprozesses sind im Erläuterungsbericht vom 12.12.2008 zusammengefasst.

2 Zusammenfassung der Resultate

Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramms

Die Netzstadt AareLand nimmt die Herausforderung an, über zwei Kantone und zwei Agglomerationsräume ein Agglomerationsprogramm zu erarbeiten. Dem Agglomerationsprogramm gelingt es jedoch nicht, eine Gesamtkonzeption über die Teilräume hinweg aufzuzeigen und daraus kohärente Massnahmen abzuleiten.

Das Agglomerationsprogramm AareLand erzielt namentlich bei der Verbesserung der Qualität der Verkehrssysteme eine gute Wirkung.

Positiv bewertet werden die flächendeckend wirkenden Massnahmen im Bereich des Verkehrsmanagements, die Taktverdichtungen im ÖV sowie einzelne Aufwertungen von Ortsdurchfahrten. Diese Massnahmen wirken verkehrsverflüssigend, tragen zur Verkürzung der Reisezeiten und zur Fahrplanstabilität/Pünktlichkeit des ÖV bei. Eine weitere Stärke des Agglomerationsprogramms ist der Ausbau von Mobilitätszentralen in allen Zentrumsgebieten. Im Bereich der Verkehrssicherheit werden an einigen Stellen für den ÖV, MIV sowie für den LV gewisse Verbesserungen erzielt.

Die Schwäche des Programms liegt darin, dass es ihm nur ungenügend gelingt, auf eine dringend notwendige Trendwende einer Siedlungsentwicklung nach innen hinzuwirken. Lenkungsinstrumente, wie z.B. eine klare Priorisierung von ESP und VE mit restriktiven ÖV Standortkriterien für die Erschliessung sind im Agglomerationsprogramm nicht und über die Richtpläne der Kantone jeweils nur für Teile der Agglomeration vorhanden. Ferner sind keine genügend griffigen Instrumente zur Siedlungsbegrenzung und für Neueinzonungen ersichtlich (in- und vor allem auch ausserhalb der Agglomerationen). Eine weitere Schwäche des Agglomerationsprogramms liegt in einer zu wenig konsequenten und zudem zwischen den Teilräumen divergierenden Ausschöpfung des Langsamverkehrspotentials. Die vorgeschlagenen Strassennetzergänzungen erscheinen noch zu stark als isolierte Einzelmassnahmen. Synergien werden zu wenig aufgezeigt. Sie sind nicht in eine schlüssige Konzeption zur Aufwertung der entsprechenden Siedlungsräume und des ÖV-/LV-Systems eingebunden.

Aufgrund der flächendeckenden Wirkung der vorgeschlagenen Verkehrssystemmanagementmassnahmen wird von leichten Verlagerungseffekten auf den ÖV gegenüber dem Trend ausgegangen, welche sich positiv auf die Minderung von Luftschadstoff- und Lärmbelastungen auswirken.

Durch eine umfassende Überprüfung der Prioritäten einzelner Massnahmen durch den Bund konnten die Kosten des ursprünglich überzeichneten Agglomerationsprogramms deutlich gesenkt und damit das Kosten-Nutzen-Verhältnis optimiert werden. Nach der Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen belaufen sich die Investitionskosten des Agglomerationsprogramms der Agglomeration AareLand auf Fr. 129.9 Mio. Dieser Investitionskostenbetrag der A und B Projekte wird für eine mittlere Agglomeration als tief eingestuft.

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

40%

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

A-Liste

<i>M-Nr.</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut. AP</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) 2005*</i>	<i>beantragter Bundesbei- trag*</i>
2.11.ÖV/MIV	Verkehrsmanagement Region Aarau mit Dosierungen und Busspuren (Zentrum)	6.0**	5.2	2.1
2.12.ÖV	WSB-Station Torfeld Süd	4.0	4.0	1.6
2.13.ÖV	Bushof Bahnhof Aarau	8.0	7.2	2.9
2.17.MIV	Aarau Umgestaltung K109 Bahnhofstrasse (Bahnhof bis Kreuzplatz)	2.0	1.7	0.7
3.11.ÖV/MIV	Verkehrsmanagement Region Aarau mit Dosierungen und Busspuren (Südost)	3.0	2.6	1.0
3.20.Siedlung	Buchs Aufwertung Ortszentrum	4.0	3.4	1.4
3.21.Siedlung	Suhr Aufwertung Ortszentrum	6.0	5.2	2.1
8.11.ÖV/MIV	Verkehrsmanagement Region Wiggertal inkl. Busspuren	10.7**	9.2	3.7
8.12.ÖV	Verlegen Haltestelle Küngoldingen	2.0	1.7	0.7
8.20.MIV	Knotensanierungen K104 Zofingen bis Zentrum Oftringen***	15.0	12.9	5.2
	Benchmark LV_A-Liste		25.2	10.1
Summe			78.3	31.5

Tabelle 2-1 (* Preisstand 2005 exkl. MWSt., ** Betrag angepasst gemäss Benchmark Verkehrssystemmanagement - siehe Erläuterungsbericht, *** Die Massnahme wird nur unter der Bedingung ihrer Kompatibilität mit der noch zu erarbeitenden Gesamtkonzeption für den Raum Zofingen-Wiggertal im A-Horizont mitfinanziert (vgl. Kap. 5.5, Massnahme 8.19). Die Gesamtkonzeption muss bis zum Zeitpunkt der Leistungsvereinbarung politisch konsolidiert vorliegen)

Für folgende Massnahmen(pakete) ist die Bau- und Finanzreife für die nächsten 4 Jahre nicht erreichbar oder das Kosten/Nutzen-Verhältnis muss noch optimiert werden. Der Bund plant die für diese Massnahmen voraussichtlich notwendigen Mittel zur Mitfinanzierung ein, beantragt sie jedoch noch nicht zur Freigabe durch das Parlament:

B-Liste

<i>M-Nr.</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut. AP</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) 2005*</i>	<i>beantragter Bundesbei- trag*</i>
2.31.LV	Aarau Bahnhof Velo-/Fussgängerunterführung Ost	10.0	8.6	3.4
2.32.MIV	Hintere Bahnhofsstrasse + Knoten Gais	30.0	25.9	10.3
3.33.Siedlung	Oberentfelden Aufwertung Ortszentrum	4.0	3.4	1.4
8.31.ÖV	Neue Haltestelle Oftringen Zentrum	12.0	12.8	5.1
9.31.MIV	Parkleitsysteme Zofingen	1.0	0.9	0.4
Summe		57	51.6	20.6

Tabelle 2-2 (* Preisstand 2005 exkl. MWSt.)

Hinweise zu den Kosten

Die angeführten Kosten wurden aus den eingereichten Agglomerationsprogrammen entnommen. Eine Finanzierungsvereinbarung zwischen der Trägerschaft und dem zuständigen Bundesamt wird die Details der beantragten Bundesbeiträge inkl. Maximalbeitrag regeln. Insbesondere können Unterhalts- und Sanierungskosten nicht mittels Infrastrukturfonds finanziert werden. Für Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit in Ortsdurchfahrten werden maximale Kosten pro Quadratmeter festgelegt. Auf diese Weise soll ein guter Standard ermöglicht und Luxusmassnahmen vermieden werden.

3 Prüfung der Grundanforderungen

Die grundsätzliche Mitfinanzierungswürdigkeit des Agglomerationsprogramms durch den Bund ist an bestimmte Grundanforderungen geknüpft. Bereits in der Zwischenbeurteilung eines Entwurfs des vorliegenden Agglomerationsprogramms hat der Bund aufgezeigt, wo noch Lücken bei der Erfüllung der Grundanforderungen liegen.

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

Hinweise zur Trägerschaft: Bis zur Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung muss die Trägerschaftsfrage geklärt werden. Dazu gehört namentlich die Frage, wie die Verbindlichkeit gegenüber den Gemeinden gewährleistet werden kann, wie der Staatsvertrag ausgestaltet werden soll und wie die Umsetzungsorganisation aufgebaut werden soll.

4 Beurteilung der Programmwirkung

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

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

4.1 Nutzen – Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien

Wirksamkeitskriterium *Beurteilung mit Begründung*

<p>WK1: Qualität der Verkehrssysteme verbessert</p>	<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Zur Verbesserung der Qualität der Verkehrssysteme setzt die Agglomeration Netzstadt AareLand auf eine Verbesserung des Verkehrsmanagements in allen Agglomerationszentren sowie auf einzelne Aufwertungen von Ortsbereichen und zentraler Bahnhofsgebiete. Diese Massnahmen wirken verkehrsverflüssigend und tragen zur Fahrplanstabilität/Pünktlichkeit des ÖV bei. Ebenfalls positiv werden die Massnahmen zur Verdichtung der Taktfolgen im Busverkehr bewertet. Im Schienenverkehr sind vor allem die Verdichtungen auf den WSB-Linien sowie einzelne zusätzliche Haltestellen hervorzuheben. ▪ Besonders positiv bewertet, wird der flächendeckende Ausbau der Mobilitätszentralen in allen Zentrumsgebieten. ▪ Zur Steigerung der Qualität des Fuss- und Veloverkehrs sind einzelne Massnahmen wie Überführungen, Radstreifen und Velowege sowie vereinzelt Aufwertungen bzw. Umgestaltungen von Ortsbereichen vorgesehen. <p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Der konzeptionelle Rahmen der Einzelmassnahmen ist zu wenig ersichtlich. Die konkrete Einbettung der vorgeschlagenen neuen Bahnhaltstellen in eine
---	---

Konzeption des Bussystems (optimierte Verknüpfung des Mittel- und Feinverteiler) geht aus dem Agglomerationsprogramm nicht hervor (z.B. Oftringen Zentrum/Torfeld Süd).

- Auch die vorgeschlagenen Strassennetzergänzungen erscheinen noch zu stark als isolierte Einzelmassnahmen. Synergien werden nicht aufgezeigt. Sie sind nicht in eine schlüssige Konzeption zur Aufwertung der entsprechenden Siedlungsräume und des ÖV-/LV-Systems eingebunden.
 - Bezüglich der Optimierung der ÖV-Netzstruktur wird insbesondere deren Ausrichtung auf die ESP-Planung vermisst. Zudem wird das Potential der Vernetzung der Bussysteme der verschiedenen Subzentren der Agglomeration aus Sicht des Bundes zu wenig ausgeschöpft. Trotz einiger ÖV-Angebotsverbesserungen, insbesondere auf der Schiene, fehlt eine stringente, auf die Siedlungsentwicklung abgestimmte ÖV-Strategie.
 - Trotz Schwachstellenanalyse fehlen Massnahmen zur konsequenten Umsetzung eines guten feinmaschigen LV-Netzes. Insbesondere in den Teilräumen Wiggertal und Zofingen wird das vorhandene Potential im LV nicht ausgeschöpft. Im Vergleich zum solothurner Teil sind hier trotz ausgewiesenem Handlungsbedarf nur geringe Investitionen vorgesehen.
-

WK2:

Siedlungsentwicklung nach innen gefördert

Stärken

- Die Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen erfolgt im Wesentlichen durch die Entwicklung einzelner innerstädtischer Umstrukturierungsgebiete (v.a. Torfeld Süd in Aarau sowie Olten Südwest) sowie durch Massnahmen in den Zentren (z.B. Aarburg, Aarau). Punktuell werden durch die Verlegung oder den Bau neuer Haltestellen einige ESP besser erschlossen.
- Einzelne Aufwertungen von Ortsdurchfahrten und Zentren (Strassenraumgestaltungen) wirken sich positiv auf Städtebau und Lebensqualität sowie auf den Abbau der Trennwirkung von Verkehrsinfrastrukturen aus. Ferner werden die zwei Agglomerationspärke den Freizeit- und Erholungsraum AareLand auf.

Schwächen

- Im Agglomerationsprogramm dominieren Massnahmen zur Reparatur einer bisher nicht genügend koordinierten Siedlungspolitik. Gleichzeitig zeigt das Agglomerationsprogramm nur ungenügend auf, wie in Zukunft eine über das ganze Agglomerationsgebiet koordinierte Siedlungsentwicklung nach innen sichergestellt werden soll. Ein konzeptioneller Ansatz oder auch ein gemeinsames Bild einer koordinierten Siedlungsentwicklung fehlt derzeit bzw. ist erst in Vorbereitung.
 - Im Verhältnis zur Agglomerationsgrösse weist das Agglomerationsprogramm eher viele ESP aus, ohne eine klare Priorisierung der ESP vorzusehen. Damit wird auch eine Koordination mit einer zeitgerechten Verkehrserschliessung erschwert. Im Weiteren sind Lenkungsmassnahmen für Neueinzonungen und VE im Agglomerationsprogramm nicht und über die Richtpläne der Kantone jeweils nur für Teile der Agglomeration und in unterschiedlicher Qualität vorhanden. Während beispielsweise der Kanton Solothurn über Kriterien für Standorte von VE im Richtplan verfügt, fehlt derzeit noch im Kanton Aargau eine wirkungsvolle vergleichbare und politisch konsolidierte Strategie für Standortfestsetzungen.
 - Es ist keine systematische Politik ersichtlich, um die Trennwirkung von Verkehrsinfrastrukturen in den Siedlungsgebieten abzubauen.
-

<p>WK3: Verkehrssicherheit erhöht</p>	<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Einzelne neuralgische Punkte werden durch Verkehrsmanagementmassnahmen sowie durch Strassenraumgestaltungen bei Ortdurchfahrten hinsichtlich Verkehrssicherheit verbessert. ▪ Ferner wird durch die Massnahme „Verbesserung Sicherheit für LV an Verkehrsknoten“ im Teilbereich Olten (SO) die Sicherheit gesteigert. Zusätzlich ist im Kanton Aargau ein Strassenverkehrssicherheitskonzept vorhanden. <p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ein systematisches Vorgehen (d.h. von der Schwachstellenanalyse von Gefahrenstellen über das Aufzeigen des Handlungsbedarfs zum Ergreifen von Massnahmen) zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bzw. zur Beseitigung von Gefahrenstellen ist aus dem Agglomerationsprogramm nicht ersichtlich. ▪ Die Aufwertung der Einfallsachsen zu den Agglomerationszentren sind geplant, jedoch noch nicht konkretisiert.
<p>WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert</p>	<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrssystemmanagementmassnahmen und einzelne Aufwertungen von Ortdurchfahrten sowie die Langsamverkehrsmassnahmen lassen gewisse Verlagerungseffekte auf den ÖV oder LV erwarten, die wiederum zur Verminderung der Luftschadstoff- und Lärmbelastung beitragen. ▪ Die zwei geplanten Agglomerationspärke sind in ihrer Umsetzung bereits weit fortgeschritten, sodass die ausgewiesenen Landschaftsräume bald zusammenhängend erlebbar werden. Somit sind gewisse Ansätze einer gemeinsamen Landschaftskonzeption aufgezeigt. <p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Im Agglomerationsprogramm AareLand fehlt derzeit noch eine klare Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr. Die Massnahmen zur Lenkung der Siedlungsentwicklung nach innen reichen nicht aus, womit auch langfristig kaum mit einer Siedlungskonzentration zu rechnen ist (d.h. höherer Flächenbedarf, grössere Verkehrsmenge).
<p>Vorleistungen WK 1-4</p>	<p>In keinem der Wirkungsbereiche konnten Vorleistungen bzw. langjährige massgebliche Anstrengungen identifiziert werden, welche zu einem deutlich überdurchschnittlichen Standard geführt haben.</p>

Tabelle 4-1

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

<i>Wirksamkeitskriterium</i>	<i>Nutzen (-1 bis 3 Punkte)</i>	<i>Vorleistung (0 oder 1 Punkt)</i>	<i>Total</i>
WK1: Qualität der Verkehrssysteme verbessert	2	0	2
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert	1	0	1
WK3: Verkehrssicherheit erhöht	1	0	1
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert	1	0	1
Summe WK1 – WK4 (Nutzen)	5	0	5

Tabelle 4-2

4.2 Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis)

Die Kosten der A- und B-Liste (vgl. Kap. 2) liegen bei Fr. 129.9 Mio. für eine mittlere Agglomeration werden diese Kosten als tief eingestuft.

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

Nutzen (WK1-4)

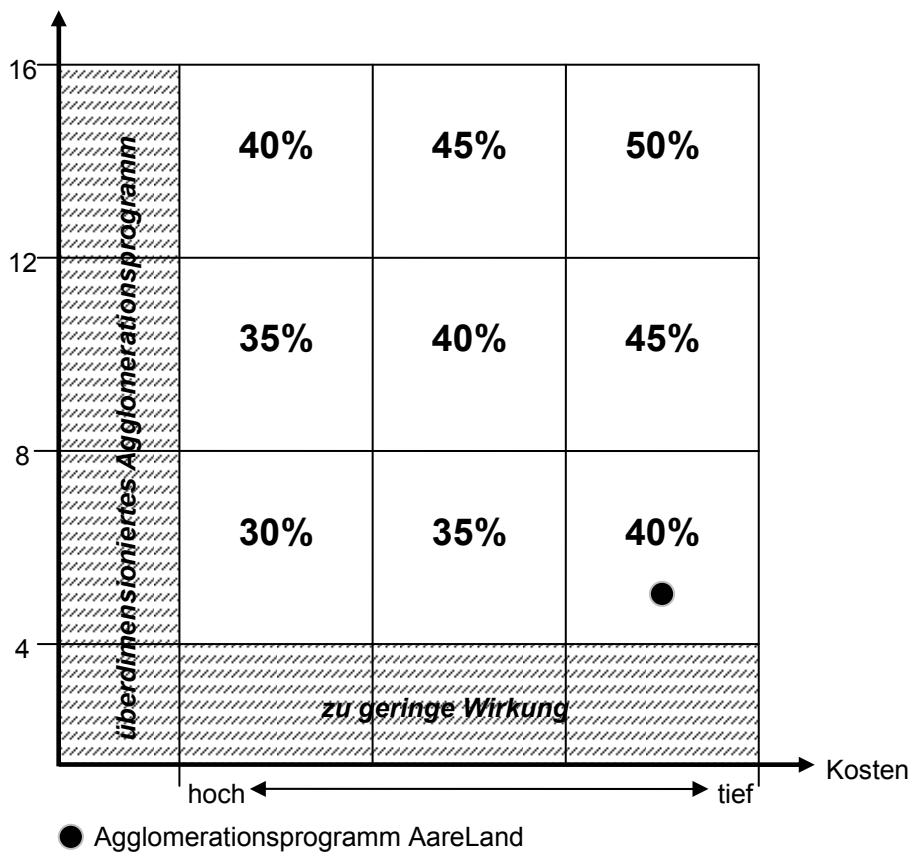


Abbildung 4-1

5 Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen(pakete)

Weil die eingereichten Massnahmen die verfügbaren Bundesmittel bei weitem überschreiten, ist der Bund gezwungen, die Prioritätensetzung der Massnahmen(pakete) im Agglomerationsprogramm zu überprüfen. Dies erfolgt gemäss UVEK-Weisung (insb. Kap. 4.4). Es werden hierfür je eine bereinigte A- und eine B-Liste erstellt.

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

Vorgelagert werden zur Mitfinanzierung beantragte Massnahmen identifiziert, welche

- Ferner werden die drei geplanten Agglomerationspärke den Freizeit- und Erholungsraum Aargau-Ost auf.
- aufgrund der im Erläuterungsbericht genannten Kriterien als Eigenleistungen der Agglomeration ebenfalls nicht durch den Bund mit unterstützt werden (Kap. 5.3).
- über andere Finanzierungsinstrumente zu einer Mitfinanzierung durch den Bund gelangen (Kap. 5.4).

Kapitel 5.5. beinhaltet die Begründungen für die abgeänderten Prioritäten A und B. Kapitel 5.6 verweist nochmals auf die Massnahmenlisten der A-/B- und C-Prioritäten. Es wird keine vollständige Liste der C-Massnahmen im Prüfbericht aufgeführt, sondern lediglich eine Unterkategorie von C-Massnahmen explizit aufgelistet. Hierbei handelt es sich um Fälle, wo der Bund den Handlungsbedarf zwar grundsätzlich anerkennt, aber der geeignete Lösungsansatz mit einem genügenden Kosten-Nutzen-Verhältnis noch nicht vorliegt.

5.1 Anpassung Massnahmen(pakete) aufgrund Vorgaben Weisung

Um eine einheitliche Prüfung über alle Agglomerationsprogramme durchführen zu können, und gestützt auf die Ausführungen der UVEK-Weisung (Kap. 6.4) betreffend Kriterien für die Paketbildung, müssen folgende Massnahmen(pakete) in ihrer Zusammensetzung geändert werden:

*Massnahmen- Änderung Massnahmen(paket)konfiguration samt Begründung
(paket) gemäss
AP*

Keine vorhanden

Tabelle 5-1

5.2 Nicht durch Bund mit-finanzierbare Massnahmen(pakete)

Aufgrund der gesetzlichen Vorgaben und der ergänzenden Ausführungen der UVEK-Weisung (Kap. 6.3) können folgende Massnahmen(pakete) nicht durch Bundesbeiträge mitfinanziert werden:

<i>M-Nr.</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Begründung für die Streichung von Massnahmen (nicht agglomerationsrelevant oder nicht finanzierbar mittels Infrastrukturfonds)</i>
2.20.MIV	Aufbau einer Mobilitätszentrale im Zentrum Aarau	Massnahmen im Bereich des Mobilitätsmanagements beinhalten keine Kosten für Strassen- und Schieneninfrastrukturen, deshalb sind sie nicht mittels Infrastrukturfond finanzierbar.

<i>M-Nr.</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Begründung für die Streichung von Massnahmen (nicht agglomerationsrelevant oder nicht finanzierbar mittels Infrastrukturfonds)</i>
4.19.MIV	Lärmschutzmassnahmen gemäss Strassenlärm-Sanierungsprojekt	Die Massnahme wird bereits über die Lärmsanierung (Art. 16 LSV) vom Bund mitfinanziert und kann nicht noch zusätzlich durch den Infrastrukturfonds unterstützt werden.
4.23.MIV	Aufbau einer Mobilitätszentrale im Zentrum Olten	Massnahmen im Bereich des Mobilitätsmanagements beinhalten keine Kosten für Verkehrsinfrastrukturen, deshalb sind sie nicht mittels Infrastrukturfonds finanzierbar.
4.41. Siedlung	Entwicklung von Arbeitsplatzschwerpunkt Hägendorf	Die Massnahme hat keine Verbesserung der Verkehrssysteme im Sinne der UVEK-Weisung zum Ziel. Sie kann folglich durch den Infrastrukturfonds nicht mitfinanziert werden.
9.11.MIV	Flächendeckendes regional abgestimmtes Gesamtkonzept Parkierung für Zofingen und die Region	Die Massnahme beinhaltet keine Infrastrukturen im Sinne der UVEK- Weisung. Sie kann folglich durch den Infrastrukturfonds nicht mitfinanziert werden.

Tabelle 5-2

5.3 Eigenleistungen

Aufgrund der beschränkten Mittel des Infrastrukturfonds ist der Bund gezwungen, sich in seiner Mittelvergabe auf zentrale und schwer finanzierbare Massnahmen zu konzentrieren. Deshalb wird davon ausgegangen, dass einzelne Massnahmen, die lediglich lokale Wirkungen erzielen oder die Kosten für die Agglomeration ohne weiteres tragbar sind, in der ausgewiesenen Priorität von den Agglomerationen oder durch Dritte (z.B. Transportunternehmen) finanziert bzw. umgesetzt werden. Die folgenden Massnahmen werden nicht über den Infrastrukturfonds finanziert. Sie werden jedoch in der Beurteilung der Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramms berücksichtigt:

<i>M-Nr.</i>	<i>Massnahmen</i>	<i>Priorität</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut. AP</i>
1.11.MIV	Aarau K107/K243 Knoten Weinberg	A	1.1
1.12.Siedlung	Küttigen K107, Rückbau zu Dorfstrasse	A	1.0
2.25.Siedlung	Unterbindung Schleichverkehr Gönhardquartier/Zelgli/Scheibenschachen Aarau	A	2.6
3.18.MIV	Gränichen K242 IO Sanierung Anschluss Nordstrasse	A	4.0
4.16.ÖV	ESP Olten SüdWest: Buserschliessung Wil-Olten-Olten SüdWest/Bornfeld-Wangen	A	1.0
4.20.MIV	ESP Olten SüdWest: Arealinterne Erschliessung	A	0.1
4.22.MIV	ESP Areal Industriewerk SBB: Anpassungen/Ausbau Gösgerstrasse inkl. Verkehrssteuerung/Lichtsignalanlage/Erschliess.	A	2.0
4.27.MIV	Umgestaltung der Ortsdurchfahrt Kappel	A	3.5
7.16.Siedlung	Obergösgen: Sanierung Ortszentrum (inkl. 2 Knoten)	A	2.5
7.31.Siedlung	Dulliken: Verkehrssanierung (Optimierung Verkehrsanbindung an die H5)	B	3.0

<i>M-Nr.</i>	<i>Massnahmen</i>	<i>Prio- rität</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>
10.11.ÖV	Park+Ride (P+R) - Angebot für Gesamtagglomeration erstellen und umsetzen, in Koordination mit Park+Rail Konzept SBB	A	2.0

Tabelle 5-3

5.4 Durch andere Mittel finanzierbare Massnahmen(pakete)

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

<i>M-Nr.</i>	<i>Massnahmen</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>	<i>Finanzierungsmittel</i>
3.13.ÖV	Umbau WSB-Bahnhofanlagen in Aarau	6.0	Ordentliches Budget Transportunternehmen
3.14.ÖV	Doppelspur Bleien - Teufenthal	9.0	Ordentliches Budget Transportunternehmen
3.15.ÖV	Doppelspur Steinfeld - Suhr	7.0	Ordentliches Budget Transportunternehmen
3.16.ÖV	Ausbau Bahnhof Oberentfelden	2.5	Ordentliches Budget Transportunternehmen
3.31.ÖV	Doppelspur Gränichen - Bleien	11.0	Ordentliches Budget Transportunternehmen

Tabelle 5-4

5.5 Durch Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C

Die Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen auf ihre Plausibilität sowie die Priorisierung der Massnahmen(-pakete) über alle Agglomerationsprogramme („Massnahmenportfolio“) aufgrund der UVEK-Weisung und mit Blick auf die verfügbaren Mittel (Kap. 4.4) ergibt folgende Änderungen in der Prioritätensetzung:

<i>M-Nr.</i>	<i>Massnahmen (-paket)</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>	<i>Ände- rung</i>	<i>Begründung</i>
2.16.MIV	Verbindungsspanne Buchs-Nord / Industriestrasse	15	A → C	C: Kosten/Nutzen-Verhältnis ungenügend. Die Erschliessungskomponente (ESP Torfeld Süd) überwiegt in der vorliegenden Konzeption. Eine Inwertsetzung dieser Massnahme in einem grösseren Kontext zur konsequenten Steigerung der Lebensqualität im Siedlungsraum Aarau-Buchs-Suhr ist derzeit nicht ersichtlich.

<i>M-Nr.</i>	<i>Massnahmen (-paket)</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>	<i>Ände- rung</i>	<i>Begründung</i>
3.17.MIV	Ostumfahrung Suhr mit vollständiger Überdeckung (NK241) mit Überprüfung Anschluss K242	50.0	A → C	<p>C: Kosten/Nutzen-Verhältnis ungenügend. Die Massnahme weist angesichts der beträchtlichen Kosten einen zu geringen Nutzen auf. Die Entlastungswirkung wird aus folgenden Gründen als mässig eingestuft:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ die zu erwartende Verkehrsbelastung (2020) bleibt im vertretbaren Rahmen, auch wenn ein gewisser Transit- resp. Schwerverkehr aus dem Suhrental dabei ist ▪ die Betroffenheit im zu entlastenden Ortsteil Suhrs ist aufgrund der Siedlungsdichte relativ gering ▪ die Verkehrsreduktion wäre merklich, aufgrund des hohen Anteils kleinräumigen Quell-/Zielverkehrs aber nicht gross. <p>Weiter ist für einige, insb. kleinräumige Verkehrsbeziehungen noch ein hohes Potenzial im ÖV und LV vorhanden.</p>
4.17.ÖV	Verlängerung der Regionalzüge von Olten HB bis Olten Hammer	35	A → C	<p>C: Kosten/Nutzen-Verhältnis ungenügend. Die Massnahme weist angesichts der beträchtlichen Kosten einen zu geringen Nutzen auf. Vermehrte Durchbindungen von Regional- oder S-Bahnzügen durch den Knoten Olten wird grundsätzlich als erstrebenswert erachtet. Ein grosser Teil der durch Olten-Hammer erschlossenen Wohnbevölkerung und Arbeitsplätze befinden sich in kurzer Distanz zum Hauptbahnhof Olten und sind damit bereits heute hervorragend erschlossen. Dies gilt auch für die Entwicklungsgebiete bei Olten-Hammer. Der Zusatznutzen der Durchbindung mit Kompositionen der S-Bahn Zürich ist daher beschränkt.</p> <p>Sollte aus Kapazitätsgründen (Knoten Olten) eine Durchbindung mit Zügen der S-Bahn Zürich unumgänglich sein, sind andere Finanzierungslösungen zu suchen.</p>
7.13.MIV	Dorfkernentlastung Schönenwerd	25.0	A → C	<p>C: Kosten/Nutzen-Verhältnis ungenügend. Die Massnahme weist angesichts der beträchtlichen Kosten einen zu geringen Nutzen auf. Die Entlastungswirkung wird aus folgenden Gründen als mässig eingestuft:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ die zu erwartende Verkehrsbelastung (2020) ist mässig ▪ die Betroffenheit im zu entlastenden Ortsteil ist aufgrund der Siedlungsdichte relativ gering, zudem ist nur ein Teil Schönenwerds betroffen ▪ die Verkehrsreduktion wäre merklich,

<i>M-Nr.</i>	<i>Massnahmen (-paket)</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>	<i>Ände- rung</i>	<i>Begründung</i>
				aufgrund des hohen Anteils kleinräumigen Quell-/Zielverkehrs aber nicht gross. Für einige, insb. kleinräumige Verkehrsbeziehungen ist zudem noch ein hohes Potenzial im ÖV und LV vorhanden.
8.19.MIV	Wiggertalstrasse Oftringen (KVA - K235 Bernstrasse)	17.0	A → C	C: Kosten/Nutzen-Verhältnis genügend. Reifegrad Gesamtkonzeption ungenügend. Die Entlastungswirkung wird als mässig eingestuft (vgl. Quervergleich im Erläuterungsbericht). Der Bund anerkennt einen Handlungsbedarf in diesem Korridor. Die Gesamtkonzeption zur Aufwertung der Wiggertalachse mit dem Ziel einer Verbesserung des Verkehrsflusses MIV und ÖV, sowie einer Aufwertung von Strassenräumen ist jedoch noch zu wenig weit fortgeschritten. Eine Aufnahme in die A-Liste ist für die nächste Finanzierungsphase möglich, wenn im erwähnten Gesamtkonzept <ul style="list-style-type: none"> ▪ sämtliche Infrastrukturelemente für den Raum Zofingen-Wiggertal (8.19 Wiggertalstrasse, 9.01 Unterführung Strengelbacherstrasse, 8.23 Sanierung Bahnübergang Nationalbahn, 8.18, 9.13 Aufwertung Strassenräume) integrierter Bestandteil eines schlüssigen Gesamtkonzepts darstellen. ▪ neben Massnahmen zur Aufwertung des Strassenraums weitere flankierende Massnahmen zur Sicherung einer genügend grossen Entlastungswirkung entwickelt werden. Dazu gehört ein alle Gemeinden umfassendes harmonisiertes Umsetzungsprogramm zum Parkraummanagement. ▪ Massnahmen für das langfristig einwandfreie Funktionieren des (künftigen) Bussystems der Agglomeration integrierter Bestandteil bilden.
9.01.MIV	Unterführung Strengelbacherstrasse K233 Zofingen	9.0	A → C	C: Die Massnahme ist nicht eingebettet in eine Gesamtkonzeption im Raum Wiggertal (vgl. 8.19).
3.32.ÖV	Eigentarrassierung Oberentfelden Zentrum	12	B → C	C: Der Reifegrad der Massnahme ist ungenügend.
4.31.ÖV	Optimierung der Lage der Haltestelle Egerkingen	7.0	B → C	C: Kosten/Nutzen-Verhältnis ungenügend. Eine Verschiebung der Haltestelle erscheint aufgrund zu geringer Potenzialgewinne gegenüber dem bestehenden Standort derzeit nicht sinnvoll.

<i>M-Nr.</i>	<i>Massnahmen (-paket)</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>	<i>Ände- rung</i>	<i>Begründung</i>
8.32.ÖV	Neue Haltestelle Aarburg Höchi	4	B → C	C: Kosten/Nutzen-Verhältnis ungenügend. Die neue Haltestelle ist zudem fahrplantechnisch derzeit kritisch bis unmöglich, insb. mit einer Realisierung einer neuen Haltestelle in Oftringen Zentrum.
8.23.MIV	Sanierung Bahnübergang Aarburgerstrasse K104/Nationalbahn Zofingen	8	B → C	C: Kosten/Nutzen-Verhältnis ungenügend. Die Massnahme ist nicht eingebettet in eine Gesamtkonzeption im Raum Wiggertal (vgl. 8.19). Die Schliessdauer der Bahnschranken ist zudem auf der Nationalbahn-Strecke nur kurz.

Tabelle 5-5

5.6 A-, B- und C-Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung

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

C-Liste

Die nachfolgende C-Liste ist nicht vollständig. Es werden nur jene C-Massnahmen aufgelistet, bei denen der Bund den Handlungsbedarf zwar grundsätzlich anerkennt, aber das Kosten-Nutzen-Verhältnis oder der Reifegrad der vorgeschlagenen Massnahme deren Vormerkung in der B-Liste nicht rechtfertigt.

<i>M-Nr.</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>
8.19.MIV	Wiggertalstrasse Oftringen (KVA - K235 Bernstrasse)	17.0
9.01.MIV	Unterführung Strengelbacherstrasse K233 Zofingen	9.0

Tabelle 5-6

6 Kohärenz mit Sachplan Verkehr und Richtplänen

6.1 Nachweis der Übereinstimmung mit Sachplan Verkehr

Der Sachplan Verkehr gilt für die laufenden Infrastrukturplanungen des Bundes als verbindliche Vorgabe. Das vorliegende Agglomerationsprogramm weist keine Widersprüche zum Sachplan Verkehr auf.

6.2 Nachweis der räumlichen Abstimmung von Infrastruktur-Massnahmen(paketen) der Priorität A und B mit den kantonalen Richtplänen

Sämtliche richtplanrelevante Infrastrukturmassnahmen, die im Rahmen eines Agglomerationsprogramms vom Bund mitfinanziert werden, müssen spätestens bis zum Abschluss der Leistungsvereinbarung im entsprechenden Richtplan (RP) verankert und vom Bundesrat genehmigt sein. Massnahmen der A-Liste müssen dabei den Koordinationsstand „Festsetzung“ (FS), Massnahmen der B-Liste mindestens den Koordinationsstand „Zwischenergebnis“ (ZE) aufweisen. Die nachfolgenden Aufstellungen geben Hinweise auf den Handlungsbedarf aus der Sicht des Bundes. Die Listen sind jedoch nicht abschliessend.

A-Liste:

<i>Massnahmen(paket)</i>	<i>Stand der Verankerung</i>	<i>Handlungsbedarf / Konsequenz</i>
2.12.ÖV	Anp./Forts.05, 66: FS	Handlungsbedarf im Hinblick auf Festsetzung prüfen
8.12.ÖV		Handlungsbedarf im Hinblick auf Festsetzung prüfen

Tabelle 6-1

B-Liste:

<i>Massnahmen(paket)</i>	<i>Stand der Verankerung</i>	<i>Handlungsbedarf / Konsequenz</i>
8.31.ÖV	Anp./Forts.05, 65a: FS	Handlungsbedarf im Hinblick auf Festsetzung prüfen

Tabelle 6-2

Die erforderlichen Richtplananpassungen im Bereich Siedlungsentwicklung zur Sicherstellung der Umsetzung der im Agglomerationsprogramm vorgesehenen Massnahmen sind ebenfalls bis zum Zeitpunkt der Leistungsvereinbarung vorzunehmen.

7 Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms

Die Ende 2007 eingereichten Agglomerationsprogramme bilden die Basis für die erste Phase der Mittelfreigabe aus dem Infrastrukturfonds ab 2010/11. Die zweite Phase der Mittelfreigabe ca. ab 2015 wird auf der Basis von weiter entwickelten und aktualisierten Agglomerationsprogrammen vorgenommen werden. Im Hinblick auf diese Weiterentwicklung und Aktualisierung weist der Bund im folgenden auf die wichtigsten Stärken und Schwächen des heute vorliegenden Agglomerationsprogramms hin.

Zentraler Punkt für die Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms wird es sein, dass den Einzelmassnahmen eine kohärente Konzeption über alle Teilräume zugrunde gelegt wird. Ziel sollte es sein, dass das Agglomerationsprogramm Impulse zur konzentrierten Entwicklung der Netzstadt AareLand gibt, in welchem Verkehr und Siedlungsentwicklung konsequent aufeinander abgestimmt sind.

ANHANG

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

M-Nr.	Massnahme	Priorität	Kosten (Mio Fr.) laut AP	Kosten (Mio Fr.) 2005 ^{*/**}
2.14.LV	Querung SBB- Geleise für Velofahrer und Fussgänger zwischen Torfeld Nord und Torfeld Süd Aarau	A	2.5	2.2
2.15.LV	Querung über Aare für Velofahrer und Fussgänger zwischen Telli und Scheibenschachen Aarau	A	3.0	2.6
3.12.LV	Fuss- und Radwegunterführung K210 Lenzburgerstrasse/Suhrenbrücke in Buchs	A	0.6	0.5
4.13.LV	Fuss- und Veloverbindung Olten SüdWest (Hammerallee) Zugang Bahnhof Olten Hammer	A	4.0	3.4
4.14.LV	Verbesserung Sicherheit für LV an Verkehrsknoten (SO)	A	8.0	6.9
4.15.LV	Fussgänger-/Velounterführung Aarburgerstrasse/Säliquartier	A	2.0	1.7
4.21. MIV/LV	Ausbau Rötzmattunterführung	A	1.0	0.9
11.11. LV	Ergänzung und Umsetzung kantonales Radroutennetz SO inkl. Signalisation	A	8.0	6.9
11.12. LV	Ergänzung und Umsetzung kantonales Radroutennetz AG inkl. Signalisation	A	3.5	3.0
13.11. Siedlung	Schachenpark (Nutzungskonzept Flussraum Aare)	A	3.0	2.6
13.12. Siedlung	Aufwertung Flussraum Wigger – Aare (AareLand)	A	2.0	1.7
Summe	LV_A/B-Liste		37.6	32.4

Infolge des Benchmarks werden die LV-Kosten wie folgt gekürzt:

Summe LV_A-Liste: Fr. 32.4 Mio* / Summe LV_B-Liste: Fr. 0 Mio*

Kürzung lt. Benchmark insges. Fr. 7.2 Mio*

gekürzt	Benchmark LV_A-Liste	A	25.2
gekürzt	Benchmark LV_B-Liste	B	0

Die Kürzung erfolgt proportional zu den Summen der LV-A/B-Liste – genaue Beschreibung der Methode siehe Erläuterungsbericht.

Tabelle Anhang (* Preisstand 2005 exkl. MWSt.; ** Eine Differenz zwischen Summe LV_A/B-Liste und der Summe der aggregierten Einzelmassnahmen (Benchmark LV_A- und B-Liste) kann bestehen. Diese Differenz erklärt sich durch vorgenommene Rundungen. Die Kosten der Massnahmen Benchmark LV_A- und B-Liste sind ausschlaggebend und in der Botschaft des Bundesrats aufgelistet.)