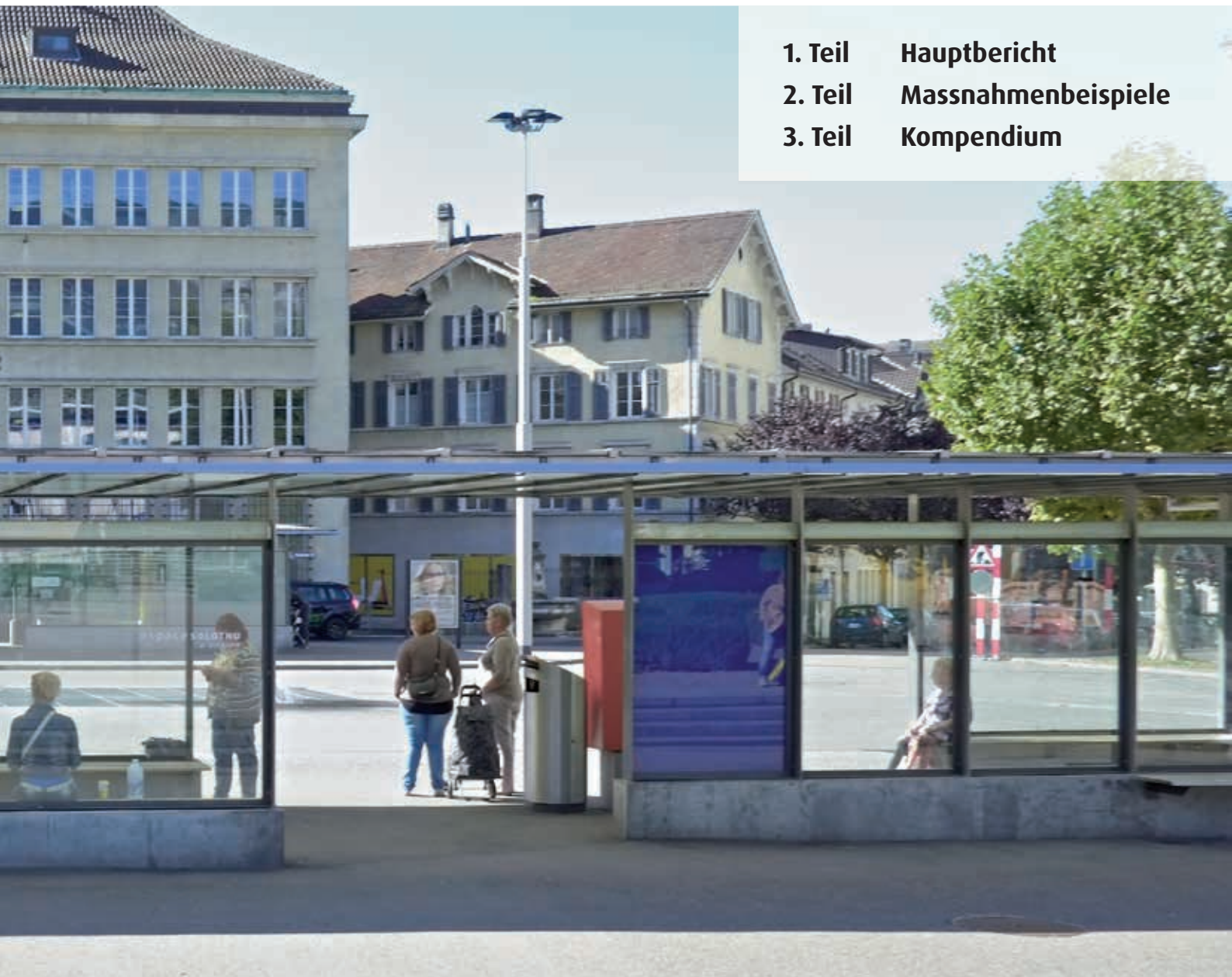




Agglomerationsprogramme Bilanz und Perspektiven

Erfolgreiche Abstimmung
zwischen Verkehr und Siedlung

- | | |
|----------------|----------------------------|
| 1. Teil | Hauptbericht |
| 2. Teil | Massnahmenbeispiele |
| 3. Teil | Kompodium |



Impressum

August 2016

Der Bericht gibt die Auffassung des Projektteams wieder, die nicht notwendigerweise mit derjenigen des Auftraggebers bzw. der Auftraggeberin oder der Begleitorgane übereinstimmen muss.

Autoren

ECOPLAN AG
Monbijoustrasse 14
CH-3011 Bern
Tel +41 31 356 61 61
bern@ecoplan.ch

Herausgeber

Schweizerischer Städteverband
Monbijoustrasse 8, Postfach
CH-3001 Bern
031 356 32 32
info@staedteverband.ch

Begleitgruppe

Martin Tschirren
Roman Widmer

Projektteam Ecoplan

Matthias Amacher
René Neuenschwander
Ramin Mohagheghi

Bilder

Rolf Siegenthaler, Bern (im Auftrag des SSV)

Layout

Atelier KE, Meiringen

Druck

Küchler Druck, Giswil

Agglomerationsprogramme Bilanz und Perspektiven

Erfolgreiche Abstimmung zwischen Verkehr und Siedlung

- 1. Teil** **Hauptbericht**
- 2. Teil** **Massnahmenbeispiele**
- 3. Teil** **Kompendium**

Inhalt

	Abkürzungsverzeichnis	4
	Vorwort	5
1	Agglomerationsprogramme als Teil der Agglomerationspolitik des Bundes	6
1.1	Zur Entstehungsgeschichte der Agglomerationspolitik	6
1.2	Das Agglomerationsprogramm: Zentrales Instrument auf Bundesebene	6
2	Was sind Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung?	11
2.1	Handlungsbedarf: Wieso es Agglomerationsprogramme braucht	11
2.2	Ein Agglomerationsprogramm: Was ist das?	12
2.3	Der Ablauf: Fünf Teilschritte im Vierjahresrhythmus	12
2.4	Grundanforderungen an Agglomerationsprogramme	15
2.5	Wirksamkeitskriterien zur Beurteilung der Agglomerationsprogramme	17
3	Übersicht über die Agglomerationsprogramme	19
3.1	Die Agglomerationen	19
3.2	Agglomerationsprogramme der 1. und 2. Generation	20
3.3	Bundesbeiträge an Agglomerationsprogramme	29
3.3.1	Beiträge an Agglomerationsprogramme der 1. Generation	29
3.3.2	Beiträge an Agglomerationsprogramme der 2. Generation	30
3.3.3	Beitragssätze und Beiträge pro Kopf	31
3.3.4	Weitere geplante Massnahmen	33
3.4	Trägerschaften der Agglomerationsprogramme	33
4	Umsetzung der Agglomerationsprogramme	35
4.1	Bedeutende Umsetzungserfolge	35
4.2	Gründe für nicht umgesetzte Massnahmen	42
5	Zwischenbilanz: Agglomerationsprogramme wirken	44
5.1	Was Agglomerationsprogramme bewirkt haben	44
5.2	Herausforderungen und Verbesserungspotenziale	45
5.2.1	Herausforderung 1: Finanzierung langfristig sicherstellen	46
5.2.2	Herausforderung 2: Gesamtverkehrssicht beibehalten	46
5.2.3	Herausforderung 3: Verbindlichkeit versus Flexibilität bei der Umsetzung	46
5.2.4	Herausforderung 4: Abstimmung mit nationalen Infrastrukturprogrammen	46
5.2.5	Herausforderung 5: Verankerung auf der kommunalen Ebene	47
5.2.6	Herausforderung 6: Messung der Wirkung von Agglomerationsprogrammen	47
5.2.7	Herausforderung 7: Fokus der Mitfinanzierung	48
5.2.8	Herausforderung 8: Festlegung des Agglomerationsperimeters	48
5.2.9	Herausforderung 9: Steigender administrativer Aufwand auf kommunaler und kantonaler Ebene	49
6	Schlussfolgerungen	50
	Literaturverzeichnis	53
2. Teil	Massnahmenbeispiele	57
3. Teil	Kompodium	93

Abkürzungsverzeichnis

Abs.	Absatz
AP	Agglomerationsprogramm
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
Art.	Artikel
ASTRA	Bundesamt für Strassen
BAV	Bundesamt für Verkehr
BFS	Bundesamt für Statistik
BIF	Bahninfrastrukturfonds
CHF	Schweizer Franken
G.	Generation
GA	Grundanforderung
IF	Infrastrukturfonds
IFG	Infrastrukturfondsgesetz (SR 725.13)
L	Landschaft
MinVG	Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer (SR 725.116.2)
MinVV	Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer (SR 725.116.21)
Mio.	Million
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MOCA	Monitoring und Wirkungskontrolle Agglomerationsprogramme
Mrd.	Milliarde
NAF	Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds
NAFG	Bundesgesetz über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PAV	Programm Agglomerationsverkehr
S	Siedlung
STEP	Strategisches Entwicklungsprogramm
SWOT	Stärken/Schwächen- und Chancen/Risiken-Analyse
TAK	Tripartite Agglomerationskonferenz
UVEK	Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
V	Verkehr
WK	Wirksamkeitskriterium
ZEB	Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur

Vorwort

Agglomerationsprogramme: Das innovativste Instrument der Schweizer Verkehrspolitik erfolgreich weiterentwickeln

Der Infrastrukturfonds legte vor knapp zehn Jahren die Grundlage für eine Erfolgsgeschichte der Schweizer Verkehrspolitik: die Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung. Die langjährige Forderung des Schweizerischen Städteverbandes nach einer Beteiligung des Bundes am Agglomerationsverkehr war Tatsache geworden.

Die Agglomerationsprogramme sind Ausdruck der Erkenntnis, dass Bund, Kantone, Städte und Gemeinden ein gemeinsames, nationales Interesse an einem funktionierenden Agglomerationsverkehr haben. Das Engagement des Bundes ist mehrfach in der Verfassung verankert. Nicht zuletzt verpflichtet Artikel 50 BV den Bund, Rücksicht auf die besondere Situation von Städten und Agglomerationen zu nehmen.

Vor der Zeit der Agglomerationsprogramme waren entscheidende Verkehrsprojekte im städtischen Raum zum Teil nicht realisierbar. Mit seiner Beteiligung entlastet der Bund Städte und Kantone davon, Verkehrsinfrastrukturen im übergeordneten Interesse allein zu finanzieren. Die Agglomerationsprogramme dienen zudem als Basis für die koordinierte Entwicklung von Verkehr und Siedlung. Die Mitfinanzierung von Massnahmen fokussiert erstmals nicht auf einen bestimmten Verkehrsträger. Stattdessen kann jene Verkehrsinfrastruktur realisiert werden, die vor Ort die beste Wirkung entfaltet.

Der Handlungsbedarf im Agglomerationsverkehr ist heute weiterhin gross. Erste realisierte Massnahmen zeigen aber, dass das neue Instrumentarium wirkt. Der vorliegende Bericht macht diese Wirkung anhand von Zahlen, Fakten und Beispielen konkret fassbar.

Der Bericht macht klar, dass eine erfolgreiche Weiterentwicklung der Schweizer Verkehrsinfrastrukturen nur mit Berücksichtigung des Agglomerationsverkehrs gelingen kann. Dieser kann nur mit weiteren Agglomerationsprogrammen bewältigt werden. Der Anfang ist gemacht. Nun gilt es, die Stärken der Programme zu erhalten, vereinzelte Schwächen zu beheben und vor allem rasch eine dauerhafte, ausreichende Finanzierung auf Bundesebene zu garantieren. So kann die Erfolgsgeschichte weitergehen, im Interesse von Bevölkerung, Wirtschaft und Umwelt des ganzen Landes.



Renate Amstutz
Direktorin Schweizerischer Städteverband

1 Agglomerationsprogramme als Teil der Agglomerationspolitik des Bundes

1.1 Zur Entstehungsgeschichte der Agglomerationspolitik

Die Ausgestaltung des Verkehrssystems im urbanen Raum ist seit jeher eine grosse Herausforderung. Der Verkehr soll funktionieren und gleichzeitig verträglich zirkulieren. Die Versorgung der Bevölkerung ist sicherzustellen und die Menschen müssen sich zwischen Wohn- und Arbeitsort bewegen können. Die Frage nach der «richtigen» Ausgestaltung von städtischem Verkehrssystem und urbaner Siedlungsstruktur hat eine lange Geschichte und wurde im Zeitverlauf immer wieder unterschiedlich beantwortet.

Verkehrs- und Siedlungsfragen waren ein wichtiger Teil der ab den 1990er Jahren geführten Diskussion um den «Problemdruck» in Kernstädten und Agglomerationen: Es wurde eine zunehmende räumliche Trennung zwischen Wohn- und Arbeitsort sowie eine räumliche Konzentration bestimmter Bevölkerungsgruppen festgestellt. Diese Anzeichen der sogenannten Suburbanisierung hatten zusammen mit der «Stadtflucht» zur Folge, dass die Verkehrsnachfrage weiter anstieg und insbesondere die Pendlerströme zunahmen. Dies wiederum führte zu überlasteten Verkehrssystemen und zunehmender Luft- und Lärmbelastung. Zudem machte der heute veraltete Begriff der A-Stadt die Runde: Darunter verstand man den überdurchschnittlichen Anteil von Älteren, Armen, Alleinstehenden, Alleinerziehenden, Abhängigen, Arbeitslosen und Ausländern in Städten: Alles Personengruppen, die vergleichsweise geringe Steuereinnahmen generieren, aber zu hohen Lasten für die öffentliche Hand führen (Frey 1996).

Bald wurde klar, dass es sich hier um spezifisch urbane Herausforderungen handelt, die zudem nicht an den Gemeindegrenzen Halt machten. Sie mussten überkommunal angegangen werden. Der Schweizerische Städteverband forderte deshalb bereits im Juli 1994, dass die Städte besser in die Bundessachpolitiken einbezogen werden. Auf parlamentarischer Ebene wurde Anfang 1997 der Bundesrat in einem Postulat aufgefordert, in einem Bericht die Dimensionen und den Ausgleich der Zentrumslasten der Kernstädte zu prüfen. In der Folge verabschiedete der Bundesrat – aufbauend auf dem «Bericht über die Kernstädte» aus dem Jahr 1999 – am 19. Dezember 2001 mit dem Bericht «Agglomerationspolitik des Bundes» die konzeptionellen Grundlagen für seine Agglomerationspolitik. Der Bundesrat hielt darin fest, dass die Agglomerationspolitik des Bundes einen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung des urbanen Raums leisten solle. Er bezeichnete Agglomerationsprogramme als prioritäre Massnahme für die Verbesserung der Zusammenarbeit im Verkehrsbereich und zur Koordination raumrelevanter Themen innerhalb einer Agglomeration. Gleichzeitig legte der Bund von Beginn weg viel Gewicht auf die Zusammenarbeit von Bund, Kantonen, Städten und Gemeinden. Hierzu wurde am 20. Februar 2001 von Bund, Kantonen, Städten und Gemeinden die tripartite Agglomerationskonferenz (TAK) gegründet, die seitdem als politische Plattform für eine gemeinsame Agglomerationspolitik gedient hat.

1.2 Das Agglomerationsprogramm: Zentrales Instrument auf Bundesebene

Mit seiner anreizorientierten Agglomerationspolitik will der Bund einerseits die Vernetzung und die Zusammenarbeit in den Agglomerationen fördern. Andererseits sollen Massnahmen unterstützt werden, die zur nachhaltigen Entwicklung des urbanen Raums beitragen. Flaggschiff dieser Politik sind die Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung.

Mit dem Infrastrukturfonds (Botschaft vom 2. Dezember 2005, definitiv in Kraft in Form des Infrastrukturfondsgesetzes seit 1. Januar 2008) wurde auf Bundesebene die Mitfinanzierung der Verkehrsinfrastrukturen in Städten und Agglomerationen geregelt. Über einen Zeitraum von 20 Jahren werden so auf Bundesebene insgesamt 6 Mrd. CHF bereitgestellt.

Dabei hat der Bund seine finanzielle Unterstützung des Agglomerationsverkehrs an verschiedene Bedingungen geknüpft. Insbesondere verlangt er von den Agglomerationen eine Gesamtplanung von Verkehr und Siedlung in Form eines Agglomerationsprogramms als Voraussetzung für Bundesbeiträge an den Agglomerationsverkehr.

Der Bericht «Agglomerationspolitik des Bundes 2016+» fasst die übergeordneten Ziele der Agglomerationsprogramme wie folgt zusammen:

- **Hohe Lebensqualität:** Die Agglomerationen weisen eine hohe Lebensqualität und einen starken inneren Zusammenhalt in einer vielfältigen Gesellschaft auf.
- **Hohe Standortattraktivität:** Die Agglomerationen sind als Wirtschaftsmotoren gestärkt und bieten eine hohe Standortqualität im internationalen Wettbewerb.
- **Qualitätsvolle Siedlungsentwicklung:** Die Agglomerationen zeichnen sich durch eine ressourcenschonende Entwicklung, eine qualitätsvolle Siedlungsentwicklung nach innen und eine klare Begrenzung ihrer räumlichen Ausdehnung aus.
- **Wirksame Zusammenarbeit:** Die Agglomerationen mit ihren Städten und Gemeinden sind befähigt, ihre Herausforderungen zu bewältigen, und gehen diese aktiv und mit wirksamen Formen der Zusammenarbeit an.

Agglomerationsprogramme sollen zur Erreichung dieser Ziele beitragen. Dies soll insbesondere über Zielsetzungen zu folgenden Themenfeldern geschehen:

Politische Steuerung im funktionalen Raum: Der Handlungsbedarf in Agglomerationen kann nicht mehr sinnvoll innerhalb der Gemeinde-, Kantons- oder Landesgrenzen angegangen werden. Agglomerationsprogramme sollen zu einer vermehrten vertikalen, horizontalen und multisektoralen Zusammenarbeit in Agglomerationen beitragen. Dies widerspiegelt das im Raumkonzept Schweiz enthaltene Denken in funktionalen Räumen. Agglomerationen bilden insofern einen funktionalen Raum, als dass sie zentrale Funktionen wie Arbeiten, Wohnen, Einkaufen und Freizeit abdecken und gleichzeitig eine vergleichsweise hohe Dichte der Raumnutzung aufweisen.

Abstimmung von Verkehr und Siedlung: Der Bund formuliert die Anforderungen an die Inhalte von Agglomerationsprogrammen und übernimmt bei deren Auswertung die Federführung. So soll die Nutzung der Verkehrsinfrastrukturen verkehrsträgerübergreifend optimiert und damit die Erreichbarkeit insgesamt verbessert werden. Der Bund leistet hierzu Beiträge an Verkehrsinfrastrukturen, die zu einem effizienteren und nachhaltigeren Gesamtverkehrssystem in Städten und Agglomerationen führen und zwar zugunsten des Strassen- und Schienenverkehrs wie auch des Langsamverkehrs (Art. 17a MinVG). Den Vorrang haben Agglomerationsprogramme, die zur Lösung der grössten Verkehrs- und Umweltprobleme beitragen (Art. 17d MinVG). Die Verkehrsinfrastrukturen sollen in Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung optimiert werden. Dazu sollen die Siedlungsentwicklung nach innen und eine qualitätsvolle Verdichtung von Wohn- und Arbeitsplatzgebieten an gut erschlossenen Lagen gefördert werden.

Landschaftsräume schützen: Die Zunahme der Siedlungsfläche und die fortschreitende Mobilität führen zu anhaltender Zersiedelung. Kulturland geht verloren, der Druck auf Räume mit hohen Natur- und Landschaftswerten steigt und die Verkehrsinfrastrukturen sind zunehmend überlastet, vor allem in den von einer grossen Nachfrage an Wohn- und Arbeitsplätzen betroffenen urbanen Räumen. Es ist deshalb auch ein Ziel der Agglomerationspolitik, Siedlung und Verkehrssystem so aufeinander abzustimmen, dass der Flächenverbrauch reduziert wird und wertvolle Landschaften erhalten bleiben.

RECHTLICHE GRUNDLAGEN DER AGGLOMERATIONSPROGRAMME

- Grundlage für die Ausgestaltung der Agglomerationspolitik des Bundes bildet Art. 50 Abs. 3 der Bundesverfassung. Darin wird festgehalten, dass der Bund «Rücksicht auf die besondere Situation der Städte und der Agglomerationen sowie der Berggebiete» nimmt. Art. 86 Abs. 3 lit. b bis der Bundesverfassung bildet die Grundlage für die Verwendung eines Teils des für den Strassenverkehr bestimmten Ertrags der Mineralölsteuer für Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen.
- Infrastrukturfondsgesetz – Bundesgesetz über den Infrastrukturfonds vom 6. Oktober 2006 (SR 725.13; IFG): In diesem Erlass werden (nebst der Errichtung des Fonds) die groben Vorgaben zur Verwendung der Mittel statuiert (Art. 4 und Art. 7 Abs. 5–7 IFG) und die Grundzüge der Programmfinanzierung festgelegt (Art. 7 Abs. 3 und 4 IFG).
Mit dem Infrastrukturfonds werden während 20 Jahren 20 Mrd. CHF (Preisstand 2005, ohne Berücksichtigung der Teuerung und MWST) für die Fertigstellung (8.5 Mrd.) und Engpassbeseitigung (5.5 Mrd.) des Nationalstrassennetzes und die Verbesserung der Verkehrsinfrastrukturen in Städten und Agglomerationen bereitgestellt (6 Mrd.). Artikel 7 Abs. 3 des IFG sieht vor, dass der Bundesrat der Bundesversammlung spätestens zwei Jahre nach Inkrafttreten des IFG ein Programm zur Mitfinanzierung von Agglomerationsprogrammen (Programm Agglomerationsverkehr) vorlegt. Artikel 7 Abs. 4 bestimmt, dass der Bundesrat der Bundesversammlung die Freigabe der Mittel zur Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme für die jeweils nächste Vierjahres-Etappe beantragt.
- Das Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und der Nationalstrassenabgabe, Artikel 17a–17d (SR 725.116.2; MinVG) und die dazugehörige Verordnung vom 7. November 2007 (SR 725.116.21; MinVV), Artikel 19–25, enthalten die übrigen Bestimmungen zur Unterstützung des Agglomerationsverkehrs. Hervorzuheben sind insbesondere:
 - Gemäss Art. 17b MinVG werden Bundesbeiträge an die Kantone zuhanden von Trägerschaften ausgerichtet, wobei die beitragsberechtigten Städte und Agglomerationen durch den Bundesrat bezeichnet werden. Der Bundesrat stützt sich dabei auf die Definition des Bundesamtes für Statistik.
 - Art. 23 MinVV legt fest, dass für die Planung und die Umsetzung der Agglomerationsprogramme die Trägerschaften zuständig sind. Sie sind insbesondere verantwortlich für die technische Zweckmässigkeit und Richtigkeit der einzelnen Programmteile. Um die Verbindlichkeit des Agglomerationsprogramms zu gewährleisten, müssen die zuständigen Organe der beteiligten Gemeinwesen (Kanton, Gemeinden) diesem zustimmen.
 - Die Kriterien für die Beurteilung der Agglomerationsprogramme sind in den Grundzügen im MinVG geregelt. Die «Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme» des UVEK regelt die zu erfüllenden «Grundanforderungen» und die Kriterien zur Ermittlung der Programmwirkung («Wirksamkeitskriterien») im Detail.
 - Zur Höhe der Bundesbeiträge gibt Art. 22 MinVV vor, dass diese von der Gesamtwirkung eines Agglomerationsprogramms abhängig ist und 30–50 % der nachgewiesenen anrechenbaren Kosten beträgt.

Nachhaltiger Städtebau und Freiraumentwicklung: Die Agglomerationsprogramme sollen auch die nachhaltige Freiraumentwicklung in Agglomerationen unterstützen. Ein entsprechender Impuls wird vom Bund gesetzt, indem er entsprechende Massnahmen bei der Beurteilung der Programmwirkung eines Agglomerationsprogramms mitberücksichtigt.

Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit: Die Schweiz muss ihre Stärken und spezifischen Vorteile gezielt nutzen, insbesondere in den urbanen Räumen, den Wirtschaftsmotoren des gesamten Landes. Mit den Agglomerationsprogrammen will der Bund die Wettbewerbsfähigkeit des urbanen Raumes indirekt weiter stärken, insbesondere indem er die Erreichbarkeit der Agglomerationen sicherstellt.

Finanzierung und Ausgleich von Sonder- und Zentrumslasten: Mit den Bundesbeiträgen an Massnahmen von Agglomerationsprogrammen leistet der Bund einen Beitrag an die örtlichen Kosten von Verkehrsinfrastrukturen, deren Nutzen über die jeweiligen Standortgemeinden hinausreicht.

FINANZIERUNG DER BUNDESBEITRÄGE AN AGGLOMERATIONSPROGRAMME: IFG UND NAF

Um für die Zukunft einen leistungsfähigen Agglomerationsverkehr sicherzustellen, setzte der Bundesrat eine Expertenkommission zum Thema «Agglomerationsverkehr» ein, die im Frühjahr 2001 unter dem Vorsitz von Ständerat Peter Bieri ihre Arbeit aufnahm und ein Jahr später dem Bundesrat ihren Schlussbericht vorlegte. Der Bericht identifizierte Handlungsbedarf im Agglomerationsverkehr und bezeichnete diesen als Herausforderung von nationaler Tragweite. Aufgrund des Berichts beantragte der Bundesrat dem Parlament im Rahmen seiner Botschaft zum Gegenvorschlag zur Avanti-Initiative, das finanzielle Engagement des Bundes im Agglomerationsverkehr erheblich zu verstärken. Der Agglomerationsverkehr sollte aber weiterhin eine Aufgabe von Kantonen und Gemeinden bleiben. Gemäss dem Vorschlag der Expertengruppe Bieri sollten die zusätzlichen Bundesbeiträge für den Agglomerationsverkehr durch den Infrastrukturfonds (300–350 Millionen CHF pro Jahr) über eine Zweckerweiterung der Mineralölsteuer finanziert werden. Die entsprechende Verfassungsgrundlage ist im Neuen Finanzausgleich (NFA) enthalten, der zur selben Zeit im Parlament diskutiert wurde. Um eine Lösung der Verkehrsprobleme aus einer Gesamtsicht zu erreichen, verlangte der Bund als Entscheidungsgrundlage für die Mitfinanzierung von Projekten ein ausgearbeitetes Agglomerationsprogramm. Da der Bundesrat den Problemdruck als dringlich erachtete, trieb er die Erarbeitung der gesetzlichen Grundlagen für die Finanzierung (Infrastrukturfonds) parallel zu den Planungs- und Projektierungsarbeiten im Rahmen der Agglomerationsprogramme voran. Mit dem Infrastrukturfonds (Botschaft vom 2. Dezember 2005, definitiv in Kraft in Form des Infrastruktur-

fondsgesetzes seit 1. Januar 2008) wurde auf Bundesebene die Mitfinanzierung der Verkehrsinfrastrukturen in Städten und Agglomerationen geregelt. Über einen Zeitraum von 20 Jahren wurden so auf Bundesebene insgesamt 6 Mrd. CHF bereitgestellt.

Davon wurden 2.56 Mrd. CHF resp. 43% durch Beiträge für den Bau von 23 dringenden und baureifen Projekten des Agglomerationsverkehrs freigegeben (Bundesbeschluss vom 4. Oktober 2006). Für die Agglomerationsprogramme der 1. Generation wurden 1.51 Mrd. CHF freigegeben (Bundesbeschluss vom 21. September 2010) und für diejenigen der 2. Generation 1.70 Mrd. CHF (Bundesbeschluss vom 16. September 2014).

Damit verbleiben im Infrastrukturfonds noch 0.23 Mrd. CHF, was für die Mitfinanzierung zukünftiger Agglomerationsprogramme bei Weitem nicht ausreicht. Zwar ist davon auszugehen, dass nicht alle durch den Bund mitfinanzierten Massnahmen bis 2027 umgesetzt werden und die entsprechenden Mittel wieder in den Infrastrukturfonds zurückfliessen. Am grundsätzlichen Befund ändert sich aber nichts: Es braucht sowohl für die Finanzierung der 3. und 4. Generation als auch für die langfristige Sicherung der Agglomerationsprogramme eine neue Rechtsgrundlage. Diese neue Rechtsgrundlage sollen der auf Verfassungsstufe angesiedelte Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) und das entsprechende Bundesgesetz über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAFG) sein. Über den NAF haben Parlament sowie Volk und Stände noch zu entscheiden.

2 Was sind Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung?

2.1 Handlungsbedarf: Wieso es Agglomerationsprogramme braucht

Mit dem anhaltenden Wachstum der Siedlungsflächen und dem zunehmenden Flächenbedarf pro Kopf gewinnen die Koordination von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung und die integrale Behandlung von Siedlung, Verkehr und Landschaft unter Berücksichtigung der finanziellen Ressourcen weiter an Bedeutung.

In urbanen Räumen werden Wirtschaft und Bevölkerung auch in Zukunft überdurchschnittlich stark wachsen. Entsprechend wird die Verkehrsnachfrage gerade in Agglomerationen weiter zunehmen. Dadurch wird die Verkehrsproblematik weiter verschärft: Staus auf Strassen und Überlastungen im ÖV nehmen zu. Im Langsamverkehr entstehen neue Netzlücken und Sicherheitsprobleme. Der Substanzerhalt, ebenso wie der Betrieb und der Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen stellen Kantone, Städte und Gemeinden vor grosse Finanzierungsprobleme.

Indem das Wachstum auf die Agglomerationen konzentriert wird, lässt sich die Verkehrszunahme insgesamt jedoch vermindern. Denn die zurückgelegten Distanzen pro Person und Tag liegen in den Städten und Agglomerationen rund 15 % unter dem schweizerischen Durchschnitt und bis zu einem Viertel unter den entsprechenden Werten in ländlichen Räumen. Durch eine gezielte Siedlungsentwicklung nach innen, eine Konzentration des Wachstums auf Standorte mit guter ÖV-Erschliessung und eine Verbesserung der Fuss- und Veloinfrastruktur kann die Verkehrsnachfrage zudem vermehrt auf ÖV und Langsamverkehr umgelenkt und damit das Problem der knappen verfügbaren Fläche für Verkehrsinfrastrukturen entschärft werden.

Fazit:

- Siedlungsentwicklung und Verkehrssystem sind eng miteinander verknüpft: Neue Verkehrsangebote ziehen zusätzliches Siedlungswachstum nach sich und umgekehrt kann Siedlungswachstum einen Bedarf an zusätzlichen Verkehrsinfrastrukturen auslösen.
- Das anhaltende Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum wird zu einer weiter zunehmenden Überlastung der Verkehrsinfrastrukturen führen. Dies betrifft sowohl den motorisierten Individualverkehr als auch den ÖV. Kombiniert mit dem ebenfalls steigenden Flächenbedarf für Wohnen und Arbeiten werden die koordinierte Planung und Entwicklung von Verkehrs- und Siedlungsinfrastrukturen in urbanen Räumen immer dringlicher.
- Die Siedlungsentwicklung im urbanen Raum soll sich an der bestehenden Verkehrsinfrastruktur orientieren, insbesondere den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs. Der Ausbau des Verkehrsangebots ist umgekehrt auf die bestehenden und zukünftigen Siedlungsschwerpunkte auszurichten.
- Besonders in Städten ist der Ausbau der Strasseninfrastruktur höchstens punktuell eine Option, weil die dafür benötigte Fläche fehlt. Wichtig ist deshalb ein Verkehrsmanagement, durch das der knappe Strassenraum optimal genutzt wird. Wichtig ist auch die Förderung flächeneffizienter Verkehrsmittel (ÖV und Velo). Von solchen Massnahmen profitieren alle Verkehrsteilnehmenden, da sie zu einer besseren Zirkulation aller Verkehrsmittel beitragen.

2.2 Ein Agglomerationsprogramm: Was ist das?

Ein Agglomerationsprogramm ist – vereinfacht ausgedrückt – ein Instrument, mit dem die Agglomeration aufzeigt, mit welchen Herausforderungen sie in der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung konfrontiert ist und mit welchen konkreten Massnahmen sie diese Herausforderungen meistern will. Gleichzeitig stellt die Agglomeration damit dem Bund die Grundlagen zur Verfügung, um über eine mögliche Mitfinanzierung dieser Massnahmen zu entscheiden.

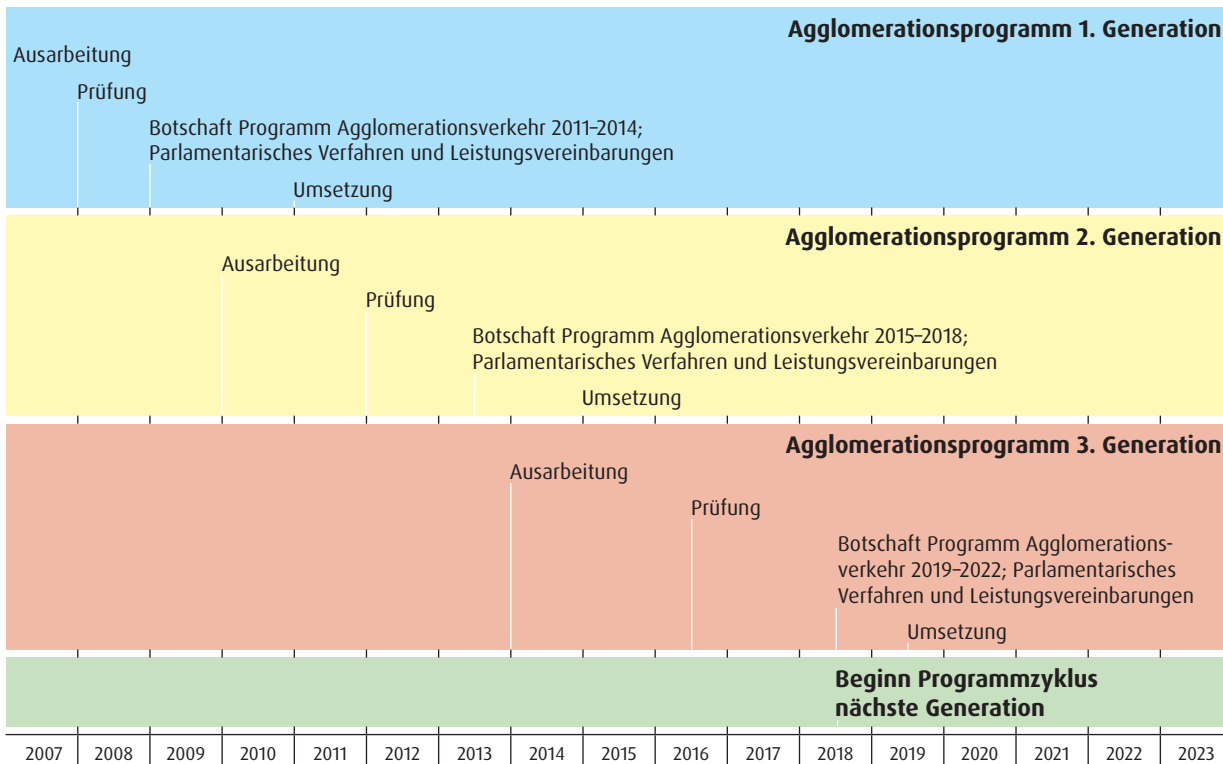
Ein Agglomerationsprogramm zeigt, wie Verkehr und Siedlung ganzheitlich und aufeinander abgestimmt entwickelt und gelenkt werden sollen. Hierzu enthält jedes Agglomerationsprogramm ein Zukunftsbild für die Agglomerationsentwicklung und leitet daraus entsprechende Strategien und Massnahmen ab. Dabei werden sowohl lokale, regionale als auch nationale Verkehrs- und Siedlungsinfrastrukturen einbezogen. Zudem werden die Agglomerationsprogramme mit den kantonalen Richtlinien abgeglichen.

2.3 Der Ablauf: Fünf Teilschritte im Vierjahresrhythmus

Die Ausarbeitung, Prüfung und Umsetzung von Agglomerationsprogrammen erfolgt in einem Vierjahresrhythmus (vgl. Abbildung 2-1). Bisher liegen Agglomerationsprogramme der 1. und der 2. Generation vor. Die Bundesbeiträge an die Agglomerationsprogramme der 3. Generation sollen mit einem Bundesbeschluss im Jahr 2019 gesprochen werden.

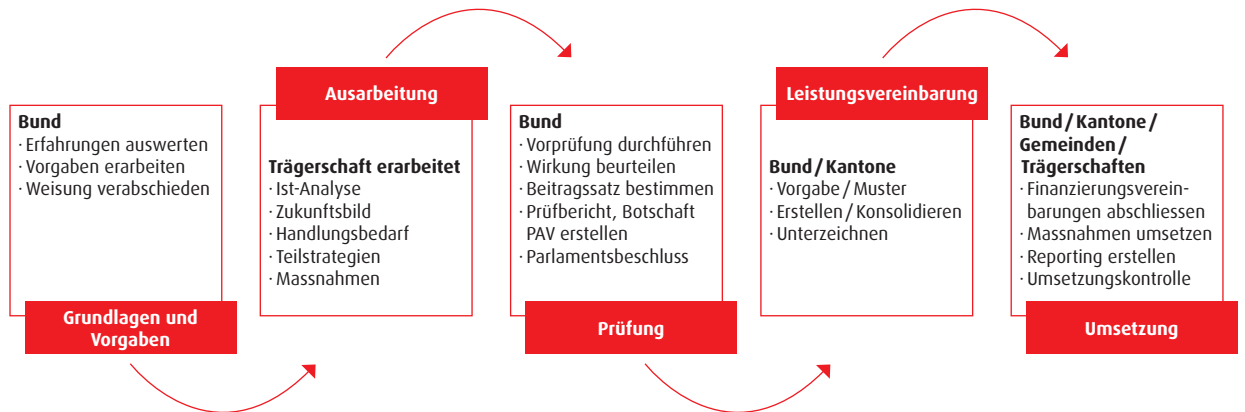
Jede Generation von Agglomerationsprogrammen durchläuft fünf typische Teilschritte (vgl. Abbildung 2-2), die im Folgenden vorgestellt werden.

Abbildung 2-1: Ausarbeitung, Prüfung und Beschlussfassung auf Bundesebene sowie Umsetzung der Agglomerationsprogramme im Vierjahresrhythmus



Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 2-2: Die fünf Teilschritte des Programms Agglomerationsverkehr (PAV) im Überblick



Quelle: Eigene Darstellung

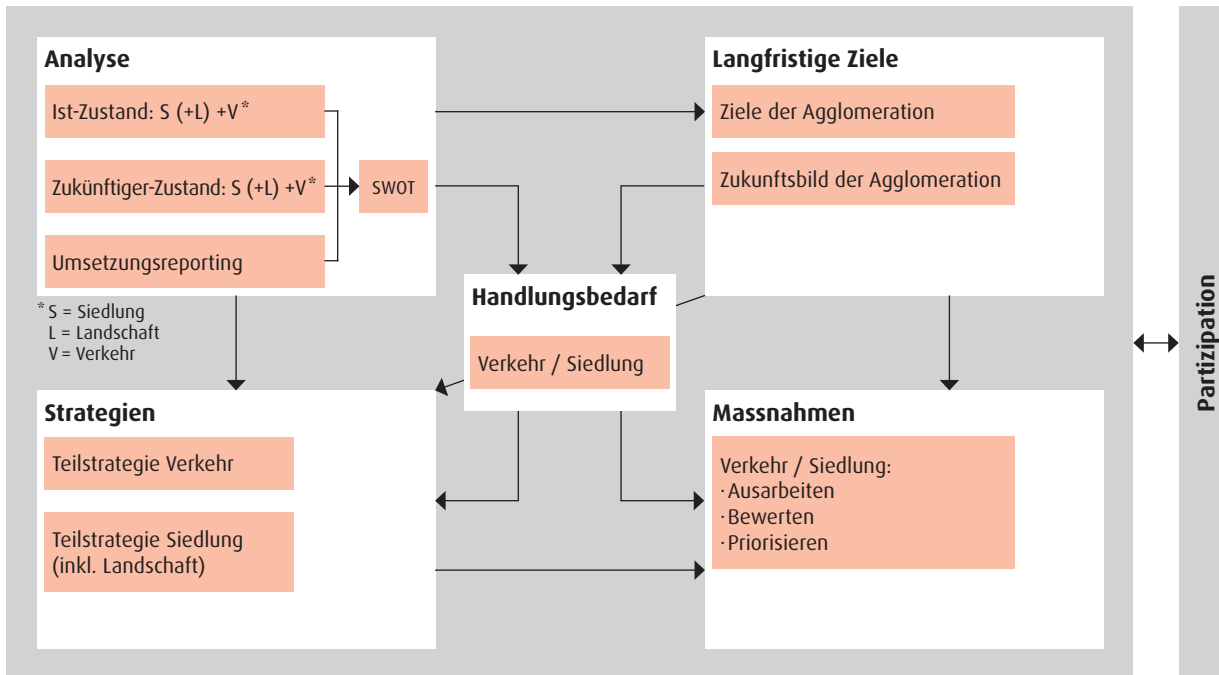
Teilschritt 1 – Grundlagen und Vorgaben: Im Teilschritt 1 stellen Bund und Kantone die notwendigen Grundlagen und Vorgaben für die Erarbeitung der Agglomerationsprogramme bereit. Im Zentrum steht die «Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme» («Weisung UVEK», vgl. ARE 2015). Dieses vom Bundesamt für Raumentwicklung publizierte Dokument stellt den gesamten Prozess sowie die dafür geltenden Rahmenbedingungen dar. Bestandteil des ersten Teilschritts ist deshalb auch die Auswertung der Erfahrungen mit den Agglomerationsprogrammen der vorangehenden Generation. Diesem Erfahrungsaustausch zwischen Bund und Kantonen kommt eine wichtige Rolle zu, um aus der Vergangenheit zu lernen. Die auf der Grundlage dieser Analyse überarbeitete Weisung wird durch Beschluss der Vorsteherin bzw. des Vorstehers UVEK in Kraft gesetzt.

Teilschritt 2 – Ausarbeitung der AP: Die Agglomerationsprogramme werden unter Einbezug der Sachpläne und Konzepte auf Bundesebene, der Planungen zu nationalen Verkehrsinfrastrukturen sowie der kantonalen Vorgaben (insbesondere der kantonalen Richtpläne) erarbeitet. Abbildung 2-3 zeigt die wichtigsten inhaltlichen Komponenten und ihr Zusammenspiel. Wichtig ist, dass zwischen Analyse, langfristiger Zielsetzung, daraus hergeleitetem Handlungsbedarf und den wiederum davon abgeleiteten Strategien und Massnahmen ein klarer «roter Faden» erkennbar ist. Zudem ist die Partizipation sicherzustellen. Dies bedeutet, dass sowohl die involvierten Gebietskörperschaften (Gemeinden, regionale Körperschaften und Kantone) als auch die Bevölkerung auf angemessene Weise an der Ausarbeitung, Umsetzung und Überarbeitung des Agglomerationsprogramms beteiligt werden.

Ein Agglomerationsprogramm wird in mehreren Teilschritten ausgearbeitet, die aufeinander aufbauen und so einen roten Faden bilden:

- Ausgangspunkt ist die Analyse von Siedlung und Verkehr für den Ist-Zustand und für einen zukünftigen Zustand im Prognosehorizont von 15 bis 25 Jahren. Hierzu werden die Stärken und Schwächen sowie Chancen und Risiken bestimmt (SWOT-Analyse).
- Die Ergebnisse fliessen in die Bestimmung der langfristigen Ziele und der Beschreibung des Zukunftsbildes ein.
- Aus Analyse und Zukunftsbild wird der Handlungsbedarf für die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung abgeleitet und in den Teilstrategien zum Verkehr und zur Siedlung weiter konkretisiert.
- Daraus wiederum sind die Massnahmen eines Agglomerationsprogramms abzuleiten, zu bewerten und zeitlich zu priorisieren.

Abbildung 2-3: Schwerpunkte bei der Ausarbeitung von Agglomerationsprogrammen



Quelle: Eigene Darstellung

Teilschritt 3 – Prüfung der AP: Die Agglomerationsprogramme werden durch den Bund unter Federführung des Bundesamts für Raumentwicklung geprüft. Der Bund stellt hierzu die fachlichen Vorgaben und technischen Hilfsmittel für den Prüfprozess bereit. Zunächst wird die Erfüllung der Grundanforderungen geprüft (siehe dazu Kapitel 2.4), anschliessend die Wirkung beurteilt (siehe Kapitel 2.5). Die Ergebnisse werden in je einem Prüfbericht pro Agglomerationsprogramm dokumentiert. Die Prüfberichte dienen als Grundlage für die Botschaft zum «Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel für das Programm Agglomerationsverkehr». In dieser Botschaft stellt der Bundesrat dem Parlament Antrag über die Beitragssätze an die einzelnen Agglomerationsprogramme und über die mit diesem Satz mitzufinanzierenden Massnahmen. Das Parlament debattiert über die Vorschläge des Bundesrates und verabschiedet den entsprechenden Bundesbeschluss. Der beschlossene Beitragssatz kann zwischen 30 % und 50 % liegen und bezieht sich auf die mitfinanzierten Massnahmen, die in der sogenannten «A-Liste» aufgeführt sind. Mit der Umsetzung der Massnahmen in der A-Liste muss in der Regel innert der nächsten 4 Jahre begonnen werden.

Teilschritt 4 – Leistungsvereinbarungen: Ausgehend vom Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel für das Programm Agglomerationsverkehr schliesst der Bund mit den Trägerschaften der Agglomerationsprogramme Leistungsvereinbarungen ab. Vertragspartner sind mindestens die Kantone, da bisher keine andere Trägerschaft über die Zuständigkeiten zum Abschluss der Leistungsvereinbarung verfügt. Die Leistungsvereinbarungen sind ein für alle Agglomerationsprogramme gleich strukturiertes Dokument, in welchem die vom Bund mitfinanzierten Massnahmen (A-Liste) ebenso wie die nicht mitfinanzierbaren Massnahmen aufgelistet sind.

Teilschritt 5 – Umsetzung: Grundsätzlich müssen sämtliche in der Leistungsvereinbarung vereinbarten Massnahmen umgesetzt werden, unabhängig davon, ob der Bund sie mitfinanziert. Die Auszahlungsmodalitäten für die durch den Bund mitfinanzierten Massnahmen werden in einer entsprechenden Finanzierungsvereinbarung zwischen dem zuständigen Bundesamt und der Trägerschaft der Massnahme vereinbart. Die beim Bundesamt für Strassen angesiedelte Fondsadministration zahlt die Bundesbeiträge aus. Im Rahmen des Umsetzungsreportings erstatten die Trägerschaften in der nächs-

ten Generation von Agglomerationsprogrammen Bericht über die Umsetzung der in den Leistungsvereinbarungen enthaltenen Massnahmen. In künftigen Generationen von Agglomerationsprogrammen ist eine Wirkungskontrolle vorgesehen, die auf vier Indikatoren («Modal Split», «Unfälle», «Einwohner nach ÖV-Güteklassen» und «Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen») abstellt, für welche die Agglomerationen eine konkrete Zielsetzung formulieren.

2.4 Grundanforderungen an Agglomerationsprogramme

Der Bund ist dafür besorgt, dass alle Agglomerationsprogramme die gleichen Qualitätsansprüche erfüllen und untereinander vergleichbar sind. Hierzu legt er Grundanforderungen fest, die ein Agglomerationsprogramm erfüllen muss. Beispielsweise müssen Agglomerationsprogramme detaillierte Anforderungen bezüglich Planungsprozess und -inhalten, Partizipation und Bildung von Trägerschaften erfüllen.

Der Bund verlangt dass die Agglomerationsprogramme die Grundanforderungen zwingend erfüllen. Es handelt sich um Mindestanforderungen, welche die Nachvollziehbarkeit des Agglomerationsprogramms gewährleisten und eine Mindestqualität sicherstellen sollen. Wenn ein Agglomerationsprogramm eine oder mehrere Grundanforderungen klar nicht erfüllt, weist der Bund das Programm zurück. In einem solchen Fall kann in der nächsten Generation von Agglomerationsprogrammen mit einem überarbeiteten und verbesserten Agglomerationsprogramm beim Bund wieder ein Gesuch um Mitfinanzierung gestellt werden. Folgende sechs Grundanforderungen sind zu erfüllen (vgl. ARE 2015, Kap. 3.4):

Grundanforderung 1 – Partizipation gewährleistet: Die Gebietskörperschaften (Gemeinden, regionale Körperschaften und Kantone) und die Bevölkerung einer Agglomeration werden an der Ausarbeitung, Umsetzung und Überarbeitung des Agglomerationsprogramms beteiligt. Die Bevölkerung muss Gelegenheit haben, sich zum Inhalt des Programms in seiner Gesamtheit zu äussern. Ziel ist eine gute politische Abstützung des Agglomerationsprogramms, um eine möglichst reibungslose Umsetzung zu gewährleisten.

Grundanforderung 2 – Bestimmung einer Trägerschaft: Sämtliche am Agglomerationsprogramm beteiligten Akteure treten gegenüber dem Bund mit einer Stimme auf. Sie bezeichnen eine Trägerschaft, die als gemeinsamer Ansprechpartner für den Bund fungiert. Die Trägerschaft stellt eine effiziente und koordinierte Erarbeitung des Agglomerationsprogramms sicher und erbringt gegenüber dem Bund den Nachweis, dass die zuständigen Organe aller beteiligten Gemeinwesen dem Agglomerationsprogramm zugestimmt und sich im Rahmen ihrer Zuständigkeiten zur Umsetzung des Agglomerationsprogramms verpflichtet haben.

Grundanforderung 3 – Analyse von Ist-Zustand und Entwicklungstrends sowie Identifikation von Stärken, Schwächen, Chancen, Risiken und Handlungsbedarf: Das Agglomerationsprogramm enthält eine Analyse der vergangenen Entwicklung, des Ist-Zustands und der zukünftigen Entwicklung der Siedlungs- und Landschaftsstruktur, der Verkehrssysteme und der Umweltsituation. Es stellt insbesondere die Potenziale, die Schwachstellen und den Handlungsbedarf der Agglomeration dar. Diese Analyse hilft, das Agglomerationsprogramm auf die wichtigsten Herausforderungen und Prioritäten auszurichten und ermöglicht allen Beteiligten ein vertieftes Verständnis der Agglomeration. Die Prognosen zur künftigen Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung müssen mit den Annahmen im kantonalen Richtplan und den Vorgaben des revidierten Raumplanungsgesetzes übereinstimmen. Der Zeithorizont dieser Prognosen liegt in der Grössenordnung von 15 bis 25 Jahren ab Ist-Zustand.

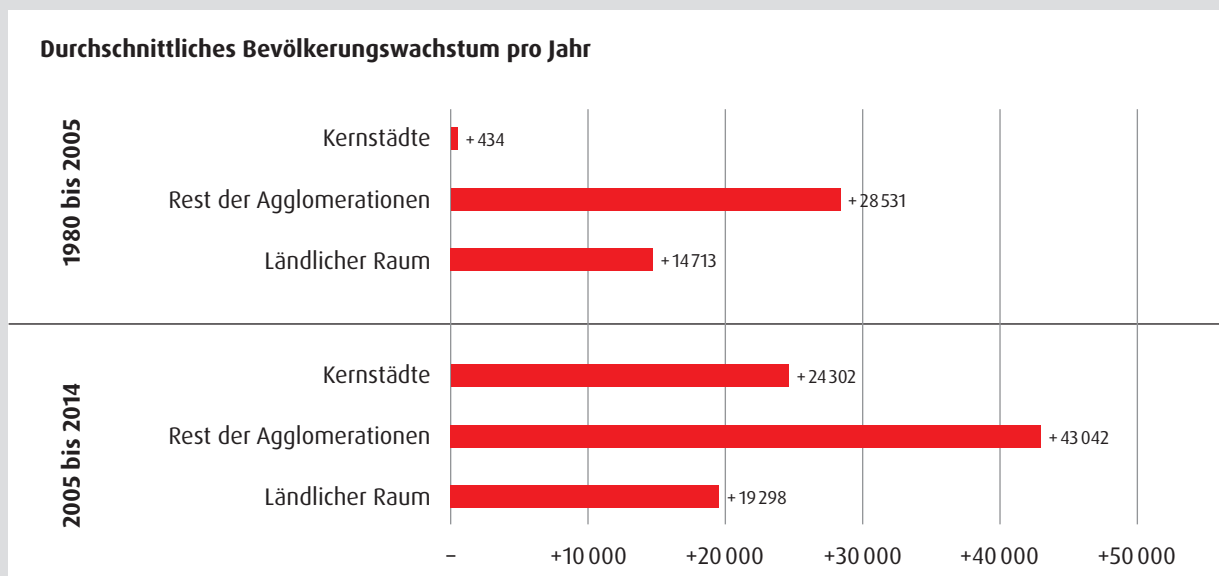
Grundanforderung 4 – Entwicklung von Massnahmen in allen Bereichen, kohärent mit Zukunftsbild, Teilstrategien und Priorisierung (erkennbarer roter Faden): An das Agglomerationsprogramm wird der Anspruch einer Gesamtplanung in den Bereichen Siedlung und Verkehr gestellt. Es enthält ein Zukunftsbild, welches Verkehr und Siedlung langfristig koordiniert. Das Zukunftsbild soll

BEVÖLKERUNGSWACHSTUM IN AGGLOMERATIONEN

Zwischen den Jahren 1980 und 2005 betrug das Bevölkerungswachstum in den Kernstädten praktisch null, während die Agglomerationsgemeinden um rund 1% pro Jahr und der ländliche Raum um etwa 0.8% pro Jahr wuchsen. Ab der Jahrtausendwende erfolgte in den Kernstädten eine Trendwende. Nun nahm die Bevölkerung auch in den Kernstädten wieder deutlich zu (zwischen 2005 und 2014 um mehr als 1% pro Jahr), während die Wachstumsraten in den Agglomerationsgemeinden und in den Gemeinden im ländlichen Raum etwa gleich hoch blieben. Wie stark diese Trendwende in den Kernstädten ausgefallen ist, zeigt der Vergleich der absoluten Zahlen: Zwischen 1980 und 2005 wuchsen die Kernstädte um etwas mehr als 400 Einwohner pro Jahr. In der Periode 2005 bis 2014 hingegen um mehr als 24 000 Einwohner pro Jahr.

Die künftige Entwicklung ist schwierig vorzusagen. Der Trend weist aber auf ein weiteres Bevölkerungswachstum

in den Agglomerationen hin. Das BFS erstellt regelmässig Bevölkerungsszenarien zur künftigen Entwicklung. Gemäss einer vom ARE im Jahr 2012 vorgenommenen Regionalisierung der Szenarien auf die verschiedenen Raumtypen (BFS Szenario «Mittel») müssen die Kernstädte zwischen 2010 und 2030 mit einer Bevölkerungszunahme von rund 6% rechnen. In den Agglomerationsgemeinden wurde mit einem Wachstum von 25% gerechnet, während für den ländlichen Raum noch rund 14% angenommen wurden. Diese raumspezifischen Prognosen stehen für die aktuellsten Bevölkerungsprognosen 2045 des BFS nicht mehr zur Verfügung. Es zeigt sich aber im Vergleich zur tatsächlichen Entwicklung, dass sich zwischen 2005 und 2014 in den Kernstädten ein deutlich stärkeres Wachstum eingestellt hat, als es in den regionalisierten Szenarien angenommen wurde: Bereits heute liegt die Bevölkerungszahl in den Kernstädten um rund 270 000 Einwohner über der damals geschätzten Zahl von rund 2 Mio. Einwohnern.



Quelle: Eigene Darstellung basierend auf Datenauswertung des ARE (2012/2016)

proaktiv gestaltend und ambitiös, zugleich aber auch realistisch und gut akzeptiert sein. Das Zukunftsbild bildet die Grundlage für die Teilstrategie Verkehr und die Teilstrategie Siedlung, aus welchen wiederum konkrete Massnahmen abzuleiten und zu priorisieren sind. Bei der Siedlungsentwicklung betrifft dies beispielsweise die Festlegung und Priorisierung von Entwicklungsschwerpunkten (Arbeiten, Wohnen), von Standorten für verkehrintensiv Einrichtungen, einer Siedlungsbegrenzung nach aussen, von Kriterien für Neueinzonungen sowie von geschützten und schützenswerten Natur- und Landschaftsräumen.

Im Verkehr sind beispielsweise das heutige und zukünftige Strassennetz, das ÖV-System und das Langsamverkehrsnetz zu behandeln. Aber auch Fragen der Intermodalität (Zugang zu den ÖV-Haltestellen, Park+Ride / Bike+Ride etc.), der Parkierungspolitik und die Möglichkeiten im Verkehrs- und Mobilitätsmanagement sollen berücksichtigt werden.

Grundanforderung 5 – Beschreibung und Begründung der prioritären Massnahmen: Die Massnahmen eines Agglomerationsprogramms sind zu beschreiben und zu priorisieren. Die Priorisierung ergibt sich aus der Bewertung der Wirkung und der Kosten der Massnahmen, also aus dem Kosten-Nutzen-Verhältnis. Inhalt und Projektstand der Massnahmen sind möglichst genau darzulegen (Beschrieb, Karte). Es ist zu zeigen, wie die einzelne Massnahme in das Zukunftsbild und die entsprechende Teilstrategie eingebettet ist, welcher Bezug zum ausgewiesenen Handlungsbedarf besteht und in welchem zeitlichen Horizont (Baubeginn und ungefähre Dauer) die Massnahme realisiert werden soll.

Grundanforderung 6 – Umsetzung und Controlling gesichert: Das Agglomerationsprogramm und seine Massnahmen müssen in die kantonale Planung eingebunden und behördenverbindlich verankert sein. Es ist zu zeigen, dass die Umsetzung der Massnahmen für die Kantone und Gemeinden finanziell tragbar ist. Die Agglomerationen stellen das Umsetzungsreporting sicher, dies als eine der Grundlagen für die Wirkungskontrolle durch den Bund.

2.5 Wirksamkeitskriterien zur Beurteilung der Agglomerationsprogramme

Erfüllt ein Agglomerationsprogramm die Grundanforderungen, wird es vom Bund auf seine Wirksamkeit untersucht. Er hat hierzu vier Wirksamkeitskriterien definiert, die sich aus den übergeordneten Zielen der Agglomerationspolitik herleiten lassen und im Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und der Nationalstrassenabgabe (Art. 17d Abs. 2 MinVG) festgehalten sind. Sowohl die Wirkung des Agglomerationsprogramms insgesamt (Programmwirkung) als auch die Wirkung der einzelnen Massnahmen werden anhand dieser Wirksamkeitskriterien beurteilt. Aufgrund der Programmwirkung und der Gesamtkosten eines Agglomerationsprogramms legt der Bund dann die Höhe des Beitragssatzes zur Mitfinanzierung der Massnahmen (zwischen 30 % und 50 %) fest.

Im Folgenden werden die vier Wirksamkeitskriterien und die dazugehörenden Unterkriterien zusammenfassend vorgestellt (in der Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme werden sie im Detail dargelegt, vgl. ARE 2015, Kap. 3.5).

Wirksamkeitskriterium 1 – Qualität des Verkehrssystems verbessert: Die Wirkung des Agglomerationsprogramms auf die Qualität des Verkehrssystems wird anhand einer Vielzahl von Unterkriterien beurteilt. Dazu gehören beispielsweise Verbesserungen im Fuss- und Veloverkehr, im öffentlichen Verkehrssystem und auf dem Strassennetz. Weiter wird die Wirkung hinsichtlich Erreichbarkeit (z.B. Abbau von Stausituationen), Intermodalität (vereinfachtes Umsteigen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln) oder nachfrageseitiger Massnahmen (Verkehrsmanagement) beurteilt.

Wirksamkeitskriterium 2 – Siedlungsentwicklung nach innen gefördert: Die Wirkung des Agglomerationsprogramms auf die Siedlungsentwicklung wird anhand von drei Unterkriterien beurteilt: Es wird geprüft, ob das Agglomerationsprogramm zur Konzentration von Arbeitsplätzen und der Bevölkerung beiträgt und ob diese konzentrierte Siedlungsentwicklung an geeigneten Standorten, insbesondere in Koordination mit dem Verkehrssystem stattfindet. Es wird beurteilt, ob das Agglomerationsprogramm zu einer Verringerung der Zersiedlung (z.B. mittels Siedlungsbegrenzungslinien) beiträgt und schliesslich wird geprüft, ob die Qualität der öffentlichen Räume verbessert werden kann.

Wirksamkeitskriterium 3 – Verkehrssicherheit erhöht: Für die Ermittlung der Wirkung des Agglomerationsprogramms auf die Verkehrssicherheit wird geprüft, welchen Einfluss das Agglomerationsprogramm auf die «objektive» (messbare) Sicherheit und die «subjektive» (empfundene) Sicherheit ausübt.

Wirksamkeitskriterium 4 – Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert: Die Wirkung des Agglomerationsprogramms auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch wird aufgrund seines Beitrags zur Reduktion von Luftschadstoff- und CO₂-Emissionen sowie der Lärmbelastung beurteilt. Ebenfalls geprüft wird, ob ein Agglomerationsprogramm die Flächenbeanspruchung vermindert und zur Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen beiträgt.

DAS KONZEPT DER «ZUKUNFTSBILDER»

Der Bund fordert von den Agglomerationen im Rahmen der Erarbeitung der Agglomerationsprogramme ein gemeinsames Zukunftsbild. Die Trägerschaften bestehend aus Kantonen und Gemeinden sollen darin die gemeinsamen mittel- bis langfristigen Ziele festlegen und sich bei der Herleitung der Massnahmen daran orientieren. Die Agglomerationen gehen diese Aufgabe äusserst unterschiedlich an. So bauen die vier Agglomerationsprogramme des Kantons Zürich auf dem Zukunftsbild für den Gesamtkanton Zürich, dem Raumordnungskonzept des kantonalen Richtplans, auf. Darin sind auf einer Karte die zukünftige Struktur der Siedlung, der Verkehrsnetze sowie von Natur und Landschaft dargestellt. In den Agglomerationsprogrammen selbst wird dieses Zukunftsbild für den jeweiligen Raum weiter konkretisiert. Im Kanton Bern sind die Agglomerationsprogramme abgestimmt mit den regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepten, deren Perimeter über die eigentliche Agglomeration hinausgeht. Im Zukunftsbild wird somit nicht nur der Agglomerationsperimeter, sondern auch die Entwicklung des ländlichen Umlands mit einbezogen. Die Agglomeration Basel hat ihr Zukunftsbild 2030 in einem länder- und kantonsübergreifenden partizipativen Prozess gestaltet. Vorbildlich zeigt das Beispiel Winterthur, wie Zukunftsbild, Strategien und Massnahmen miteinander zu verknüpfen sind: Es wird ein roter Faden von der Analyse bis zu den Massnahmen gespannt. Hierzu wurden Zukunftsbild, Teilstrategien und Massnahmen in einem integralen Planungsansatz angegangen, insbesondere wurden für alle Verkehrsmittel nachvollziehbare konzeptionelle Überlegungen und Strategien dargelegt. Das Zukunftsbild zeigt zudem auf, welche Gebiete künftig verändert werden sollen, und ist für die Stadt Winterthur vertieft und konkretisiert worden. Die Agglomeration St. Gallen-Arbon-Rorschach zeigt in ihrem Zukunftsbild, wie sie eine kohärente Zentrenstruktur innerhalb der Agglomeration erreichen will.

3 Übersicht über die Agglomerationsprogramme

3.1 Die Agglomerationen

Das Bundesamt für Statistik legt den Perimeter der schweizerischen Agglomerationen fest. Für die 1. und 2. Generation von Agglomerationsprogrammen entspricht diese Definition den Agglomerationsprogrammen gemäss Abbildung 3-1. Sie waren gemäss den Weisungen des Bundes berechtigt, ein Agglomerationsprogramm einzureichen. In der derzeit laufenden dritten Generation der Agglomerationsprogramme wird die bisherige Abgrenzung durch die neue Definition zum städtischen Raum ergänzt.

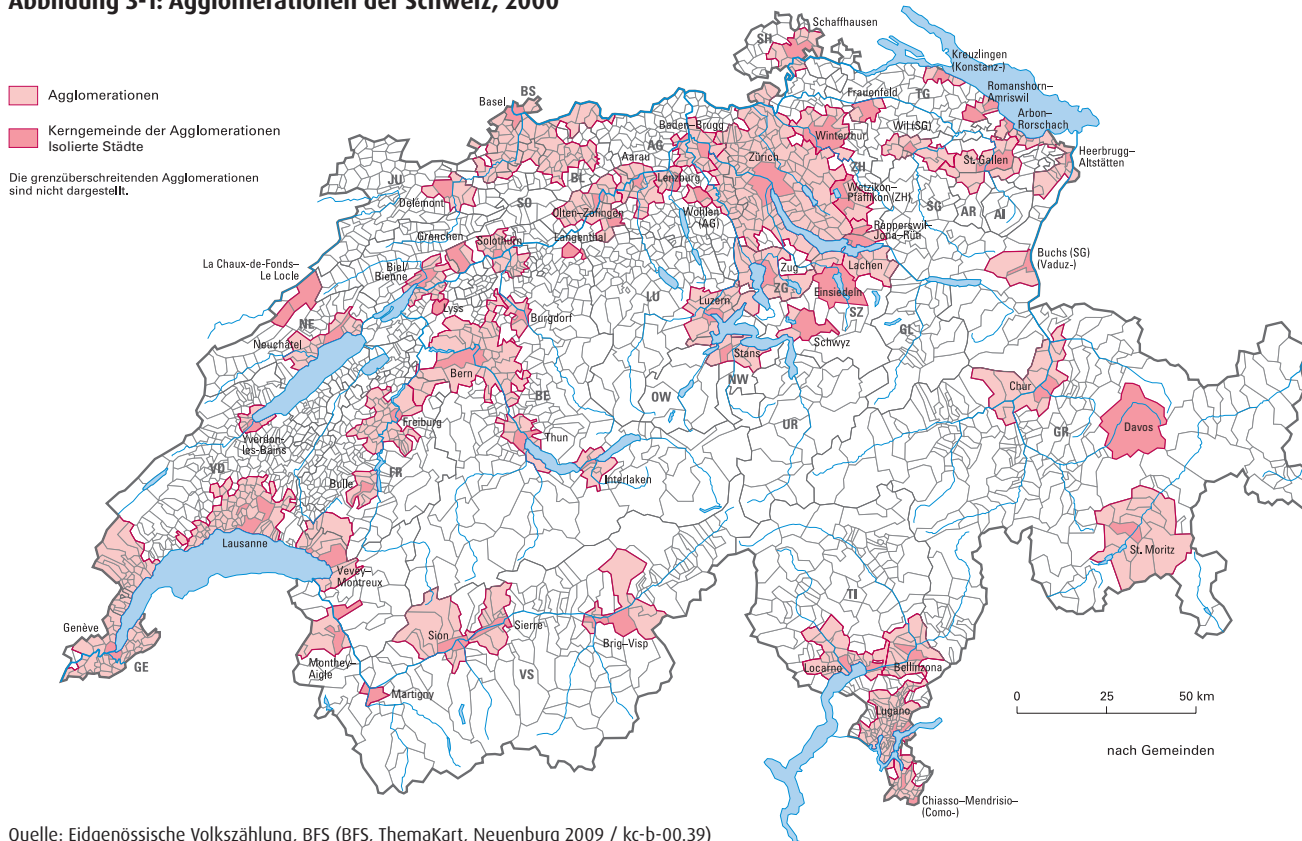
Die Abbildung 3-2 zeigt ergänzend zur Karte die Anzahl Einwohner und Beschäftigte in den einzelnen Agglomerationen, deren Bevölkerungswachstum in den letzten 10 Jahren sowie das Verhältnis zwischen Einwohnerzahl und Anzahl Beschäftigten. Die Zahlen beziehen sich auf die statistischen Perimeter der Agglomerationen gemäss BFS-Definition aus dem Jahr 2000. Die Angaben beschränken sich ausserdem auf die im Schweizer Teil der Agglomeration wohnhaften Einwohner und Beschäftigten. Die Grössenklassen der Agglomerationen werden hingegen durch die gesamte Zahl inklusive der im grenznahen Ausland wohnenden Bevölkerung bestimmt. Sie entsprechen in der 2. Generation der Agglomerationsprogramme folgenden Abgrenzungen (wobei sich die Grenzen zwischen den Grössenklassen in künftigen Generationen wieder ändern können):

- Grosse Agglomeration verfügen über mehr als 300 000 Einwohner
- Mittlere Agglomerationen haben zwischen 50 000 und 300 000 Einwohner
- Die kleinen Agglomerationen zählen weniger als 50 000 Einwohner. Die isolierten Städte haben ebenfalls weniger als 50 000 Einwohner und verfügen zudem nicht über eine typische Agglomerationsstruktur mit Kern-, Agglomerations- und Umlandgemeinden. Im Rahmen der Agglomerationsprogramme werden sie gleich behandelt wie die kleinen Agglomerationen.

Die Agglomerationen weisen nicht nur sehr unterschiedliche Ausgangslagen bezüglich dem Verhältnis von Einwohnern zu Beschäftigten auf, sondern sie sind in den vergangenen Jahren auch unterschiedlich stark gewachsen. Am stärksten fiel das Bevölkerungswachstum in einzelnen mittleren und kleinen Agglomerationen aus. So nahm die Bevölkerung in den Agglomerationen Bulle, Chablais, Kreuzlingen-Konstanz, Lenzburg und Fribourg um 19% und mehr zu. Von den grossen Agglomerationen weisen Lausanne-Morges, Genf und Zürich ein Wachstum zwischen 12 und 15% auf (Bern und Basel sind um 7 resp. 6% gewachsen). Als einzige Stadt weist Davos in der betrachteten Zeitperiode kein Wachstum auf.

Das Verhältnis von Einwohnern zu Beschäftigten variiert zwischen den Agglomerationen recht stark. Einen Wert von mehr als 70 Beschäftigten pro 100 Einwohner weisen Zürich, Bern, St. Gallen, Zug, Chiasso-Mendrisio, Frauenfeld, Langenthal, St. Moritz, Davos und Martigny (isolierte Stadt) auf. Demgegenüber liegt die Zahl der Beschäftigten in folgenden Agglomerationen unter 50 pro 100 Einwohner: Vevey-Montreux, Thun, Locarno, Arbon-Rorschach, Rapperswil-Jona/Rüti, Chablais, Lachen, Sierre-Montana, Amriswil-Romanshorn, Wohlen (AG) und Einsiedeln (isolierte Stadt). Bei dieser zweiten Kategorie von Agglomerationen ist davon auszugehen, dass sie typischerweise einen negativen Pendlersaldo aufweist, also (deutlich) mehr Personen in anderen Agglomerationen arbeiten, als Personen von ausserhalb der Agglomeration zupendeln.

Abbildung 3-1: Agglomerationen der Schweiz, 2000



3.2 Agglomerationsprogramme der 1. und 2. Generation

Bis zum Stichtag (31. Dezember 2007) wurden dem Bundesamt für Raumentwicklung 30 Agglomerationsprogramme der 1. Generation zur Prüfung eingereicht. Diese 30 Agglomerationsprogramme umfassen 37 Agglomerationen, die 90 % der Agglomerationsbevölkerung und somit insgesamt rund zwei Drittel der Schweizer Bevölkerung erfassen.

Demgegenüber wurden dem Bundesamt für Raumentwicklung sogar 41 Agglomerationsprogramme der 2. Generation zur Prüfung eingereicht (Stichtag 30. Juni 2012). Dabei handelt es sich um 13 neue und 28 überarbeitete Programme aus der 1. Generation. An diesen 41 Agglomerationsprogrammen sind 23 Kantone, rund 800 Städte und Gemeinden sowie verschiedene Gebietskörperschaften in Deutschland, Frankreich, Österreich und Liechtenstein beteiligt.

Diese Breite widerspiegelt sich auch in der Abbildung 3-3, welche eine Übersicht über die eingereichten Agglomerationsprogramme der 1. und 2. Generation zeigt. Wichtig für das Verständnis der Zahlen und Abbildungen in dieser Publikation sind die Bemerkungen zum Perimeter in der rechten Spalte der Abbildung. Sie zeigen, welche Agglomerationen (gemäss Definition des BFS im Jahr 2000) in diesem Bericht in welchen Agglomerationsprogrammen zusammengefasst wurden. Beispielsweise werden die statistischen Daten zum Agglomerationsprogramm «Obersee» aus der Kombination der Angaben zu den BFS-Agglomerationen «Rapperswil-Jona/Rüti» und «Lachen» gebildet. Zürich auf der anderen Seite ist eine einzige Agglomeration gemäss BFS-Definition, für die es in der zweiten Generation aber zwei Agglomerationsprogramme («Zürich-Glatal» sowie «Limmattal») gibt. Die in den folgenden Tabellen ausgewiesenen Zahlen stimmen deshalb nur mit den in den Agglomerationsprogrammen kommunizierten Zahlen überein, wenn der im Agglomerationsprogramm verwendete Perimeter

Abbildung 3-2: Einwohner und Beschäftigte nach Agglomerationen 2013/14

Agglomerationen nach Grössenklasse (alphabetisch)	Anzahl Einwohner 2014	Anzahl Beschäftigte 2013	Einwohnerwachstum seit 2005	Beschäftigte pro 100 Einwohner
Grosse Agglomerationen				
Basel	513 367	356 170	5.6 %	69.4
Bern	365 238	297 320	6.8 %	81.4
Genève (franco-valdo-genevois / Grand Genève) ¹	550 866	366 141	11.6 %	66.5
Lausanne-Morges	357 222	240 687	14.6 %	67.4
Zürich	1'251 199	889 307	13.6 %	71.1
Mittlere Agglomerationen				
Aarau (Aareland)	92 703	63 761	12.6 %	68.8
Arbon-Rorschach (CH)	60 772	28 947	7.2 %	47.6
Baden-Brugg (Aargau-Ost)	123 959	75 768	13.7 %	61.1
Bellinzona	52 858	29 491	11.3 %	55.8
Biel/Bienne	96 275	54 241	9.4 %	56.3
Chur	72 540	47 153	9.2 %	65.0
Freiburg	116 514	72 634	19.1 %	62.3
Kreuzlingen	31 221	18 246	20.4 %	58.4
Locarno	62 931	30 684	6.7 %	48.8
Lugano	142 652	99 683	12.3 %	69.9
Luzern	217 662	145 980	9.3 %	67.1
Chiasso-Mendrisio (Mendrisiotto)	51 562	40 993	7.4 %	79.5
Neuchâtel (RUN)	80 904	50 587	5.7 %	62.5
Olten-Zofingen	116 186	69 558	11.0 %	59.9
Rapperswil-Jona / Rüti (Obersee)	55 161	26 533	8.8 %	48.1
Heerbrugg (Rheintal)	56 260	31 414	10.9 %	55.8
Vevey-Montreux (Rivelac)	97 691	45 532	14.8 %	46.6
Schaffhausen	69 106	39 872	8.1 %	57.7
Sion	66 155	42 198	17.9 %	63.8
Solothurn	78 636	43 408	6.1 %	55.2
St. Gallen	154 490	117 448	6.3 %	76.0
Thun	97 186	48 516	5.3 %	49.9
Buchs (Werdenberg-Liechtenstein)	23 901	12 658	12.3 %	53.0
Wil	73 755	37 150	10.6 %	50.4
Winterthur	148 619	77 967	14.7 %	52.5
Zug	115 709	103 655	13.3 %	89.6
Wetzikon-Pfäffikon (Zürcher Oberland)	54 649	27 504	16.8 %	50.3
Kleine Agglomerationen				
Amriswil-Romanshorn	27 911	12 771	12.9 %	45.8
Brig-Visp	36 488	22 103	10.8 %	60.6
Bulle	30 384	16 952	29.8 %	55.8
Burgdorf	29 633	20 111	7.0 %	67.9
Monthey-Aigle	41 895	20 772	19.0 %	49.6
Delémont	20 877	14 614	10.1 %	70.0
Frauenfeld	30 981	22 322	12.1 %	72.1
Grenchen	26 183	14 635	4.6 %	55.9
Interlaken	23 357	13 052	6.6 %	55.9
La Chaux-de-Fonds-Le Locle (RUN)	49 460	34 087	5.2 %	68.9
Lachen (Obersee)	40 353	16 368	18.4 %	40.6
Lenzburg (Aargau-Ost)	32 107	18 300	19.1 %	57.0
Stans (Nidwalden)	31 171	17 762	5.6 %	57.0
Schwyz	26 834	16 649	6.6 %	62.0
Sierre-Montana	39 059	17 322	12.3 %	44.3
St. Moritz	15 119	15 525	6.1 %	102.7
Wohlen (AG) (Aargau-Ost)	25 010	11 381	15.2 %	45.5
Yverdon-les Bains	35 756	21 054	18.6 %	58.9
Isolierte Städte				
Davos	11 136	8 856	-0.3 %	79.5
Einsiedeln	14 949	6 587	11.8 %	44.1
Langenthal	15 316	12 415	6.0 %	81.1
Lyss	14 183	7 779	10.4 %	54.8
Martigny	17 342	12 929	15.8 %	74.6

Quellen: Einwohner: ESPOP 2005/STATPOP 2014, Beschäftigte: BFS STATENT 2013, Agglomerationsdefinition 2000 des BFS

¹ In Klammer: Name des Agglomerationsprogramms, falls eine andere Bezeichnung gewählt wurde.

exakt den (teilweise zusammengefassten) BFS-Perimetern entspricht. Die isolierten Städte werden ausserdem im Rahmen der Agglomerationsprogramme als kleine Agglomerationen behandelt.

Die Liste zeigt, dass sich teilweise mehrere benachbarte Agglomerationen für die Erarbeitung eines gemeinsamen Agglomerationsprogramms zusammengeschlossen haben. Einige Agglomerationsprogramme erstrecken sich über mehrere Kantone, einzelne gehen gar über die Landesgrenzen hinaus. Dieses Vorgehen deckt sich mit dem «Geist» der Agglomerationsprogramme, der die Zusammenarbeit und die übergeordnete Abstimmung hervorhebt. Die Wahl des Perimeters soll demnach auch durch die bestehenden Herausforderungen bestimmt werden. Diese können je nach Agglomeration äusserst unterschiedlich sein.

Um die Analyse der agglomerationsspezifischen Herausforderungen auf eine einheitliche Basis zu stellen, hat der Bund das System der sogenannten MOCA-Indikatoren entwickelt. Ausgehend von der Ist-Situation sollen ab den Agglomerationsprogrammen der 3. Generation für vier dieser Indikatoren langfristige Zielwerte bestimmt werden. In den darauf folgenden Agglomerationsprogrammen beabsichtigt der Bund, unter Einbezug dieser vier Indikatoren eine Wirkungskontrolle durchzuführen. Die Indikatoren dienen als Grundlage, um die Entwicklung in Agglomerationen der gleichen Grössenklasse im Zeitverlauf zu vergleichen und so Hinweise für den Massnahmenbedarf in den einzelnen Agglomerationen zu gewinnen. Es handelt sich um folgende vier Indikatoren:

- **Einwohner nach ÖV-Güteklassen:** Anteil Einwohner nach ÖV-Güteklassen
- **Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen:** Anteil Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen
- **Modal Split:** Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Total der zurückgelegten Tagesdistanz nach Wohnort
- **Unfälle:** Anzahl Verunfallte (verletzte oder getötete) im Strassenverkehr pro 1000 Einwohner

Einwohner nach ÖV-Güteklasse

Das Konzept der ÖV-Güteklassen wurde entwickelt, um die Qualität des Angebots im öffentlichen Verkehr zu erfassen. Dabei spielt die räumliche Distanz zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, die Taktfrequenz an den Haltestellen und die Art des Verkehrsmittels eine Rolle.² Zur Berechnung der Einwohneranteile nach ÖV-Güteklassen wird ermittelt, wie viele Einwohner oder Beschäftigte sich in den Zonen unterschiedlicher ÖV-Erschliessungsgüte befinden. Abbildung 3-4 zeigt, dass die ÖV-Erschliessungsgüte je nach Agglomeration bedeutende Unterschiede aufweist. Grosse Agglomerationen und Agglomerationen mit zentralen ÖV-Knotenpunkten verfügen dabei tendenziell über die beste ÖV-Anbindung ihrer Bevölkerung.

Beschäftigte nach ÖV-Güteklasse

Ein ähnliches Bild besteht auch bei der ÖV-Erschliessungsgüte der Beschäftigten (vgl. Abbildung 3-5). Ein hoher Anteil an Beschäftigten in der höchsten Güteklasse (A) ist insbesondere in den grossen Agglomerationen anzutreffen. Aber auch mittlere Agglomerationen mit zentralen ÖV-Drehscheiben wie Luzern, Winterthur und St. Gallen sowie die kleinen Agglomerationen Brig-Visp-Naters, Yverdon und Langenthal weisen eine sehr gute ÖV-Erschliessung ihrer Arbeitsplätze auf. Hohe Anteile an mit dem ÖV schlecht erschlossener Arbeitsplätze befinden sich dagegen insbesondere in den Agglomerationen Rheintal, Bulle, Chablais und Nidwalden.

² Die ÖV-Güteklasse ergibt sich aus einer Kombination der Haltestellenkategorie und der Erreichbarkeit der Haltestelle für Fussgänger (Distanz von der Haltestelle in Metern). Bei der Bestimmung der Haltestellenkategorie spielen die Art des Verkehrsmittels (Zug, Tram, Bus) sowie das Kursintervall des öffentlichen Verkehrs an dieser Haltestelle eine Rolle. Gebiete die sehr nahe an einer Haltestelle mit hoher Haltestellenkategorie liegen, schneiden dabei am besten ab (Güteklasse A). Beispiele: Der Umkreis von maximal 500 m um einen Bahnhof ist der Güteklasse A zuzuordnen, wenn er im 5-Minutentakt von einer oder mehreren Linien bedient wird. / Fährt an einer Bushaltestelle ein Bus nur im Stunden- oder Halbstundentakt, wird dem Gebiet im Umkreis von 300 m die Güteklasse D zugewiesen, während Gebiete ausserhalb dieser 300 m keine Güteklasse mehr erhalten.

Abbildung 3-3: Agglomerationsprogramme der 1. und 2. Generation im Überblick nach Grössenklasse (geordnet nach Anzahl Einwohner)

Agglomerationsprogramm	1. Generation	2. Generation	Bemerkungen zum Perimeter
Grosse Agglomerationen			
Zürich	<input checked="" type="checkbox"/>		Agglomerationen Zürich und Winterthur in 1. Generation
Zürich Glattal	(Zürich)	<input checked="" type="checkbox"/>	Gemeinden Zürich (Stadt Zürich), Bassersdorf, Bachenbülach, Bülach, Dietlikon, Dübendorf, Fällanden, Kloten, Maur, Nürensdorf, Opfikon, Rümlang, Schwerzenbach, Volketswil, Wallisellen und Wangen-Brüttisellen
Limmattal	(Zürich)	<input checked="" type="checkbox"/>	Teil der Agglomeration Zürich: Gemeinden Bergdietikon, Killwangen, Spreitenbach, Würenlos (alle Kt. Aargau), sowie Dietikon, Geroldswil, Oberengstringen, Oetwil a.d.L., Unterengstringen, Urdorf, Schlieren, Weiningen ZH (alle Kanton Zürich)
Genève (Grand Genève)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Grossraum Genf mit grenznahem Ausland
Basel	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Über drei Länder und vier Kantone
Bern	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Ohne Schüpfen, Bösingen (FR), Wünnewil-Flamatt (FR) und Schmitten (FR)
Lausanne-Morges	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Mittlere Agglomerationen			
Luzern	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Hergiswil (Teil der Agglomeration Luzern) wird in 2. Generation aus dem AP Nidwalden in das AP Luzern übernommen
St. Gallen-Arbon-Rorschach	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Umfasst die Agglomerationen St. Gallen und Arbon-Rorschach
Aareland	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Umfasst die Agglomerationen Aarau und Olten-Zofingen
Aargau-Ost	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Umfasst die Agglomerationen Lenzburg, Baden-Brugg und Wohlen
Winterthur	(Zürich)	<input checked="" type="checkbox"/>	Erweitert um Lindau und Illnau-Effretikon (aus der Agglomeration Zürich) sowie Elgg und Turbental. Ohne Henggart
Lugano	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Ohne Bissone, Maroggia, Melano und Rovio (in AP Mendrisiotto behandelt)
RUN (Neuchâtel)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Umfasst die Agglomerationen Neuenburg und La Chaux-de-Fonds-Le Locle
Freiburg		<input checked="" type="checkbox"/>	Ohne Grolley und Tafers
Zug	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Ohne Neuheim, Oberägeri, Unterägeri und Walchwil
Biel/Bienne-Lyss	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Ab 2. Generation auch mit der Einzelstadt Lyss
Rivelac		<input checked="" type="checkbox"/>	Erweitert um Roche (VD). Ohne Attalens, Bossonnens und Remaufens
Thun	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Obersee	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Umfasst die Agglomerationen Rapperswil-Jona/Rüti und Lachen sowie einzelne Gemeinden der Agglomerationen Zürich und Wetzikon-Pfäffikon
Solothurn	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Wil		<input checked="" type="checkbox"/>	Erweitert um Kirchberg und Jonschwil
Chur	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Erweitert um Fläsch, Maienfeld und Jenins
Schaffhausen	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Sion		<input checked="" type="checkbox"/>	
Locarno		<input checked="" type="checkbox"/>	Erweitert um Brissago, Centovalli, Gambarogno und Mergoscia
Rheintal		<input checked="" type="checkbox"/>	Agglomeration Heerbrugg
Zürcher Oberland		<input checked="" type="checkbox"/>	Der Bearbeitungsperimeter (mit Massnahmen) besteht aus: - Agglomeration Wetzikon-Pfäffikon: Bäretswil, Hinwil, Hittnau, Pfäffikon ZH und Wetzikon - Gemeinden der Agglomeration Zürich: Bubikon, Fehraltorf, Gossau, Grüningen, Mönchaltorf, Russikon, Seegräben und Uster
Bellinzona		<input checked="" type="checkbox"/>	Erweitert um Molino und Sant'Antonio. Ohne Contone (in AP Locarno enthalten)
Mendrisiotto	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Erweitert um Bissone, Maroggia, Melano und Rovio (aus Agglomeration Lugano) sowie Arogno und Meride
Kreuzlingen-Konstanz		<input checked="" type="checkbox"/>	Erweitert um Kemmental und Lengwil
Werdenberg-Liechtenstein		<input checked="" type="checkbox"/>	Erweitert um Gams, Planken, Sargans, Sennwald und Wartau
Kleine Agglomerationen			
Chablais		<input checked="" type="checkbox"/>	Erweitert um Bex und Ollon. Ohne Troistorrens
Brig-Visp-Naters	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Ohne Zeneggen
Yverdon	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Erweitert um Pomy
Stans/Nidwalden		<input checked="" type="checkbox"/>	Erweitert um Dallenwil, Emmetten, Hergiswil und Wolfenschiessen (in 2. Generation ganzer Kanton Nidwalden behandelt)
Frauenfeld	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Bulle	<input checked="" type="checkbox"/>		Ohne Echarlens und Marsens
Burgdorf	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Interlaken	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Delémont	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Langenthal		<input checked="" type="checkbox"/>	
Davos		<input checked="" type="checkbox"/>	

Abbildung 3-4: Anteil Einwohner nach ÖV-Güteklasse im BFS-Perimeter (2013)

Agglomeration(en)	Sehr gute Erschliessung (A)	Gute Erschliessung (B)	Mittelmässige Erschliessung (C)	Geringe Erschliessung (D)	Marginale Erschliessung
Grosse Agglomerationen					
Genève	53.8 %	16.6 %	13.0 %	11.8 %	4.9 %
Bern	28.7 %	27.2 %	21.3 %	14.6 %	8.2 %
Basel	27.1 %	29.4 %	21.7 %	16.9 %	5.0 %
Lausanne-Morges	27.0 %	35.7 %	17.3 %	11.2 %	8.7 %
Zürich*	22.9 %	24.7 %	26.0 %	20.7 %	5.7 %
Mittlere Agglomerationen					
Luzern	22.7 %	33.9 %	28.6 %	10.5 %	4.3 %
Winterthur	18.0 %	33.7 %	23.5 %	16.5 %	8.3 %
Freiburg	16.6 %	22.6 %	11.7 %	22.3 %	26.8 %
St. Gallen-Arbon-Rorschach	16.3 %	27.0 %	28.0 %	20.3 %	8.3 %
Rivelac	15.2 %	20.5 %	27.1 %	23.2 %	14.0 %
Biel/Bienne-Lyss	14.9 %	39.4 %	17.3 %	22.0 %	6.3 %
RUN (Réseau urbain neuchâtelois)	13.6 %	42.2 %	22.7 %	15.4 %	6.2 %
Zug	12.7 %	31.9 %	35.6 %	13.3 %	6.4 %
Schaffhausen	12.7 %	30.3 %	27.7 %	22.6 %	6.7 %
Aargau-Ost	10.2 %	25.1 %	37.7 %	22.5 %	4.4 %
Chur	10.0 %	30.1 %	25.8 %	27.2 %	6.9 %
Thun	8.2 %	35.1 %	27.8 %	18.9 %	10.0 %
Kreuzlingen-Konstanz	8.2 %	17.9 %	45.1 %	24.6 %	4.2 %
Solothurn	7.5 %	8.1 %	32.0 %	36.7 %	15.7 %
Wil	6.2 %	7.5 %	30.1 %	41.5 %	14.8 %
Zürcher Oberland	5.9 %	9.0 %	34.4 %	37.1 %	13.6 %
Lugano	5.9 %	32.6 %	19.4 %	27.2 %	14.9 %
Bellinzona	5.7 %	10.8 %	22.4 %	45.2 %	15.9 %
Locarno	5.4 %	14.4 %	30.0 %	33.6 %	16.5 %
Aareland	4.1 %	18.0 %	42.0 %	27.4 %	8.5 %
Werdenberg-Liechtenstein	3.4 %	6.0 %	32.4 %	44.5 %	13.7 %
Obersee	3.2 %	8.6 %	42.5 %	32.1 %	13.7 %
Mendrisiotto	1.3 %	15.5 %	25.8 %	37.2 %	20.2 %
Rheintal	1.3 %	10.1 %	26.4 %	41.1 %	21.1 %
Sion**	0.0 %	10.9 %	14.4 %	44.4 %	30.3 %
Kleine Agglomerationen					
Brig-Visp-Naters	22.9 %	19.5 %	19.4 %	28.8 %	9.4 %
Langenthal	19.9 %	28.1 %	34.6 %	15.8 %	1.7 %
Yverdon	13.4 %	25.8 %	37.9 %	16.9 %	6.0 %
Burgdorf	11.1 %	19.1 %	24.0 %	35.9 %	9.8 %
Chablais	9.3 %	11.9 %	28.5 %	29.8 %	20.5 %
Frauenfeld	9.0 %	19.2 %	46.2 %	19.3 %	6.3 %
Davos	5.7 %	48.6 %	24.5 %	8.9 %	12.2 %
Delémont	5.1 %	10.7 %	20.8 %	44.7 %	18.7 %
Interlaken	4.5 %	8.3 %	28.7 %	50.4 %	8.1 %
Bulle	3.5 %	11.0 %	25.9 %	39.8 %	19.8 %
Stans/Nidwalden**	0.0 %	4.1 %	26.1 %	51.8 %	18.0 %

Hinweis: Die Angaben beziehen sich auf die teilweise zusammengesetzten BFS-Perimeter der Agglomerationen. Dieser kann vom Perimeter der Agglomerationsprogramme abweichen.

* Zürich verfügt über mehrere Agglomerationsprogramme. Die Angaben sind nur für die gesamte Agglomeration verfügbar (BFS-Perimeter).

** Sion und Stans weisen im BFS-Perimeter im Fahrplanjahr 2013/14 keine Gebiete mit ÖV-Güteklasse A auf. Im Perimeter des Agglomerationsprogramms können aber solche Gebiete vorkommen (z.B. in Hergiswil NW).

Quelle: Eigene Darstellung, Datenaufbereitung durch ARE (2016): STATPOP 2013 und HAFAS-Fahrplan 2013/14; Definitionen der Güteklassen finden sich in ARE (2016), ÖV-Güteklassen, Berechnungsmethodik ARE.

Abbildung 3-5: Anteil Beschäftigte nach ÖV-Güteklasse im BFS-Perimeter (2013)

Agglomeration(en)	Sehr gute Erschliessung (A)	Gute Erschliessung (B)	Mittelmässige Erschliessung (C)	Geringe Erschliessung (D)	Marginale Erschliessung
Grosse Agglomerationen					
Genève	68.3 %	14.6 %	8.0 %	6.7 %	2.3 %
Bern	55.4 %	22.6 %	11.3 %	5.7 %	5.0 %
Basel	49.1 %	22.1 %	16.0 %	9.5 %	3.2 %
Zürich*	48.8 %	22.0 %	14.9 %	10.8 %	3.5 %
Lausanne-Morges	38.8 %	31.7 %	15.4 %	8.2 %	5.9 %
Mittlere Agglomerationen					
Luzern	44.6 %	23.9 %	19.7 %	8.8 %	3.0 %
Winterthur	44.6 %	28.5 %	13.4 %	7.9 %	5.6 %
Freiburg	38.5 %	19.5 %	14.8 %	14.5 %	12.7 %
St. Gallen-Arbon-Rorschach	36.4 %	23.3 %	20.8 %	13.6 %	5.9 %
Chur	35.3 %	17.3 %	30.5 %	12.8 %	4.0 %
Zug	33.2 %	33.0 %	22.8 %	8.3 %	2.7 %
Biel/Bienne-Lyss	31.5 %	28.2 %	21.0 %	14.8 %	4.5 %
Aargau-Ost	29.9 %	24.3 %	23.8 %	15.2 %	6.8 %
Rivelac	29.4 %	21.9 %	21.7 %	17.2 %	9.7 %
Lugano	29.3 %	28.6 %	17.3 %	17.4 %	7.3 %
Schaffhausen	27.9 %	32.0 %	23.4 %	11.8 %	5.0 %
Solothurn	27.8 %	16.9 %	22.2 %	19.6 %	13.4 %
RUN (Réseau urbain neuchâtelois)	27.8 %	39.5 %	17.9 %	10.7 %	4.0 %
Thun	24.4 %	30.8 %	25.2 %	11.3 %	8.3 %
Bellinzona	21.8 %	13.6 %	27.8 %	30.3 %	6.4 %
Aareland	21.7 %	22.3 %	30.0 %	19.5 %	6.5 %
Locarno	19.8 %	20.0 %	24.6 %	24.2 %	11.4 %
Wil	16.1 %	8.7 %	31.8 %	30.8 %	12.6 %
Kreuzlingen-Konstanz	13.9 %	20.2 %	48.2 %	15.3 %	2.4 %
Obersee	13.1 %	14.9 %	33.0 %	22.2 %	16.8 %
Werdenberg-Liechtenstein	11.3 %	10.7 %	28.8 %	38.9 %	10.2 %
Zürcher Oberland	11.1 %	14.7 %	26.7 %	37.5 %	9.9 %
Mendrisiotto	8.7 %	23.2 %	25.6 %	29.2 %	13.3 %
Rheintal	2.4 %	13.6 %	21.9 %	35.4 %	26.6 %
Sion**	0.0 %	36.5 %	14.6 %	33.9 %	15.0 %
Kleine Agglomerationen					
Brig-Visp-Naters	50.7 %	14.6 %	10.8 %	15.7 %	8.2 %
Langenthal	44.7 %	13.2 %	25.7 %	13.7 %	2.7 %
Yverdon	38.9 %	17.0 %	26.0 %	15.1 %	3.0 %
Frauenfeld	34.9 %	17.0 %	27.8 %	16.1 %	4.3 %
Burgdorf	20.4 %	15.0 %	34.2 %	20.6 %	9.8 %
Bulle	18.4 %	17.4 %	18.3 %	26.4 %	19.5 %
Delémont	13.9 %	12.1 %	28.5 %	36.7 %	8.8 %
Chablais	10.3 %	19.8 %	18.9 %	31.2 %	19.9 %
Interlaken	8.3 %	22.2 %	34.3 %	25.5 %	9.8 %
Davos	3.9 %	63.9 %	13.9 %	10.7 %	7.6 %
Stans/Nidwalden**	0.0 %	11.6 %	24.5 %	41.6 %	22.3 %

Hinweis: Die Angaben beziehen sich auf die teilweise zusammengesetzten BFS-Perimeter der Agglomerationen. Dieser kann vom Perimeter der Agglomerationsprogramme abweichen.

* Zürich verfügt über mehrere Agglomerationsprogramme. Die Angaben sind nur für die gesamte Agglomeration verfügbar (BFS-Perimeter).

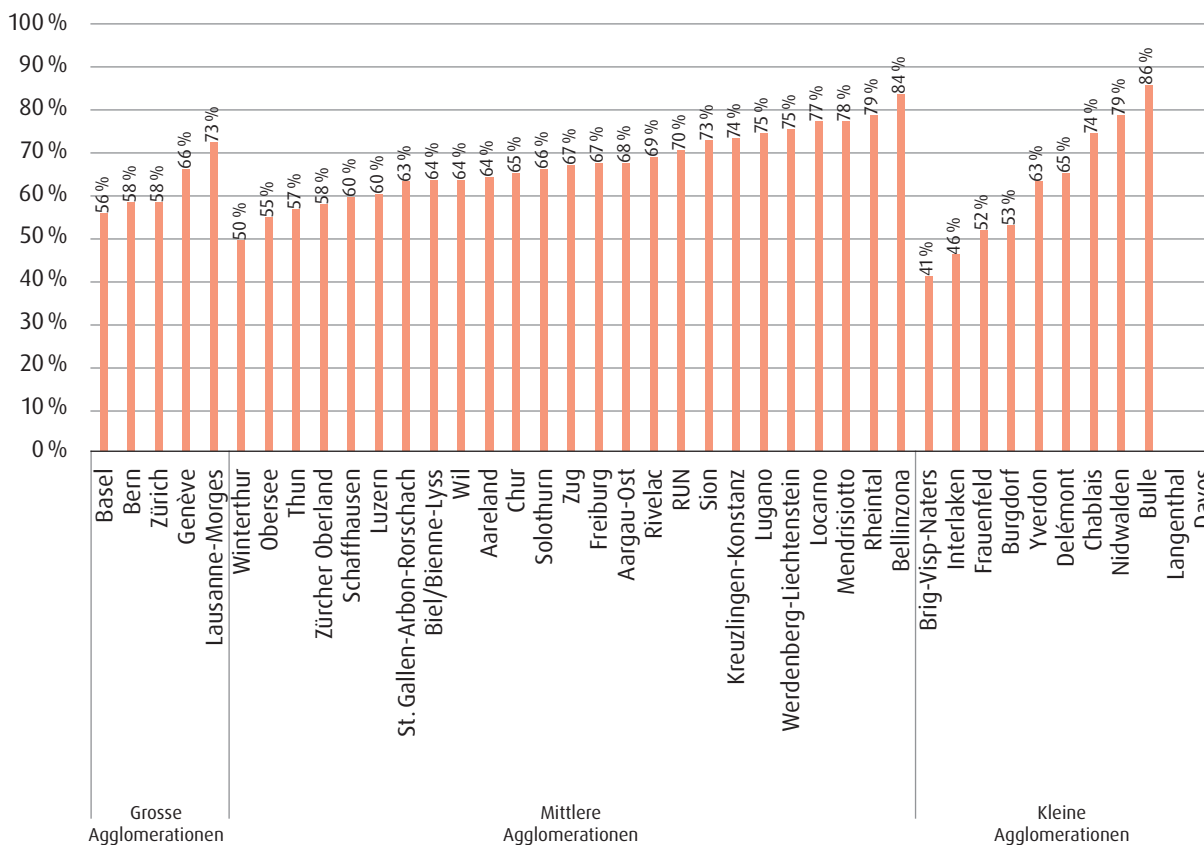
** Sion und Stans weisen im BFS-Perimeter im Fahrplanjahr 2013/14 keine Gebiete mit ÖV-Güteklasse A auf. Im Perimeter des Agglomerationsprogramms können aber solche Gebiete vorkommen (z.B. in Hergiswil NW).

Quelle: Eigene Darstellung, Datenaufbereitung durch ARE (2016): STATPOP 2013 und HAFAS-Fahrplan 2013/14; Definitionen der Güteklassen finden sich in ARE (2016), ÖV-Güteklassen, Berechnungsmethodik ARE.

Modal Split

Der MOCA-Indikator «Modal Split» zeigt den Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) an den zurückgelegten Tagesdistanzen. Die höchsten MIV-Anteile wurden in Bulle, Bellinzona, im Rheintal sowie in Nidwalden ermittelt, wobei die auf dem Mikrozensus beruhenden Angaben verlässlicher sind, je mehr Einwohner im Perimeter wohnen (aufgrund zu kleiner Stichproben gibt es für Davos und Langenthal keine verlässlichen Angaben). Auch zwischen den grossen Agglomerationen bestehen erhebliche Unterschiede. So weist Lausanne-Morges einen MIV-Anteil von fast 73% auf, demgegenüber ist der MIV-Anteil in Bern, Basel und Zürich mit 55 bis 58% deutlich tiefer. Besonders tiefe MIV-Anteile weisen Brig-Visp-Naters, Interlaken und Winterthur auf.

Abbildung 3-6: Modal Split: Anteil des motorisierten Individualverkehrs an den Tagesdistanzen im Jahr 2010



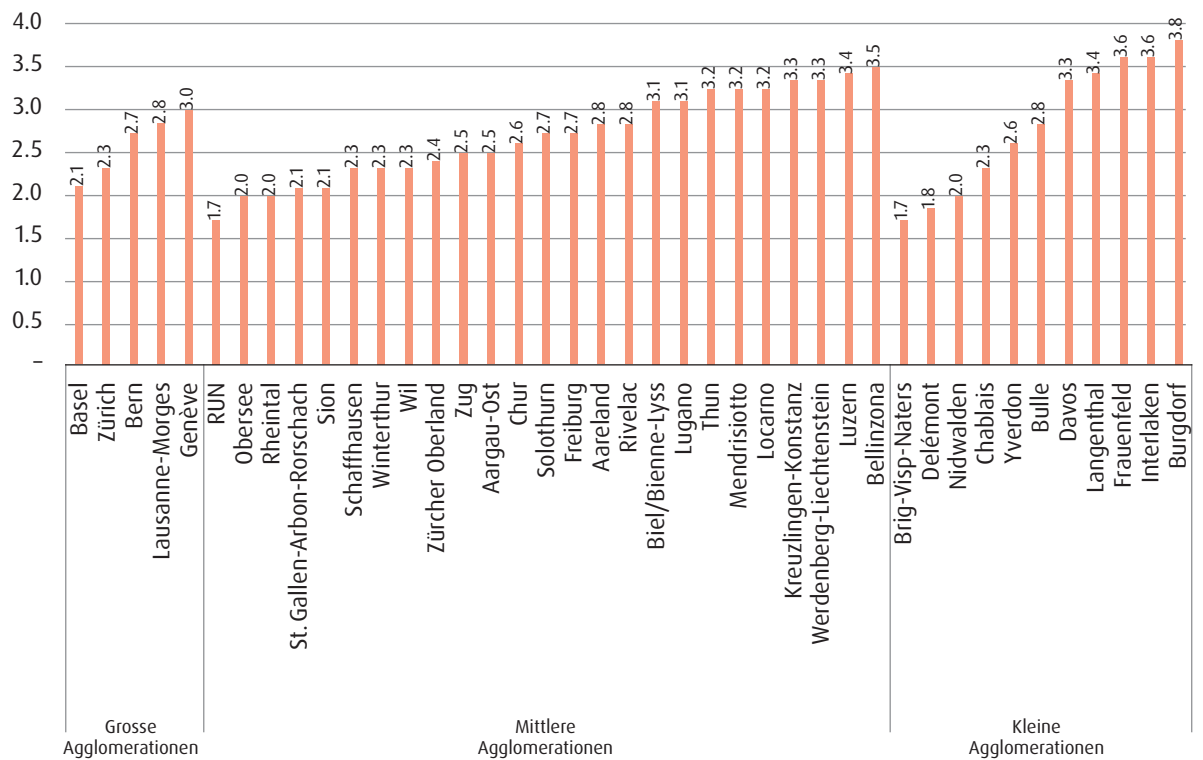
Hinweis: Die Angaben beziehen sich auf die teilweise zusammengesetzten BFS-Perimeter der Agglomerationen. Dieser kann vom Perimeter der Agglomerationsprogramme abweichen. Aufgrund der teilweise kleinen Stichproben weisen insbesondere die Werte der kleinen und mittleren Agglomerationen grosse Unsicherheiten auf. Insbesondere die statistische Basis für Langenthal und Davos ist zu klein für verlässliche Angaben.

Quelle: Eigene Darstellung, Datenauswertung durch ARE (2016): Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010

Unfälle

Wie die Modal Split-Anteile variieren auch die Unfallzahlen je nach Agglomeration. Diese deuten auf eine hohe Zahl an Verunfallten in den Perimetern der Agglomerationsprogramme Burgdorf, Interlaken, Frauenfeld, Langenthal, Bellinzona und Luzern hin. Unter den grossen Agglomerationen sind nur in Genf mehr als 3 Verunfallte pro 1000 Einwohner zu beklagen. Die tiefsten Unfallraten nach Grössenklasse werden in Basel, Neuenburg und Brig-Visp-Naters gezählt. Anzumerken ist, dass die Kennzahlen in Abbildung 3-7 als Grössenordnung und weniger als exakter Wert zu verstehen sind, da sie auf einer Stichprobe des Bundesamts für Strassen beruhen.

Abbildung 3-7: Verunfallte im Strassenverkehr pro 1000 Einwohner im Jahr 2013



Hinweis: Die Angaben beziehen sich auf die teilweise zusammengesetzten BFS-Perimeter der Agglomerationen. Dieser kann vom Perimeter der Agglomerationsprogramme abweichen. Aufgrund der teilweise kleinen Perimeter und statistischen Stichproben können die Zahlen von Jahr zu Jahr stark schwanken.

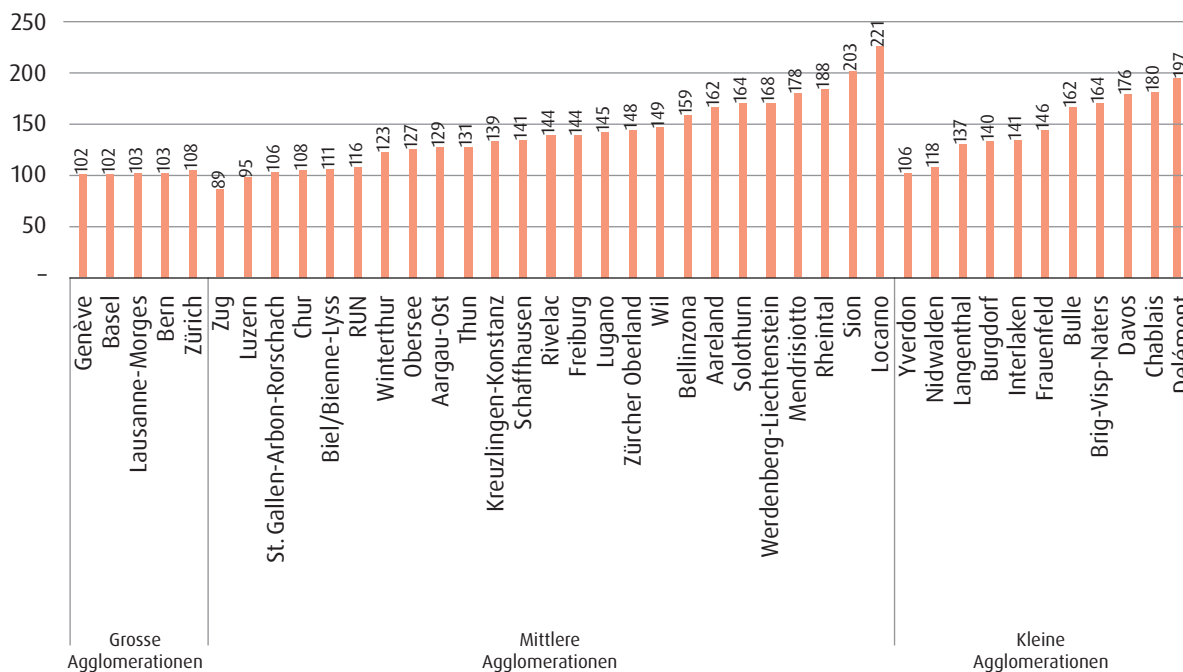
Quelle: Eigene Darstellung, Datenauswertung durch ARE (2016): ASTRA Unfallstatistik 2013, STATPOP 2013

Bauzonenflächenbeanspruchung

Nicht Bestandteil der MOCA-Indikatoren sind Kennzahlen zur konzentrierten Siedlungsentwicklung, einer wichtigen Zielsetzung der Agglomerationsprogramme. Eine weitere Zersiedlung soll verhindert und die Flächenbeanspruchung vermindert werden. Es stellt sich heraus, dass es nicht einfach ist, die Siedlungsdichte zu messen. Ein möglicher Indikator ist das Ausmass der Bauzonenflächenbeanspruchung gemessen an der Anzahl m² Bauzonenfläche pro Einwohner und Beschäftigte. Diese Kennzahl dient als Mass für die durchschnittliche Siedlungsdichte in den Bauzonen einer Agglomeration (als Bauzonen werden dabei alle Wohn-, Misch- und Zentrumszonen berücksichtigt). Je tiefer diese Kennzahl ausfällt, desto besser ist die Ausnutzung der Bauzonenflächen. Je höher der Wert ausfällt, desto mehr Bauzonenflächen werden pro Nutzer beansprucht. Die Ursache für einen hohen Wert kann im Einzelfall unterschiedlich sein. So kann dies auf überdurchschnittliche Bauzonenreserven oder eine geringe Ausnutzung der bebauten Bauzonen hinweisen. Abbildung 3-8 zeigt die Bauzonenflächenbeanspruchung in den Agglomerationen in m² pro Einwohner und Beschäftigte.

Die tiefste Bauzonenflächenbeanspruchung weisen die Agglomerationen Luzern und Zug auf. Die grossen Agglomerationen weisen ebenfalls eine geringe Beanspruchung von unter 110 m² Bauzone für einen Einwohner oder Beschäftigten auf. Auch Chur, St. Gallen und Yverdon liegen unter diesem Wert. Im Vergleich dazu weisen die Agglomerationen Locarno, Sion und Delémont mit Werten um 200 m² Bauzonen pro Einwohner oder Beschäftigten eine deutlich geringere Ausnutzung der Bauzonenflächen auf.

Abbildung 3-8: Bauzonenflächenbeanspruchung in m² pro Einwohner und Beschäftigte (bezogen auf Wohn-, Misch- und Zentrumszonen) im Jahr 2012



Hinweis: Die Angaben beziehen sich auf die teilweise zusammengefügte BFS-Perimeter der Agglomerationen. Dieser kann vom Perimeter der Agglomerationsprogramme abweichen.

Quelle: Eigene Darstellung, Datenauswertung durch ARE (2016): Bauzonenstatistik 2012, STATPOP 2011, STATENT 2013

3.3 Bundesbeiträge an Agglomerationsprogramme

Die erste Tranche an Bundesbeiträgen für Verkehrsprojekte in Agglomerationen wurde noch unabhängig von Agglomerationsprogrammen im Rahmen der sogenannten dringenden Projekte ausbezahlt. Sie betreffen 23 Projekte, für deren Realisierung per Bundesbeschluss 2.56 Mrd. CHF zur Verfügung gestellt wurden. Es handelt sich dabei häufig um grössere Projekte, wie beispielsweise:

- Eisenbahnprojekte (z.B. Durchmesserlinie Zürich, Schienenverbindung Mendrisio – Varese, Stadtbahn Zug)
- Tramprojekte (z.B. Glattalbahn, Tram Bern West, Tram Cornavin-Meyrin-CERN Genf)
- Strassenprojekte (z.B. Poyabrücke und -tunnel Freiburg, Entlastungsstrasse Region Olten, Hauptstrasse H2 Pratteln-Liestal)

Die ausbezahlten Beiträge an dringende Projekte sind deutlich höher als diejenigen, welche für die Agglomerationsprogramme der 1. Generation (1.51 Mrd. CHF) und der 2. Generation (1.70 Mrd. CHF) gesprochen wurden. Dies unterstreicht, wie dringend der Bedarf für finanzielle Beiträge des Bundes an Agglomerationsverkehrsprojekte schon bei der Schaffung des Infrastrukturfonds war.

3.3.1 Beiträge an Agglomerationsprogramme der 1. Generation

Im Rahmen der ersten Generation der Agglomerationsprogramme entschied der Bund zusammen mit den Agglomerationen, Projekte im Umfang von rund 3.8 Mrd. CHF mitzufinanzieren. Der gesamte zugesicherte Bundesbeitrag belief sich auf 1.51 Mrd. CHF, davon fielen rund 282 Mio. CHF für die Nachfinanzierung der Durchmesserlinie Zürich (dringendes Projekt, zu 50% vom Bund mitfinanziert) an. Kantone, Städte und Gemeinden trugen damit Kosten von rund 2.3 Mrd. CHF.

Wie Abbildung 3-9 zeigt, hat der Bund in der ersten Generation vor allem Beiträge für Eisenbahnprojekte, Tramprojekte, Langsamverkehrsmassnahmen und Massnahmen zur Aufwertung der Strassenräume gesprochen. Die Massnahmenschwerpunkte in den einzelnen Agglomerationen sind dabei äusserst unterschiedlich und orientieren sich am jeweiligen Handlungsbedarf.

Auch auf der Ebene der Agglomerationsgrössenklassen lassen sich Unterschiede in der Priorisierung der Massnahmenkategorien feststellen:

- Bei den grossen Agglomerationen dominieren Bundesbeiträge für Eisenbahn- und Tramprojekte. Es handelt sich häufig um grössere und damit auch teure Infrastrukturprojekte zur Schaffung der benötigten Kapazitäten und zur Erschliessung von Entwicklungsschwerpunkten.
- Bei den mittleren Agglomerationen fliessen am meisten Bundesbeiträge in Massnahmen zur Schaffung neuer Kapazitäten für die Lenkung des motorisierten Individualverkehrs (Umfahrungs- oder Entlastungsstrassen). Aber auch Beiträge für Massnahmen zugunsten des Langsamverkehrs, der Eisenbahninfrastruktur, für die Aufwertung des Strassenraums und für das Verkehrsmanagement spielen eine bedeutende Rolle.
- Bei den kleinen Agglomerationen dominieren die Beiträge an Massnahmen zur Aufwertung des Strassenraums, zur Verbesserung der Sicherheit sowie zugunsten des Langsamverkehrs.

Abbildung 3-9: Bundesbeiträge nach Projekttypen in der 1. Generation

A-Liste	Eisenbahn	Tram / Strasse	Bus / Strasse	Multimodale Drehscheibe	Langsamverkehr	Verkehrsmanagement	Aufwertung / Sicherheit Strassenraum	Motorisierter Individualverkehr
Grosse Agglomerationen	20 %	35 %	6 %	7 %	11 %	3 %	15 %	3 %
Mittlere Agglomerationen	14 %	0 %	8 %	11 %	18 %	10 %	11 %	28 %
Kleine Agglomerationen	0 %	0 %	1 %	4 %	26 %	4 %	63 %	2 %
Alle Agglomerationen	17 %	20 %	7 %	9 %	14 %	6 %	16 %	13 %

Quelle: Eigene Darstellung basierend auf Botschaft und Bundesbeschluss 1. Generation (2009/2010)

Betrachtet man die gesprochenen Bundesbeiträge pro Einwohner nach Agglomerationsgrössenklassen, fallen die Eisenbahnprojekte bei den grossen und die Aufwertung des Strassenraums bei den kleinen Agglomerationen auf, die hohe Pro-Kopf-Beiträge generieren.

Abbildung 3-10: Bundesbeiträge in CHF pro Kopf in der 1. Generation

A-Liste	Eisenbahn	Tram / Strasse	Bus / Strasse	Multimodale Drehscheibe	Langsamverkehr	Verkehrsmanagement	Aufwertung / Sicherheit Strassenraum	Motorisierter Individualverkehr	Total
Grosse Agglomerationen	46	81	15	18	25	6	34	7	233
Mittlere Agglomerationen	27	-	14	19	32	18	20	53	182
Kleine Agglomerationen	-	-	2	8	47	7	108	3	175
Alle Agglomerationen	35	42	14	18	29	12	22	26	208

Quelle: Eigene Darstellung basierend auf Botschaft und Bundesbeschluss 1. Generation (2009/2010)

3.3.2 Beiträge an Agglomerationsprogramme der 2. Generation

In der 2. Generation werden Massnahmen im Wert von insgesamt 4.6 Mrd. CHF durch den Bund mitfinanziert. Dafür wurden Bundesbeiträge von 1.7 Mrd. CHF zugesagt. Kantone, Städte und Gemeinden finanzieren die restlichen 2.9 Mrd. CHF.

Auch für die 2. Generation lassen sich Tendenzen bezüglich der Kategorien feststellen, die sich zudem je nach Grössenklasse unterscheiden:

- Die grossen Agglomerationen konzentrieren sich auf die Eisenbahn- und Tramassnahmen.
- Die mittleren Agglomerationen bauen den Langsamverkehr aus, werten den Strassenraum auf und verbessern die Sicherheit, ohne die grossräumige Erschliessung mit der Eisenbahn zu vernachlässigen.
- Kleine Agglomerationen setzen Akzente bei der Aufwertung der Strassenräume, bei den multimodalen Drehscheiben des öffentlichen Verkehrs und beim Langsamverkehr. Für die hohen Anteile im Bereich Eisenbahn sind die isolierten Städte verantwortlich, die hier zu den kleinen Agglomerationen gezählt werden.

In ihrem Umfang am grössten sind die Eisenbahnprojekte. In das Bussystem, das Verkehrsmanagement und in neue Strassenkapazitäten (motorisierter Individualverkehr) wird über alle Grössenklassen hinweg betragsmässig wenig investiert. Dies liegt einerseits daran, dass ein Verkehrsmanagement im Vergleich zu Infrastrukturmassnahmen relativ günstig realisierbar ist. Andererseits entspricht es dem Geist der Agglomerationsprogramme, neue Strassenkapazitäten nur zurückhaltend zu schaffen.

Der motorisierte Individualverkehr soll nicht mit neuen Kapazitäten gefördert werden, vielmehr soll er in Koexistenz mit den übrigen Verkehrsmitteln verträglich gestaltet und gerade in stark belasteten Kerngebieten entsprechend gelenkt werden.

Abbildung 3-11: Bundesbeiträge nach Projekttypen in der 2. Generation

A-Liste	Eisenbahn	Tram / Strasse	Bus / Strasse	Multimodale Drehscheibe	Langsamverkehr	Verkehrsmanagement	Aufwertung / Sicherheit Strassenraum	Motorisierter Individualverkehr
Grosse Agglomerationen	34 %	34 %	4 %	4 %	7 %	2 %	7 %	8 %
Mittlere Agglomerationen	17 %	3 %	7 %	13 %	28 %	9 %	17 %	6 %
Kleine Agglomerationen	21 %	0 %	3 %	27 %	24 %	1 %	15 %	10 %
Alle Agglomerationen	27 %	21 %	5 %	8 %	16 %	5 %	11 %	7 %

Quelle: Eigene Darstellung basierend auf Botschaft und Bundesbeschluss 2. Generation (2014)

Die grössten Beiträge pro Einwohner fliessen für Eisenbahn- und Tramprojekte in grossen Agglomerationen. Von grosser Bedeutung sind auch die Beiträge an Langsamverkehrspakete in mittleren und kleinen Agglomerationen sowie solche für die Aufwertung multimodaler Drehscheiben in kleinen Agglomerationen.

Abbildung 3-12: Bundesbeiträge pro Kopf in der 2. Generation

A-Liste	Eisenbahn	Tram / Strasse	Bus / Strasse	Multimodale Drehscheibe	Langsamverkehr	Verkehrsmanagement	Aufwertung / Sicherheit Strassenraum	Motorisierter Individualverkehr	Total
Grosse Agglomerationen	105	108	13	13	23	7	24	24	317
Mittlere Agglomerationen	44	8	17	33	73	22	44	16	256
Kleine Agglomerationen	53	-	6	68	60	2	37	24	251
Alle Agglomerationen	76	59	14	24	46	13	33	21	287

Quelle: Eigene Darstellung basierend auf Botschaft und Bundesbeschluss 2. Generation (2014)

3.3.3 Beitragssätze und Beiträge pro Kopf

Abbildung 3-13 zeigt die vom Bund festgelegten Beitragssätze für die Agglomerationsprogramme der 1. und 2. Generation sowie die Höhe der möglichen Finanzierungsbeiträge des Bundes pro Kopf der Bevölkerung in der Agglomeration. Die höchsten Beiträge pro Kopf wurden in der ersten Generation für einzelne mittlere Agglomerationen und eine kleine Agglomeration freigegeben. In der zweiten Generation zeigt sich eine ähnliche Struktur.

Die Darstellung zeigt aber auch, dass die Anforderungen an die Agglomerationsprogramme hoch sind und nicht von einem «Selbstläufer» gesprochen werden kann. So wies der Bund schon Agglomerationsprogramme zurück, weil sie bereits die Grundanforderungen nicht erfüllten. Die Wirksamkeit wurde bei diesen Programmen gar nicht erst überprüft. Weitere Programme wurden zwar geprüft, aber aufgrund ihrer ungenügenden Programmwirkung nicht mit Bundesbeiträgen ausgestattet.

Abbildung 3-13: Beitragssätze und freigegebene Bundesbeiträge pro Kopf (in CHF)

Agglomeration(en)	Beitragssatz 1. Generation	Bundesbeitrag pro Einwohner in CHF 1. Generation	Beitragssatz 2. Generation	Bundesbeitrag pro Einwohner in CHF 2. Generation
Grosse Agglomerationen				
Basel	40 %	167	35 %	181
Bern	35 %	408	35 %	834
Genève	40 %	338	40 %	370
Lausanne-Morges	40 %	462	35 %	519
Zürich*	35 %	87	35 %	141
Mittlere Agglomerationen				
Aareland	40 %	154	40 %	280
Aargau-Ost	40 %	307	35 %	271
Bellinzona	kein AP**		40 %	352
Biel/Bienne (inkl. Lyss ab 2. Gen)	40 %	217	30 %	52
Chur	40 %	153	40 %	151
Freiburg	kein Beitrag***	-	40 %	199
Kreuzlingen-Konstanz	kein AP**		35 %	169
Locarno	kein AP**		40 %	185
Lugano	30 %	192	35 %	219
Luzern	35 %	211	35 %	148
Mendrisiotto	35 %	376	35 %	191
Obersee	30 %	115	40 %	304
Rheintal	kein AP**		kein Beitrag***	
Rivelac	kein AP**		kein Beitrag***	
RUN (Réseau urbain neuchâtelois)	35 %	130	30 %	128
Schaffhausen	40 %	489	40 %	361
Sion	kein AP**		40 %	442
Solothurn	40 %	132	35 %	239
St. Gallen-Arbon-Rorschach	40 %	345	40 %	366
Thun	40 %	465	35 %	107
Werdenberg-Liechtenstein	kein AP**		35 %	327
Wil	kein Beitrag***		40 %	325
Winterthur	in Zürich enthalten		40 %	739
Zug	40 %	546	35 %	177
Zürcher Oberland	kein AP**		40 %	604
Kleine Agglomerationen				
Brig-Visp-Naters	40 %	133	35 %	559
Bulle	35 %	305	kein AP**	
Burgdorf	40 %	126	40 %	194
Chablais	kein AP**		30 %	69
Davos	kein AP**		kein Beitrag***	
Delémont	40 %	284	35 %	230
Frauenfeld	35 %	242	35 %	307
Interlaken	40 %	220	35 %	312
Langenthal	kein Beitrag***		35 %	776
Stans/Nidwalden	kein Beitrag***		40 %	113
Yverdon	35 %	482	35 %	306

Hinweis: Die verwendeten Bevölkerungszahlen beziehen sich auf den teilweise zusammengefassten BFS-Perimeter der Agglomerationen. Dieser kann von der Bevölkerungszahl im Perimeter der Agglomerationsprogramme abweichen.

* Zürich verfügt über mehrere Agglomerationsprogramme. Die Angaben sind nur für die gesamte Agglomeration verfügbar (statistischer Perimeter). Nicht enthalten sind die Beiträge an die dringenden Projekte (z.B. DML Zürich), die mit 50 % vom Bund mitfinanziert wurden.

** Kein AP: Es wurde kein Agglomerationsprogramm beim Bund eingereicht.

*** Kein Beitrag (Langenthal, Freiburg, Wil, Stans in der 1. Generation und Rheintal, Davos, Rivelac in der 2. Generation): Die Programmwirkung des Agglomerationsprogramms wurde vom Bund als zu gering beurteilt oder das Agglomerationsprogramm hat die Grundanforderungen nicht erfüllt.

Quelle: Eigene Darstellung basierend auf Botschaft und Bundesbeschluss 1. und 2. Generation (2009/10 und 2014)

3.3.4 Weitere geplante Massnahmen

Im Rahmen der Agglomerationsprogramme werden neben den mitfinanzierten Massnahmen der A-Liste auch die mittelfristig vorgesehenen Massnahmen der B-Liste aufgeführt. Im Rahmen der 2. Generation wurden dafür Massnahmen im Umfang von rund 4.15 Mrd. CHF entwickelt. Würden diese Massnahmen vorsichtig geschätzt zu 35 % durch den Bund mitfinanziert, müssten dafür Mittel im Umfang von 1.45 Mrd. CHF zur Verfügung gestellt werden. Diese Beträge zeigen, dass auch in Zukunft ein grosser Finanzierungsbedarf für Verkehrsmassnahmen in den Agglomerationen besteht.

Die in Abbildung 3-14 dargestellte Verteilung auf die Massnahmenkategorien illustriert, dass vor allem in Tramprojekte, Eisenbahnprojekte sowie in den Langsamverkehr investiert werden soll. Die kleinen Agglomerationen setzen auf Massnahmen im Langsamverkehr, die grossen Agglomerationen auf Tramprojekte und die mittleren Agglomerationen auf Eisenbahnprojekte. Letztere werden ab der 3. Generation zwar weiter in den Agglomerationsprogrammen berücksichtigt, aber vollständig über den 2016 geschaffenen Bahninfrastrukturfonds finanziert.

Abbildung 3-14: Verteilung der Kosten von Massnahmen der B-Liste in der 2. Generation nach Kategorien

B-Liste	Eisenbahn*	Tram / Strasse	Bus / Strasse	Multimodale Drehscheibe	Langsamverkehr	Verkehrsmanagement	Aufwertung / Sicherheit Strassenraum	Motorisierter Individualverkehr
Grosse Agglomerationen	0 %	69 %	7 %	4 %	10 %	3 %	4 %	3 %
Mittlere Agglomerationen	36 %	20 %	6 %	2 %	12 %	5 %	8 %	11 %
Kleine Agglomerationen	13 %	0 %	3 %	1 %	60 %	1 %	13 %	9 %
Alle Agglomerationen	15 %	47 %	6 %	3 %	12 %	4 %	5 %	6 %

* In den Agglomerationsprogrammen der 3. Generation werden Massnahmen der Kategorie «Eisenbahn» über den im Jahr 2016 geschaffenen Bahninfrastrukturfonds (BIF) und nicht mehr über den Infrastrukturfonds finanziert.

Quelle: Eigene Darstellung basierend auf ARE (2016)

3.4 Trägerschaften der Agglomerationsprogramme

Die Agglomerationsprogramme respektive die auf dieser Basis ausgerichteten Bundesbeiträge haben sich als einer der zentralen Treiber der institutionalisierten Zusammenarbeit in Agglomerationen erwiesen. Für die Erarbeitung der Agglomerationsprogramme wurden einerseits bestehende regionale Strukturen genutzt, andererseits wurden aber auch neue überkommunale Organisationen geschaffen. Heute ist die Zusammenarbeit in Agglomerationen eine politische Realität. Die entsprechenden Organisationen gestalten die Agglomerationspolitik aktiv mit. Sie bilden zwar nach wie vor keine vierte Staatsebene, agieren aber als weitgehend eigenständige Akteure und verfügen über eigene Geschäftsstellen. Die im Vierjahresrhythmus zu aktualisierenden Agglomerationsprogramme und das damit verbundene Umsetzungsreporting sind eine Daueraufgabe, die funktionierende Trägerschaften bedingen.

Eine Befragung von Kantonen und regionalen Trägerschaften (vgl. Ecoplan 2016) hat gezeigt, dass diese zur wirkungsvollen Erarbeitung eines Agglomerationsprogramms wesentlich beigetragen haben. Das gilt insbesondere für folgende Punkte:

- **Mehr Effizienz:** Die Trägerschaften nehmen bei der Erarbeitung der Agglomerationsprogramme eine wichtige Koordinationsfunktion wahr und tragen damit zu rascheren und einfacheren Verfahren bei. Sie spielen entsprechend häufig alleine oder gemeinsam mit dem Kanton eine führende Rolle bei der Erarbeitung der Agglomerationsprogramme.

- **Mehr Partizipation:** Im Rahmen der Agglomerationsprogramme wird die Bevölkerung über verschiedene Kanäle einbezogen.
- **Vertikale Zusammenarbeit:** An den Agglomerationsprogrammen sind sowohl die Kantone als auch die Gemeinden beteiligt. Die Trägerschaften bieten in den meisten Fällen eine nützliche Plattform der Zusammenarbeit für die Abstimmung von Verkehr und Siedlung, was sich auch positiv auf die Zusammenarbeit in anderen Politiksektoren auswirken kann.

VEREIN AGGLOMERATION SCHAFFHAUSEN ALS BEISPIEL EINER REGIONALEN TRÄGERSCHAFT

Der Verein Agglomeration Schaffhausen (VAS) wurde 2006 gegründet. Mitglieder des VAS sind die drei Kantone Schaffhausen, Zürich und Thurgau, die Landkreise Konstanz, Schwarzwald-Baar-Kreis und Waldshut, 50 Gemeinden und der Regionalverband Hochrhein-Bodensee. Damit wurde eine Dachorganisation für die gesamte Agglomeration Schaffhausen geschaffen, um die gemeinsamen Bestrebungen der Region zu bündeln und voranzubringen. Zweck des Vereins ist es, die überkommene Zusammenarbeit zu stärken, gemeinsame Zukunftsperspektiven für die Agglomeration zu erarbeiten sowie öffentliche Aufgaben kostengünstig zu erfüllen. Der VAS ist Träger des Agglomerationsprogramms. Er hat dazu den «Fachausschuss Verkehr und Siedlung» gebildet, der die Erarbeitung der Agglomerationsprogramme sicherstellt und deren Umsetzung begleitet, wobei die Realisierung der einzelnen Projekte weiterhin vom Entscheid der zuständigen Instanzen abhängig bleibt.

4 Umsetzung der Agglomerationsprogramme

4.1 Bedeutende Umsetzungserfolge

Die Erarbeitung und Umsetzung der Agglomerationsprogramme ist anspruchsvoll und mit vielen Lernprozessen verbunden (vgl. hierzu die Ausführungen in Abschnitt 4.2). Umso mehr ist die Realisierung der dringenden Projekte und einer Vielzahl von Verkehrs- und Siedlungsmassnahmen der Agglomerationsprogramme der 1. Generation als grosser Erfolg zu werten. Es handelt sich dabei um Projekte unterschiedlichster Grösse und mit einer grossen Zahl von davon profitierenden Personen.

Im Bereich der nicht mitfinanzierten **Siedlungsmassnahmen** schätzt der Bund, dass mehr als drei Viertel aller Massnahmen der ersten Generation realisiert sind, obwohl die Gemeinden und Kantone auch bei diesen Massnahmen verschiedene Herausforderungen zu meistern haben. Es gibt verschiedene Typen von Siedlungsmassnahmen, die im Rahmen der Agglomerationsprogramme häufig eingesetzt werden:

- **Festlegung von Entwicklungsschwerpunkten (ESP) Wohnen und Arbeiten:** Mit der Benennung von Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkten lenken Agglomerationsprogramme das künftige Wachstum der Arbeitsplätze und der Bevölkerung im Sinn einer konzentrierten Siedlungsentwicklung gezielt nach innen. Die Gebiete werden in Abstimmung mit der verkehrlichen Erschliessung festgelegt. Ziel ist es, solche Gebiete möglichst an gut mit dem öffentlichen Verkehr und mit dem Langsamverkehr erschlossenen Lagen vorzusehen.

ENTWICKLUNGSSCHWERPUNKTE

Die Festlegung von Entwicklungsschwerpunkten (ESP) dient der Lenkung des Arbeitsplatz- und Bevölkerungswachstums. Die als ESP festgelegten Gebiete sollen die Treiber der Siedlungsentwicklung nach innen sein. Im Sinne der Abstimmung zwischen Verkehr und Siedlung wird in den Agglomerationsprogrammen darauf geachtet, dass die ESP gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossenen sind und dass das Wachstum im Einklang mit der städtebaulichen Qualität stattfindet. Die Agglomerationen haben im Rahmen der Agglomerationsprogramme verschiedene Instrumente entwickelt, um diese qualitätsvolle Siedlungsentwicklung nach innen zu stärken. Dazu gehören Masterpläne, die Festlegung von Mindestbaudichten oder ein Flächenausgleichsprinzip zwischen Gemeinden.

Um die Abstimmung von Verkehr und Siedlungsschwerpunkten sicherzustellen, werden in den Agglomerationsprogrammen verschiedene Massnahmen ergriffen:

- In Wil und St. Gallen wird als Voraussetzung für Neueinzonungen eine minimale Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr verlangt.
- Die Agglomeration am Obersee hat im Rahmen der Agglomerationsprogramme die Idee einer «Flächenabtauschbörse» entwickelt.
- In Solothurn wird als Voraussetzung für die Entwicklung von verkehrsintensiven Anlagen (Einkaufszentren) ein kommunaler Gestaltungsplan verlangt.
- In der Agglomeration Bern werden für verkehrsintensive Einrichtungen regionale Fahrleistungskontingente behördenverbindlich vorgegeben.

- **Vorranggebiete für die Siedlungsentwicklung:** Neben den Siedlungsschwerpunkten geben Agglomerationsprogramme häufig auch Vorranggebiete für die künftige Siedlungsentwicklung vor. Mit diesen noch nicht eingezonten Gebieten zeigen sie frühzeitig auf, wie sich eine Agglomeration räumlich entwickeln soll. Dies gilt auch für Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete, die in Zukunft besser genutzt oder anderen Nutzungen zugeführt werden sollen.
- **Siedlungsbegrenzung und Vorgaben zur Einzonung:** Verschiedene Agglomerationsprogramme lenken das künftige Siedlungswachstum, indem sie Neueinzonungen an Bedingungen knüpfen. Meist werden diese Voraussetzungen gleichzeitig im Richtplan verbindlich verankert. In vielen Agglomerationsprogrammen wurden zudem verbindliche Siedlungsbegrenzungen festgelegt.
- **Aufwertung der Siedlungsqualität:** Siedlungsgebiete in Naturnähe, mit hoher städtebaulicher Qualität sowie einer guten sozialen und funktionellen Durchmischung sollen in den Agglomerationen gefördert werden. Die Definition von qualitativen Entwicklungszielen, gestalterischen Vorgaben für Neubauten oder Vorgaben zum Nutzungsmix Wohnen-Arbeiten-Einkaufen kann für die Bewohner eine höhere Wohnqualität bewirken.
- **Aufwertung der Landschaft:** In Ergänzung zu den auf die Siedlungsentwicklung ausgerichteten Massnahmen enthalten Agglomerationsprogramme häufig auch Massnahmen zur Aufwertung von Natur und Landschaft als Erholungs- und Naturraum.

Bei der Umsetzung der Siedlungsmassnahmen gehören Planungsunsicherheiten, z.B. aufgrund von Einsparungen der Anwohnerschaft oder von Grundeigentümern, zum «Geschäft». Eine wichtige Voraussetzung für die erfolgreiche Umsetzung von Siedlungsmassnahmen ist deshalb deren verbindliche planerische Festsetzung. Der Grundsatz der Siedlungsentwicklung nach innen ist aber inzwischen weitgehend anerkannt. Dazu haben Agglomerationsprogramme einen wesentlichen Teil beigetragen.

Bei den **Verkehrsmassnahmen** sind zuerst die dringenden Projekte zu nennen. Von den im Infrastrukturfonds für die Mitfinanzierung von Verkehrsinfrastrukturen in Städten und Agglomerationen reservierten Mitteln von 6 Mrd. CHF hat der Bund 2.56 Mrd. CHF in 23 dringende und baureife Projekte investiert. Diese Projekte wurden inzwischen praktisch vollständig realisiert. Dazu gehört beispielsweise die Durchmesserlinie (DML) in Zürich. Sie wurde im Juni 2014 eröffnet. Das «Tram Bern West» oder die Glattalbahn in Zürich, die bereits 2011 resp. 2010 den Betrieb aufnahmen, gehören ebenso in diese Kategorie, wie die Poyabrücke und der gleichnamige Tunnel in Freiburg.

Bei den Agglomerationsprogrammen der 1. Generation wurden die mit Bundesbeiträgen mitfinanzierbaren Massnahmen im September 2010 per Bundesbeschluss festgelegt. Zwar hat sich die Realisierung verschiedener Massnahmen verzögert (vgl. dazu den folgenden Abschnitt 4.2). Viele Verkehrsmassnahmen der A-Liste wurden aber umgesetzt oder werden gegenwärtig realisiert. Die nachfolgenden Beispiele zeigen für einzelne Massnahmenkategorien wichtige Umsetzungserfolge. Zusätzlich werden ausgewählte Massnahmen im zweiten Teil der Publikation ausführlicher vorgestellt. Umsetzungserfolge zeigen sich bei einer Vielzahl von Massnahmen:

Die Massnahmen der Kategorie **Eisenbahn** wurden in vielen Agglomerationen genutzt, um wichtige Entwicklungsgebiete besser mit dem öffentlichen Verkehr zu erschliessen. Dafür wurden vor allem im S-Bahn-Netz Haltestellen versetzt oder neu erstellt. Vielerorts wurden auch Pläne zur Erhöhung der Taktfrequenz an bestehenden Haltestellen umgesetzt.

UMSETZUNGSERFOLGE « EISENBAHN »

Seit der Bahninfrastrukturfonds (BIF) besteht, werden Massnahmen für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur nicht mehr als Agglomerationsprojekte über den Infrastrukturfonds mitfinanziert. Bei den Agglomerationsprogrammen der 1. und 2. Generation war dies noch der Fall. So wurde insbesondere der Ausbau bestehender Haltestellen oder die Realisierung neuer Haltestellen mitfinanziert, vor allem, wenn sie zur besseren Erschliessung von bedeutenden Siedlungsgebieten oder verkehrssintensiven Einrichtungen dienen. Als Beispiele für erfolgreich umgesetzte Projekte sind folgende Massnahmen zu nennen:

- In der Agglomeration Zug wurde 2012 die neue S-Bahn Haltestelle «Rigiblick» in Betrieb genommen.
- In Wettingen (Aargau-Ost) wurde im Jahr 2013 die neu erstellte Haltestelle «Tägerhard» eröffnet. Sie dient der verbesserten Erschliessung des bestehenden Sportzentrums sowie des urbanen Entwicklungsraums.
- In Biel eröffnete Ende 2013 die neue Haltestelle «Bözingenfeld», die ein aufstrebendes Entwicklungsgebiet erschliesst.
- In Solothurn wurde die neue Haltestelle in Bellach Ende 2013 in Betrieb genommen. Die bisherige Haltestelle war weiter abseits des Zentrums, was den Zugang zum öffentlichen Verkehr erschwerte. Ebenfalls 2013 wurde die neue Haltestelle «Brühl» erstellt.
- Schaffhausen erhielt 2015 eine neue Haltestelle in Neuhausen Zentrum. Sie ermöglicht den Ausbau der S-Bahn Schaffhausen mit einem Viertelstundentakt im Agglomerationskerngebiet.

Die grossen Agglomerationen verfügen heute meist über ein engmaschiges **Tramsystem**, das gegenüber dem Bus den Vorteil einer höheren Kapazität und eigener Trassen verfügt. Sie haben deshalb in die weitere Optimierung ihrer Tramnetze investiert. Dies entweder zur Schliessung von Netzlücken, zur Erschliessung von Entwicklungsschwerpunkten bzw. verkehrserzeugenden Einrichtungen oder zur Eigentrassierung auf viel befahrenen Abschnitten.

UMSETZUNGSERFOLGE « TRAMPROJEKTE »

Trams haben dank ihren flexiblen und geräumigen Kompositionen und aufgrund ihrer eigenen Trassierung eine höhere Kapazität als Busse und tragen damit zur Entlastung der Strasse bei. Gleichzeitig sind sie aufgrund ihres elektrischen Antriebssystems gegenüber den mit traditionellen Verbrennungsmotoren ausgerüsteten Bussen auch umweltschonender. Heute verfügen die grossen Agglomerationen Zürich, Bern, Genf, Lausanne und Basel über ein ausgedehntes Tramschienenetz. Einige grössere, durch den Bund mit Geldern des Infrastrukturfonds mitfinanzierte Tramprojekte konnten bereits realisiert werden. Dazu gehören das 2011 eröffnete Tram Zürich West, das den Escher-Wyss-Platz mit dem Bahnhof Altstetten verbindet sowie die zweite und dritte Etappe der Glattalbahn zwischen Flughafen Zürich und Hauptbahnhof, die 2010 fertiggestellt wurde. In Bern wurde das Tram Bern West realisiert und in Genf das Tram Cornavin-Onex-Bernex. Weitere Projekte in Basel, Bern und Zürich sind geplant und sollen in den nächsten Jahren umgesetzt werden.

Massnahmen in der Kategorie **Bus** sorgen in vielen Agglomerationen für eine bessere Angebotsqualität im öffentlichen Verkehr. Durch die Schaffung neuer Haltestellen zur Erschliessung von Entwicklungsschwerpunkten, mittels Optimierungen am Fahrplan und an den Strassen oder durch Busspuren wurde die Qualität des öffentlichen Verkehrs verbessert.

UMSETZUNGSERFOLGE « ÖV / STRASSE (BUSPROJEKTE) »

Buslinien bilden in vielen mittleren und kleinen Agglomerationen das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs und spielen auch in den grossen Agglomerationen eine zentrale Rolle. Die Busse teilen sich meist den Strassenraum mit vielen anderen Verkehrsmitteln, weshalb die Qualität des Angebots stark vom gesamten Verkehrsaufkommen auf den Strassen abhängt. Neben Bussen mit traditionellem Antriebssystem existieren in vielen Städten auch Trolleybusse, die mit elektrischem Antrieb laufen. Beispiele für Projekte, die zu einer Verbesserung des öffentlichen Busangebots mit baulichen oder betrieblichen Anpassungen beitragen, gibt es in vielen Agglomerationen:

- Zu erwähnen ist beispielsweise die Inbetriebnahme des neuen Bustrassees zwischen Chamerried und Steinhausen Sumpf in der Agglomeration Zug im Jahr 2015. Sie stellt eine Verbesserung des ÖV-Feinverteilers mittels Eigentrassierung dar.
- In Baden wird derzeit das umfassende Erneuerungsprojekt beim Schulhausplatz realisiert. Das Vorhaben beinhaltet auch die «Busachse Ost», die eine weitgehende Eigentrassierung der Busse zwischen Bahnhof Baden und Wettingen mit sich bringt (vgl. hierzu auch Massnahmenbeispiel «Baden Schulhausplatz» auf Seite 79).
- In Frauenfeld wird dank einer Anpassung der Linienführung im Stadtbusnetz (Massnahme der 2. Generation) die Fahrplanstabilität deutlich verbessert.
- Lausanne will mit seinem Konzept «axes forts» den städtischen öffentlichen Verkehr fördern. Um dieses Ziel zu erreichen und Buslinien mit hoher Frequenz einführen zu können, wurde beispielsweise die Avenue de Chailly (Abschnitt Fauvettes – Pully) für den Busverkehr aufgewertet. Auf separate Busspuren wurde dabei verzichtet, um dem Langsamverkehr mehr Platz zu lassen.
- In St. Gallen-Arbon-Rorschach wurden bereits zahlreiche Massnahmen zur Verbesserung des Bus-systems umgesetzt oder befinden sich in Realisierung. Dazu gehören unter anderem ein Seebus zwischen Rorschach und Rorschacherberg, ein Schnellbus zwischen St. Gallen und Arbon sowie ein konsequentes Durchmesserlinienkonzept in der Stadt St. Gallen.

Im Rahmen der Agglomerationsprogramme wurden Bahnhöfe zu **multimodalen Drehscheiben** ausgebaut, was die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel gefördert hat. Veloabstellanlagen an Bahn- oder Bushöfen oder der verbesserte Zugang zu Park+Ride-Angeboten sorgt dabei in den Agglomerationen für attraktivere Umsteigebeziehungen von einem Verkehrsmittel zum anderen.

UMSETZUNGSERFOLGE « MULTIMODALE DREHSCHLEIBEN »

Bahnhöfe, die als sogenannte «multimodale Drehscheiben» ausgestaltet sind, fördern die Nutzung mehrerer Verkehrsmittel: mit dem Fahrrad oder zu Fuss zum Bahnhof, das Velo am bewachten Veloparkplatz abstellen und direkt in den nächsten Zug einsteigen. Am Ziel wartet das Mietauto, das im konkreten Fall für den verbleibenden Weg zum Ausflugsziel am besten geeignet ist. Das Auto ist direkt beim Bahnhof in einer Park&Ride-Anlage abgestellt und mittels Fussgängerlift sicher und ohne Umwege erreichbar.

Ein im Rahmen der Agglomerationsprogramme realisiertes und mitfinanziertes Projekt stellt die Neugestaltung des Bahnhofplatzes und Bushofs in Aarau dar. Das im Jahr 2013 fertiggestellte Projekt beinhaltet auch eine behindertengerechte Fussgänger- und Velounterführung, neue Veloabstellplätze und ein neues Anfahrtskonzept für MIV und ÖV. In St. Gallen hat das Stimmvolk im Juni 2013 das Projekt zum Umbau des Bahnhofplatzes angenommen. Bis im Frühling 2018 werden alle Teilprojekte realisiert. Im Jahr 2014 startete die Ausführung des Projektes mit der Personenunterführung West und mit der Vergrösserung der Veloabstellplätze. Im zweiten Quartal 2016 startet der Neubau der Personenunterführung Ost sowie die Umgestaltung der Bushaltekannten auf dem Bahnhofplatz. Ähnliches hat die Agglomeration Brig-Visp-Naters mit dem Bahnhof Brig vor (vgl. hierzu das ausführliche Massnahmenbeispiel «ÖV-Hub mit Matterhorn-Gotthard-Bahn und Postauto» auf Seite 83). Mit verschiedenen Massnahmen wird das Bahnhofsumfeld aufgewertet, unter anderem mit einer Temporeduktion, besseren Zugängen für den Fuss- und Veloverkehr sowie der Erweiterung der Begegnungszone im Bahnhofsumfeld. Wie mit organisatorischen Massnahmen die kombinierte Nutzung verschiedener Verkehrsmittel gefördert werden kann, zeigt die Agglomeration Kreuzlingen. Ebenfalls zu erwähnen ist die Neugestaltung des Bahnhofplatzes mit neuem Bushof in La-Chaux-de-Fonds. Die Arbeiten laufen seit März 2014 und dauern bis Juni 2016. In Delémont entstand 2014 eine neue Velostation am Bahnhof, welche die Intermodalität des Bahnhofs verbessert.

Die Agglomerationsprogramme sehen in der Regel ein Massnahmenpaket zur Verbesserung des **Langsamverkehrs** vor. Diese Pakete beinhalten untereinander abgestimmte, meist kleinere Einzelmassnahmen wie zum Beispiel neue Veloabstellanlagen an wichtigen Plätzen oder neue Fuss- und Radwegverbindungen zur Schliessung von Netzlücken (wobei grössere Infrastrukturmassnahmen als Einzelmassnahmen ausgewiesen werden). Auch bauliche Massnahmen an Strassen und Plätzen zur Erhöhung der Sicherheit im Fuss- oder Veloverkehr wurden vielerorts geplant und umgesetzt.

UMSETZUNGSERFOLGE « LANGSAMVERKEHR »

Ein grosser Teil der Agglomerationsprogramme verfügt über ein Massnahmenpaket im Bereich Langsamverkehr, in denen verschiedene kleinere Massnahmen zusammengefasst werden. Oft werden neue Radwegverbindungen realisiert oder bestehende Abschnitte mit neuen Radstreifen und Radwegen verbessert. Neue Fussgängerstreifen, Unterführungen und Personenlifte erleichtern Fussgänger/innen die Überwindung von Hindernissen, und neue Veloabstellplätze verbessern den Zugang zu wichtigen ÖV-Knotenpunkten. Grundlage zur Ausgestaltung der Langsamverkehrsmassnahmen bildet oft eine Schwachstellenanalyse. Diese dient der Identifizierung von Netzlücken oder Gefahrenstellen. Diese Schwachstellen werden mit entsprechenden Massnahmen behoben: Das Velo- und Fussverkehrsnetz wird komplettiert oder die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden erhöht.

Als Beispiel kann hier der Agglomerationsradweg in Frauenfeld dienen, dessen erste Etappe zwischen Gachnang und Bahnhof Frauenfeld fertiggestellt ist. Die zweite Etappe befindet sich derzeit in Realisierung. Die Agglomeration Lausanne-Morges hat ein umfassendes Massnahmenpaket zur Förderung des Langsamverkehrs entworfen, das nach und nach umgesetzt wird. Durch gezielte Infrastrukturmassnahmen entsteht ein zusammenhängendes Netz von Fuss- und Velowegen. Es erlaubt Fussgänger/innen, ihr Ziel auf möglichst direktem und sicherem Weg zu erreichen und stellt die Anbindung bestehender und neuer Velorouten an den ÖV sicher. Damit reagiert die Stadt unter anderem auf den hohen Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen aufkommen (vgl. hierzu das Massnahmenbeispiel «Gesamtpaket Fuss- und Veloverkehr Lausanne-Morges» auf Seite 71). Eine grössere Einzelmassnahme stellt die im Jahr 2014 eröffnete «Passerelle de la Paix» in Genf dar. Sie führt den Fuss- und Veloverkehr über die Gleise des Genfer Bahnhofs.

Im Zusammenhang mit dem Velo- und Fussverkehr stehen auch viele Massnahmen im Bereich der intermodalen Drehscheiben. Die Idee dahinter ist, dass die Menschen vermehrt den öffentlichen Verkehr nutzen, wenn sie an den wichtigsten Knotenpunkten gute Fussverkehrszugänge oder Veloparkieranlagen vorfinden.

Das **Verkehrsmanagement** – als betriebliche Massnahmen zur Lenkung des Verkehrs – erlangte im Rahmen der Agglomerationsprogramme eine grosse Bedeutung. Mittels Massnahmen zur Trennung des öffentlichen Verkehrs vom motorisierten Individualverkehr, intelligenter Lichtsignalanlagen, Stau-management oder Priorisierungen des öffentlichen Verkehrs wurde vielerorts der Verkehrsfluss verbessert.

UMSETZUNGSERFOLGE « VERKEHRSMANAGEMENT »

Mit Massnahmen in der Kategorie Verkehrsmanagement wird mit betrieblichen oder baulichen Massnahmen eine Lenkung und Verflüssigung des öffentlichen und privaten Verkehrs angestrebt. So kann der Verkehr mit relativ geringem Mitteleinsatz auf der bestehenden Strasseninfrastruktur besser zirkulieren. Unter die Kategorie Verkehrsmanagement fallen unter anderem folgende Massnahmentypen:

- Verkehrsleitsysteme, die mittels Beschilderung den motorisierten Individual- und Güterverkehr räumlich lenken, so dass das Siedlungsgebiet möglichst wenig beeinträchtigt wird;
- Stauraumbewirtschaftungen, die dafür sorgen, dass bei einem Rückstau die übrigen Strassenverbindungen möglichst wenig betroffen sind;
- Kreisel- oder Knotensanierungen, die zu einem verbesserten Verkehrsfluss führen;
- Dosierungssysteme, die mit Lichtsignalen und mit elektronischer Messtechnik das lokale Verkehrsaufkommen so regulieren, dass es in den Zentren zu möglichst wenig Überlastungen kommt;
- Parkleitsysteme zur Reduktion des Suchverkehrs, z.B. im Umfeld von grossen Verkehrserzeugern oder Drehscheiben des öffentlichen Verkehrs.

Beispiele solcher Massnahmen lassen sich in vielen Agglomerationsprogrammen finden. In Luzern beispielsweise wird der Bus an stark belasteten Streckenabschnitten gegenüber dem motorisierten Individualverkehr bevorzugt. Dies wird mit neuen Busspuren oder intelligenten Lichtsignalanlagen erreicht (vgl. hierzu das ausführliche Massnahmenbeispiel «Busbevorzugung Luzern» auf Seite 75). In der Stadt Zug wurde im Jahr 2014 das neue Parkleitsystem (PLS Zug) in Betrieb genommen. Die mit elektronischen Anzeigen ausgestatteten Tafeln erleichtern den Autofahrenden die Suche nach freien Parkplätzen und können damit den Suchverkehr reduzieren. Im Grossraum Baden-Wettingen wird das neu eingeführte Verkehrsmanagement derzeit laufend erweitert. Es stellt insbesondere mit Dosierungsmassnahmen sicher, dass der Verkehrsfluss durch das Zentrum bei hohem Verkehrsaufkommen möglichst wenig gestört wird.

Die Koexistenz der Verkehrsmittel, die Erhöhung der Sicherheit sowie die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum stehen in der Kategorie **«Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum»** im Zentrum. Die Agglomerationen bringen mittels gestalterischer Eingriffe die Verkehrsabläufe in Einklang mit den baulichen Merkmalen der Siedlung. Beispiele dafür sind neue Begegnungszonen oder Temporeduktionen beim motorisierten Individualverkehr.

UMSETZUNGSERFOLGE « AUFWERTUNG UND SICHERHEIT IM STRASSENRAUM »

Die Aufwertung der Strassenräume ist eine weit verbreitete Massnahme, die in vielen Agglomerationsprogrammen angewendet wird. Häufig geschieht diese Aufwertung mit umfassenden Betriebs- und Gestaltungskonzepten, mit denen ein möglichst verträgliches Nebeneinander von motorisiertem Verkehr, öffentlichem Verkehr sowie Fuss- und Veloverkehr sichergestellt wird. Ziel solcher Massnahmen ist es auch, die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zu verbessern. Dies mit Hilfe von Tempolimiten, Begegnungszonen, Begrünungen, Aufhellungen, besserer Beschilderung oder optimierter Verkehrsführung bei Ortsdurchfahrten. Die Massnahmen führen zu besseren Betriebsabläufen, was wiederum zur Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden beiträgt. Dabei soll sowohl die objektive als auch die wahrgenommene Sicherheit, insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr, verbessert werden.

Ein Beispiel dafür ist in Bulle zu finden. Dort wird unter anderem seit Januar 2016 die Rue de la Condémine umgestaltet und saniert. Ziel ist es, die Fahrgeschwindigkeit zu reduzieren, um den Schulweg für die an der Strasse liegende Schule sicherer zu machen. In der Agglomeration Schaffhausen wurde die Ortsdurchfahrt Beringen im Jahr 2014 aufgewertet. Unter anderem wurde die Fahrbahn zugunsten der Seitenbereiche verschmälert. Ebenfalls zu erwähnen ist die Aufwertung der Altstadt Gossau, die 2013 realisiert wurde (vgl. hierzu Massnahmenbeispiel «Aufwertung Altstadt Gossau» auf Seite 63).

Unter dem Titel «**Motorisierter Individualverkehr**» wurden in einigen Agglomerationen neue Strassen erstellt oder bestehende Strassen saniert. Es handelte sich dabei um neue Erschliessungen, Umfahrungen oder auch um Aus- und Umbauten von Verkehrsknoten. Diese Massnahmen entschärfen ausgewiesene Engpässe und tragen zur Entlastung von Zentren oder Entwicklungsschwerpunkten bei. Massnahmen dieser Art wurden daher meist flankiert von umfangreichen Verkehrsmanagement- oder Gestaltungsmassnahmen geplant und umgesetzt.

UMSETZUNGSERFOLGE « KAPAZITÄT STRASSENINFRASTRUKTUR »

Im Rahmen der Agglomerationsprogramme werden auch Massnahmen mitfinanziert, welche die Kapazität der Strassen direkt erhöhen. In der Regel handelt es sich dabei um Strassen, die zur Entlastung von wichtigen Siedlungsgebieten oder Zentren vom Durchgangsverkehr beitragen. Zu dieser Massnahmenkategorie gehören insbesondere sogenannte Kernentlastungsstrassen oder Umfahrungsstrassen:

- Ein prominentes Beispiel einer Umfahrungsstrasse befindet sich in Thun (vgl. auch Massnahmenbeispiel «Bypass Thun» auf Seite 67). Die Bauarbeiten sind seit 2014 im Gang und mit der Inbetriebnahme wird 2018 gerechnet.
- Auch die Wiggertalstrasse (Abschnitt Mitte) zwischen Oftringen (AG) und Zofingen (AG) befindet sich seit August 2015 im Bau.
- Einzelne Elemente der Kernentlastungsstrasse Lachen (SZ) sind seit Mai 2014 in Betrieb. Der Spatenstich für den «Ast West» der Umfahrungsstrasse fand im September 2015 statt.
- In Zug wurde ein erster Teilabschnitt der Umfahrung Cham-Hünenberg im Jahr 2014 umgesetzt.
- Im Mendrisiotto (Chiasso) wurden im Zuge der Neuordnung des Strassennetzes bereits 2013 verschiedene Kreisel (Largo Kennedy / Chiesa) zur Verbesserung des Verkehrsflusses realisiert.
- Der Spatenstich zur Nationalstrassenumfahrung A5 in Biel fand im Jahr 2007 statt. Der Ostast soll 2017 dem Verkehr übergeben werden. Mit einer Vielzahl von flankierenden Massnahmen wird die Eröffnung vorbereitet.

4.2 Gründe für nicht umgesetzte Massnahmen

Neben den umgesetzten Massnahmen gibt es auch Massnahmen in Agglomerationsprogrammen, deren Umsetzung nicht plangemäss vorankommt. Bis Ende 2014 lag nur für knapp die Hälfte der Bundesmittel, die für Massnahmen der Agglomerationsprogramme der 1. Generation gesprochen wurden, eine Finanzierungsvereinbarung vor. Verschiedene Gründe haben zu diesem Ergebnis beigetragen. Als wichtigste zu nennen sind etwa:

- **Lernprozesse:** Die für die Massnahmenumsetzung notwendigen Prozesse mussten sich sowohl bei den Agglomerationen als auch beim Bund zuerst einspielen. Gerade auch der Einbezug der Städte und Gemeinden in die Arbeiten der für die Agglomerationsprogramme zuständigen Trägerschaften ist eine anspruchsvolle Aufgabe. Die Informationsflüsse und die richtigen Ansprechpersonen mussten zuerst etabliert werden.

- **Administrativer Aufwand:** Der Zeitbedarf bis zum Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung wurde zu Beginn in vielen Fällen unterschätzt. Der administrative Aufwand für den Abschluss der Finanzierungsvereinbarungen und für die regelmässigen Berichterstattungen an die Fondsverwaltung des Bundes wird insbesondere im Zusammenhang mit kleineren Massnahmen als (zu) hoch empfunden.³
- **Pionierleistungen:** Es darf nicht vergessen werden, dass die Erarbeitung der Agglomerationsprogramme der 1. Generation eigentliche Pionierleistungen sind. Das betrifft auch die Beurteilung der Bau- und Finanzreife der einzelnen Projekte. Es ist eine grosse Herausforderung, auf einen vom Bund vorgegebenen Eingabetermin ein komplett realistisches Bauprogramm über mehrere Jahre vorzulegen. Entsprechend kann es bei der Umsetzung einzelner Massnahmen zu Verzögerungen kommen. Umso wichtiger ist es, dass auf Bundes-, Kantons- und Gemeindeebene Mechanismen eingeführt werden, die in solchen Fällen greifen können. Dazu gehört mehr Flexibilität bei nachträglichen Anpassungen in der Ausgestaltung und in der Priorität einzelner Massnahmen. Denn der Weg vom Detailkonzept zur definitiven Ausgestaltung einer Massnahme ist oft ein Prozess mit offenem Ausgang, der auch in höhere Kosten münden kann.
- **Politische und finanzielle Rahmenbedingungen:** Die politischen Rahmenbedingungen in Kantonen und Gemeinden sind immer wieder Veränderungen unterworfen. Dies kann zu einer Anpassung der Prioritäten bei der Umsetzung einzelner Massnahmen führen. Beispielsweise können die Planungsarbeiten sistiert werden oder es kann sogar von einzelnen Massnahmen Abstand genommen werden. Aber auch die finanzpolitische Lage kann sich in einzelnen Gemeinden (Rückgang der Steuereinnahmen, unplanmässige Investitionen in andere Versorgungsinfrastrukturen) oder auf Kantonsebene verändern und so die Priorisierung der Massnahmen beeinflussen. Einsprachen mit langen juristischen Verfahren als Folge können Massnahmen verhindern oder verzögern. Dasselbe gilt bei Volksentscheiden, beispielsweise wenn eine Finanzierungslösung vor dem Volk scheitert. Nicht zuletzt können trotz vorgängiger Koordination immer wieder unterschiedliche Vorstellungen zur Prioritätensetzung auf kantonaler und kommunaler Ebene auftreten.

Fazit:

Insgesamt mussten mit der Einführung von Agglomerationsprogrammen völlig neue und anspruchsvolle Prozesse etabliert werden. Dies gilt für die Erarbeitung der Agglomerationsprogramme mit dem Einbezug von Städten und Gemeinden. Dies gilt für die Prüfung der Agglomerationsprogramme durch den Bund und dies gilt auch für die anschliessende Umsetzung der Massnahmen. Von daher erstaunt es nicht, dass die Umsetzung einzelner Massnahmen der Agglomerationsprogramme der 1. Generation mehr Zeit beansprucht, als ursprünglich erwartet worden war.

³ Einzelne Kantone haben zur Unterstützung der Gemeinden für den Abschluss von Finanzierungsvereinbarungen entsprechende Leitfäden produziert. Eine beispielhaft gute Unterstützung bietet der Kanton Zürich (vgl. <http://www.afv.zh.ch/internet/volkswirtschaftsdirektion/afv/de/gesamtverkehr/agglomerationsprogramm/leitfaden.html>).

5 Zwischenbilanz: Agglomerationsprogramme wirken

Die Agglomerationsprogramme der 1. und der 2. Generation sind eine Erfolgsgeschichte. Sie initiierten eine bisher in dieser Form nicht vorhandene Zusammenarbeit über alle drei staatlichen Ebenen und führten zu einem über Siedlung und Verkehr koordinierten, grossen Set von Massnahmen. Diese Massnahmen haben das Erscheinungsbild vieler Agglomerationen verändert und werden es in Zukunft noch viel stärker prägen. Das heisst nicht, dass das Instrument der Agglomerationsprogramme nicht noch optimiert werden kann. Neben vielen Stärken gibt es auch einige Schwächen, die in Zukunft anzugehen sind.

5.1 Was Agglomerationsprogramme bewirkt haben

Mit dem Infrastrukturfonds hat der Bund insgesamt 6 Mrd. CHF zur Mitfinanzierung der Verkehrsinfrastrukturen in Städten und Agglomerationen bereitgestellt. Davon wurden 5.77 Mrd. CHF resp. gut 96 % zur Mitfinanzierung von Massnahmen der Agglomerationsprogramme der 1. und 2. Generation sowie der dringenden Projekte mittels Bundesbeschlüssen freigegeben.

Das Instrument der Agglomerationsprogramme füllte eine langjährige, grosse Lücke: Es etablierte die früher häufig ungenügende gemeindeübergreifende Planung und Abstimmung der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung. Die Agglomerationsprogramme heben diese gemeindeübergreifende Planungskultur auf ein völlig neues Verbindlichkeitsniveau. Sie tragen damit wesentlich dazu bei, dass von der Agglomeration als funktionaler Raum nicht nur gesprochen, sondern diese auch als solcher begriffen und gelebt wird. Ein gutes Agglomerationsprogramm zeigt, wie die zentralen Funktionen Arbeiten, Wohnen, Einkaufen und Freizeit überkommunal und in Abstimmung mit der Verkehrsinfrastruktur zu gestalten sind.

Entsprechend tragen die schon umgesetzten oder in Zukunft noch umzusetzenden Massnahmen in den Agglomerationsprogrammen dazu bei, dass

- der Verkehr in den Schweizer Agglomerationen funktioniert und die Wirtschaft und Bevölkerung ihre Mobilitätsbedürfnisse befriedigen können;
- die Zersiedelung eingedämmt wird und die Städte nach innen wachsen können;
- die Kantone, Städte und Gemeinden befähigt werden, die grossen Herausforderungen des Verkehrs in den urbanen Zentren zu meistern.

Agglomerationsprogramme fördern die verknüpfte Betrachtung der Siedlungs- und die Verkehrsentwicklung und stellen die integrierte Planung vom motorisierten Individualverkehr über den öffentlichen Verkehr bis hin zum Fuss- und Veloverkehr sicher. Agglomerationsprogramme tragen damit zu einer Zusammenarbeitskultur zwischen allen Beteiligten und Betroffenen bei, sowohl vertikal (Bund, Kantone, Städte und Gemeinden) als auch horizontal (Städte, Gemeinden und Kantone innerhalb einer Agglomeration).

Eine wesentliche Voraussetzung für den Erfolg der Agglomerationsprogramme ist die Ausgestaltung des Instruments auf Bundesebene. Dies betrifft vorab die Mitfinanzierung verkehrlicher Massnahmen durch den Bund: Ohne diese finanziellen Anreize wären keine Agglomerationsprogramme in der jetzt vorliegenden Form zustande gekommen und der Aufbau stabiler Trägerschaften wäre kaum im selben Mass gelungen. Zweitens betrifft dies die klaren Anforderungen an die Qualität von Agglomerationsprogrammen: Die grosse Mehrheit der Programme erfüllt diese hohen Anforderungen. Die darin vorgeschlagenen Massnahmen entfalten die angestrebte Wirkung und qualifizieren sich so für die Mitfinanzierung durch den Bund. Schliesslich ist festzuhalten, dass der Bund trotz der klaren

Anforderungen den Agglomerationen eine beträchtliche Freiheit lässt, wie sie bei der Erarbeitung der Agglomerationsprogramme vorgehen wollen. Das betrifft beispielsweise die Frage nach der geeigneten Trägerschaft ebenso wie das Setzen inhaltlicher Schwerpunkte.

Aus den bisherigen Erfahrungen mit Agglomerationsprogrammen lassen sich folgende Schlüsse ziehen:

- Agglomerationsprogramme haben entscheidend zu einem besser funktionierenden Verkehr und einem nachhaltigeren Verkehrsmittelmix in Agglomerationen beigetragen. Ohne die Massnahmen in den Agglomerationsprogrammen wäre die Überlastung des ÖV ebenso wie der Stau auf der Strasse heute in den Agglomerationen deutlich ausgeprägter und der Fuss- und Veloverkehr klar weniger attraktiv. Sinnvolle Tramprojekte konnten nur dank der Mitfinanzierung des Bundes vorangetrieben und schliesslich realisiert werden.
- Agglomerationsprogramme erfüllen hohe Qualitätsanforderungen. Sie beruhen auf einem analytischen und wirkungsorientierten Vorgehen. Massnahmen werden von einer Strategie abgeleitet, diese wiederum muss mit dem erkannten Handlungsbedarf und dem Zukunftsbild einer Agglomeration abgestimmt sein. Sie fördern die verknüpfte Betrachtung von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung, denn nur so kann ein Agglomerationsprogramm die erforderliche Wirkung erzielen. Damit stellt der Bund sicher, dass er seine Mittel nicht nach dem Giesskannenprinzip verteilt, sondern sie dort einsetzt, wo der Handlungsbedarf am dringendsten und die erzielte Wirkung am grössten ist.
- Agglomerationsprogramme haben zur Bildung von Zusammenarbeitsstrukturen innerhalb der Agglomerationen geführt. Denn die vertikale, horizontale und interdisziplinäre Zusammenarbeit ist eine wichtige Voraussetzung für die erfolgreiche Erarbeitung eines Agglomerationsprogramms. Damit haben Agglomerationsprogramme zum Denken und Zusammenarbeiten in funktionalen Räumen beigetragen und das gegenseitige Verständnis gefördert.
- Mit den Agglomerationsprogrammen sind Ziele wie die Siedlungsentwicklung nach innen und die verkehrsträgerübergreifende und auf die Siedlungsentwicklung abgestimmte Verkehrsplanung mit konkreten Inhalten gefüllt worden. Agglomerationsprogramme haben zudem mittels Siedlungsbegrenzungslinien und gezielter Festlegung von Wohn- und Arbeitsschwerpunkten Voraussetzungen geschaffen, um das räumliche Ausfransen der Siedlungsentwicklung zu reduzieren. Sie haben damit einen wichtigen Beitrag an die Umsetzung des Raumplanungsgesetzes des Bundes geleistet.
- Indem der Bund konkrete Anforderungen an Agglomerationsprogramme stellte und gleichzeitig mit Bundesbeiträgen finanzielle Anreize setzte, trug er wesentlich zu deren Qualität bei. Die Initiative und das Engagement des Bundes bleiben eine unabdingbare Voraussetzung für das erfolgreiche Weiterbestehen der Programme.

5.2 Herausforderungen und Verbesserungspotenziale

Bis Ende 2016 sind die Agglomerationsprogramme der 3. Generation beim Bund zur Prüfung einzureichen. Diese und auch die zukünftigen Generationen von Agglomerationsprogrammen stellen Bund, Kantone, Städte und Gemeinden vor grosse Herausforderungen. In den folgenden Abschnitten werden diese Herausforderungen vorgestellt und erfolgversprechende Lösungsansätze und Verbesserungsvorschläge diskutiert.

5.2.1 Herausforderung 1: Finanzierung langfristig sicherstellen

Die Mitfinanzierung von Massnahmen durch den Bund ist ein zentraler Faktor für den Erfolg der Agglomerationsprogramme. Kantone und Städte können die für ein funktionierendes Verkehrssystem notwendigen Investitionen nicht alleine aufbringen. Es braucht deshalb auch in Zukunft das finanzielle Engagement des Bundes. Mit der 2. Generation der Agglomerationsprogramme sind die durch den Bund im Infrastrukturfonds reservierten Mittel für Beiträge an Agglomerationsprogramme aber fast vollständig ausgeschöpft.

Die finanzielle Beteiligung des Bundes muss auf neue rechtliche Grundlagen gestellt werden. Dies soll durch den geplanten Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) geschehen. Damit die Programme langfristig weitergeführt werden können, müssen innerhalb des NAF unbefristet ausreichende Mittel für Beiträge an den Agglomerationsverkehr zur Verfügung stehen.

5.2.2 Herausforderung 2: Gesamtverkehrssicht beibehalten

Die Agglomerationsprogramme sollen auch in Zukunft alle Verkehrsinfrastrukturen und -mittel gesamtheitlich einbeziehen. Dazu gehört neben den Verkehrsträgern im Agglomerationsverkehr auch die Entwicklung der Eisenbahn- und Nationalstrasseninfrastruktur, selbst wenn diese über andere Programme des Bundes (Strategisches Entwicklungsprogramm Schiene resp. Strasse) geplant und finanziert werden.

Die künftige finanzielle Beteiligung des Bundes an verkehrlichen Massnahmen von Agglomerationsprogrammen soll abgesehen von der Nationalstrassen- und Eisenbahninfrastruktur alle Verkehrsmittel und Massnahmenkategorien abdecken und offen für technische Innovationen sein. Fallweise bieten sich bestimmte, unterschiedliche Verkehrsmittel für die Lösung eines spezifischen Problems an. Aus heutiger Sicht stehen Tram-, Bus-, Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen sowie gezielte Massnahmen für den motorisierten Individualverkehr im Vordergrund. Die Gesamtverkehrssicht und der Einbezug aller Verkehrsmittel sind zentrale Faktoren für den Erfolg der Agglomerationsprogramme und deren Glaubwürdigkeit.

5.2.3 Herausforderung 3: Verbindlichkeit versus Flexibilität bei der Umsetzung

Im Laufe der Bearbeitung von Massnahmen innerhalb eines Agglomerationsprogramms können sich Prioritäten verschieben oder Anpassungen ergeben. Damit verändern sich unter Umständen nicht nur die konkrete Ausgestaltung von Massnahmen, sondern auch deren Kosten. Das gilt insbesondere für kleinere Massnahmen zum Langsamverkehr, zum Verkehrsmanagement und zur Aufwertung des Strassenraums. Gemeinhin verändern die Anpassungen die angestrebte Wirkung der Massnahmen kaum oder gar nicht.

Agglomerationen sollten über einen grösseren Spielraum bei der zeitlichen Umsetzung einzelner Massnahmen verfügen. Dadurch könnten Unsicherheiten im Planungsprozess – seien es Unsicherheiten bei der konkreten Ausgestaltung einzelner Massnahmen, seien es solche im politischen Entscheidungsprozess – besser aufgefangen werden. Einfachere Prozesse zum Ersetzen von Massnahmen mit gleichwertigen Alternativen wären ein erster Schritt in diese Richtung.

5.2.4 Herausforderung 4: Abstimmung mit nationalen Infrastrukturprogrammen

Für den Ausbau der Eisenbahn und der Nationalstrassen ist der Bund zuständig. Verschiedene Agglomerationsprogramme bauen in ihren Zukunftsbildern, Strategien und Massnahmen auf geplanten Projekten zur nationalen Eisenbahn- und Nationalstrasseninfrastruktur auf. Wenn diese nicht wie

vorgesehen umgesetzt werden, kann dies Verzögerungen bei den davon abhängigen Agglomerationsmassnahmen zur Folge haben. Dies zeigt, wie wichtig eine rechtzeitige Abstimmung zwischen nationalen Infrastrukturprogrammen und den Agglomerationsprogrammen ist.

Für alle Beteiligten ist es zentral, dass bei der Erarbeitung der Agglomerationsprogramme eine möglichst hohe Planungssicherheit bezüglich der nationalen Infrastrukturprogramme besteht. Wichtig ist deshalb, dass die Planungsprozesse für das Programm Agglomerationsverkehr, für die Eisenbahninfrastruktur (Strategische Entwicklungsprogramme – STEP) und für Nationalstrassen (Programm Engpassbeseitigung resp. in Zukunft STEP Strasse) zeitlich untereinander abgestimmt sind.

5.2.5 Herausforderung 5: Verankerung auf der kommunalen Ebene

Der Einbezug einer Vielzahl an Beteiligten im Prozess der Agglomerationsprogramme stellt gleichzeitig eine Notwendigkeit und eine Herausforderung dar. Eine hohe Bekanntheit, Akzeptanz und Verankerung des Prozesses auf allen Staatsebenen ist eine Grundvoraussetzung für sein Gelingen. Städte und Agglomerationsgemeinden stehen ihrerseits vor der Herausforderung, mittels sinnvoller Prozesse die Partizipation der Bevölkerung und anderer Stakeholder bei der Erarbeitung von Massnahmen konsequent und frühzeitig zu gewährleisten, ohne dabei nicht erfüllbare Erwartungen zu wecken.

Es ist davon auszugehen, dass die langfristige Weiterführung der Agglomerationsprogramme die verhältnismässig neuen Abläufe und Strukturen festigen wird. Um dies zu unterstützen, sollen die Trägerschaften prüfen, wie sie Städte und Gemeinden, aber auch die Kantone, noch besser in die Erarbeitung und Umsetzung der Agglomerationsprogramme einbeziehen können. Während bei einigen Agglomerationen diese Zusammenarbeit schon sehr gut funktioniert, besteht bei anderen Verbesserungspotenzial. Konkret sollten beispielsweise die auf kommunaler Ebene verantwortlichen Personen für Stadtentwicklung und für Verkehrsprojekte (Tiefbau- und Verkehrsplanungämter) frühzeitig in die Erarbeitung von Agglomerationsprogrammen einbezogen werden. Dadurch wird sichergestellt, dass von Beginn weg von realistischen Umsetzungshorizonten für einzelne Massnahmen ausgegangen wird.

5.2.6 Herausforderung 6: Messung der Wirkung von Agglomerationsprogrammen

Der Bund will künftig die Wirkung der Agglomerationsprogramme überprüfen. Die Wirkungskontrolle soll anhand ausgewählter Indikatoren möglichst verlässliche Grundlagen für den Vergleich zwischen den verschiedenen Agglomerationen bereitstellen. Es sind dies die Indikatoren: Modal Split, Verunfallte, Einwohner nach ÖV-Güteklassen und Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen («Monitoring und Wirkungskontrolle Agglomerationsprogramme», MOCA-Indikatoren). In den Agglomerationsprogrammen der 3. Generation müssen Zielsetzungen für diese vier Indikatoren formuliert werden. Ab der 4. Generation will der Bund die Wirkung der Agglomerationsprogramme unter Einbezug dieser Indikatoren prüfen. Dabei geht es nicht darum, einen direkten Zusammenhang zwischen den Agglomerationsprogrammen und der Entwicklung der Indikatoren herzustellen. Vielmehr will der Bund damit die Agglomerationen für ihren spezifischen Handlungsbedarf sensibilisieren. Die Ergebnisse der Wirkungskontrolle sollen denn auch keinen Einfluss auf die Bewertung späterer Agglomerationsprogramme haben.

Der Controllingaufwand bei der Umsetzung der Agglomerationsprogramme ist bereits heute sehr hoch. Mit Blick auf das vom Bund bereits kommunizierte Konzept für die Wirkungskontrolle rechnen die Agglomerationen nochmals mit beträchtlichem Mehraufwand. Es ist deshalb wichtig, dass der Bund den Agglomerationen belastbare, möglichst aktuelle und vergleichbare Kennzahlen bereitstellt. Das von Bundesseite kommunizierte Verständnis der Wirkungskontrolle ist beizubehalten: Diese soll in erster Linie als Benchmark dienen, der Hinweise liefert, wo eine Agglomeration im Vergleich zu anderen Agglomerationen noch Handlungsbedarf aufweist.

5.2.7 Herausforderung 7: Fokus der Mitfinanzierung

Der Bund ordnet im Prüfprozess der Agglomerationsprogramme einzelne zur Mitfinanzierung beantragte Massnahmen den sogenannten «Eigenleistungen» zu. Meistens handelt es sich dabei um Massnahmen, die nur eine lokale Wirkung entfalten. Mit dieser Priorisierung will der Bund seine Beiträge gezielt auf die Unterstützung der wirksamsten Massnahmen lenken. In der Leistungsvereinbarung verpflichten sich die Agglomerationen, auch die vom Bund nicht mitfinanzierten «Eigenleistungen» umzusetzen.

Diese Praxis ist zu überprüfen. Es wäre sinnvoller, solche Massnahmen im Rahmen von Massnahmenpaketen über Pauschalbeiträge mitzufinanzieren. Dadurch hätten die Agglomerationen mehr Freiheiten bei der Umsetzung und könnten gezielter Prioritäten setzen. Der Bund seinerseits könnte durch die Vorgabe einer Obergrenze für Pauschalbeiträge sicherstellen, dass der vereinbarte Zahlungsrahmen nicht gesprengt wird.

Die Agglomerationen stehen nicht nur im Verkehrsbereich vor grossen Herausforderungen. So werden die Anforderungen an die Siedlungsqualität gerade in städtischen Räumen in Zukunft weiter zunehmen. Die städtebauliche Qualität im Innern, der Zugang zu Naherholungsräumen und die Beziehung zum Kulturland werden für die Städte an Bedeutung gewinnen.

Der Bund beschränkt seine Mitfinanzierung auf Verkehrsmassnahmen. Die koordinierte Entwicklung von Verkehr und Siedlung lässt sich auch mit anderen Massnahmen unterstützen. Der Bund sollte zum Beispiel Impulse für eine nachhaltige Freiraumentwicklung im städtischen Umfeld geben. Werden die Agglomerationsprogramme allerdings mit zahlreichen zusätzlichen Themen überladen, ist das Instrument mit der Zeit kaum mehr handhabbar. Neue Ansätze, die über die bisherigen Anforderungen hinausweisen, sind deshalb ausserhalb der Agglomerationsprogramme zu realisieren.

5.2.8 Herausforderung 8: Festlegung des Agglomerationsperimeters

Für die Akteure im städtischen Raum ist es wichtig zu wissen, ob und ab wann sie zur Teilnahme an den Agglomerationsprogrammen berechtigt und ihre Massnahmen durch den Bund mitfinanzierbar sind. Derzeit legt der Bundesrat fest, welche Städte und Agglomerationen berechtigt sind, Bundesbeiträge im Rahmen von Agglomerationsprogrammen zu bekommen. Bisher stützte er sich dabei auf die Definition des Bundesamts für Statistik aus dem Jahr 2000. Die rund fünfzig beitragsberechtigten Städte und Agglomerationen sind im Anhang der Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer (MinVV) aufgeführt (vgl. Art. 19 MinVV).

Auf Ende 2014 hat das Bundesamt für Statistik die räumliche Definition der Agglomerationen überarbeitet. Hierzu wurden die Agglomerationskerne nach einheitlichen Kriterien (Dichte von Einwohnern, Beschäftigten und Logiernächten) bestimmt. Zur Festlegung der Agglomerationsgürtel wurden zusätzlich die Pendlerströme analysiert. In dieser neuen Agglomerationsdefinition fallen im Vergleich zur Definition aus dem Jahr 2000 einzelne Agglomerationen und isolierte Städte weg, andere kommen hinzu.

Eine verlässliche Bezeichnung der für die Eingabe von Agglomerationsprogrammen berechtigten Gebiete ist für die Erarbeitung der Programme zentral. Das Vorgehen für die Agglomerationsprogramme der 3. Generation kann hierbei als Richtschnur dienen. Hier wurde einerseits die gültige Definition aus dem Jahr 2000 beibehalten, andererseits wurden aber auch Agglomerationen zugelassen, die in der Agglomerationsdefinition 2014 neu aufgeführt worden sind. Für die später folgenden Generationen von Agglomerationsprogrammen muss der Bund klären, innerhalb welchen Perimeters eine Beitragsberechtigung gegeben ist und welche Agglomerationsdefinition Gültigkeit haben soll. Kantone, Städte und Gemeinden sind in diesen Prozess weiter einzubeziehen.

5.2.9 Herausforderung 9: Steigender administrativer Aufwand auf kommunaler und kantonaler Ebene

Die Agglomerationsprogramme werden in einem Vier-Jahres-Rhythmus überarbeitet und aktualisiert. Dieser Rhythmus ist abgestimmt auf parallel laufende Planungen, wie beispielsweise jene für die nationalen Strassen- und Eisenbahninfrastrukturen. Auch kantonale Finanzpläne, Strassenbauprogramme und Legislaturen erstrecken sich häufig über eine Dauer von 4 Jahren. Der Vier-Jahres-Rhythmus stellt aber auch hohe Anforderungen an die Trägerschaften der Agglomerationsprogramme.

Der Aufwand für die Überarbeitung der Agglomerationsprogramme muss vertretbar bleiben, ansonsten verliert das Instrument seine Anreizwirkung. Das gilt insbesondere für Städte und Gemeinden, die meist nur beschränkte finanzielle und personelle Ressourcen einsetzen können. Die Anforderungen des Bundes dürfen deshalb nicht von Generation zu Generation zunehmen.

Sowohl bei der Prüfung der Agglomerationsprogramme als auch bei deren Umsetzung verursachen kleine, häufig in Paketen zusammengefasste Massnahmen zu viel Bearbeitungsaufwand. So wird bisher für jede Kleinstmassnahme (z.B. innerhalb eines Pakets kleiner Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen) eine einzelne Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen. Der administrative Aufwand beim Bund und bei den Trägerschaften ist dabei vergleichbar mit demjenigen für grosse Einzelmassnahmen im Umfang eines zweistelligen Millionenbetrags.

Damit die Verhältnismässigkeit gewahrt bleibt, sind insbesondere bei kleinen Massnahmen Vereinfachungen und damit Effizienzverbesserungen anzustreben. Ein geeignetes Instrument wäre die vermehrte Mitfinanzierung von Massnahmenpaketen über Pauschalbeiträge. Dies würde den administrativen Aufwand in der Umsetzung verringern und gäbe gleichzeitig den Agglomerationen mehr Handlungsspielraum bei der Umsetzung. Neben kleinen Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr könnten auch kleinere Verkehrsmanagementmassnahmen sowie Aufwertungs-/Sicherheitsmassnahmen im Strassenraum vermehrt über Pauschalbeiträge mitfinanziert werden.

6 Schlussfolgerungen

Die Bilanz ist überwiegend positiv

Agglomerationsprogramme sind eine Erfolgsgeschichte. Die wichtigsten Errungenschaften von Agglomerationsprogrammen lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Es ist ein grosses Ziel und eine grosse Herausforderung, eine verkehrsträgerübergreifende und auf die Siedlung abgestimmte Entwicklung zu planen und umzusetzen. Mit den Agglomerationsprogrammen konnte diese grundlegende Planungsphilosophie etabliert werden.
- Mit den Agglomerationsprogrammen können Verkehrsprojekte in Städten und Agglomerationen neu durch den Bund mitfinanziert werden. Dadurch konnten Vorhaben realisiert werden, die sonst trotz grossem Problemdruck nicht finanzier- und umsetzbar gewesen wären.
- Die ersten beiden Generationen haben gezeigt, dass Agglomerationsprogramme einem grossen Bedürfnis entsprechen. Bisher haben 49 der 55 Agglomerationen und Einzelstädte ein Agglomerationsprogramm erarbeitet.
- In den Agglomerationsprogrammen werden Massnahmen vermehrt aufgrund ihrer Wirkungen und ihrer Kosten ausgewählt und priorisiert.
- Mit den Agglomerationsprogrammen hat sich die (konzentrierte) Siedlungsentwicklung nach innen als planerischer Grundsatz gefestigt.
- Die Erarbeitung der Agglomerationsprogramme hat die Kooperation zwischen Kantonen, Städten und Gemeinden unter Einbezug des Bundes erheblich verbessert und das gegenseitige Verständnis gefördert.
- Bereits mit den dringenden Projekten, aber auch mit den Massnahmen der 1. und 2. Generation von Agglomerationsprogrammen konnten wesentliche Verbesserungen bei den Verkehrssystemen erzielt werden. Der Fuss- und Veloverkehr als wichtiger Pfeiler einer verträglichen Ausgestaltung des urbanen Verkehrs hat auch dank der Agglomerationsprogramme an Bedeutung gewonnen.

Das Instrument der Agglomerationsprogramme hat aber auch Schwächen:

- Die Umsetzung einzelner Massnahmen hat sich verzögert, sei es aufgrund von planerischen Änderungen, oder sei es aufgrund entsprechender politischer Entscheide auf kommunaler oder kantonaler Ebene.
- Der Einbezug der Gemeinden in die Erarbeitung mancher Agglomerationsprogramme und die damit verbundene Verpflichtung, ihre kommunalen Massnahmen auch umzusetzen, ist teilweise noch nicht in genügendem Mass gelungen.
- Die Mitfinanzierung von Massnahmen durch den Bund beruht auf Finanzierungsvereinbarungen zwischen dem Bund und den Kantonen. Der Aufwand für den Abschluss solcher Finanzierungsvereinbarungen steht besonders bei kleinen Vorhaben in einem Missverhältnis zur Höhe der Mitfinanzierung. Hier sind Vereinfachungen dringend notwendig.

Die bewährten Agglomerationsprogramme weiterführen

Die Agglomerationsprogramme sind das wichtigste Instrument für eine abgestimmte Verkehrs- und Siedlungsentwicklung in den Agglomerationen und werden in Zukunft weiter an Bedeutung gewinnen. Denn das Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum findet in erster Linie in Agglomerationen statt. Umso wichtiger sind Massnahmen, die dazu beitragen, dass der Verkehr in den Agglomerationen auch in Zukunft zirkulieren kann und dass eine Siedlungsentwicklung stattfindet, die eine hohe Lebensqualität sicherstellt und möglichst wenig zusätzlichen Verkehr generiert. Städte und Agglomerationen sind auch künftig auf das Instrument der Agglomerationsprogramme angewiesen.

Die Mitfinanzierung des Agglomerationsverkehrs unbefristet und ausreichend sichern

Es ist zentral, die notwendigen Mittel für die Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme durch den Bund langfristig zu sichern. Denn ohne Mitfinanzierung durch den Bund sind die Städte und Gemeinden nicht in der Lage, die notwendigen Investitionen in Verkehrsinfrastrukturen zu stemmen. Ohne Mitfinanzierung gäbe es deshalb keine Agglomerationsprogramme und die hohe Qualität der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in den Agglomerationen wäre gefährdet.

Für Städte und Agglomerationen ist es deshalb entscheidend, dass der künftige Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds NAF ausreichend Mittel für Agglomerationsprogramme vorsieht. Die Dotierung des NAF für Agglomerationsprogramme soll zwischen 9–12% der NAF-Ausgaben betragen (gemäss Art. 17f revidiertes MinVG). Dies entspricht einem Betrag in der Grössenordnung von 1000–1200 Mio. CHF pro Generation von Agglomerationsprogrammen (Werte zu Preisen 2005, exkl. MWST).

Die Agglomerationsprogramme verbessern

Agglomerationsprogramme müssen auf inhaltlicher und prozessualer Ebene weiter verbessert und damit wirkungsvoller und effizienter ausgestaltet werden:

Effizienz steigern

- Agglomerationen sollten über mehr Flexibilität bei der zeitlichen Umsetzung einzelner Massnahmen verfügen.
- Der administrative Aufwand und das Controlling bei der Umsetzung der Massnahmen ist möglichst für alle beteiligten Parteien zu verringern, insbesondere was den Umgang mit Änderungen betrifft. Der Bund muss Kantone, Städte und Gemeinden an den Diskussionen über Massnahmen zur Reduktion des Aufwands beteiligen.
- Die vom Bund angekündigte Prüfung einer Mitfinanzierung von Massnahmenpaketen über Pauschalbeiträge ist zu begrüessen. Dieser Ansatz dürfte den administrativen Aufwand insbesondere bei kleineren Massnahmen spürbar verringern. Gleichzeitig würde den Agglomerationen mehr Handlungsspielraum bei der Reihenfolge der Umsetzung einzelner Massnahmen innerhalb solcher Pakete eröffnet.

Planungen aufeinander abstimmen

- Die beteiligten Bundesämter ARE, BAV und ASTRA müssen die Planungsprozesse für das Programm Agglomerationsverkehr, für die Eisenbahninfrastruktur (Strategisches Entwicklungsprogramm – STEP) und für Nationalstrassen (Programm Engpassbeseitigung resp. in Zukunft STEP Strasse) zeitlich und inhaltlich aufeinander abstimmen.
- Damit Städte und Gemeinden Massnahmen auf kommunaler Ebene erfolgreich umsetzen können, müssen die Trägerschaften der Agglomerationsprogramme sie verstärkt in die Erarbeitung und Umsetzung der Agglomerationsprogramme einbeziehen.

Stabile Rahmenbedingungen

- Für die später folgenden Generationen von Agglomerationsprogrammen muss der Bund klären, welche Agglomerationsdefinition Gültigkeit haben soll und damit für die Eingabe von Agglomerationsprogrammen berechtigt. Kantone, Städte und Gemeinden sind in diesen Prozess weiter einzubeziehen.
- Um den Aufwand für die Überarbeitung der Agglomerationsprogramme in vertretbarem Ausmass zu halten, sind die Anforderungen des Bundes an die Agglomerationsprogramme nicht weiter zu erhöhen.

Literaturverzeichnis

Studien, Berichte und Dokumentation des Bundes

- ARE Bundesamt für Raumentwicklung (2007)
Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme. Bern.
- ARE Bundesamt für Raumentwicklung (2008)
Prüfung der Agglomerationsprogramme. Erläuterungsbericht. Bern.
- ARE Bundesamt für Raumentwicklung (2009)
Monitoring Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung. Vergleichende Indikatoren nach Agglomerationen. Bern.
- ARE Bundesamt für Raumentwicklung (2009)
Monitoring Urbaner Raum: Analysen zu Städten und Agglomerationen. Bern.
- ARE Bundesamt für Raumentwicklung (2009)
Konzept zur Siedlungsentwicklung nach innen, Arbeitshilfe zur Erarbeitung der Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung. Bern.
- ARE Bundesamt für Raumentwicklung (2010)
Agglomerationspolitik des Bundes: Modellvorhaben zur Verbesserung der Zusammenarbeit in Agglomerationen. Bilanz 2002 – 2007. Bern.
- ARE Bundesamt für Raumentwicklung (2010)
Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 2.Generation. Bern.
- ARE Bundesamt für Raumentwicklung (2015)
Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation. Bern.
- ARE Bundesamt für Raumentwicklung / SECO Staatssekretariat für Wirtschaft (2011)
Evaluation und Weiterentwicklung der Agglomerationspolitik des Bundes: Bericht zuhanden des Bundesrats. Bern.
- Bundesrat (2001)
Agglomerationspolitik des Bundes. Bericht des Bundesrates vom 19. Dezember 2001.
Herausgeber: Bundesamt für Raumentwicklung (ARE), Staatssekretariat für Wirtschaft (SECO).
Bern.
- Bundesrat (2005)
Botschaft zum Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr und das Nationalstrassennetz (Infrastrukturfonds) vom 2. Dezember 2005. Bern.
- Bundesrat (2009)
Botschaft zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2011 für das Programm Agglomerationsverkehr vom 11. November 2009. Bern.
- Bundesrat (2010)
Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2011 für das Programm Agglomerationsverkehr vom 21. September 2010. Bern.

Bundesrat (2014)

Botschaft zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr vom 26. Februar 2014. Bern.

Bundesrat (2014)

Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr vom 16. September 2014. Bern.

Bundesrat (2015)

Agglomerationspolitik des Bundes 2016+. Für eine kohärente Raumentwicklung Schweiz. Bericht des Bundesrates vom 15. Februar 2015. Bern.

Bundesrat (2015)

Botschaft zur Schaffung eines Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds, zur Schliessung der Finanzierungslücke und zum Strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrassen (NAF-Botschaft). vom 18. Februar 2015. Bern.

Bundesrat, Konferenz der Kantonsregierungen, Schweizerische Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz, Schweizerischer Städteverband, Schweizerischer Gemeindeverband (2012)
Raumkonzept Schweiz. Überarbeitete Fassung. Bern.

CEAT, Ernst Basler + Partner, Infrac (2010)

Evaluation der Agglomerationspolitik des Bundes 2002–2009.

Ecoplan (2012)

Urbane Herausforderungen aus Bundessicht. Ein Diskussionsbeitrag zur Weiterentwicklung der Agglomerationspolitik. Bericht im Auftrag des Bundesamts für Raumentwicklung ARE und des Staatssekretariats für Wirtschaft SECO. Bern.

Ecoplan (2016)

Zusammenarbeit in Agglomerationen: Bestandesaufnahme und Perspektiven. Bericht im Auftrag der Tripartiten Agglomerationskonferenz (TAK). Bern.

Ecoplan / Arn / Strecker (2010)

Finanzierungs- und Lastenausgleichsfragen in Agglomerationen. Bern.

Frey, R.L. (1996)

Stadt: Lebens- und Wirtschaftsraum. vdf. Zürich.

Die **Prüfberichte des Bundes** zu den Agglomerationsprogrammen 1. und 2. Generation sind auf der Webseite des Bundesamts für Raumentwicklung, <http://www.are.admin.ch>, Thema Verkehr & Infrastruktur > Programme und Projekte > Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung > Weitere Informationen abrufbar.

Die beim Bund eingereichten **Agglomerationsprogramme** in Form von Berichten, Karten, Massnahmenblättern usw. sind Online auf den Webauftritten der Trägerschaften abrufbar.

Definitionen und Dokumentation der Datengrundlagen

Bundesamt für Raumentwicklung ARE (2012)

Bauzonenstatistik Schweiz 2012. Statistik und Analysen.

Bundesamt für Raumentwicklung ARE (2016)

ÖV-Güteklassen. Berechnungsmethodik ARE. Grundlagenbericht für die Beurteilung der Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung. Bern.

Bundesamt für Statistik BFS (2005)

Eidgenössische Volkszählung 2000. Die Raumgliederungen der Schweiz. Neuchâtel.

Bundesamt für Statistik BFS (2010)

Szenarien der Bevölkerungsentwicklung der Schweiz 2010–2060. Neuchâtel.

Bundesamt für Statistik BFS (2014)

Raum mit städtischem Charakter der Schweiz 2012. Eine neue Definition der Agglomerationen und weiteren städtischen Raumkategorien. Neuchâtel.

Bundesamt für Statistik BFS (2016)

Statistik der Bevölkerung und der Haushalte (STATPOP). Online im Internet unter: www.bfs.admin.ch, Thema 01 – Bevölkerung. Bevölkerungsstand und Struktur.

Bundesamt für Statistik BFS (2016)

Statistik der Unternehmensstruktur (STATENT). Informationen Online im Internet unter: <http://www.statent.bfs.admin.ch>

Bundesamt für Strassen ASTRA (2016)

Unfalldaten der Schweiz. Online im Internet unter: <http://www.unfalldaten.ch>

Gesetzliche Grundlagen

- **Bundesverfassung:** Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft (1999), Stand am 1. Januar 2016.
- **IFG (Infrastrukturfondsgesetz):** Bundesgesetz über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen (2006), Stand am 1. Januar 2016.
- **MinVG:** Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und der Nationalstrassenabgabe (1985), Stand am 1. Januar 2016.
- **MinVV:** Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer im Strassenverkehr (2007), Stand am 1. Januar 2016.



Teil 2: Massnahmenbeispiele

	Massnahmenbeispiele aus der Praxis	58
1	Tramverbindung Hardbrücke	59
2	Aufwertung Altstadt Gossau	63
3	Bypass Thun Nord	67
4	Gesamtpaket Fuss- und Veloverkehr Lausanne-Morges	71
5	Busbevorzugung Agglomeration Luzern	75
6	Umbau Schulhausplatz und Busachse Ost in Baden	79
7	ÖV-Hub mit Matterhorn-Gotthard-Bahn und PostAuto	83
8	Entwicklungsschwerpunkt Wil-West	87

Massnahmenbeispiele aus der Praxis

In diesem Publikationsteil wird für einzelne Massnahmenkategorien jeweils eine typische Massnahme ausführlicher beschrieben. Diese Beispiele werden als besonders wirkungsvoll beurteilt. Sie bilden das breite Spektrum von Massnahmen ab, die im Rahmen von Agglomerationsprogrammen ergriffen werden. Der Schwerpunkt der Massnahmen liegt im Verkehrsbereich. Damit wird aber keine Wertung vorgenommen. Im Gegenteil: Die in den Agglomerationsprogrammen enthaltenen Siedlungsmassnahmen sind ebenso wichtig und ebenso wirkungsvoll. Folgende Massnahmen werden ausführlicher vorgestellt (Abbildung 1-1):

Abbildung 1-1: Massnahmenbeispiele im Überblick

Massnahmenkategorie	Agglomerationsprogramm	Massnahme (Kosten zu Preisen 2005)
1 Tram	Stadt Zürich-Glattal (AP 2. G.)	Realisierung Tramverbindung Hardbrücke (91 Mio. CHF)
2 Aufwertung / Sicherheit Strassenraum	St. Gallen / Arbon-Rorschach (AP 1. G.)	Aufwertung Altstadt Gossau (5 Mio. CHF)
3 Kapazität Strasse	Thun (AP 1. G.)	Bypass Thun Nord (88 Mio. CHF)
4 Langsamverkehr	Lausanne-Morges (AP 2. G.)	Gesamtpaket zur Verbesserung von Fuss- und Veloverkehr (28 Mio. CHF)
5 Verkehrsmanagement	Luzern (AP 2. G.)	Busbevorzugung Agglomeration Luzern (29 Mio. CHF)
6 ÖV / Strasse	Aargau-Ost (AP 1. G und AP 2. G.)	Baden: Umbau Schulhausplatz (33 Mio. CHF, AP 1. G.) und Busachse Ost (30 Mio. CHF, AP 2. G.)
7 Multimodale Drehscheiben	Brig-Visp-Naters (AP 2. G.)	Erstellen eines ÖV-Hub mit MGB und PostAuto (30 Mio. CHF)
8 Siedlung: Entwicklungsschwerpunkte	Wil (AP 2. G.)	Siedlungs- und Landschaftskonzept mit neuem ESP

Wie aus Abbildung 1-1 hervorgeht, handelt es sich um Massnahmen zu sieben verschiedenen Kategorien von Verkehrsmassnahmen sowie um eine Massnahme zum Thema Entwicklungsschwerpunkte. Die Massnahmen stammen sowohl aus den Agglomerationsprogrammen 1. Generation als auch denjenigen 2. Generation. Es sind Massnahmen, die in der A-Liste des jeweiligen Agglomerationsprogramms enthalten sind und somit die höchste Priorität aufweisen. Es sind Massnahmen mit hohen Kosten und solche mit eher tiefen Kosten enthalten. Die Massnahmen werden möglichst einheitlich dargestellt:

- Jede Massnahme wird einleitend mit Bild und den wichtigsten Stichworten zusammenfassend vorgestellt. Wo sinnvoll und notwendig, wird anschliessend die Planungsgeschichte einzelner Massnahmen resp. ihre Einbettung in übergeordnete Konzepte diskutiert.
- Die einzelnen Massnahmen werden steckbriefartig beschrieben.
- Die erwarteten Wirkungen der einzelnen Massnahmen werden zusammengefasst.
- Schliesslich werden die wichtigsten weiterführenden Quellen zu den einzelnen Massnahmen aufgeführt.

1 Tramverbindung Hardbrücke



Bild: <https://www.stadt-zuerich.ch/tramverbindung> (Visualisierung: Mathys Partner)

Kurzbezeichnung	Zürich – Realisierung Tramverbindung Hardbrücke
Massnahmentyp	Tram/Strasse
Realisierung	2015 bis 2017
Kosten	91 Mio. CHF (Preise 2005)
Agglomerationsprogramm	Agglomerationsprogramm Stadt Zürich-Glattal, 2. Generation
Kurzbeschreibung	Als erster wichtiger Teil der Tramtangente Zürich wird eine neue Tramlinie über die Hardbrücke zur Entlastung der Innenstadt und des Hauptbahnhofs erstellt. Die Verbindung bezieht den Bahnhof Hardbrücke ins Tramnetz ein und ermöglicht direkte und schnellere Tramverbindungen. Mit der neuen Linie wird zudem das Entwicklungsgebiet Zürich-West vollwertig erschlossen, was insbesondere auch die aufgrund steigender Nachfrage zu erwartenden Kapazitätsengpässe bei der S-Bahn entschärft.
Speziell	Wichtige Tangentialverbindung, Entlastung Zentrum / Möglichkeit zur nahtlosen Integration der Tramverbindung ins geplante Rosengartentram

Planungsgeschichte

Das Potenzial einer Tramverbindung über die Hardbrücke war im Kanton schon 2006 erkannt und im Rahmen der Vorlage zum Tram Zürich-West festgehalten worden. Für die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) stand bereits damals fest, dass als nächster Schritt in ihrer Netzentwicklung eine Erweiterung über die Hardbrücke folgen würde. Der Kanton Zürich beurteilte den Nutzen einer neuen Tramverbindung ebenfalls als sehr hoch und weit über die Stadtgrenzen hinausreichend. Er reichte es deshalb als Teil des Agglomerationsprogramms 2. Generation beim Bund zur Mitfinanzierung ein. 2013 wurde das gemeinsame Projekt von Stadt und Kanton zuerst im Stadtparlament angenommen. Nachdem gegen

den Kantonsbeitrag das Referendum ergriffen wurde, wurde dieser Ende November 2014 schliesslich auch von den Stimmberechtigten des Kantons Zürich mit einem Ja-Anteil von zwei Dritteln angenommen.

Eine wichtige Voraussetzung für das Projekt bildet die Westumfahrung der Stadt Zürich: Diese Verbindung entlastet die ehemalige Westtangente – und in der Folge auch die Hardbrücke – vom Transitverkehr. Die neu entstandenen Kapazitäten ermöglichen es, die Hardbrücke als Tramverbindung zu nutzen.

Massnahmensteckbrief

Mit der Tramverbindung über die Hardbrücke wird die Linie 8 künftig vom Hardplatz über den Escher-Wyss-Platz bis ins Werdhölzli verlängert. Dazu werden auf dem Abschnitt zwischen Hardplatz und dem Knoten Pflingstweidstrasse neue Geleise verlegt, um die bestehenden Gleise der Linien 8 und 4 zu verbinden.

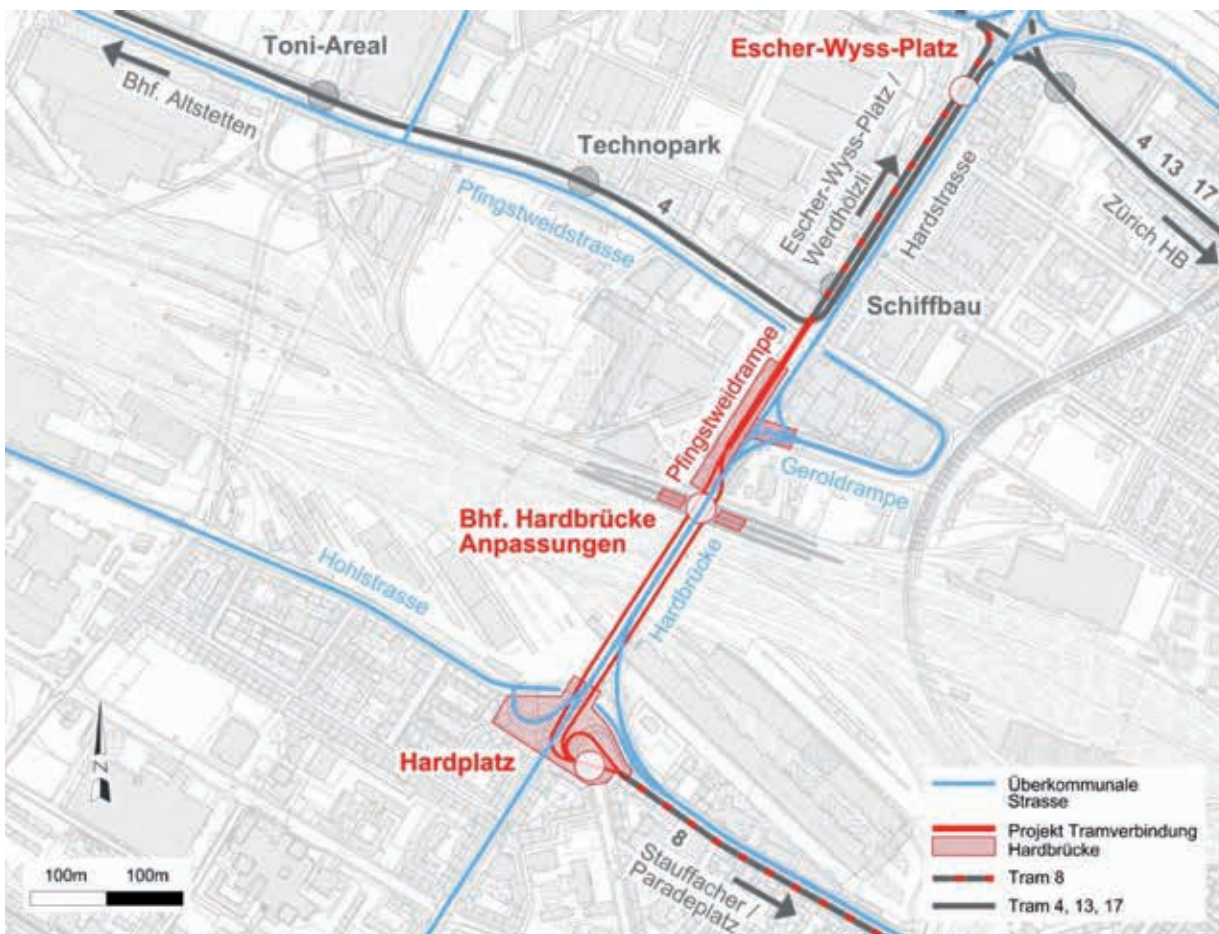


Bild: Stadt Zürich / VBZ Verkehrsbetriebe Zürich (2014)

Das Projekt umfasst folgende Massnahmen:

- **Tramgleise und Fahrleitungen:** Auf der Hardbrücke und der neuen Pfingstweidrampe werden die benötigten Gleise und Fahrleitungen eingebaut. Die Hardbrücke wurde dazu bereits bei der letzten Sanierung entsprechend verstärkt.
- **Ersatz der Pfingstweidrampe:** Die bestehende Rampe wird mit einem verstärkten Neubau als Auffahrt fürs Tram ersetzt. Auch der Fuss- und Veloverkehr wird künftig über diese Rampe gelenkt.
- **Zusätzliche Geroldrampe:** Da die Pfingstweidrampe künftig für das Tram (und den Langsamverkehr) benötigt wird, kann der motorisierte Individualverkehr (MIV) nicht mehr über diese Rampe gelenkt werden. Für den MIV wird daher eine neue Auffahrt über die Geroldrampe realisiert, die es ermöglicht, links auf die Hardbrücke abzubiegen.
- **Aufwertung Hardplatz:** Mit Baumgruppen und Sitzbänken wird der Hardplatz ansprechend und übersichtlich umgestaltet. Zudem wird die Haltestelle fürs Tram neu gebaut.
- **Anpassung Bahnhof Hardbrücke:** Zusätzliche Treppenabgänge verbessern den Personenfluss und die überdachten Warteflächen auf Brückenniveau sorgen für eine optimierte Verteilung der Fahrgäste auf dem Perron.
- **Neue Haltestelle Escher-Wyss-Platz:** Am Escher-Wyss-Platz entsteht eine zusätzliche Tramhaltestelle an der Hardstrasse.

Die neue Verkehrsführung (Geroldrampe, Pfingstweidrampe) soll zusammen mit einer gemeinsamen Bus- und Tramspur über die Hardbrücke sowie aufeinander abgestimmten Verkehrsregelungsanlagen sicherstellen, dass der Verkehr weiterhin flüssig über die Hardbrücke rollt und die Bevorzugung für den ÖV gewährleistet ist.

Einbettung in Verkehrs- und Siedlungsplanung

Das starke Bevölkerungs- und Beschäftigungswachstum im Raum Zürich führt zu einer ebenfalls starken Zunahme im Verkehrsaufkommen, die in den kommenden Jahren noch ausgeprägter ausfallen dürfte. Insbesondere der Norden und Westen der Stadt Zürich wachsen stark. Der daraus entstehende Mehrverkehr soll mindestens zur Hälfte durch den ÖV abgedeckt werden. Dieses Ziel hat der Kanton Zürich 2009 in der kantonalen Raumplanung verankert.

Um dieses Ziel zu erreichen, braucht es neue Kapazitäten, gerade auch was Tangential- und Querverbindungen anbetrifft. Ein Teil davon kann durch die Tramverbindung Hardbrücke und die in der Folge bessere ÖV-Vernetzung bereitgestellt werden. Denn die neue Verbindung – eine eigentliche Tramtangente – schafft neue Kapazitäten sowie kürzere Reisezeiten und direktere Verbindungen aus Zürich-West und entlastet resp. ergänzt damit auch das S-Bahn-Angebot. Dies gilt insbesondere für Pendler aus Zürich-West, die heute hauptsächlich die S-Bahn nutzen, was zu sehr hohen Frequenzen am Bahnhof Hardbrücke führt. Die Tramtangente entlastet so auch den Hauptbahnhof Zürich sowie stark beanspruchte Tramlinien. Sie verbindet wichtige Tramumsteigepunkte, wodurch ein Umweg über den Hauptbahnhof entfällt. Die Tramverbindung Hardbrücke kann zudem künftig nahtlos in die geplante Nord-Süd Tramtangente (Rosengarten-Hardbrücke-Zürich Süd) integriert werden.

Wirkung der Massnahme



Qualität Verkehrssysteme

Mit dem konsequenten Ausbau des ÖV-Netzes und der Abstimmung von S-Bahn-, Tram- und Busnetzen wird das Angebot weiter verbessert, während der Hauptbahnhof Zürich sowie zentrale Tramumsteigepunkte entlastet werden. Die neue Tramverbindung bringt eine starke Verbesserung der Verknüpfungen von S-Bahn und ÖV-Feinverteiler sowie bessere Umsteigemöglichkeiten zwischen den Tramlinien. Dadurch entstehen neue direkte Verbindungen und eine stärkere Vernetzung des ÖV, wodurch die Intermodalität an der wichtigen Drehscheibe Bahnhof Hardbrücke vorangetrieben wird. Dazu tragen auch verbesserte Zugänge für den Langsamverkehr bei. Mit verkürzten Reisezeiten und besserer Erreichbarkeit wird ausserdem das Entwicklungsgebiets Zürich-West vollwertig erschlossen.



Siedlungsentwicklung nach innen

Die verbesserten S-Bahn- und Tramverbindungen unterstützen die Siedlungsentwicklung nach innen. Mit der Tramverbindung über die Hardbrücke wird eine direkte Verbindung zwischen Zürich-West und den Gebieten Stauffacher / Paradeplatz geschaffen, was auch die Stadtkreise 4 und 5 näher zusammenbringt. Die Neugestaltung des Hardplatzes ist eine der verschiedenen Massnahmen zur Aufwertung des öffentlichen Raums im Agglomerationsprogramm.



Verkehrssicherheit

Die klare Trennung der Fahrspuren über die Hardbrücke von MIV und ÖV einerseits und einer baulich abgetrennten separaten Spur für den Fuss- und Veloverkehr andererseits erhöht die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer.



Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch

Durch die gestiegene Attraktivität des ÖV-Angebots nimmt der Anteil der ÖV-Nutzenden zu. Dank höherem ÖV-Anteil und verbesserten Bedingungen für den Langsamverkehr können Luftschadstoff- und Lärmemissionen reduziert werden.

Quellen

Internet:

- <https://www.stadt-zuerich.ch/tramverbindung>

Berichte:

Amt für Verkehr Kanton Zürich (2012)

Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal, 2. Generation. Zürich.

ARE Bundesamt für Raumentwicklung (2014)

Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal 2. Generation. Prüfbericht des Bundes.

Stadt Zürich / VBZ Verkehrsbetriebe Zürich (2014)

Im Takt. Clever vernetzt – mit der Tram verbindung Hardbrücke. Präsentation vom 24.9.2014. Zürich.

Online im Internet unter:

[https://www.stadt-zuerich.ch/content/dam/stzh/vbz/Deutsch/Ueber das Departement/
Publikationen und Broschueren/tvh/TVH_Basispraesentation_Internet.pdf](https://www.stadt-zuerich.ch/content/dam/stzh/vbz/Deutsch/Ueber%20das%20Departement/Publikationen%20und%20Broschueren/tvh/TVH_Basispraesentation_Internet.pdf)

2 Aufwertung Altstadt Gossau



Bild: Stadt Gossau (2008)

Kurzbezeichnung	Aufwertung Altstadt Gossau
Massnahmentyp	Aufwertung / Sicherheit Strassenraum
Realisierung	2010 bis 2013, abgeschlossen
Kosten	6.2 Mio. CHF (effektive Kosten) ¹
Agglomerationsprogramm	Agglomerationsprogramm St. Gallen / Arbon-Rorschach, 1. Generation
Kurzbeschreibung	Gestalterische Aufwertung der Kantonsstrassenabschnitte im Stadtkern von Gossau, die die Aufenthaltsqualität deutlich erhöht und die Bedingungen für den Fuss und Veloverkehr sowie öffentlichen Verkehr verbessert. Die Aufwertung der Nebenzentren ist ein Schwerpunkt im Agglomerationsprogramm, der positiv auf Verkehrssystem und -sicherheit sowie auf die Siedlungskonzentration wirkt.
Speziell	Reduktion der Fahrgeschwindigkeit durch gestalterische Massnahmen; Erhöhung der Sicherheit und Aufenthaltsqualität; Umsetzung im Rahmen eines Sanierungsprojektes des Kantons

¹ Mitfinanzierung durch den Bund: 2.5 Mio. CHF. Kanton St. Gallen: 1.3 Mio. CHF und Gemeinde Gossau: 2.4 Mio. CHF.

Massnahmensteckbrief

Im Sommer 2012 sanierte der Kanton St.Gallen die St.Gallerstrasse zwischen Gröbliplatz und Sän-tisstrasse sowie die Herisauerstrasse zwischen Ochsenkreisel und Ringstrasse in Gossau. Die Stadt Gossau nutzte diese Gelegenheit für die Umsetzung von städtebaulichen Aufwertungsmassnahmen. Denn die damals stark verkehrsorientiert gestalteten Strassen nahmen kaum Rücksicht auf die öffentlichen Räume und das wertvolle Ortsbild. Auch der Langsamverkehr und die Aufenthaltsqualität wurden dadurch eingeschränkt.

Mit der Massnahme wird die Dominanz des motorisierten Verkehrs im öffentlichen Raum reduziert. Dies geschieht mit einer umfassenden und siedlungsgerechten Neugestaltung des Strassenraumes im Zentrum von Gossau. Eine wichtige Rolle spielt dabei das neue Temporegime, das nicht durch Verkehrsschilder, sondern mittels gestalterischer Elemente umgesetzt wird. Das Gestaltungskonzept mit runden Formen und bunten Pastellfarben wirkt beruhigend auf den motorisierten Verkehr und gestaltet den Raum für den Langsamverkehr sowie den Aufenthalt im Zentrum attraktiver. Die Massnahme wird unter anderem mit folgenden Gestaltungselementen umgesetzt:



Heller Bodenbelag im Zentrumsbereich

Der Bereich um Kirchplatz und Ochsenkreisel wird als neuer Zentrumsplatz definiert. Mit einer Kreisfläche aus hellem Asphaltbelag hebt sich der Zentrumsplatz von den anderen Strassenzügen im üblichen dunkleren Grau ab.



Mittelstreifen mit farblicher Abgrenzung

Ausserhalb der Kreisfläche im Zentrumsbereich zieht sich das Hellgrau auf dem Mehrzweck-Mittelstreifen der St.Gallerstrasse weiter (zwischen Gröblikreisel und Ochsenkreisel, sowie auf dem Strassenabschnitt östlich des Ochsenkreisels). Im Zentrumsbereich hebt sich der Mittelstreifen durch eine dunklere Einfärbung ab.



Farbige Punkte

Für eine noch deutlichere Abgrenzung des Mittelstreifens und zur Belebung des öffentlichen Raums zieht sich eine Spur bunter Punkte durch den Stadtkern: Von Rosa und Lila weiter aussen zu Hellblau bis Türkis im Zentrumsbereich.

Der breite, bunte Mittelstreifen lässt die Fahrbahn schmaler erscheinen, wodurch Autofahrer tendenziell langsamer fahren.



Mehrzweckpoller

Neben der Funktion als Form- und Farbelement dienen die bunten Poller als Veloständer (1 bis 2 Velos pro Poller), Sitzgelegenheit, Sockel für Infotafeln und sie verhindern, dass Autos auf dem Trottoir parkiert werden.



Begrünung

Bäume entlang der Strassen und insbesondere auf dem Zentrumsplatz erhöhen die Aufenthaltsqualität. An sonnigen und heissen Tagen spenden sie Schatten und reduzieren die Hitze.



Beleuchtung

Stehleuchten mit runden Lampenschirmen säumen die Strassen. Zwei Lichtobjekte über dem Kirchplatz und dem Ochsenkreisel verbinden den Raum optisch zu einem Zentrumsplatz. Die aus 26 Kugeln bestehenden «Cluster» ersetzen die bisherige Lichtmasten für die Ausleuchtung des zentralen Bereichs. Die Kugeln können verschiedenfarbig leuchten.

Bilder: Stadt Gossau (2012)

Wirkung der Massnahme



Qualität Verkehrssysteme

Die gestalterischen Massnahmen im öffentlichen Raum, an Plätzen und entlang der Ortsdurchfahrt wirken sich positiv auf die Qualität des Fussverkehrs aus. Die Aufwertungsmassnahme setzt an einer neuralgischen Stelle an und erreicht ganz im Sinne der Koexistenz insgesamt eine Verbesserung für alle Verkehrsteilnehmenden.



Siedlungsentwicklung nach innen

Mit der konsequenten Aufwertung der Ortsdurchfahrt von Gossau wird ein wichtiger neuralgischer Knoten im Agglomerationsperimeter verbessert und bestehende Trennwirkungen werden wirkungsvoll abgebaut.



Verkehrssicherheit

In der Altstadt Gossau wird mit gestalterischen Mitteln eine Geschwindigkeitsreduktion erzielt, wodurch sich die Sicherheit insbesondere für den Langsamverkehr erhöht.



Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch

Die Aufwertung des öffentlichen Raums und die erzielte Temporeduktion erhöhen die Attraktivität des Ortszentrums von Gossau für den Langsamverkehr. Es ist zu erwarten, dass die Lärm- und Abgasbelastung im Zentrum von Gossau leicht abnimmt und sich dadurch die Aufenthaltsqualität weiter verbessert.

Quellen

Internet:

- <http://www.stadtgossau.ch/de/politik/stadtmain/portstadtentkernobj/portstadtentkernobjeins/>

Berichte:

Agglomerationsprogramm St. Gallen / Arbon-Rorschach (2007)

Siedlung und Verkehr. Massnahmen. Beilage zum Schlussbericht.

ARE Bundesamt für Raumentwicklung (2014)

Agglomerationsprogramm St. Gallen / Arbon-Rorschach 2. Generation. Prüfbericht des Bundes.

Kanton St. Gallen (2013)

16. Strassenbauprogramm. St. Gallen.

Stadt Gossau (2008)

Aufwertung Stadtkern, Vernemlassungsbeschluss zum Projekt. Bericht und Antrag vom 10. September 2008 an das Stadtparlament. Gossau. Online im Internet unter:

http://www.stadtgossau.ch/dl.php/de/4905d1be2a5e3/080910_ba_Aufwertung_Stadtkern_Vernehmlassung.pdf

Stadt Gossau (2012)

Strassenraum- und Zentrumsgestaltung 2012.

Online im Internet unter: http://www.stadtgossau.ch/dl.php/de/20060714152854/Ste-Stadtkern_Gestaltungselemente.pdf

3 Bypass Thun Nord



Bild: www.bypassthunord.ch

Kurzbezeichnung	Bypass Thun Nord
Massnahmentyp	Motorisierter Individualverkehr (Erhöhung Strassenkapazität)
Realisierung	2014 bis 2018
Kosten	88 Mio. CHF (Preise 2005)
Agglomerationsprogramm	Agglomerationsprogramm Thun, 1. Generation
Kurzbeschreibung	Der Bypass ist das Schlüsselprojekt der Innenstadt Thun und zur Erschliessung der Entwicklungsschwerpunkte. Es beinhaltet eine neue Strassenverbindung im Norden der Agglomeration Thun, welche die Thuner Innenstadt und verschiedene Hauptverkehrsachsen entlasten soll. Der Bypass verbessert die Erreichbarkeit zwischen Thun West und Steffisburg sowie Heimberg und erschliesst die wichtigen Entwicklungsgebiete ESP Thun Nord und ESP Steffisburg Bahnhof. Flankierende Massnahmen verstärken die verkehrliche Wirkung des Bypass Thun Nord.
Speziell	Partizipativer Prozess ab Planungsbeginn; Umfassende flankierende verkehrliche Massnahmen; Direkte Erschliessung der wichtigsten ESP; Ergänzendes Grünraumkonzept mindert Umweltwirkungen

Planungsgeschichte

Der Grundstein für die Lösung der Thuner Verkehrsprobleme wurde 2003 mit einer Gesamtverkehrsstudie gelegt. Die darin vorgeschlagenen Stossrichtungen wurden an fünf Forumsveranstaltungen mit über 80 Personen diskutiert und weiterentwickelt. Es gelang, dazu einen gemeinsamen Konsens zu erarbeiten. Dadurch konnte schon auf konzeptioneller Ebene eine hohe Akzeptanz geschaffen werden

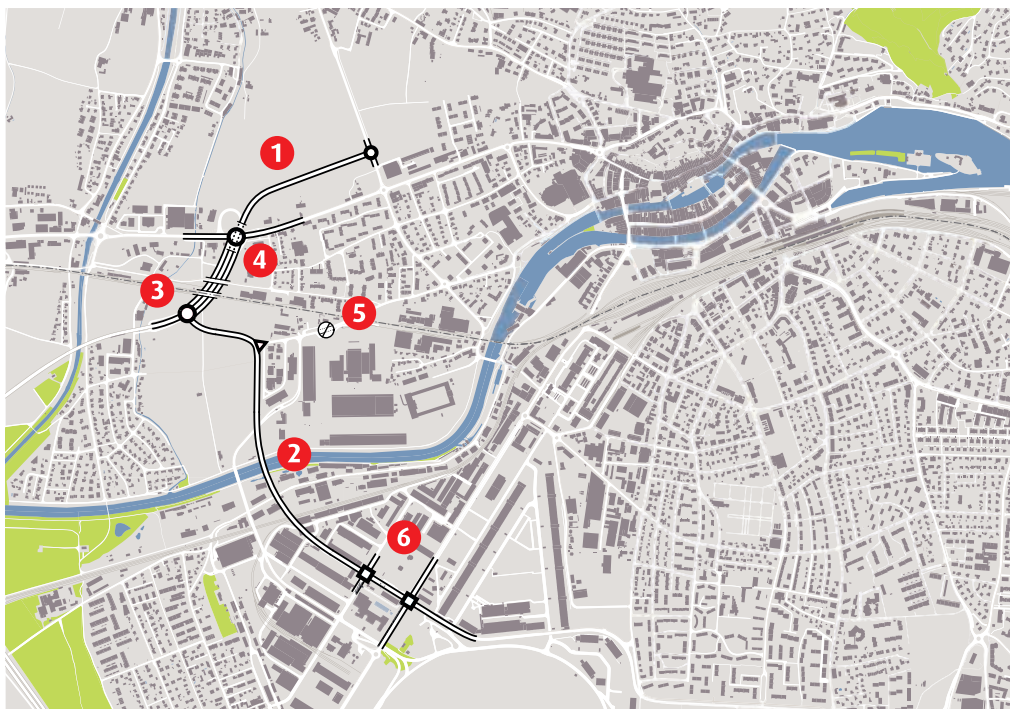
und zudem ein politischer Wille für die etappenweise Umsetzung der hergeleiteten Massnahmen aufgebaut werden.

Die Diagnose der Gesamtverkehrsstudie war klar: Es hat zu viel motorisierten Individualverkehr in Thuns Innenstadt. Entsprechend wurden in einem ersten Paket Massnahmen ergriffen, um diesen zu reduzieren. Dazu gehörte der Ausbau des ÖV-Angebots inkl. dessen Bevorzugung bei Lichtsignalanlagen, die Verbesserung der Velorouten und der Veloabstellanlagen und die Verbesserung des Parkhausrings verbunden mit einem Abbau der oberirdischen Parkplätze. Das zweite Massnahmenpaket umfasst den Bypass Thun Nord inkl. verschiedener flankierender Massnahmen.

Die Gesamtverkehrsstudie bildete damit eine zentrale Grundlage für das Thuner Agglomerationsprogramm der 1. Generation aus dem Jahr 2007, in welchem diese Grundkonzeption weiter konkretisiert wurde.

Massnahmensteckbrief

Der Bypass Thun Nord ist eine neue Verbindungsstrasse vom nördlichen Autobahnzubringer zur Allmendstrasse. Hierzu wird der bestehende Autobahnzubringer umgebaut und ab Kreisel Glättimühli als Kantonsstrasse bis zur Stockhornstrasse verlängert.



- 1 Neue Verbindung Stockhornstrasse
- 2 Neue Aarequerung mit
- 5 Pförtner Mittelstrasse
- 3 Kreisel Glättimühli
- 4 Verknüpfung Autobahnzubringer – Bernstrasse
- 6 Anschluss ESP Thun Nord und Allmendstrasse

Bild: www.bypassthunord.ch

Flankierend zum Strassenneubau werden bisher stark belastete Achsen umgebaut. Dazu gehören ein neues Verkehrsregime und eine attraktivere Strassenraumgestaltung auf den Innenstadt-Aarequerungen, Umgestaltungen verschiedener Strassenabschnitte, Lärmschutzmassnahmen und Verbesserungen für den Langsamverkehr. Dadurch erfährt die Innenstadt eine qualitative Aufwertung und werden die Strassenachsen verträglicher und sicherer. Die flankierenden Massnahmen sind mit dem Bauprozess des Bypass Thun Nord abgestimmt und stellen den Schutz des Westquartiers in Thun bei Inbetriebnahme sicher.

Einbettung in Verkehrs- und Siedlungsplanung

Das Agglomerationsprogramm Thun verfolgt zwei zentrale Ziele: die Entlastung der Innenstadt und die bessere Erschliessung des Entwicklungsschwerpunkts Thun Nord. Der Bypass Thun Nord trägt wesentlich zur Erfüllung beider Ziele bei. Er ist sowohl bezüglich seines finanziellen Umfangs als auch bezüglich seiner Wirkungen das Schlüsselprojekt des Agglomerationsprogrammes Thun. Der Bypass und die mit ihm verknüpften flankierenden Massnahmen entlasten die Strassen der Innenstadt und die Bernstrasse. Die Situation verbessert sich für Autos, Busse, Velos und Fussgänger. Die Stadt wird attraktiver – als Einkaufs- und als Wohnort und zugleich werden die wichtigen Entwicklungsgebiete ESP Thun Nord und ESP Bahnhof Steffisburg optimal erschlossen.

Der Bypass ermöglicht künftig auch neue Verkehrsangebote, beispielsweise eine Busverbindung zwischen Steffisburg und Thun West. Gerade im Zusammenhang mit einer künftigen S-Bahnhaltestelle ESP Thun Nord könnte eine solche Busverbindung Sinn machen.

Vor diesem Hintergrund hat der Bund das 2007 eingereichte Agglomerationsprogramm Thun positiv beurteilt. Der Bund hat einen vergleichsweise hohen Beitragssatz von 40 % an die Kosten der mitfinanzierbaren Massnahmen beschlossen. Der Kanton hat seinerseits dem Verpflichtungskredit für den Bypass Thun Nord im Sommer 2012 zugestimmt.

Wirkung der Massnahme



Qualität Verkehrssysteme

Heute fährt der vom rechten Thunerseeufer oder von Norden (Steffisburg, Heimberg) stammende Durchgangsverkehr gezwungenermassen durch die Innenstadt. Mit dem Bypass lässt sich die Innenstadt künftig umfahren. Der Bypass und die dazugehörigen flankierenden Massnahmen tragen so zu einer deutlichen Entlastung der Innenstadt bei, was auch die Effizienz des ÖV und die Qualität des Langsamverkehrs verbessert.



Heute fährt der Durchgangsverkehr durch die Innenstadt (blaue und gelbe Pfeile)



Mit dem Bypass wird die Innenstadt künftig umfahren

Bilder: www.bypassthunnord.ch



Siedlungsentwicklung nach innen

Dank dem Bypass Nord und den flankierenden Massnahmen sowie weiteren Massnahmen im Bereich des Verkehrsmanagements und der Aufwertungen von Strassenräumen wird die Lebensqualität im Agglomerationskern (sowie in einzelnen Quartieren, v.a. Schwäbis) gesteigert und insbesondere die Innenstadt entlastet. Der Bypass verbessert zudem die Erschliessung des Entwicklungsschwerpunkts Thun Nord. Dadurch werden die Voraussetzungen für eine weitere Siedlungsentwicklung nach innen im Agglomerationskern verbessert.



Verkehrssicherheit

Der Bypass Thun Nord verbessert zusammen mit den dazugehörenden flankierenden Massnahmen die Verkehrssicherheit.



Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch

Zwar generiert der Bypass Thun Nord tendenziell Mehrverkehr. Er trägt auch zur Versiegelung von Flächen bei und verursacht eine gewisse Zerschneidung. Dies wird aber durch ein umfassendes Grünraumkonzept weitgehend ausgeglichen.

Quellen

Internet:

- www.bypassthunnord.ch

Berichte:

AGR Kanton Bern / Region Thun Innertport (2007)

Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr Thun. Zusatzbericht 2007.

ARE Bundesamt für Raumentwicklung (2009)

Agglomerationsprogramm Thun 1. Generation. Prüfbericht des Bundes.

Kanton Bern (2002)

Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun.

4 Gesamtpaket Fuss- und Veloverkehr Lausanne-Morges

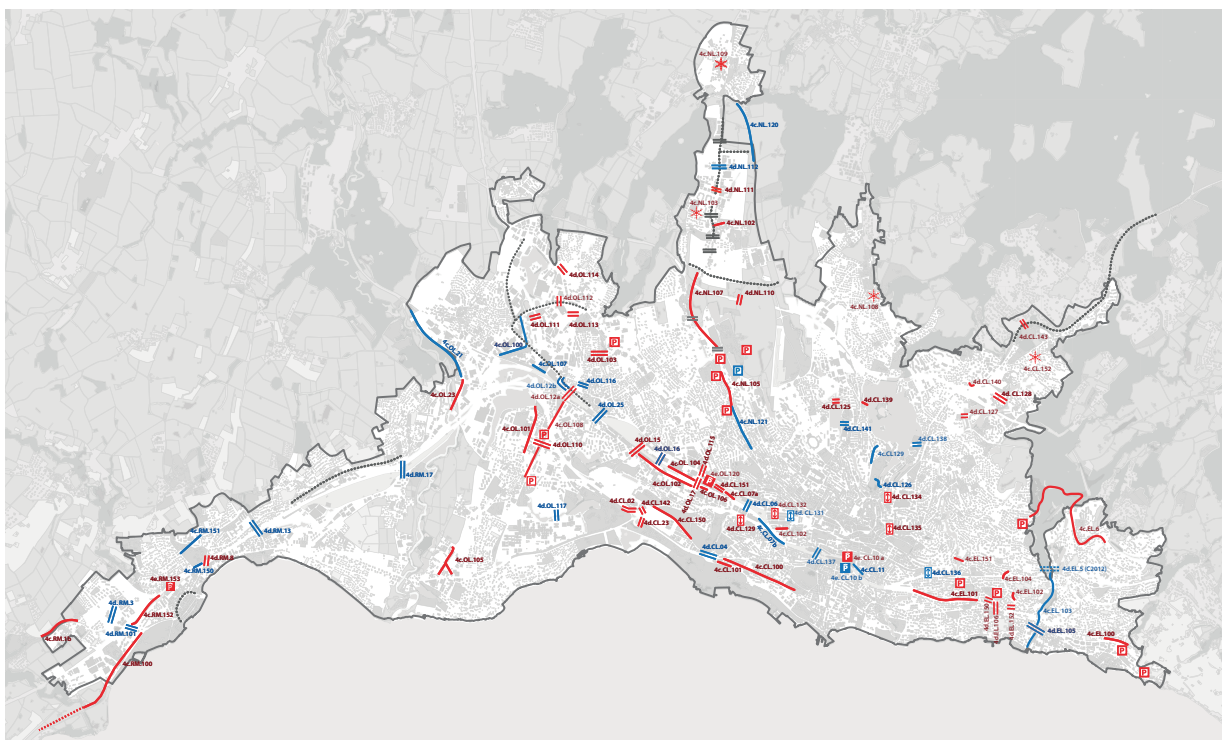


Bild: PALM (2012)

Kurzbezeichnung	Gesamtpaket Fuss- und Veloverkehr Lausanne-Morges
Massnahmentyp	Langsamverkehr
Realisierung	2015 bis 2018 (Realisierungsbeginn der Massnahmen)
Kosten	Massnahmen A-Liste: 58 Mio. CHF (Preise 2005)
Agglomerationsprogramm	Agglomerationsprogramm Lausanne-Morges, 2. Generation
Kurzbeschreibung	Das umfassende Massnahmenpaket zur Förderung des Langsamverkehrs stellt einen der Schwerpunkte des Agglomerationsprogramms Lausanne-Morges dar. Durch gezielte Infrastrukturmassnahmen entsteht ein zusammenhängendes Netz von Fuss- und Velowegen. Es erlaubt Fussgängern, ihr Ziel auf möglichst direktem und sicherem Weg zu erreichen und stellt die Anbindung bestehender und neuer Velorouten an den ÖV sicher.
Speziell	Die Massnahmen bauen auf denjenigen des Agglomerationsprogramms 1. Generation auf und führen die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs gezielt weiter. Einzelmassnahmen sind über den gesamten Perimeter des Agglomerationsprogramms verteilt.

Planungsgeschichte

Die Agglomeration Lausanne-Morges verfolgt seit mehreren Jahren das Ziel, den Langsamverkehr als eigenständiges Verkehrsmittel neben dem ÖV und dem MIV zu etablieren. Auf kommunaler Ebene wurden im letzten Jahrzehnt bereits verschiedene Informations- und Promotionskampagnen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs durchgeführt.

Eine Analyse des Mikrozensus 2005 zeigt aber, dass die Agglomeration Lausanne-Morges im Vergleich mit anderen Agglomerationen im Fussverkehr leicht und im Veloverkehr deutlich schlechter abschneidet. Diese Resultate lassen sich zumindest zu einem gewissen Teil durch die schwierigen topographischen Voraussetzungen (starkes Gefälle, steile Hänge) der Agglomeration erklären. Dennoch hat der Langsamverkehr als attraktive Alternative im städtischen Umfeld noch ein bedeutendes Entwicklungspotenzial. Dies gerade bei den Arbeitswegen, die auch in Lausanne-Morges mehrheitlich eine Länge von unter 5 km aufweisen (gemäss Mikrozensus 2005 sind schweizweit 60 % der Arbeitswege kürzer als 5 km).

Mit dem Agglomerationsprogramm Lausanne-Morges (PALM) werden die Bestrebungen für einen Ausbau der Fuss- und Veloinfrastruktur seit 2007 überkommunal koordiniert. Dabei werden zwei klare strategische Ziele verfolgt:

- Steigerung des Anteils zu Fuss zurückgelegter Etappen von 48 % im Jahr 2005 auf 55 bis 60 % bis zum Jahr 2020.
- Steigerung des Anteils mit dem Velo zurückgelegter Etappen von nur gerade 1% im Jahr 2005 auf 4 bis 5 % bis zum Jahr 2020, zumindest für Verbindungen mit günstigen topografischen Voraussetzungen.

In der 1. Generation des Agglomerationsprogramms Lausanne-Morges wurden zwischen 2011 und 2014 bereits Massnahmen zur Verbesserung der Velorouten und zur Überwindung von Hindernissen umgesetzt. Daneben wurden zahlreiche Veloabstellplätze und zwei Velostationen an strategischen Standorten realisiert. Das Agglomerationsprogramm der 2. Generation setzt genau dort an und führt diese Bestrebungen weiter.

Massnahmensteckbrief

Hauptbestandteil der Strategie Langsamverkehr der Agglomeration Lausanne-Morges bilden die Infrastrukturmassnahmen für den fussgänger- und velofreundlichen Ausbau der Verkehrsnetze. Abbildung 2 gibt einen Überblick über die verschiedenen Infrastrukturmassnahmen. Diese beinhalten im Wesentlichen drei Typen mit folgenden Schwerpunkten:

- **Netzentwicklung:** Sanierung und Ausbau bestehender sowie Bau neuer Verbindungen und Routen für den Langsamverkehr, insbesondere entlang der Hauptachsen des ÖV. Die Entwicklung der Velowege wird prioritär auf die West-Ost-Achse ausgerichtet, um so Veloverbindungen auf topografisch gleichem Niveau zu stärken. In Zonen mit starkem Gefälle werden intermodale Lösungen bevorzugt, indem das Umsteigen vom Velo auf den ÖV weiter erleichtert wird (siehe «Velostationen»). Weiter werden auch Massnahmen zur Steigerung der Sicherheit von Fussgänger/innen und Velofahrenden und zur besseren Ausschilderung der Routen verfolgt.
- **Überwindung von Hindernissen / Beseitigung von Unterbrüchen:** Passerellen und Unterführungen tragen zur Realisierung eines zusammenhängenden Netzes bei, insbesondere was die Querung der Hauptverkehrsachsen betrifft. Zur Verbindung der Fussgängerzonen, aber auch der Velonetze, werden an gewissen Stellen Lifte installiert, welche die teils markanten Höhenunterschiede auszugleichen helfen.

- **Velostationen und Anbindung an den ÖV:** Mit der Erweiterung bestehender und der Errichtung neuer Velostationen an wichtigen regionalen Bahnhöfen wird der Veloverkehr gestärkt und die Intermodalität verbessert. Die Kombination von Velo und Bahn (Bike+Ride) wird durch Abstellplätze an weiteren wichtigen ÖV-Haltestellen zusätzlich gefördert.

Abbildung 2: Übersicht der verschiedenen Massnahmen – Ausschnitt Lausanne

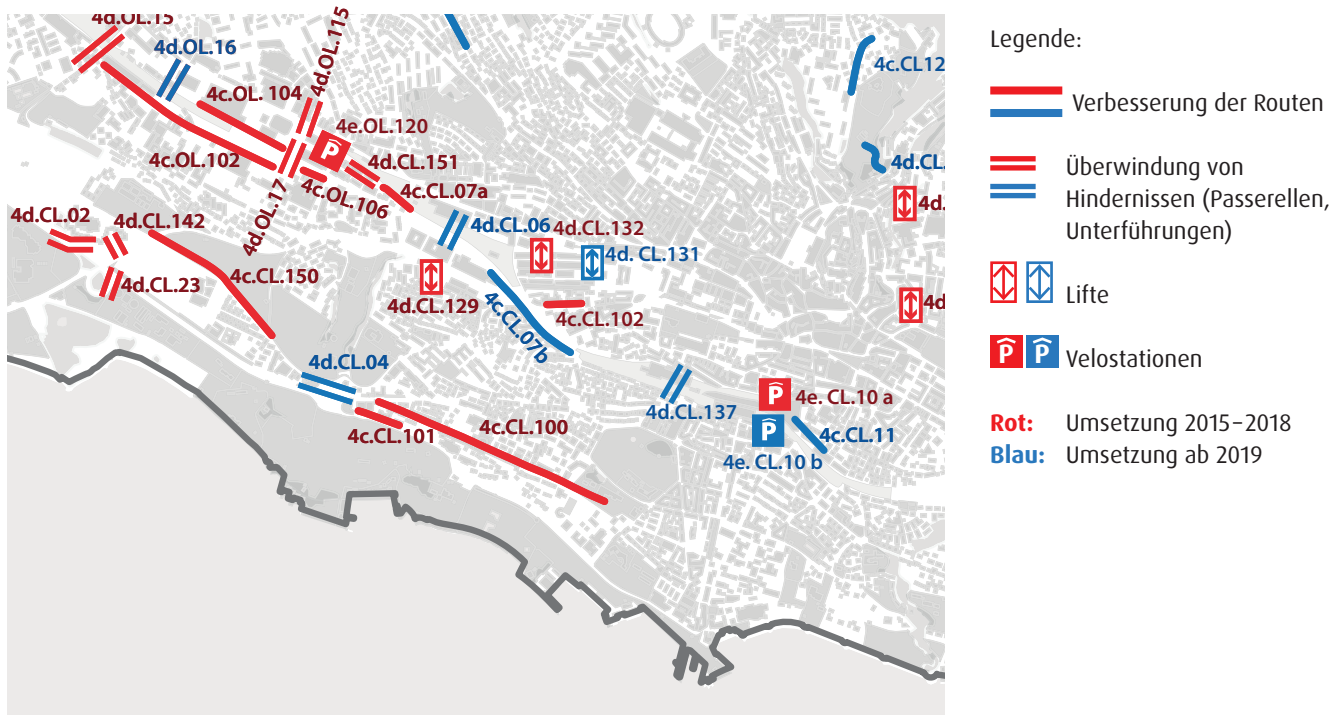


Bild: PALM (2012), Stratégie de développement de la mobilité douce

Einbettung in Verkehrs- und Siedlungsplanung

Auf kurzen Strecken ist man mit dem Velo (bis 5 km) oder zu Fuss (bis 1 km) oft schneller am Ziel als mit dem ÖV oder dem MIV. Dies gilt insbesondere im Stadt- und Agglomerationsverkehr. Das Agglomerationsprogramm Lausanne-Morges setzt deshalb einen klaren Schwerpunkt im Langsamverkehr. Das noch wenig genutzte Potenzial von Fuss- und Veloverkehr zur Entlastung des Gesamtverkehrs soll mit einer umfassenden Strategie zur Entwicklung des Langsamverkehrs besser ausgeschöpft werden. So wird der Langsamverkehr von Beginn weg in die Planung grosser Bahn- und Strassen-Infrastrukturprojekte einbezogen. Die Strategie des Langsamverkehrs ergänzt sich zudem gut mit der Strategie «Park-Natur-Landschaft», vor allem hinsichtlich der Gestaltung von Spazier- und Freizeitwegen.

Wirkung der Massnahmen



Qualität Verkehrssysteme

Die zahlreichen neuen Über- und Unterführungen sowie die Liftsysteme erlauben einen qualitativen Sprung in Bezug auf Sicherheit und Reisezeitverkürzung und tragen entscheidend zur Beseitigung von Hindernissen bei, die durch bestehende Verkehrsachsen und anspruchsvolles Gelände entstehen. Dadurch wird der Fuss- und Veloverkehr spürbar attraktiver und es ist mit einem entsprechenden Wachstum des Langsamverkehrs zu rechnen. Die Errichtung der Velostationen an wichtigen Bahnhöfen und ÖV-Haltestellen verbessert zudem auch die Attraktivität der kombinierten Nutzung von Velo und ÖV.



Siedlungsentwicklung nach innen

Die Massnahmen zur umfassenden Förderung des Langsamverkehrs steigern direkt und indirekt die Lebensqualität im städtischen Raum.



Verkehrssicherheit

Der konsequente Ausbau der spezifischen Infrastruktur für den Langsamverkehr verbessert – zusammen mit der Neugestaltung der Strassenachsen und den Verkehrsberuhigungsmassnahmen – die Sicherheit im gesamten Perimeter erheblich.



Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch

Die Massnahmen zur Förderung des Langsamverkehrs führen – zusammen mit anderen Massnahmen – zu einer Verschiebung im Modalsplit zu Gunsten des Langsamverkehrs und indirekt auch des ÖV. Dies hat einen positiven Einfluss auf die Luftqualität und trägt zu einer Abnahme der Lärmbelastung bei.

Quellen

Internet:

- <http://www.lausanne-morges.ch/index.php?aid=210>

Berichte:

ARE Bundesamt für Raumentwicklung (2014)

Projet d'agglomération Lausanne-Morges, 2^{ème} génération. Rapport d'examen de la Confédération.

PALM Projet d'agglomération lausanne-morges (2007)

Stratégie de développement de la mobilité douce.

PALM Projet d'agglomération lausanne-morges (2012)

Rapport de Projet. Volume B – Dossier des mesures.

PALM Projet d'agglomération lausanne-morges (2012)

Stratégie de développement de la mobilité douce, Rapport définitif.

5 Busbevorzugung Agglomeration Luzern



Bild: Kanton Luzern (2012)

Kurzbezeichnung	Busbevorzugung Agglomeration Luzern (Buspriorisierung auf Kantons- und Gemeindestrassen)
Massnahmentyp	Verkehrsmanagement
Realisierung	2015 bis 2022
Kosten	Massnahmen A-Liste: 37.3 Mio. CHF (Preise 2005)
Agglomerationsprogramm	Agglomerationsprogramm Luzern, 2. Generation
Kurzbeschreibung	Der Bus als Verkehrsmittel mit hoher Leistungsfähigkeit wird künftig im Strassenraum so geführt, dass er vom Individualverkehr möglichst wenig behindert wird. Dazu werden bauliche Massnahmen (z.B. Einrichtung von Busspuren) und betriebliche Massnahmen (intelligente Lichtsignalsteuerung) ergriffen. Diese Massnahmen tragen wesentlich zur Programmwirkung bei: Die Qualität der Verkehrssysteme wird durch höhere Fahrplanstabilität des ÖV auf der Strasse und stetigerem Verkehrsfluss des MIV deutlich verbessert.

Speziell

Koordination ermöglicht Realisierung von Massnahmen auf Kantons- und Gemeindestrassen, Kombination mit weiteren ÖV-Massnahmen sowie Radverkehrsmassnahmen.

Planungsgeschichte und Einbettung in übergeordnete Konzepte

Bisher führen die Buslinien der Agglomeration² radial in die Luzerner Innenstadt hinein und es gibt nur wenige durchgehende Verbindungen. Im vom motorisierten Individualverkehr (MIV) stark belasteten Agglomerationszentrum ist zudem die Kapazitätsgrenze im ÖV erreicht. Zahlreiche Busse, vor allem diejenigen der Linie 1, sind in den Hauptverkehrszeiten überfüllt. Dadurch können Fahrpläne selten eingehalten und Anschlüsse nicht immer garantiert werden. Solche Verkehrsbehinderungen zu den Hauptverkehrszeiten treffen den ÖV besonders hart, weil dies für ihn die teuersten Produktionszeiten sind.

Die Agglomeration setzt in ihrem Zukunftsbild neue Akzente: Im Zustand 2030 sind die Entwicklungsräume Luzern Nord (Emmenbrücke), Ost (Ebikon) und Süd (Horw, Kriens) direkt mit dem Zentrum Luzern und mittels Tangentiallinien untereinander verbunden. Auch der kantonale Richtplan legt die Grundsätze der künftigen Entwicklung fest: Demnach setzt sich die Agglomeration das Ziel, wenn möglich den öffentlichen Verkehr zu bevorzugen. Damit sollen eine Erhöhung der Gesamtverkehrskapazität, die Steigerung der Energieeffizienz und die Senkung der Umweltbelastung erreicht werden.

Bereits im Rahmen des Agglomerationsprogramms der 1. Generation hat Luzern mit der Optimierung der Verkehrsdrehscheibe «Seetalplatz» (wird derzeit realisiert) im Norden der Agglomeration einen ersten Schritt zur Optimierung des gesamten Verkehrssystems gemacht. Das Agglomerationsprogramm Luzern der 2. Generation versucht nun die Kapazitätsprobleme im Zentrum der Agglomeration mit Buspriorisierungsmassnahmen soweit möglich zu entschärfen.

Massnahmensteckbrief

Ein Kernelement der ÖV-Konzeption stellt die Bevorzugung von Bussen im Agglomerationszentrum dar. Dadurch soll sichergestellt werden, dass Busse während der Hauptverkehrszeiten ihren Fahrplan einhalten können. Dies verbessert nicht nur die Fahrplanzuverlässigkeit, sondern stellt auch sicher, dass am Abend keine zusätzlichen Busse mehr eingesetzt werden müssen. Mit der Massnahme «ÖV-11 Buspriorisierung» wird der Bus an verschiedenen Stellen in der Agglomeration bevorzugt, beispielsweise im Agglomerationszentrum Luzern sowie auf dessen Zulaufstrecken in den umliegenden Gemeinden Ebikon, Emmen, Kriens und Horw bzw. dem Stadtteil Luzern-Littau. Die Agglomeration begründet die Busbevorzugung auch mit dem geringen Raumbedarf des ÖV pro transportierte Person im Vergleich zum MIV. Die Busverbindungen werden durch bauliche (Eigentrossierung mittels Busspuren) und betriebliche Massnahmen (intelligente Lichtsignalsteuerungen) gefördert. Viele der einzelnen Massnahmen werden genutzt, um gleichzeitig Verbesserungen an den Radverkehrsanlagen vorzunehmen.

Dank der Koordination im Rahmen des Agglomerationsprogramms können Massnahmen auf Kantonsstrassen und Gemeindestrassen gleichzeitig realisiert werden. Die Massnahme zur Busbevorzugung ermöglicht erst die Entwicklung des Angebotskonzepts «AggloMobil due». Mit dem Konzept wird unter anderem eine stärkere Ausrichtung des Bussystems auf die S-Bahn angestrebt. Auch Kapazitätserweiterungen sowie eine stärkere Vernetzung durch kernnahe Tangentiallinien sorgen für ein optimiertes Bussystem. Die Tangentiallinien sollen dem heute vorherrschenden, stark auf den Bahnhof Luzern zentrierten, radialen Busnetz entgegenwirken und so das Zentrum zusätzlich entlasten.

² Quelle: Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern (2016)

Massnahmen auf Kantonsstrassen (A-Liste), Kosten gemäss Agglomerationsprogramm			
ÖV-11.1c (4 Mio. CHF)	Luzern, Kreuzstutz-Kasernenplatz, Busspur, Radverkehrsanlage	ÖV-11.1i (5 Mio. CHF)	Kriens, Eichwilstrasse, Umgestaltung Knoten und Förderung öffentlicher Verkehr
ÖV-11.1d (3 Mio. CHF)	Luzern, Schlossberg, Förderung öffentlicher Verkehr	ÖV-11.1j (2 Mio. CHF)	Emmen, Knoten Lohrensage, Förderung öffentlicher Verkehr
ÖV-11.1f (10 Mio. CHF)	Ebikon, Knoten Schlösslistrasse, Flankierende Massnahmen Zubringer Rontal, Umbau Knoten in Kreisel	ÖV-11.1k (5 Mio. CHF)	Emmen, Sprengiplatz (exkl. Bushof) – Einmündung Weiherstrasse, Förderung öffentlicher Verkehr, Radverkehrsanlage
ÖV-11.1g (4 Mio. CHF)	Kriens, Zentrum, Förderung öffentlicher Verkehr, Busspur, Radverkehrsanlage	ÖV-11.1m (2 Mio. CHF)	Emmen, Emmen-Knoten Meierhöfli, Erstellen Busspur
ÖV-11.1h (8 Mio. CHF)	Kriens, Schlund, Förderung öffentlicher Verkehr, Erstellen Lichtsignalanlage, Verkehrsmanagement		
Massnahmen auf Gemeindestrassen (A-Liste)			
Kriens, Motelstrasse (2 Mio. CHF)	Lichtsignalanlage, die eine direkte Linienführung der Linie 16 über eine Einbahnstrasse ermöglicht	Luzern, Spitalstrasse-Kreuzstutz (1 Mio. CHF)	Verbesserung der Busspur St. Karlibrücke für die Linien 18 und 19

Wirkung der Massnahmen



Qualität Verkehrssysteme

Mit den Busbevorzugungsmassnahmen wird während den Hauptverkehrszeiten der ÖV gegenüber dem MIV auf kritischen Streckenabschnitten priorisiert. Der ÖV profitiert durch die Priorisierung stark von den vermiedenen Fahrzeitverlusten und der verbesserten Anschlusssicherheit. Damit kann der öffentliche Verkehr und der Langsamverkehr gefördert werden. Das Zentrum wird besser und zuverlässiger erreichbar, das ÖV-Angebot kann ausgebaut werden. Die Reisezeit kann verringert werden.



Siedlungsentwicklung nach innen

Die ÖV-angebundenen Wohn- und Arbeitszonen können aufgewertet werden. Durch die Stärkung des ÖV wird die Siedlungsentwicklung auf Zentren und Achsen konzentriert.



Verkehrssicherheit

Die Massnahme schafft an stark belasteten Stellen eigene Fahrspuren für den Bus. Dadurch und durch den gleichzeitigen Ausbau der Radverkehrsanlagen resultiert eine deutliche Verbesserung der Verkehrssicherheit gegenüber der bestehenden Situation, in welcher sich der MIV, der strassengebundene ÖV sowie die Velofahrenden die Fahrspuren teilen.



Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch

Mit der Förderung des öffentlichen Verkehrs und der Attraktivierung des Langsamverkehrs erhöht sich der Anteil dieser Verkehrsmittel am Gesamtverkehrsaufkommen, was zu einer Abnahme der Lärm- und Luftbelastung beiträgt.

Quellen

Berichte:

ARE Bundesamt für Raumentwicklung (2014)

Agglomerationsprogramm Luzern 2. Generation. Prüfbericht des Bundes.

Kanton Luzern (2006)

Agglomerationsprogramm Luzern. Grundlagenbericht nach Art. 6. Raumplanungsgesetz zum Kantonalen Richtplan Luzern. Bericht.

Kanton Luzern (2009)

Richtplan Kanton Luzern.

Kanton Luzern (2012)

Agglomerationsprogramm Luzern, 2. Generation. Bericht.

Kanton Luzern (2012)

Agglomerationsprogramm Luzern, 2. Generation. Massnahmenblätter.

Stadt Luzern (2016)

Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern.

6 Umbau Schulhausplatz und Busachse Ost in Baden

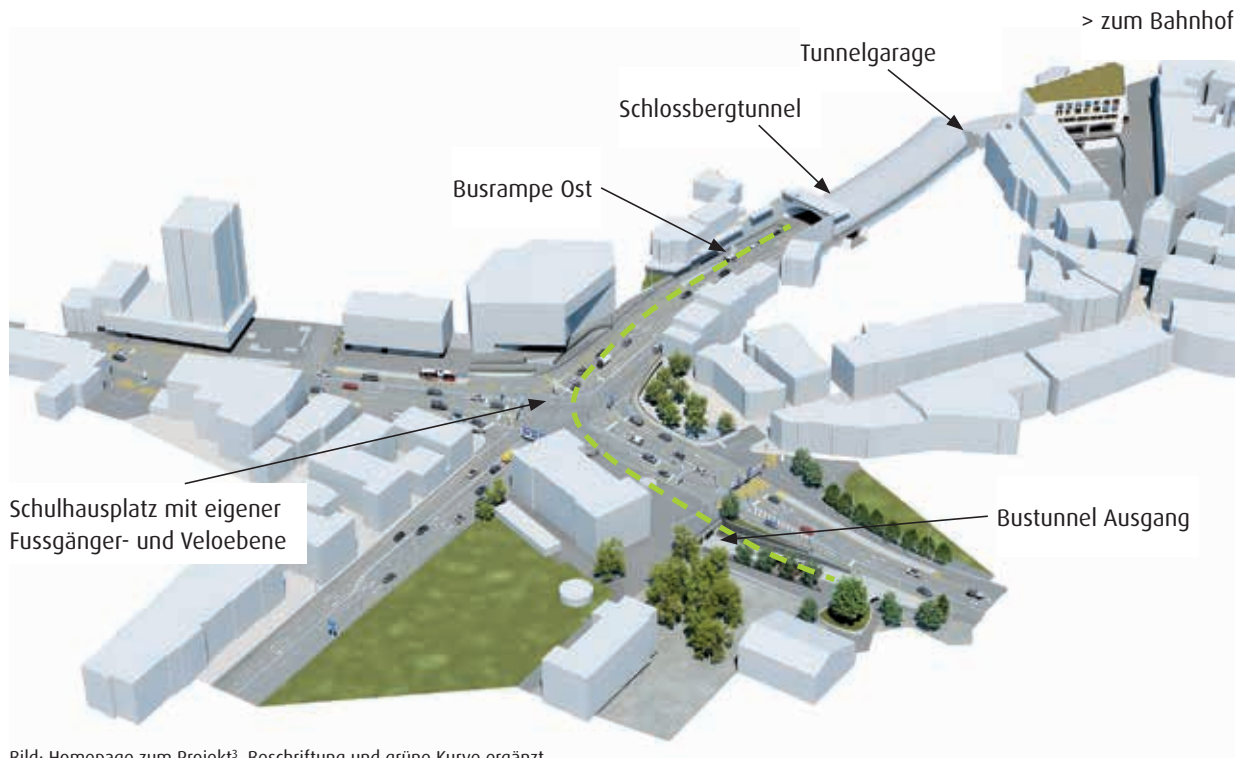


Bild: Homepage zum Projekt³, Beschriftung und grüne Kurve ergänzt

Kurzbezeichnung	Umbau Schulhausplatz und Busachse Ost in Baden
Massnahmentyp	ÖV / Strasse
Realisierung	2015 bis 2018
Kosten	64 Mio. CHF, davon Umbau Schulhausplatz ⁴ (33 Mio. CHF, AP 1. G.) und Busachse Ost ⁵ (30 Mio. CHF, AP 2. G.)
Agglomerationsprogramm	Agglomerationsprogramm Aargau-Ost, 1. und 2. Generation
Kurzbeschreibung	Der Schulhausplatz als Nadelöhr im Agglomerationsverkehr in Baden wird umgestaltet, so dass attraktive Verbindungen für ÖV, MIV und Langsamverkehr entstehen. Mit dem Buskonzept Ost wird der Busverkehr am Schulhausplatz weiter vom übrigen Verkehr separiert, um optimale Verbindungen zur multimodalen Drehscheibe Bahnhof Baden zu ermöglichen. Die Neugestaltung des Schulhausplatzes und das Buskonzept sind

³ Vgl. https://www.ag.ch/de/bvu/mobilitaet_verkehr/strasseninfrastruktur/strassenprojekte/baden___zentrum/schulhausplatz/projektbeschreibung_2/projektbeschreibung_5.jsp

⁴ Teil des Leitprojekts 3 im Teilraum Baden-Wettingen: Aufwertung Zentrum Baden-Wettingen. Genaue Bezeichnung: «Baden Umbau Schulhausplatz (Optimierung Langsam- und öffentlicher Verkehr inkl. Anpassungen Schlossberg- und Velotunnel)», Massnahme 3.16 MIV

⁵ Massnahme A.1.04.ÖV «Baden, Busachse Ost»

Kernelemente der beiden Agglomerationsprogramme (1. und 2. Generation), die eine deutliche Verbesserung in der Qualität der Verkehrssysteme bringen.

Speziell

Die Massnahme im Agglomerationsprogramm der 2. Generation baut auf Massnahmen der 1. Generation auf; Entflechtung von ÖV, MIV und Langsamverkehr; Sanierung wird für Neugestaltung genutzt.

Einbettung in übergeordnete Konzepte

Das Agglomerationsprogramm Aargau-Ost zeichnet sich durch Massnahmen aus, die zu einer besseren Organisation und zu einer Verflüssigung des Verkehrs führen. Dazu gehören verschiedene Verkehrsmanagementmassnahmen (an den Haupteinfahrtsachsen der Zentren inkl. dem Raum Bremgarten), Knotenoptimierungen sowie zahlreiche Umgestaltungen und Aufwertungen der Ortsdurchfahrten. Die Optimierung des zentralen Verkehrsknotens «Schulhausplatz» in Baden stellt ein zentrales Element des Agglomerationsprogramms der 1. Generation dar.

Dieser in der 1. Generation gesetzte Grundpfeiler wird im Agglomerationsprogramm der 2. Generation weiter ausgebaut. Teil davon ist die «Busachse Ost» mit der weitgehenden Eigentrassierung des Busverkehrs zwischen Schulhausplatz und Bahnhof Baden. Sie setzt auf der Sanierung des Schulhausplatzes auf und schafft Platz für die Verstetigung des Verkehrs auf dieser stark belasteten Achse. Gleichzeitig trägt sie zu einer Fahrplanstabilisierung im ÖV bei.

Mit diesen Massnahmen geht die Agglomeration ein bedeutendes Problem an, das in den vergangenen Jahrzehnten entstanden ist: Seit der letzten grossen Umgestaltung des Schulhausplatzes vor über 40 Jahren hat sich der Strassenverkehr mehr als vervierfacht. Heute passieren täglich über 46'000 Fahrzeuge und eine Vielzahl von Bussen des öffentlichen Verkehrs diesen Knoten. Der öffentliche Verkehr und der motorisierte Individualverkehr verlaufen auf der gleichen Strasse, was bei starker Belastung zu einer Behinderung des strassengebundenen ÖV führt. Der Schulhausplatz wird dadurch zu einer zentralen verkehrlichen Schwachstelle der Agglomeration, die Auswirkungen auf einen Grossteil des Busnetzes der Region hat.

Gemäss dem Zukunftsbild der Agglomeration ist der Bahnhof Baden eine multimodale Verkehrsdrehscheibe. Damit der Bahnhof diese Funktion erfüllen kann, braucht es als Zubringer Busachsen mit hoher Kapazität und Zuverlässigkeit. Dies ist heute wegen den starken Behinderungen durch den MIV am Knoten Schulhausplatz nicht gegeben. Der Schulhausplatz in Baden ist das grösste Nadelöhr für den Verkehr in der Teilagglomeration Baden.

Massnahmensteckbrief

Die **Neugestaltung des Schulhausplatzes** umfasst neben der Sanierung des Platzes eine neue Ordnung der Verkehrsspuren sowie die Aufwertung der Verkehrsebene für Fuss- und Veloverkehr in einer unterirdischen Passage. Kernelement ist der europaweit einzigartige unterirdische Bustunnel. Auf rund 320 Metern führt er die öffentlichen Busse vom Bahnhof Baden her unter dem Schulhausplatz hindurch in Richtung Wettingen. Dabei werden die Verkehrsspuren neu geordnet und den heutigen Bedürfnissen angepasst. Künftig unterqueren Velo- und Fussverkehr den Schulhausplatz in alle Richtungen sicher und unbehelligt vom Autoverkehr. Auf der Strasse bieten Velostreifen und Velowarteräume bei den Ampeln mehr Sicherheit. Einkaufsläden werden die Passage zusätzlich beleben.

Teil dieses Gesamtprojektes bildet die Massnahme **Busachse Ost**. Die bisherige Tunnelgarage im Zentrum von Baden dient heute vor allem als Parkhaus, zur Warenanlieferung und als Fussgängertunnel. Mit der Busachse Ost soll die Tunnelgarage als Tunnel für den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr verlängert werden. Dadurch entsteht ein weitgehendes Eigentrassee für den öffentlichen Busverkehr. Die Busse können durch die Tunnelgarage entweder über die Busrampe Ost Richtung Dättwil abbiegen oder in den unterirdischen Bustunnel einfahren. Viele Postauto- und Regionalbuslinien können so vom Bahnhof in Richtung Osten niveaufrei via neue Tunnelgarage und Bustunnel unter dem Schulhausplatz durchgeführt werden. Die Fahrzeitverluste im Zentrum von Baden werden dadurch für den ÖV und den MIV massgeblich reduziert.

Wirkung der Massnahmen



Qualität Verkehrssysteme

Der Verkehr wird durch die Umgestaltung des Verkehrsknotens insgesamt besser organisiert. Im Fuss- und Veloverkehr trägt die Neugestaltung ebenfalls zur Verbesserung bei. Die Busachse Ost führt zu einer Reduktion der Behinderung des Busverkehrs durch den motorisierten Individualverkehr auf den Busachsen vom Bahnhof Baden in Richtung Rohrdorferberg, Dättwil, Neuenhof, Wettingen und Surbtal. Damit wird die Attraktivität des gesamten ÖV-Netzes der Agglomeration massgeblich gestärkt und die enge Altstadt (weite Gasse), die bisher als Bustrasse zum Bahnhof diente, kann vom Busverkehr entlastet werden. Aufgrund der kürzeren Reisezeiten ist mit einer Verschiebung des Modal Split zugunsten des ÖV zu rechnen.



Siedlungsentwicklung nach innen

Es gelingt eine Attraktivitätssteigerung der Standorte entlang der Busachsen durch besseren und zuverlässigeren ÖV. Der Bahnhof Baden wird für die bestehenden Siedlungsgebiete mit dem ÖV und Langsamverkehr besser erreichbar.



Verkehrssicherheit

Die Sicherheit für Fuss- und Radverkehr wird durch die weitgehende Entlastung der engen Altstadt (Weite Gasse) vom Busverkehr verbessert. Die neue Verkehrsführung auf und unter dem Schulhausplatz verbessert die Verkehrssicherheit ebenfalls. Die Entflechtung von MIV sowie ÖV und Langsamverkehr kann ebenfalls zur Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden beitragen.



Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch

Die Luftschadstoffemissionen und der Treibstoffverbrauch der Busse wird reduziert. Die lokale Lärmbelastung geht zurück. Indirekt wird auch durch die Verschiebung des Modal Split zu Gunsten des ÖV eine positive Umweltwirkung erzielt.

Quellen

Internet:

- https://www.ag.ch/de/bvu/mobilitaet_verkehr/strasseninfrastruktur/strassenprojekte/baden_zentrum/schulhausplatz/projektbeschreibung_2/projektbeschreibung_5.jsp

Berichte:

ARE Bundesamt für Raumentwicklung (2009)

Agglomerationsprogramm Aargau-Ost 1. Generation. Prüfbericht des Bundes.

ARE Bundesamt für Raumentwicklung (2014)

Agglomerationsprogramm Aargau-Ost 2. Generation. Prüfbericht des Bundes.

Departement Bau, Verkehr und Umwelt, Abteilung Tiefbau / Realisierung Stadt Baden (2011)
STADT BADEN, K 115/117/119/268 MELLINGERSTR. WEST-OST / NEUENHOFERSTR. / BRUGGERSTR.
NEUBAU SCHULHAUSPLATZ BADEN MIT BUSACHSE OST. Generelles Projekt. Technischer Bericht

Kanton Aargau (2012)
Agglomerationsprogramm Aargau-Ost 2. Generation. Massnahmenband.

Kanton Aargau (2012)
Agglomerationsprogramm Aargau-Ost 2. Generation. Hauptbericht.

7 ÖV-Hub mit Matterhorn-Gotthard-Bahn und PostAuto



Bild: www.rw-oberwallis.ch (Siegerprojekt)

Kurzbezeichnung	Erstellen eines ÖV-Hub mit MGB und PostAuto
Massnahmentyp	Multimodale Drehscheiben
Realisierung	2017 bis 2022
Kosten	28.2 Mio. CHF (Preise 2005)
Agglomerationsprogramm	Agglomerationsprogramm Brig-Visp-Naters, 2. Generation
Kurzbeschreibung	Der Bahnhof Brig als wichtiger Verkehrsknotenpunkt der Agglomeration soll zu einem ÖV-Hub werden. Die Verkehrsträger auf dem Bahnhof Brig werden aufeinander abgestimmt und die Anbindung ans städtische Verkehrsnetz wird verbessert. Mit der Neugestaltung des MGB-Bahnhofs und der Aufwertung des Bahnhofplatzes entsteht eine attraktive intermodale Drehscheibe. Das Projekt stärkt die Agglomeration in ihren strategischen Funktionen als wichtige Drehscheibe und als attraktiver Wohn- und Arbeitsort.
Speziell	Gemeinsame Projektorganisation Gemeinden, Kanton, Verkehrsbetriebe (MGB, SBB, Postauto) / Lange Planung («Generationenprojekt»).

Planungsgeschichte

Die bereits 1988 gestartete Gesamtplanung des Bahnhofs Brig sah ursprünglich die Verlegung der Gleise der MGB auf das Niveau der SBB-Gleise vor. Mit der Absage der SBB zum Hochbahnhof MGB im Jahr 2011 musste eine neue Lösung gefunden werden, die sowohl für die Verkehrsabwicklung als auch aus städtebaulicher Sicht attraktiv war. Die Gemeinden Brig-Glis, Naters und der Kanton Wallis führten gemeinsam mit MGB, SBB und Postauto eine Testplanung durch. Diese kam 2012 zum Schluss, dass der Bahnhof MGB auf dem Bahnhofplatz verbleiben und in Abstimmung mit den Standplätzen der Postautos entwickelt werden soll. Die Ergebnisse aus der Testplanung wurden im Januar 2014 in einem Rahmenplan festgehalten und die weiteren Schritte konkretisiert. Nachdem Ende 2015 der Sieger des Architekturwettbewerbs für die Gestaltung des neuen MGB-Bahnhofs und des Bahnhofplatzes feststand, soll in der aktuellen Vorprojektphase bis Anfang 2017 ein konkretes Vorprojekt erarbeitet werden.

Massnahmensteckbrief

Der MGB-Bahnhof wird am bestehenden Standort neu gebaut mit 3 Perronkanten zu 215 m Länge. An der Nordkante des neuen MGB-Bahnhofs entsteht ein Bushof für die regionalen und städtischen Anschlüsse: 6 Haltebuchten für Postautos, 2 Haltestellen für Ortsbusse, 2 Haltekanten für Glacier-Express-Busse. Durch die neue Dachkonstruktion werden sowohl die 3 Perronkanten wie auch die Standplätze der Postautos und Busse überdacht.

Der zentrale Platz vor dem Bahnhofgebäude wird zur Fussgängerzone und bis auf die MGB-Bahn verkehrsfrei. Die Gleise über den Platz werden optisch und akustisch gesichert. Der MIV wird nicht mehr über den Bahnhofplatz geführt, die bestehenden Ein- und Ausfahrten werden nach Westen verlegt. Auf den umliegenden Strassen werden mit Tempo 30 und einer Begegnungszone im Bereich Bahnhofstrasse verkehrsberuhigende Massnahmen umgesetzt.

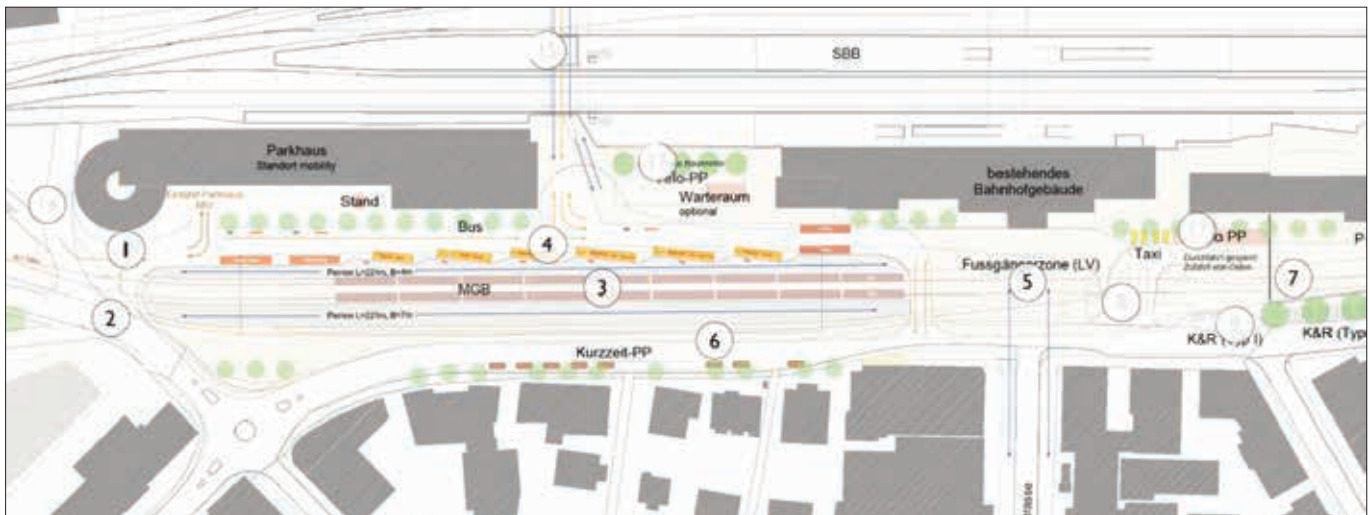


Bild: Hosennen Tamar, Imhof Roland, Nollert Markus (2014)

- | | |
|--------------------------------------|---|
| 1) Knoten West / Übergang MGB | 5) Zentraler Platz |
| 2) Verkehrsreduktion Überlandstrasse | 6) Beruhigung / Verlegung Viktoriastrasse |
| 3) Bahnhof MGB | 7) MGB Ostrampe |
| 4) Bushof | |

Einbettung in übergeordnete Konzepte

Das Zukunftsbild im Agglomerationsprogramm sieht für die Agglomeration zwei zentrale Aufgaben vor: Die Agglomeration,

- ist Zentrum und Drehscheibe für das Oberwallis und für nationale sowie internationale Beziehungen (Funktion nach aussen) und
- stiftet Identität und bietet Lebensqualität für die Wohn- und Arbeitsbevölkerung der Agglomeration (Funktion nach innen).

Mit dem ÖV-Hub kann ein wichtiger Beitrag an beide Funktionen geleistet werden. Die Aussenbeziehungen werden durch die Verbesserung der intermodalen Schnittstellen und durch die Anpassung der Umsteigebeziehungen optimiert. Eine Stärkung der Identität und der Lebensqualität wird mit der Aufwertung des Bahnhofs Brig und seinem Umfeld ebenfalls erreicht. Ersteres geschieht, weil von einem attraktiven Bahnhof auch die MGB und der Glacier-Express als wichtige Identifikationsmerkmale der Region profitieren. Die Lebensqualität wird insbesondere durch die erweiterten Begegnungszonen und verkehrsberuhigten Strassen gesteigert.

Wirkung der Massnahme



Qualität Verkehrssysteme

Mit der Realisierung des ÖV-Hub am Bahnhof Brig wird das Zusammenspiel zwischen den einzelnen ÖV-Anbietern und mit dem Langsamverkehr entscheidend verbessert. Die Zugänge zu den Haltestellen und die Umsteigebeziehungen werden optimiert. Dadurch verbessert sich die Attraktivität des ÖV-Angebots insgesamt.



Siedlungsentwicklung nach innen

Die Neugestaltung des zentralen Bahnhofplatzes erhöht die Qualität im öffentlichen Raum. Der Platz wird durch gestalterische Elemente aufgewertet und bis auf die MGB-Bahn und Zubringer verkehrsfrei. Der Fuss- und Veloverkehr gewinnt wesentlich an Nutzungsfläche.



Verkehrssicherheit

Durch die Reservierung des zentralen Bereichs auf dem Bahnhofplatz für den Langsamverkehr, die Entflechtung der verschiedenen Verkehrsträger und die Massnahmen zur Verkehrsberuhigung im Bahnhofumfeld kann die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer deutlich gesteigert werden.



Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch

Die Verbesserungen der multimodalen Drehscheibe Bahnhof Brig führen auch zu einer Verschiebung im Modal Split zugunsten des öffentlichen Verkehrs, wodurch Luftschadstoffemissionen verringert werden können.

Quellen

Internet:

- <https://www.rw-oberwallis.ch/projekte/bahnhofplanung-brig-naters/1>
- <https://www.brig-glis.ch/allgemeines/projekte/projektwettbewerb-bahnhofplatz-brig-glis/>

Berichte:

Agglomeration Brig-Visp-Naters (2012)

Agglomerationsprogramm 2. Generation. Schlussbericht.

Agglomeration Brig-Visp-Naters (2012)

Agglomerationsprogramm 2. Generation. Massnahmenbericht in Ergänzung zum Schlussbericht.

ARE Bundesamt für Raumentwicklung (2014)

Agglomerationsprogramm Brig-Visp-Naters 2. Generation. Prüfbericht des Bundes.

Hosennen Tamar, Imhof Roland, Nollert Markus (2014)

Begleitheft zur Ausstellung: «Entwicklung Bahnhofraum Brig/Naters». Brig-Glis.

RW Oberwallis (2016)

Neugestaltung des Bahnhofplatzes Brig geht in die Vorprojektphase. Medienmitteilung Brig-Glis.

8 Entwicklungsschwerpunkt Wil-West



Bild: <http://www.wilwest.ch/>

Kurzbezeichnung	Siedlungs- und Landschaftskonzept mit neuem Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Wil-West
Massnahmentyp	Siedlung (und Verkehr)
Realisierung	2011 bis 2023
Kosten	Siedlungsmassnahmen AP 2. G.: Nicht durch Bund mitfinanziert Siedlungs- und Verkehrsmassnahmen AP 3. G.: 26.4 Mio. CHF (Preise 2005)
Agglomerationsprogramm	Agglomerationsprogramm Wil, 2. Generation (und 3. Generation)
Kurzbeschreibung	Das Schlüsselprojekt zur Siedlungsentwicklung besteht aus der Errichtung eines wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunktes auf dem Areal Wil-West. Mit einem gezielten Standortmarketing und einem Masterplan zur Nutzung sollen eine hohe Arbeitsplatzdichte und eine hohe Wertschöpfung gewährleistet werden. Durch die Konzentration der Neuansiedlungen von Unternehmen und den Verzicht auf weitere Einzonungen für Arbeitsgebiete im Rest der Region wird gleichzeitig die Zersiedelung eingedämmt. Über einen neuen Autobahnanschluss und weitere verkehrliche Infrastrukturmassnahmen soll das Areal erschlossen und das Stadtzentrum entlastet werden.
Speziell	Interkantonale Zusammenarbeit, konzentrierte Neuansiedlung von Unternehmen in der Region um Zersiedelung entgegen zu wirken, Infrastrukturmassnahmen zur Erschliessung im Agglomerationsprogramm 3. Generation.

Planungsgeschichte

In den vergangenen Jahren verlief die Ansiedlung von Unternehmen in der Region Wil oft unkoordiniert. In der Folge sind Gewerbe und Industrieflächen in der Agglomeration verstreut. Um dieser Entwicklung entgegenzuwirken, fassten die Kantone Thurgau und St. Gallen im Jahr 2010 den Beschluss zur Arealentwicklung Wil-West. Das Areal liegt im Kanton Thurgau, direkt an der Grenze zum Kanton St. Gallen, der allerdings der grösste Grundbesitzer ist. Gemeinsam reichten die Kantone im Rahmen des Agglomerationsprogramms Wil ein Massnahmenpaket zur Entwicklung des ESP Wil-West ein. Das Vorhaben wurde im Prüfbericht als wichtiger Bestandteil des Agglomerationsprogramms äusserst positiv gewürdigt. Für eine Mitfinanzierung der infrastrukturellen Massnahmen im Verkehrsbereich war allerdings die Planung des ESP Wil-West im Agglomerationsprogramm der 2. Generation noch zu wenig gesichert.

Seit 2011 wurde das Nutzungskonzept für den ESP Wil-West kontinuierlich weiterentwickelt und konkretisiert. Nach der Testplanung und dem Erstellen eines Masterplans wird derzeit ein Gestaltungsplan ausgearbeitet. Parallel dazu wird in Vorprojekten die Infrastrukturplanung vorangetrieben und konkretisiert. Die direkt betroffenen Gemeinden und die Kantone Thurgau und St. Gallen haben dafür im Frühjahr 2015 eine Summe von 1.4 Millionen Franken gesprochen. Ende 2016 werden die Massnahmen im Agglomerationsprogramm der 3. Generation beim Bund zur Mitfinanzierung eingereicht.

Massnahmensteckbrief

Der ESP Wil-West beabsichtigt eine konzentrierte Neuansiedlung von Arbeitsplätzen an einem zentralen Standort. Dieses Ziel soll mit folgenden Massnahmen erreicht werden:

- **Siedlungsmassnahmen (Zonierung, Standortmarketing, Masterplan):** Rund 15 Hektaren umfasst das Areal zwischen der Autobahn A1 und der Zürcherstrasse, das für den ESP Wil-West vorgesehen ist – zwei Drittel der Fläche werden durch neu eingezontes Bauland zur Verfügung gestellt. Hier sollen in den nächsten 25 Jahren durch gezieltes Standortmarketing rund 2000 neue Arbeitsplätze angesiedelt werden. Ziel ist eine möglichst hohe Arbeitsplatzdichte mit intensiver Wertschöpfung und nachhaltiger Produktion. Das Areal ist in verschiedene Nutzungszonen unterteilt: Für die «High Quality»-Zone sind Unternehmungen von strategischer Bedeutung vorgesehen (hochqualifizierte Arbeitsplätze, internationale Ausstrahlung, Schulen, etc.). In den Zonen «Quality IV» sind auch Nutzungen mit mittlerer oder geringer Arbeitsplatzdichte möglich (Forschung und Entwicklung, etc.). Die Rahmenbedingungen sind im Masterplan Wil-West festgehalten. Als wichtige flankierende Massnahme werden an weniger attraktiven Standorten künftig Einzonungen und bestehende Nutzungsvorschriften restriktiver gehandhabt. Für Erholungsraum sorgen die begrüneten, öffentlichen Flächen «Boulevard» inmitten des Areals und «Thurbo Park» entlang der Linie der Frauenfeld-Wil-Bahn. Zudem soll für die Landschaftsplanung gemeinde- und kantonsübergreifend ein Zukunftsbild «Westpark» erarbeitet werden (AP 3. G.). Mit diesem Instrument soll der Schutz der Landschaft erhöht und die Naherholungsfunktion des Gebiets aufgewertet werden.
- **Infrastrukturmassnahmen zur Erschliessung:** Während die Siedlungsmassnahmen aus dem Agglomerationsprogramm 2. Generation bereits in Ausführung sind, werden die Infrastrukturmassnahmen im Rahmen des Agglomerationsprogramms 3. Generation als A-Massnahmen eingereicht. Folgende Massnahmen wurden bereits in Vorprojekten konkretisiert:
 - Autobahnanschluss (A1) Wil-West (Finanzierung durch ASTRA wird geprüft; Trassenverlegung der Frauenfeld-Wil-Bahn als Voraussetzung, angemeldet im STEP 2030)
 - Haltestelle Wil-West der Frauenfeld-Wil-Bahn (angemeldet im STEP 2030)
 - Parkway Wil-West (Haupterschliessung mit hoher Gestaltungsqualität) inkl. Bushaltestelle ESP Wil-West
 - Kapazitätssteigerung Knoten Gloten / Busswil
 - Zusätzlicher Bahnhof Thurbo (C-Massnahme, Planung noch zu vertiefen)
 - Erschliessung für den Langsamverkehr



Bild: Masterplan Wil West (2013)

Die Siedlungsmassnahmen im Agglomerationsprogramm 2. Generation, die den ESP Wil-West betreffen, können nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanziert werden, da es sich um Massnahmen in den Bereichen Siedlung und Landschaft handelt. Diese Massnahmen haben aber wesentlich zur guten Programmwirkung beigetragen, was sich im entsprechend hohen Bundes-Beitragssatz von 40 % für mitfinanzierbare verkehrliche Massnahmen spiegelt.

Einbettung in Verkehrs- und Siedlungsplanung

Der ESP Wil-West bildet das Herzstück des Agglomerationsprogramms Wil und leistet einen entscheidenden Beitrag zur künftigen Entwicklung der Region als starker Wirtschaftsraum. Neue Arbeitsplätze werden konzentriert an einem zentralen und verkehrlich gut erschliessbaren Standort angesiedelt, wodurch ein neuer wirtschaftlicher Schwerpunkt zwischen den Nachbaragglomerationen Winterthur und St.Gallen entsteht. Gleichzeitig werden Eingriffe in Natur und Landschaft minimiert, eine hochwertige Siedlungs- und Freiraumqualität erreicht sowie einer weiteren Zersiedelung entgegengewirkt. Mit Ergänzungen der Verkehrsinfrastruktur kann der ESP-Wil-West vollwertig erschlossen und das Stadtzentrum Wil entlastet werden. Angrenzend an das Areal finden sich bestehende Gewerbe- und Industriezonen, insbesondere Gloten in der Gemeinde Sirnach. Die Entwicklung des ESP Wil-West an der Grenze zwischen Thurgau und St.Gallen ist ausserdem beispielhaft für eine kantonsübergreifende Planung der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung.

Wirkung der Massnahme



Qualität Verkehrssysteme

Die geplanten Infrastrukturmassnahmen sind zeitlich und über die verschiedenen Verkehrsträger abgestimmt und tragen wesentlich zur Erschliessung des ESP Wil-West bei.



Siedlungsentwicklung nach innen

Der ESP Wil-West ist hinsichtlich Siedlungsentwicklung das Schlüsselprojekt der kantonsübergreifenden Planung im Agglomerationsraum. Durch die angestrebte Konzentration der Neuansiedlungen von Unternehmen auf einem zentralen Areal wird einer weiteren Zersiedelung entgegengewirkt und die Landschaft in den übrigen Gemeinden der Agglomeration geschont.



Verkehrssicherheit

Der geplante Autobahnanschluss entlastet Hauptverkehrsachsen, die ein mittleres bis hohes Unfallpotenzial aufweisen.



Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch

Indirekt trägt der ESP Wil-West zu einer Abnahme der Flächenbeanspruchung und zu einer nachhaltigeren Nutzung der knappen Landressourcen bei.

Quellen

Internet:

- <http://www.wilwest.ch/>

Berichte:

ARE Bundesamt für Raumentwicklung (2014)

Agglomerationsprogramm Wil. Prüfbericht des Bundes.

KEEAS Raumkonzepte (2013)

Masterplan Wil West. Zürich.

Metron AG (2011)

Agglomerationsprogramm Wil – Teil 1: Bericht. Brugg.

Metron AG (2011)

Agglomerationsprogramm Wil – Teil 2: Massnahmen. Brugg.

Metron AG (2016)

Agglomerationsprogramm Wil 3. Generation – Teil 1: Bericht. Brugg.

(Version für die Vernehmlassung Stand 29. Februar 2016)

Metron AG (2016)

Agglomerationsprogramm Wil 3. Generation – Teil 2: Massnahmen. Brugg.

(Version für die Vernehmlassung Stand 29. Februar 2016)



Teil 3: Kompendium

Aareland	95
Aargau-Ost	96
Basel	97
Bellinzona	98
Bern	99
Biel/Bienne-Lyss	100
Brig-Visp-Naters	101
Bulle	102
Burgdorf	103
Chablais	104
Chur	105
Davos	106
Delémont	107
Frauenfeld	108
Freiburg	109
Genève	110
Interlaken	111
Kreuzlingen-Konstanz	112
Langenthal	113
Lausanne-Morges	114
Locarno	115
Lugano	116
Luzern	117
Mendrisiotto	118
Obersee	119
Rheintal	120
Rivelac	121
RUN (Réseau urbain neuchâtelois)	122
Schaffhausen	123
Sion	124
Solothurn	125
St. Gallen-Arbon-Rorschach	126
Stans / Nidwalden	127
Thun	128
Werdenberg-Liechtenstein	129
Wil	130
Winterthur	131
Yverdon	132
Zug	133
Zürcher Oberland	134
Zürich	135

Hinweise zu den Agglomerationsportraits

► Statistischer Perimeter der Agglomerationen

Bundesbeiträge können im Grundsatz nur für Massnahmen gesprochen werden, die in Gemeinden innerhalb des BFS-Perimeters liegen. Ausnahmen sind möglich, wenn Massnahmen für die Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramms zentral sind. Die Kartendarstellungen und die statistischen Angaben beziehen sich deshalb auf den statistischen Perimeter der hauptsächlich im Agglomerationsprogramm abgedeckten Agglomeration(en) gemäss BFS-Definition 2000. Die konkreten Bearbeitungs- und Betrachtungsperimeter der Agglomerationsprogramme können von dieser Definition abweichen.

► Erschliessung nach Güteklassen

Dieser Abschnitt zeigt die Anteile der Einwohner und Beschäftigten nach ÖV-Güteklasse in der Agglomeration (gemäss Agglomerationsdefinition des BFS). Das Konzept der ÖV-Güteklassen wurde entwickelt, um die Qualität des Angebots im öffentlichen Verkehr zu erfassen. Zur Bestimmung der ÖV-Güteklasse spielt die räumliche Distanz zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, die Taktfrequenz an den Haltestellen und die Art des Verkehrsmittels eine Rolle. Die beste Erschliessung mit dem ÖV weisen Gebiete der Güteklasse A (sehr gute Erschliessung) auf. Beispielsweise ist der Umkreis von maximal 500m um einen Bahnhof der Güteklasse A zuzuordnen, wenn er im 5-Minutentakt von einer oder von mehreren Linien bedient wird. Ist ein Gebiet im Umkreis von 300 m um eine Bushaltestelle nur im Stunden- oder Halbstundentakt bedient, wird dem Gebiet die Güteklasse D (geringe Erschliessung) zugewiesen, während in diesem Fall Gebiete ausserhalb dieser 300m keine Güteklasse mehr erhalten (marginale Erschliessung).

► Kosten der Massnahmen

Diese Aufzählung zeigt unter anderem die finanzielle Schwerpunktsetzung im Agglomerationsprogramm (Massnahmen der A-Liste). Durch den Bund wurden Massnahmen im Verkehrsbereich in acht verschiedenen Kategorien mitfinanziert (für eine Beschreibung der Kategorien vgl. Hauptteil, Seiten 37–42). Nicht enthalten sind die nicht mitfinanzierten Massnahmen wie z.B. gemeindespezifische Massnahmen mit Wirkung ausserhalb des BFS-Perimeters, Siedlungsmassnahmen oder Landschaftsmassnahmen. Aufgrund von Rundungen kann die Summe der Einzelwerte nach Kategorien vom Total der mitfinanzierten Massnahmen abweichen.

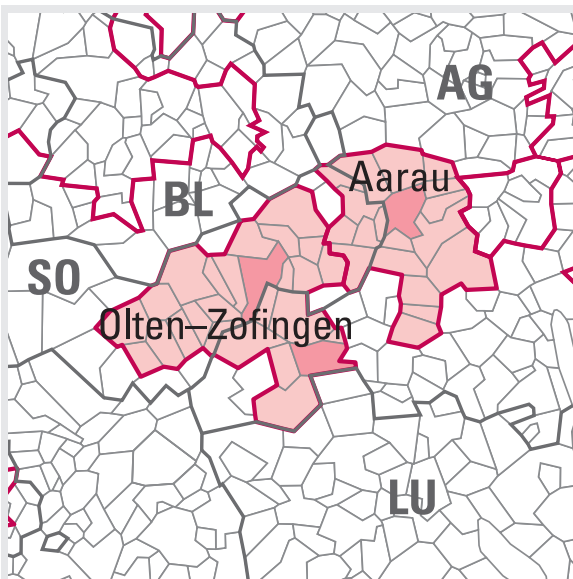
► Mitfinanzierung des Bundes

Der Bund legt basierend auf der Prüfung des Agglomerationsprogramms einen Beitragssatz fest. Dieser kann zwischen 30 % und 50 % liegen, abgestuft in 5%-Schritten. Sind die Grundanforderungen nicht erfüllt oder erzielt das Programm in der Beurteilung zu wenig Wirkungspunkte, sind keine Werte aufgeführt. Der Bundesbeitrag pro Einwohner ergibt sich aus der Division der Kosten der mitfinanzierten Massnahmen durch die Einwohnerzahl der Agglomeration(en) gemäss BFS-Definition.

► Schwerpunkte der Agglomerationsprogramme

An dieser Stelle werden für jedes Agglomerationsprogramm hervorzuhebende, im Rahmen der Agglomerationsprogramme entwickelte, Inhalte und Massnahmen aufgeführt. Der Fokus der Auflistung liegt dabei auf Massnahmen im Verkehrsbereich, teilweise sind aber auch Siedlungsaspekte relevant. Mit der Aufzählung soll einerseits die spezifische Schwerpunktsetzung in den einzelnen Agglomerationsprogrammen aufgezeigt werden. Andererseits soll sie aber auch die erbrachte Abstimmungs- und Planungsleistung sowie die gesamtheitliche Konzeptionierung in den Vordergrund stellen. Es sind deshalb auch Massnahmen aufgeführt sind, die nicht oder nicht wie geplant umgesetzt werden konnten (vgl. hierzu die Gründe für nicht umgesetzte Massnahmen im Hauptteil des Berichts, vgl. Kapitel 4.2). Die Auswahl der Inhalte basiert hauptsächlich auf den Prüfberichten des Bundes zu den Agglomerationsprogrammen (Stärken der Agglomerationsprogramme in den Wirkungskriterien 1 und 2).

Aareland



Schwerpunkte 1. Generation

- Flächendeckend wirkende Verkehrsmanagementmassnahmen
- Taktverdichtungen im ÖV
- Aufwertung von Ortsdurchfahrten

Schwerpunkte 2. Generation

- Aufwertung der Zentrumsbahnhöfe Olten und Zofingen zur Förderung der Intermodalität
- Aufwertungen für den Langsamverkehr an zentralen Orten und entlang der Aare
- Entwicklung und Verdichtung von Brachflächen und unternutzten Gewerbearealen

Kosten der Massnahmen

	in Mio. CHF	Anteil	in Mio. CHF	Anteil
Eisenbahn	6	7 %	10	7 %
Tram / Strasse	-	-	-	-
Bus / Strasse	-	-	-	-
Multimodale Drehscheibe	7	9 %	42	29 %
Langsamverkehr	25	31 %	28	19 %
Verkehrsmanagement	17	21 %	5	3 %
Aufwertung / Sicherheit Strassenraum	13	16 %	29	20 %
Motorisierter Individualverkehr	13	16 %	32	22 %
TOTAL	81		146	

Mitfinanzierung des Bundes

Bundesbeitrag pro Einwohner in CHF	Beitragsatz	Bundesbeitrag pro Einwohner in CHF	Beitragsatz
154	40 %	280	40 %

Erschliessung nach Güteklassen

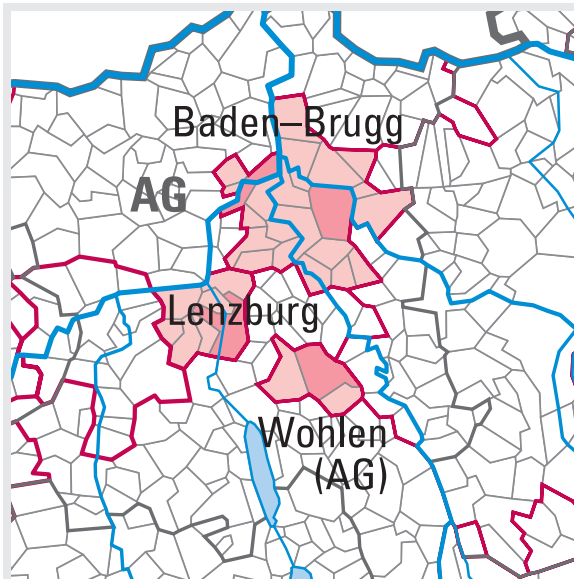
	Einwohner	Beschäftigte
Sehr gute Erschliessung (A)	4.1 %	21.7 %
Gute Erschliessung (B)	18.0 %	22.3 %
Mittelmässige Erschliessung (C)	42.0 %	30.0 %
Geringe Erschliessung (D)	27.4 %	19.5 %
Marginale Erschliessung	8.5 %	6.5 %

Wichtige Zahlen und Fakten

Einwohner 2014	208 889
Entwicklung Bevölkerung 2005-2014	11.7 %
Beschäftigte 2013	133 319
Beschäftigte pro 100 Einwohner	63.8
Beanspruchung Bauzonenflächen (in m ² pro Nutzer)	162
Verunfallte im Strassenverkehr pro 1000 Einwohner 2013	2.80
Modal Split Anteil MIV 2010	64 %

208 889

Aargau-Ost



Schwerpunkte 1. Generation

- Flächendeckende Verkehrsmanagementmassnahmen
- Aufwertung von Ortsdurchfahrten und von zentralen Bahnhofsgeländen
- Mobilitätsmanagement und Einführung von Mobilitätszentralen (Auskunftsstellen)

Schwerpunkte 2. Generation

- Verbesserung des strassengebundenen ÖV (z.B. Busachse Ost)
- Förderung der Intermodalität durch Erleichterung der Bahn- und Bushofzugänge und Umsteigebeziehungen
- Aufwertungen von Hauptachsen und Ortsdurchfahrten (Lenzburg, Hunzenschwil, Schafisheim)

Kosten der Massnahmen

	in Mio. CHF	Anteil	in Mio. CHF	Anteil
Eisenbahn	-	-	-	-
Tram / Strasse	-	-	-	-
Bus / Strasse	-	-	36	26 %
Multimodale Drehscheibe	26	18 %	14	10 %
Langsamverkehr	27	19 %	21	15 %
Verkehrsmanagement	21	15 %	28	20 %
Aufwertung / Sicherheit Strassenraum	31	22 %	34	24 %
Motorisierter Individualverkehr	35	25 %	7	5 %
TOTAL	139		140	

Mitfinanzierung des Bundes

	Bundesbeitrag pro Einwohner in CHF	Beitragssatz	Bundesbeitrag pro Einwohner in CHF	Beitragssatz
	307	40 %	271	35 %

Erschliessung nach Güteklassen

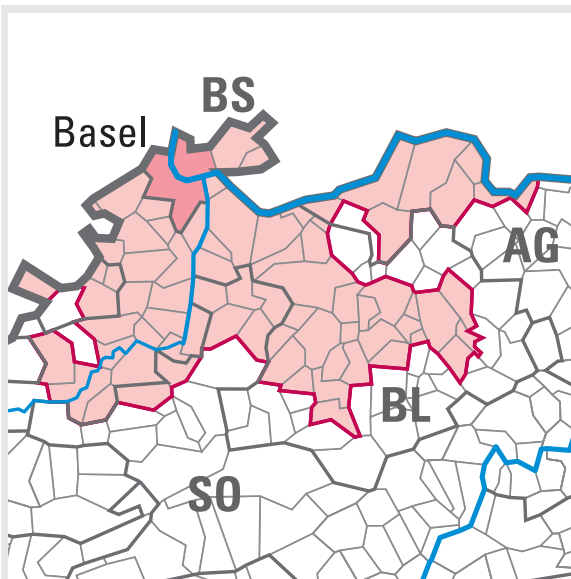
	Einwohner	Beschäftigte
Sehr gute Erschliessung (A)	10.2 %	29.9 %
Gute Erschliessung (B)	25.1 %	24.3 %
Mittelmässige Erschliessung (C)	37.7 %	23.8 %
Geringe Erschliessung (D)	22.5 %	15.2 %
Marginale Erschliessung	4.4 %	6.8 %

Wichtige Zahlen und Fakten

Einwohner 2014	181076
Entwicklung Bevölkerung 2005-2014	14.9 %
Beschäftigte 2013	105449
Beschäftigte pro 100 Einwohner	58.2
Beanspruchung Bauzonenflächen (in m ² pro Nutzer)	129
Verunfallte im Strassenverkehr pro 1000 Einwohner 2013	2.50
Modal Split Anteil MIV 2010	68 %

181076

Basel



Schwerpunkte 1. Generation

- Konsequente Entwicklung eines funktionierenden Bus-, Tram- und S-Bahnsystems
- Umsteigefreies Reisen mit dem ÖV nach Deutschland und Frankreich
- Verbesserter Umgang mit verkehrintensiven Einrichtungen

Schwerpunkte 2. Generation

- Definition von länderübergreifenden inneren Entwicklungskorridoren
- Ausbau des Tramnetzes im Kernbereich und in einzelnen inneren Korridoren
- Stärkung der Intermodalität und konkrete Massnahmen im Langsamverkehr

Kosten der Massnahmen

	in Mio. CHF	Anteil	in Mio. CHF	Anteil
Eisenbahn	-	-	-	-
Tram / Strasse	47	22 %	110	42 %
Bus / Strasse	-	-	-	-
Multimodale Drehscheibe	7	3 %	14	5 %
Langsamverkehr	47	22 %	38	14 %
Verkehrsmanagement	-	-	4	2 %
Aufwertung / Sicherheit Strassenraum	113	53 %	22	8 %
Motorisierter Individualverkehr	-	-	77	29 %
TOTAL	214		265	

Mitfinanzierung des Bundes

Bundesbeitrag pro Einwohner in CHF	Beitragsatz	Bundesbeitrag pro Einwohner in CHF	Beitragsatz
167	40 %	181	35 %

Erschliessung nach Güteklassen

	Einwohner	Beschäftigte
Sehr gute Erschliessung (A)	27.1 %	49.1 %
Gute Erschliessung (B)	29.4 %	22.1 %
Mittelmässige Erschliessung (C)	21.7 %	16.0 %
Geringe Erschliessung (D)	16.9 %	9.5 %
Marginale Erschliessung	5.0 %	3.2 %

Wichtige Zahlen und Fakten

Einwohner 2014	513 367
Entwicklung Bevölkerung 2005-2014	5.6 %
Beschäftigte 2013	356 170
Beschäftigte pro 100 Einwohner	69.4
Beanspruchung Bauzonenflächen (in m ² pro Nutzer)	102
Verunfallte im Strassenverkehr pro 1000 Einwohner 2013	2.09
Modal Split Anteil MIV 2010	56 %

513 367

Bellinzona



Schwerpunkte 1. Generation

Kein Agglomerationsprogramm

Schwerpunkte 2. Generation

- Reorganisation des Bahnknotens Bellinzona
- Ausbau S-Bahn-Angebot (TILO) und neue Haltestelle Sant' Antonino
- Ausbau des Veloverkehrs- und Fussgängernetzes
- Erhöhung der Sicherheit durch Verkehrsmanagement
- Siedlungsverdichtung an zentralen Orten und minimale Dichtevorgaben für Entwicklungsschwerpunkte

Kosten der Massnahmen

	in Mio. CHF	Anteil	in Mio. CHF	Anteil
Eisenbahn	-	-	7	16 %
Tram / Strasse	-	-	-	-
Bus / Strasse	-	-	3	7 %
Multimodale Drehscheibe	-	-	18	39 %
Langsamverkehr	-	-	10	21 %
Verkehrsmanagement	-	-	3	7 %
Aufwertung / Sicherheit Strassenraum	-	-	5	11 %
Motorisierter Individualverkehr	-	-	-	-
TOTAL	-	-	46	

Mitfinanzierung des Bundes

	Bundesbeitrag pro Einwohner in CHF	Beitragssatz	Bundesbeitrag pro Einwohner in CHF	Beitragssatz
	-	-	352	40 %

Erschliessung nach Güteklassen

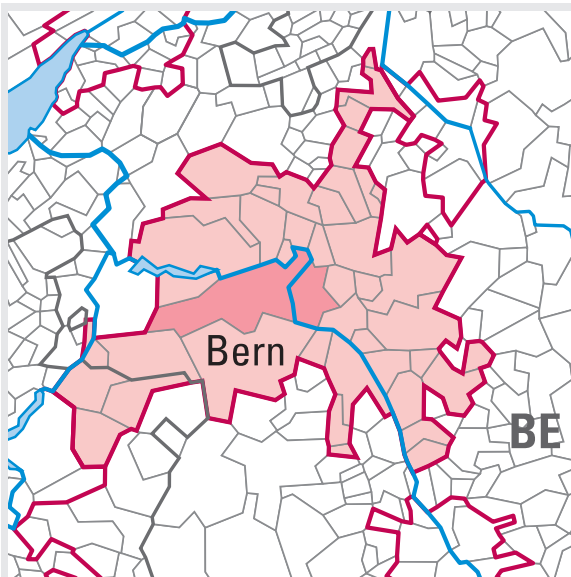
	Einwohner	Beschäftigte
Sehr gute Erschliessung (A)	5.7 %	21.8 %
Gute Erschliessung (B)	10.8 %	13.6 %
Mittelmässige Erschliessung (C)	22.4 %	27.8 %
Geringe Erschliessung (D)	45.2 %	30.3 %
Marginale Erschliessung	15.9 %	6.4 %

Wichtige Zahlen und Fakten

Einwohner 2014	52 858
Entwicklung Bevölkerung 2005-2014	11.3 %
Beschäftigte 2013	29 491
Beschäftigte pro 100 Einwohner	55.8
Beanspruchung Bauzonenflächen (in m ² pro Nutzer)	159
Verunfallte im Strassenverkehr pro 1000 Einwohner 2013	3.54
Modal Split Anteil MIV 2010	84 %

52 858

Bern



Schwerpunkte 1. Generation

- Ausbau der S-Bahn und Verbesserungen für den ÖV-Knoten Bern
- Strategie für zusammenhängendes Veloverkehrsnetz
- Verbesserung der Erschliessung der zentralen Entwicklungsschwerpunkte und verkehrintensiven Einrichtungen

Schwerpunkte 2. Generation

- Ausbau des Bahnhofs Bern, Förderung der kombinierten Mobilität und Stärkung des Langsamverkehrs in der Kernagglomeration
- Flächendeckendes Verkehrsmanagement
- Konzept der intermodalen Transportketten im äusseren Agglomerationsgürtel

Kosten der Massnahmen

	in Mio. CHF	Anteil
Eisenbahn	93	22 %
Tram / Strasse	213	50 %
Bus / Strasse	-	-
Multimodale Drehscheibe	10	2 %
Langsamverkehr	23	5 %
Verkehrsmanagement	-	-
Aufwertung / Sicherheit Strassenraum	29	7 %
Motorisierter Individualverkehr	58	14 %
TOTAL	426	

	in Mio. CHF	Anteil
	775	89 %
	-	-
	-	-
	32	4 %
	5	1 %
	12	1 %
	23	3 %
	24	3 %
TOTAL	870	

Mitfinanzierung des Bundes

Bundesbeitrag pro Einwohner in CHF	Beitragsatz
408	35 %

Bundesbeitrag pro Einwohner in CHF	Beitragsatz
834	35 %

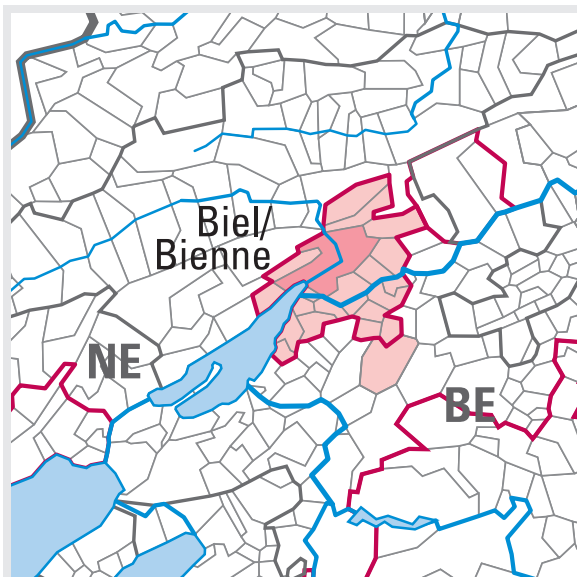
Erschliessung nach Güteklassen

	Einwohner	Beschäftigte
Sehr gute Erschliessung (A)	28.7 %	55.4 %
Gute Erschliessung (B)	27.2 %	22.6 %
Mittelmässige Erschliessung (C)	21.3 %	11.3 %
Geringe Erschliessung (D)	14.6 %	5.7 %
Marginale Erschliessung	8.2 %	5.0 %

Wichtige Zahlen und Fakten

Einwohner 2014	365 238
Entwicklung Bevölkerung 2005-2014	6.8 %
Beschäftigte 2013	297 320
Beschäftigte pro 100 Einwohner	81.4
Beanspruchung Bauzonenflächen (in m ² pro Nutzer)	103
Verunfallte im Strassenverkehr pro 1000 Einwohner 2013	2.69
Modal Split Anteil MIV 2010	58 %

365 238



Schwerpunkte 1. Generation

- Umfassende Langsamverkehrsmassnahmen
- Verbesserung der Lebensqualität durch flankierende Massnahmen zur Umfahrung A5
- Buspriorisierungen und flächendeckende ÖV-Angebotsverbesserungen
- Konzeption einer neuen Tramachse durch den Agglomerationskern («RegioTram»)

Schwerpunkte 2. Generation

- Kontinuierliche Verbesserung des Langsamverkehrs
- Weitere flankierende Massnahmen zur Umfahrung A5
- Neugestaltung und Aufwertung des öffentlichen Verkehrs mit «RegioTram», Regionalbuskonzept und Ortsbus Lyss

Kosten der Massnahmen

	in Mio. CHF	Anteil	in Mio. CHF	Anteil
Eisenbahn	7	13 %	2	10 %
Tram / Strasse	-	-	-	-
Bus / Strasse	15	28 %	-	-
Multimodale Drehscheibe	-	-	-	-
Langsamverkehr	29	55 %	9	47 %
Verkehrsmanagement	2	4 %	2	9 %
Aufwertung / Sicherheit Strassenraum	-	-	7	34 %
Motorisierter Individualverkehr	-	-	-	-
TOTAL	52		19	

Mitfinanzierung des Bundes

Bundesbeitrag pro Einwohner in CHF	Beitragssatz	Bundesbeitrag pro Einwohner in CHF	Beitragssatz
217	40 %	52	30 %

Erschliessung nach Güteklassen

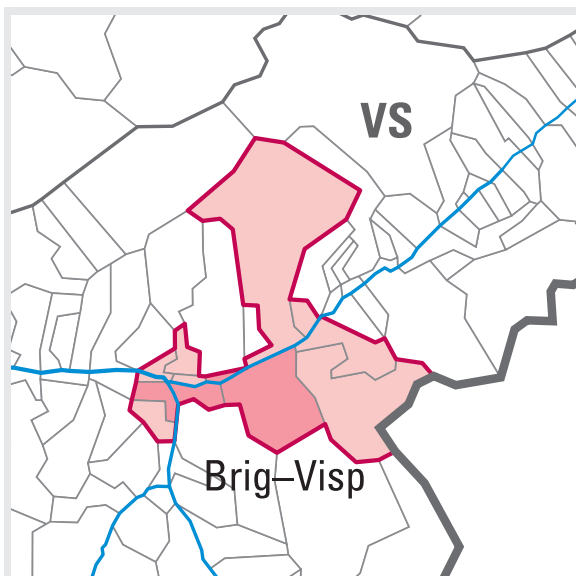
	Einwohner	Beschäftigte
Sehr gute Erschliessung (A)	14.9 %	31.5 %
Gute Erschliessung (B)	39.4 %	28.2 %
Mittelmässige Erschliessung (C)	17.3 %	21.0 %
Geringe Erschliessung (D)	22.0 %	14.8 %
Marginale Erschliessung	6.3 %	4.5 %

Wichtige Zahlen und Fakten

Einwohner 2014	110 458
Entwicklung Bevölkerung 2005-2014	9.5 %
Beschäftigte 2013	62 020
Beschäftigte pro 100 Einwohner	56.1
Beanspruchung Bauzonenflächen (in m ² pro Nutzer)	111
Verunfallte im Strassenverkehr pro 1000 Einwohner 2013	3.10
Modal Split Anteil MIV 2010	64 %

110 458

Brig-Visp-Naters



Schwerpunkte 1. Generation

- Massnahmenpalette zur Abschöpfung des Potenzials im Langsamverkehr
- Massnahmen zur Steigerung der Verkehrssicherheit
- Flächendeckende Verkehrsberuhigungsmassnahmen
- Aufwertung einzelner Strassenabschnitte

Schwerpunkte 2. Generation

- Aufwertung zentraler Bahnhöfe, insb. Bahnhof Brig
- Ausbau Ortsbusnetz in Visp und Umgebung mit besserer Erschliessung Entwicklungsschwerpunkt Visp West und Spital Visp
- Verbesserung Langsamverkehr (Erweiterung Rote Meile, Begegnungszonen Fussgänger)

Kosten der Massnahmen

	in Mio. CHF	Anteil
Eisenbahn	-	-
Tram / Strasse	-	-
Bus / Strasse	-	-
Multimodale Drehscheibe	-	-
Langsamverkehr	9	71 %
Verkehrsmanagement	-	-
Aufwertung / Sicherheit Strassenraum	2	17 %
Motorisierter Individualverkehr	1	11 %
TOTAL	12	

	in Mio. CHF	Anteil
Eisenbahn	-	-
Tram / Strasse	-	-
Bus / Strasse	1	2 %
Multimodale Drehscheibe	32	55 %
Langsamverkehr	15	26 %
Verkehrsmanagement	1	1 %
Aufwertung / Sicherheit Strassenraum	7	12 %
Motorisierter Individualverkehr	2	3 %
TOTAL	58	

Mitfinanzierung des Bundes

Bundesbeitrag pro Einwohner in CHF	Beitragsatz
133	40 %

Bundesbeitrag pro Einwohner in CHF	Beitragsatz
559	35 %

Erschliessung nach Güteklassen

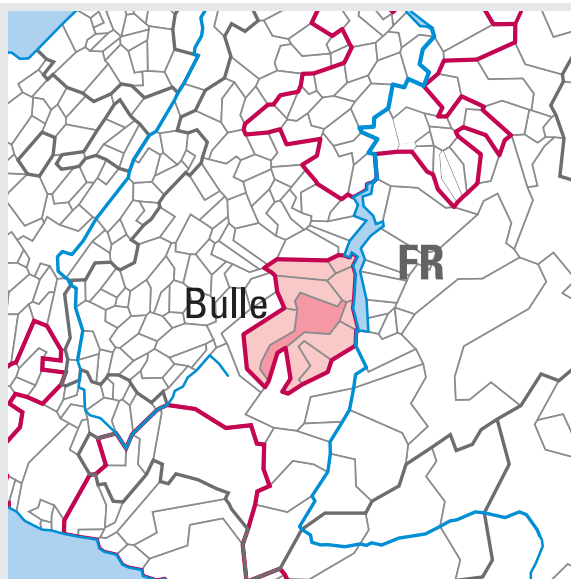
	Einwohner	Beschäftigte
Sehr gute Erschliessung (A)	22.9 %	50.7 %
Gute Erschliessung (B)	19.5 %	14.6 %
Mittelmässige Erschliessung (C)	19.4 %	10.8 %
Geringe Erschliessung (D)	28.8 %	15.7 %
Marginale Erschliessung	9.4 %	8.2 %

Wichtige Zahlen und Fakten

Einwohner 2014	36 488
Entwicklung Bevölkerung 2005-2014	10.8 %
Beschäftigte 2013	22 103
Beschäftigte pro 100 Einwohner	60.6
Beanspruchung Bauzonenflächen (in m ² pro Nutzer)	164
Verunfallte im Strassenverkehr pro 1000 Einwohner 2013	1.67
Modal Split Anteil MIV 2010	41 %

36 488

Bulle



Schwerpunkte 1. Generation

- Qualitätssteigerung im öffentlichen Verkehr durch Einführung eines städtischen Busnetzes
- Bus-Durchmesserlinie zur Erschliessung der bebauten Zonen
- Vielzahl an Langsamverkehrsmassnahmen

Schwerpunkte 2. Generation

Kein Agglomerationsprogramm

Kosten der Massnahmen

	in Mio. CHF	Anteil	in Mio. CHF	Anteil
Eisenbahn	-	-	-	-
Tram / Strasse	-	-	-	-
Bus / Strasse	1	4 %	-	-
Multimodale Drehscheibe	-	-	-	-
Langsamverkehr	3	13 %	-	-
Verkehrsmanagement	-	-	-	-
Aufwertung / Sicherheit Strassenraum	22	84 %	-	-
Motorisierter Individualverkehr	-	-	-	-
TOTAL	26		-	

Mitfinanzierung des Bundes

	Bundesbeitrag pro Einwohner in CHF	Beitragsatz	Bundesbeitrag pro Einwohner in CHF	Beitragsatz
	305	35 %	-	-

Erschliessung nach Güteklassen

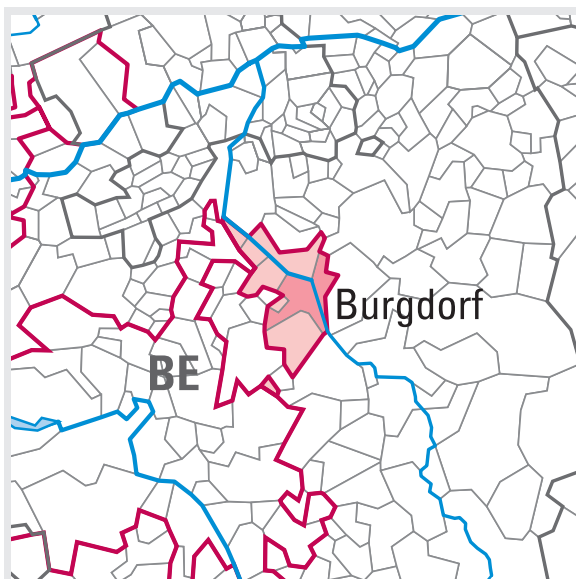
	Einwohner	Beschäftigte
Sehr gute Erschliessung (A)	3.5 %	18.4 %
Gute Erschliessung (B)	11.0 %	17.4 %
Mittelmässige Erschliessung (C)	25.9 %	18.3 %
Geringe Erschliessung (D)	39.8 %	26.4 %
Marginale Erschliessung	19.8 %	19.5 %

Wichtige Zahlen und Fakten

Einwohner 2014	30 384
Entwicklung Bevölkerung 2005-2014	29.8 %
Beschäftigte 2013	16 952
Beschäftigte pro 100 Einwohner	55.8
Beanspruchung Bauzonenflächen (in m ² pro Nutzer)	162
Verunfallte im Strassenverkehr pro 1000 Einwohner 2013	2.81
Modal Split Anteil MIV 2010	86 %

30 384

Burgdorf



Schwerpunkte 1. Generation

- Verbesserung des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit bei der Ortsdurchfahrt Burgdorf
- Qualitätssprung im Langsamverkehr

Schwerpunkte 2. Generation

- Strategie zur Förderung der Intermodalität mit Aufwertung Bahnhof als zentraler Drehscheibe
- Aufwertungsmassnahmen für zentrale Strassenabschnitte (Ortsdurchfahrt Burgdorf)
- Velostrategie zur Erhöhung der Sicherheit und Netzdichte

Kosten der Massnahmen

	in Mio. CHF	Anteil
Eisenbahn	-	-
Tram / Strasse	-	-
Bus / Strasse	-	-
Multimodale Drehscheibe	-	-
Langsamverkehr	4	46 %
Verkehrsmanagement	-	-
Aufwertung / Sicherheit Strassenraum	5	54 %
Motorisierter Individualverkehr	-	-
TOTAL	9	

	in Mio. CHF	Anteil
Eisenbahn	-	-
Tram / Strasse	-	-
Bus / Strasse	-	-
Multimodale Drehscheibe	6	41 %
Langsamverkehr	8	59 %
Verkehrsmanagement	-	-
Aufwertung / Sicherheit Strassenraum	-	-
Motorisierter Individualverkehr	-	-
TOTAL	14	

Mitfinanzierung des Bundes

Bundesbeitrag pro Einwohner in CHF	Beitragsatz
126	40 %

Bundesbeitrag pro Einwohner in CHF	Beitragsatz
194	40 %

Erschliessung nach Güteklassen

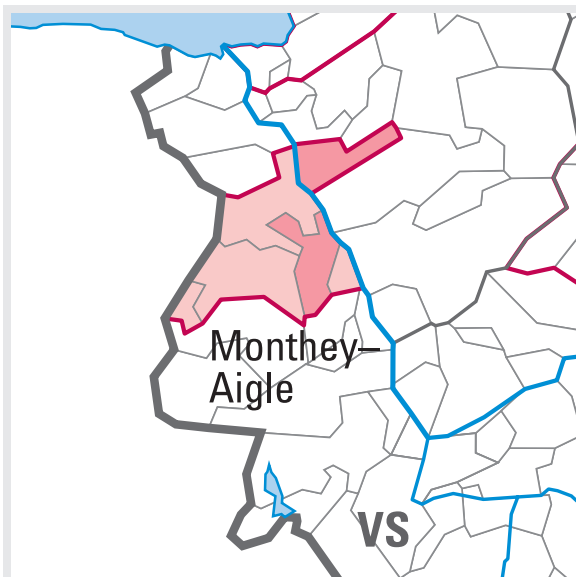
	Einwohner	Beschäftigte
Sehr gute Erschliessung (A)	11.1 %	20.4 %
Gute Erschliessung (B)	19.1 %	15.0 %
Mittelmässige Erschliessung (C)	24.0 %	34.2 %
Geringe Erschliessung (D)	35.9 %	20.6 %
Marginale Erschliessung	9.8 %	9.8 %

Wichtige Zahlen und Fakten

Einwohner 2014	29 633
Entwicklung Bevölkerung 2005-2014	7.0 %
Beschäftigte 2013	20 111
Beschäftigte pro 100 Einwohner	67.9
Beanspruchung Bauzonenflächen (in m ² pro Nutzer)	140
Verunfallte im Strassenverkehr pro 1000 Einwohner 2013	3.76
Modal Split Anteil MIV 2010	53 %

29 633

Chablais



Schwerpunkte 1. Generation

Kein Agglomerationsprogramm

Schwerpunkte 2. Generation

- Reduktion der Reisezeit der Bahn zwischen Aigle und Monthey (AOMC)
- Aufwertung der zentralen Umsteigepunkte
- Punktuelle Verbesserung der Sicherheit und der Intermodalität

Kosten der Massnahmen

	in Mio. CHF	Anteil	in Mio. CHF	Anteil
Eisenbahn	-	-	-	-
Tram / Strasse	-	-	-	-
Bus / Strasse	-	-	-	-
Multimodale Drehscheibe	-	-	1	9 %
Langsamverkehr	-	-	9	91 %
Verkehrsmanagement	-	-	-	-
Aufwertung / Sicherheit Strassenraum	-	-	-	-
Motorisierter Individualverkehr	-	-	-	-
TOTAL	-	-	10	

Mitfinanzierung des Bundes

	Bundesbeitrag pro Einwohner in CHF	Beitragsatz	Bundesbeitrag pro Einwohner in CHF	Beitragsatz
	-	-	69	30 %

Erschliessung nach Güteklassen

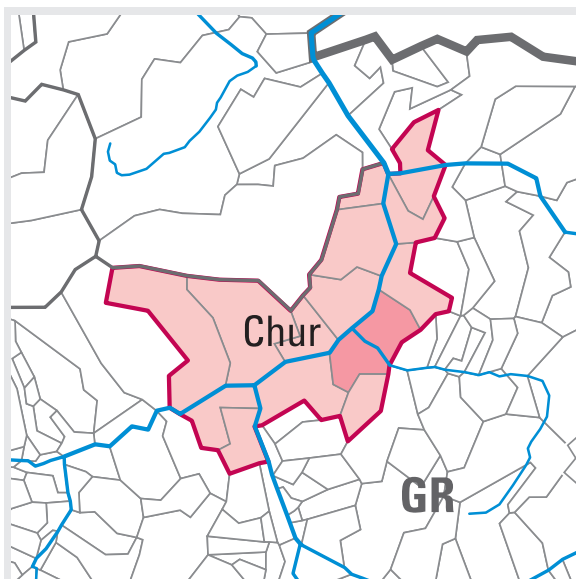
	Einwohner	Beschäftigte
Sehr gute Erschliessung (A)	9.3 %	10.3 %
Gute Erschliessung (B)	11.9 %	19.8 %
Mittelmässige Erschliessung (C)	28.5 %	18.9 %
Geringe Erschliessung (D)	29.8 %	31.2 %
Marginale Erschliessung	20.5 %	19.9 %

Wichtige Zahlen und Fakten

Einwohner 2014	41895
Entwicklung Bevölkerung 2005-2014	19.0 %
Beschäftigte 2013	20772
Beschäftigte pro 100 Einwohner	49.6
Beanspruchung Bauzonenflächen (in m ² pro Nutzer)	180
Verunfallte im Strassenverkehr pro 1000 Einwohner 2013	2.34
Modal Split Anteil MIV 2010	74 %

41895

Chur



Schwerpunkte 1. Generation

- Neuerschliessung des Stadtzentrums und Optimierung der Erschliessung Chur West
- Konzeption einer neuen städtischen Tangentialbuslinie zur Verbindung von Entwicklungsschwerpunkten
- Flächendeckende Verbesserung des Velowegnetzes

Schwerpunkte 2. Generation

- Aufwertung von Bahnhaltestellen im Zuge des 30'-Takts Zürich–Chur und der Taktverdichtung auf RhB-Strecken
- Verbesserung des städtischen Busnetzes und Planung einer neuen Tangentiallinie
- ÖV-Priorisierung und Aufwertung auf den Haupteinfallsachsen

Kosten der Massnahmen

	in Mio. CHF	Anteil
Eisenbahn	-	-
Tram / Strasse	-	-
Bus / Strasse	2	8 %
Multimodale Drehscheibe	-	-
Langsamverkehr	13	47 %
Verkehrsmanagement	2	5 %
Aufwertung / Sicherheit Strassenraum	-	-
Motorisierter Individualverkehr	11	40 %
TOTAL	28	

	in Mio. CHF	Anteil
Eisenbahn	-	-
Tram / Strasse	-	-
Bus / Strasse	6	22 %
Multimodale Drehscheibe	-	-
Langsamverkehr	14	53 %
Verkehrsmanagement	2	7 %
Aufwertung / Sicherheit Strassenraum	2	9 %
Motorisierter Individualverkehr	3	9 %
TOTAL	27	

Mitfinanzierung des Bundes

Bundesbeitrag pro Einwohner in CHF	Beitragsatz
153	40 %

Bundesbeitrag pro Einwohner in CHF	Beitragsatz
151	40 %

Erschliessung nach Güteklassen

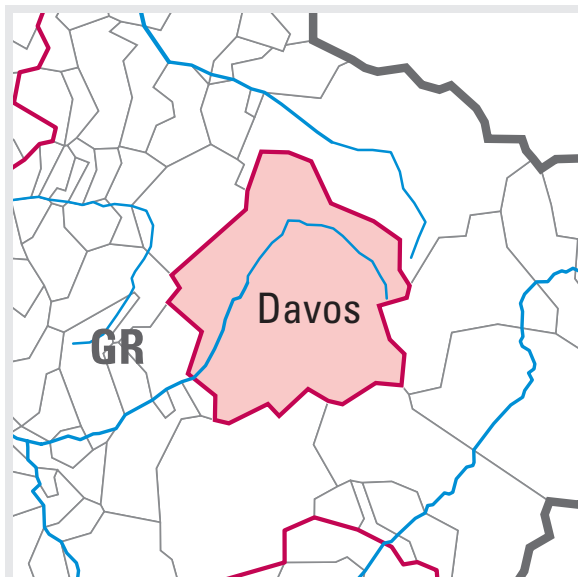
	Einwohner	Beschäftigte
Sehr gute Erschliessung (A)	10.0 %	35.3 %
Gute Erschliessung (B)	30.1 %	17.3 %
Mittelmässige Erschliessung (C)	25.8 %	30.5 %
Geringe Erschliessung (D)	27.2 %	12.8 %
Marginale Erschliessung	6.9 %	4.0 %

Wichtige Zahlen und Fakten

Einwohner 2014	72 540
Entwicklung Bevölkerung 2005–2014	9.2 %
Beschäftigte 2013	47 153
Beschäftigte pro 100 Einwohner	65.0
Beanspruchung Bauzonenflächen (in m ² pro Nutzer)	108
Verunfallte im Strassenverkehr pro 1000 Einwohner 2013	2.65
Modal Split Anteil MIV 2010	65 %

72540

Davos



Schwerpunkte 1. Generation

Kein Agglomerationsprogramm

Schwerpunkte 2. Generation

Kein Beitrag

Das Agglomerationsprogramm Davos der 2. Generation hat gemäss Botschaft des Bundesrates zu wenig Wirkungspunkte erzielt, um von einer Mitfinanzierung des Bundes zu profitieren.

Für weitere Informationen verweisen wir auf den Prüfbericht des Bundes zum Agglomerationsprogramm Davos der 2. Generation.

Kosten der Massnahmen

	in Mio. CHF	Anteil	in Mio. CHF	Anteil
Eisenbahn	-	-	-	-
Tram / Strasse	-	-	-	-
Bus / Strasse	-	-	-	-
Multimodale Drehscheibe	-	-	-	-
Langsamverkehr	-	-	-	-
Verkehrsmanagement	-	-	-	-
Aufwertung / Sicherheit Strassenraum	-	-	-	-
Motorisierter Individualverkehr	-	-	-	-
TOTAL	-	-	-	-

Mitfinanzierung des Bundes

	Bundesbeitrag pro Einwohner in CHF	Beitragssatz	Bundesbeitrag pro Einwohner in CHF	Beitragssatz
	-	-	-	-

Erschliessung nach Güteklassen

	Einwohner	Beschäftigte
Sehr gute Erschliessung (A)	5.7 %	3.9 %
Gute Erschliessung (B)	48.6 %	63.9 %
Mittelmässige Erschliessung (C)	24.5 %	13.9 %
Geringe Erschliessung (D)	8.9 %	10.7 %
Marginale Erschliessung	12.2 %	7.6 %

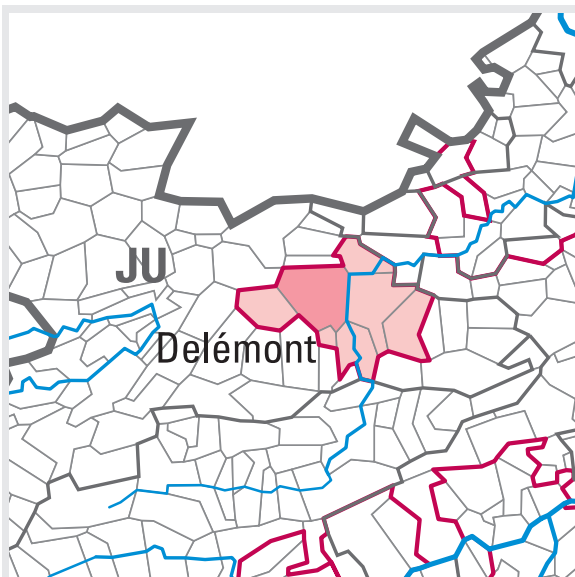
Wichtige Zahlen und Fakten

Einwohner 2014	11 136
Entwicklung Bevölkerung 2005-2014	-0.3 %
Beschäftigte 2013	8 856
Beschäftigte pro 100 Einwohner	79.5
Beanspruchung Bauzonenflächen (in m ² pro Nutzer)	176
Verunfallte im Strassenverkehr pro 1000 Einwohner 2013	3.30
Modal Split Anteil MIV 2010	**

11 136

** Der Modal Split kann aufgrund eines zu kleinen Erhebungssamples nicht angegeben werden.

Delémont



Schwerpunkte 1. Generation

- Verdichtung entlang von gut mit dem ÖV erschlossenen Gebieten
- Neue S-Bahn-Haltestellen
- Zahlreiche Langsamverkehrsmassnahmen

Schwerpunkte 2. Generation

- Neuer S-Bahn-Halt in Communance und Ausbau des Netzes für den öffentlichen Verkehr
- Begegnungszonen um den Bahnhof Delémont und in der Altstadt
- Schaffung neuer Kreuzungsmöglichkeiten für den Langsamverkehr

Kosten der Massnahmen

	in Mio. CHF	Anteil
Eisenbahn	-	-
Tram / Strasse	-	-
Bus / Strasse	1	5 %
Multimodale Drehscheibe	4	29 %
Langsamverkehr	3	23 %
Verkehrsmanagement	-	-
Aufwertung / Sicherheit Strassenraum	6	38 %
Motorisierter Individualverkehr	1	6 %
TOTAL	15	

	in Mio. CHF	Anteil
Eisenbahn	2	18 %
Tram / Strasse	-	-
Bus / Strasse	2	12 %
Multimodale Drehscheibe	-	-
Langsamverkehr	1	4 %
Verkehrsmanagement	-	-
Aufwertung / Sicherheit Strassenraum	7	48 %
Motorisierter Individualverkehr	2	18 %
TOTAL	14	

Mitfinanzierung des Bundes

Bundesbeitrag pro Einwohner in CHF	Beitragsatz
284	40 %

Bundesbeitrag pro Einwohner in CHF	Beitragsatz
230	35 %

Erschliessung nach Güteklassen

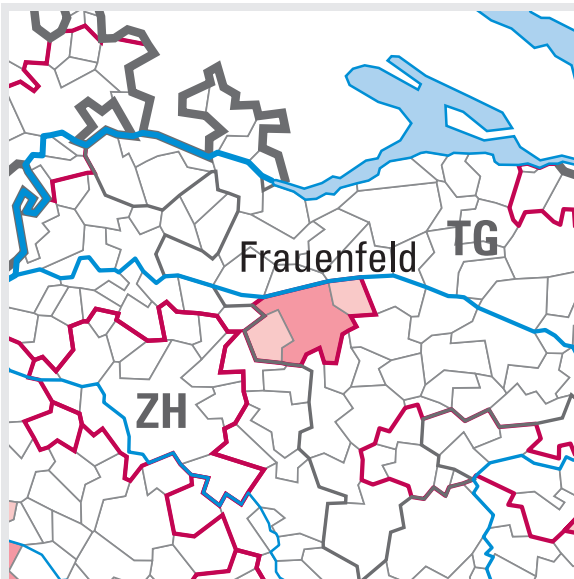
	Einwohner	Beschäftigte
Sehr gute Erschliessung (A)	5.1 %	13.9 %
Gute Erschliessung (B)	10.7 %	12.1 %
Mittelmässige Erschliessung (C)	20.8 %	28.5 %
Geringe Erschliessung (D)	44.7 %	36.7 %
Marginale Erschliessung	18.7 %	8.8 %

Wichtige Zahlen und Fakten

Einwohner 2014	20 877
Entwicklung Bevölkerung 2005-2014	10.1 %
Beschäftigte 2013	14 614
Beschäftigte pro 100 Einwohner	70.0
Beanspruchung Bauzonenflächen (in m ² pro Nutzer)	197
Verunfallte im Strassenverkehr pro 1000 Einwohner 2013	1.80
Modal Split Anteil MIV 2010	65 %

20 877

Frauenfeld



Schwerpunkte 1. Generation

- Sicherstellen der Kapazitäten für den ÖV im Stadtgebiet Frauenfeld durch Verkehrsmanagement und Umgestaltung
- Agglomerationsradweg in Bahnnähe zur Verbindung der ESP
- Ausweisung von ESP an zentraler Entwicklungsachse

Schwerpunkte 2. Generation

- Aufwertung des Strassenraumes und Sicherung des Langsamverkehrsnetzes
- Neue S-Bahn Haltestelle Langdorf zur ESP-Erschliessung (Masterplan Entwicklungsstandort Langdorf)
- Angebotsausbau der Frauenfeld-Wil-Bahn (fw-Bahn)

Kosten der Massnahmen

	in Mio. CHF	Anteil	in Mio. CHF	Anteil
Eisenbahn	-	-	11	40 %
Tram / Strasse	-	-	-	-
Bus / Strasse	-	-	3	10 %
Multimodale Drehscheibe	-	-	4	15 %
Langsamverkehr	8	37 %	1	5 %
Verkehrsmanagement	6	28 %	-	-
Aufwertung / Sicherheit Strassenraum	8	35 %	5	17 %
Motorisierter Individualverkehr	-	-	3	12 %
TOTAL	21		27	

Mitfinanzierung des Bundes

	Bundesbeitrag pro Einwohner in CHF	Beitragssatz	Bundesbeitrag pro Einwohner in CHF	Beitragssatz
	242	35 %	307	35 %

Erschliessung nach Güteklassen

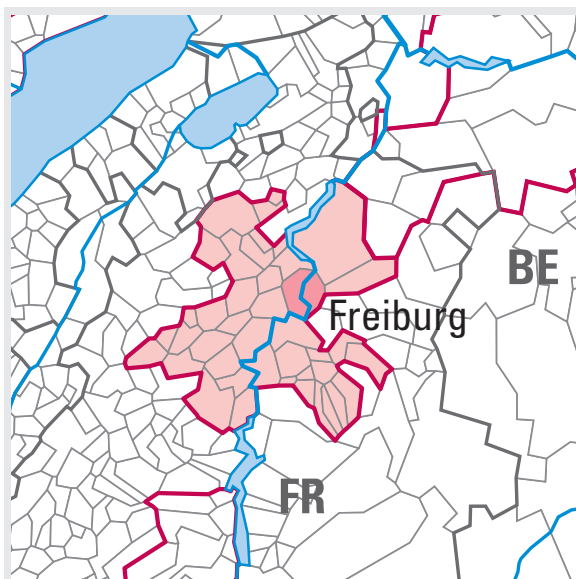
	Einwohner	Beschäftigte
Sehr gute Erschliessung (A)	9.0 %	34.9 %
Gute Erschliessung (B)	19.2 %	17.0 %
Mittelmässige Erschliessung (C)	46.2 %	27.8 %
Geringe Erschliessung (D)	19.3 %	16.1 %
Marginale Erschliessung	6.3 %	4.3 %

Wichtige Zahlen und Fakten

Einwohner 2014	30 981
Entwicklung Bevölkerung 2005-2014	12.1 %
Beschäftigte 2013	22 322
Beschäftigte pro 100 Einwohner	72.1
Beanspruchung Bauzonenflächen (in m ² pro Nutzer)	146
Verunfallte im Strassenverkehr pro 1000 Einwohner 2013	3.62
Modal Split Anteil MIV 2010	52 %

30 981

Freiburg



Schwerpunkte 1. Generation

Kein Beitrag

Das Agglomerationsprogramm Freiburg der 1. Generation hat gemäss Botschaft des Bundesrates zu wenig Wirkungspunkte erzielt, um von einer Mitfinanzierung des Bundes zu profitieren.

Für weitere Informationen verweisen wir auf den Prüfbericht des Bundes zum Agglomerationsprogramm Freiburg der 1. Generation.

Schwerpunkte 2. Generation

- Strukturierung des öffentlichen Verkehrs auf drei Achsen
- Priorisierung des öffentlichen Verkehrs im Einklang mit dem Langsamverkehrskonzept («TransAgglo»)
- Verbesserte Nutzung der Möglichkeiten der Intermodalität
- Identifikation von Verdichtungspotenzialen und Dichtevorgaben für Entwicklungsschwerpunkte

Kosten der Massnahmen

	in Mio. CHF	Anteil
Eisenbahn	-	-
Tram / Strasse	-	-
Bus / Strasse	-	-
Multimodale Drehscheibe	-	-
Langsamverkehr	-	-
Verkehrsmanagement	-	-
Aufwertung / Sicherheit Strassenraum	-	-
Motorisierter Individualverkehr	-	-
TOTAL	-	-

Mitfinanzierung des Bundes

Bundesbeitrag pro Einwohner in CHF	Beitragsatz
-	-

in Mio. CHF	Anteil
1	2 %
-	-
6	11 %
7	13 %
26	44 %
8	14 %
9	16 %
-	-
58	

Bundesbeitrag pro Einwohner in CHF	Beitragsatz
199	40 %

Erschliessung nach Güteklassen

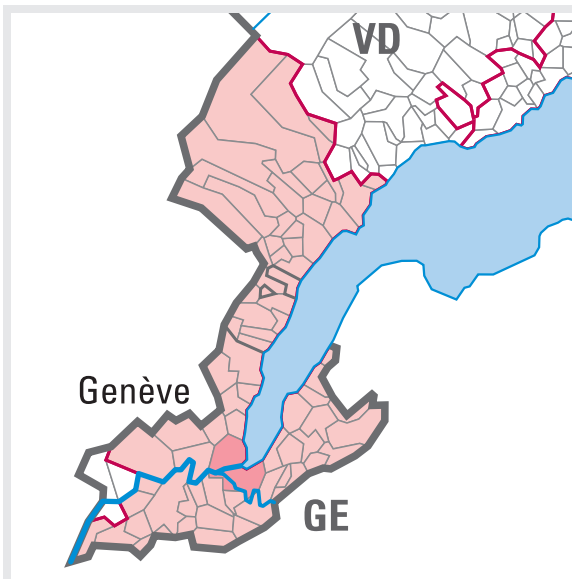
	Einwohner	Beschäftigte
Sehr gute Erschliessung (A)	16.6 %	38.5 %
Gute Erschliessung (B)	22.6 %	19.5 %
Mittelmässige Erschliessung (C)	11.7 %	14.8 %
Geringe Erschliessung (D)	22.3 %	14.5 %
Marginale Erschliessung	26.8 %	12.7 %

Wichtige Zahlen und Fakten

Einwohner 2014	116 514
Entwicklung Bevölkerung 2005-2014	19.1 %
Beschäftigte 2013	72 634
Beschäftigte pro 100 Einwohner	62.3
Beanspruchung Bauzonenflächen (in m ² pro Nutzer)	144
Verunfallte im Strassenverkehr pro 1000 Einwohner 2013	2.70
Modal Split Anteil MIV 2010	67 %

116 514

Genève



Schwerpunkte 1. Generation

- Verbesserung des grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehrs durch Kapazitätserhöhung, Fahrzeitreduktionen und Qualitätssteigerungen
- Erhöhung der Verkehrssicherheit mit Massnahmen für den Langsamverkehr
- Landschaftskonzept

Schwerpunkte 2. Generation

- Stärkung des radialen Bus- und Tramnetzes mit hoher Taktfrequenz
- Konsequente Entwicklung zusammenhängender Langsamverkehrswege («voies vertes»)
- Klare räumliche Hierarchie mit Kennzeichnung der Zentrenstruktur und der strategischen Entwicklungsschwerpunkte
- Stärkere Abstimmung der Verkehrserschliessung mit der Siedlungsentwicklung in den Nebenzentren

Kosten der Massnahmen

	in Mio. CHF	Anteil
Eisenbahn	69	15 %
Tram / Strasse	200	43 %
Bus / Strasse	26	6 %
Multimodale Drehscheibe	99	21 %
Langsamverkehr	31	7 %
Verkehrsmanagement	3	1 %
Aufwertung / Sicherheit Strassenraum	36	8 %
Motorisierter Individualverkehr	-	-
TOTAL	465	

	in Mio. CHF	Anteil
	37	7 %
	210	41 %
	65	13 %
	23	5 %
	54	11 %
	4	1 %
	76	15 %
	40	8 %
TOTAL	510	

Mitfinanzierung des Bundes

Bundesbeitrag pro Einwohner in CHF	Beitragssatz
338	40 %

Bundesbeitrag pro Einwohner in CHF	Beitragssatz
370	40 %

Erschliessung nach Güteklassen

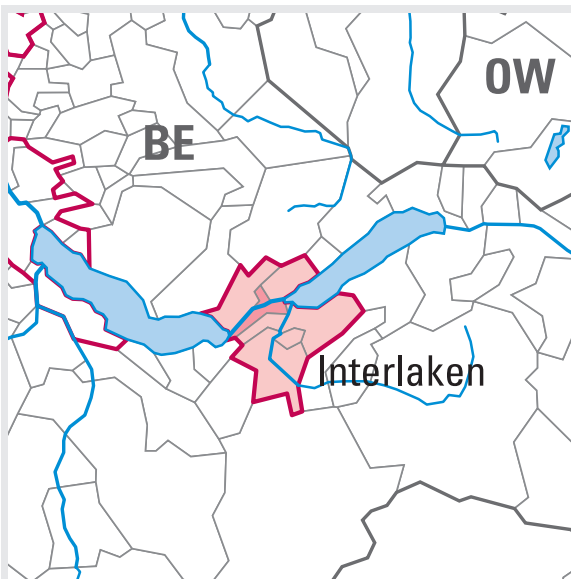
	Einwohner	Beschäftigte
Sehr gute Erschliessung (A)	53.8 %	68.3 %
Gute Erschliessung (B)	16.6 %	14.6 %
Mittelmässige Erschliessung (C)	13.0 %	8.0 %
Geringe Erschliessung (D)	11.8 %	6.7 %
Marginale Erschliessung	4.9 %	2.3 %

Wichtige Zahlen und Fakten

Einwohner 2014	550 866
Entwicklung Bevölkerung 2005-2014	11.6 %
Beschäftigte 2013	366 141
Beschäftigte pro 100 Einwohner	66.5
Beanspruchung Bauzonenflächen (in m ² pro Nutzer)	102
Verunfallte im Strassenverkehr pro 1000 Einwohner 2013	3.03
Modal Split Anteil MIV 2010	66 %

550 866

Interlaken



Schwerpunkte 1. Generation

- Langsamverkehrskonzept «Crossbow» (mit Flaniermeile)
- Aufwertungsmassnahmen im Zentrumsgebiet
- Verkehrsmanagement mit Wegleitung, Parkierung und Signalisation

Schwerpunkte 2. Generation

- Neue Verkehrsorganisation im Agglomerationskern (Fortsetzung «Crossbow»)
- Umgestaltung der Ortsdurchfahrt Wilderswil

Kosten der Massnahmen

	in Mio. CHF	Anteil	in Mio. CHF	Anteil
Eisenbahn	-	-	-	-
Tram / Strasse	-	-	-	-
Bus / Strasse	-	-	-	-
Multimodale Drehscheibe	-	-	-	-
Langsamverkehr	4	31%	-	-
Verkehrsmanagement	-	-	-	-
Aufwertung / Sicherheit Strassenraum	9	69%	8	38%
Motorisierter Individualverkehr	-	-	13	62%
TOTAL	13		21	

Mitfinanzierung des Bundes

Bundesbeitrag pro Einwohner in CHF	Beitragsatz	Bundesbeitrag pro Einwohner in CHF	Beitragsatz
220	40%	312	35%

Erschliessung nach Güteklassen

	Einwohner	Beschäftigte
Sehr gute Erschliessung (A)	4.5%	8.3%
Gute Erschliessung (B)	8.3%	22.2%
Mittelmässige Erschliessung (C)	28.7%	34.3%
Geringe Erschliessung (D)	50.4%	25.5%
Marginale Erschliessung	8.1%	9.8%

Wichtige Zahlen und Fakten

Einwohner 2014	23 357
Entwicklung Bevölkerung 2005-2014	6.6%
Beschäftigte 2013	13 052
Beschäftigte pro 100 Einwohner	55.9
Beanspruchung Bauzonenflächen (in m ² pro Nutzer)	141
Verunfallte im Strassenverkehr pro 1000 Einwohner 2013	3.63
Modal Split Anteil MIV 2010	46%

23 357

Kreuzlingen-Konstanz



Schwerpunkte 1. Generation

Kein Agglomerationsprogramm

Schwerpunkte 2. Generation

- Ausbau der Langsamverkehrsnetze zur Überwindung von Bahngleisen und Landesgrenzen
- Angebotserweiterungen und Aufwertung der intermodalen Schnittstellen im ÖV
- Entwicklungsareale und -schwerpunkte in den Kernbereichen der Agglomeration abgestimmt auf ÖV-Erschliessung

Kosten der Massnahmen

	in Mio. CHF	Anteil	in Mio. CHF	Anteil
Eisenbahn	-	-	-	-
Tram / Strasse	-	-	-	-
Bus / Strasse	-	-	-	-
Multimodale Drehscheibe	-	-	1	7 %
Langsamverkehr	-	-	5	36 %
Verkehrsmanagement	-	-	3	17 %
Aufwertung / Sicherheit Strassenraum	-	-	5	31 %
Motorisierter Individualverkehr	-	-	1	8 %
TOTAL	-	-	15	

Mitfinanzierung des Bundes

Bundesbeitrag pro Einwohner in CHF	Beitragssatz	Bundesbeitrag pro Einwohner in CHF	Beitragssatz
-	-	169	35 %

Erschliessung nach Güteklassen

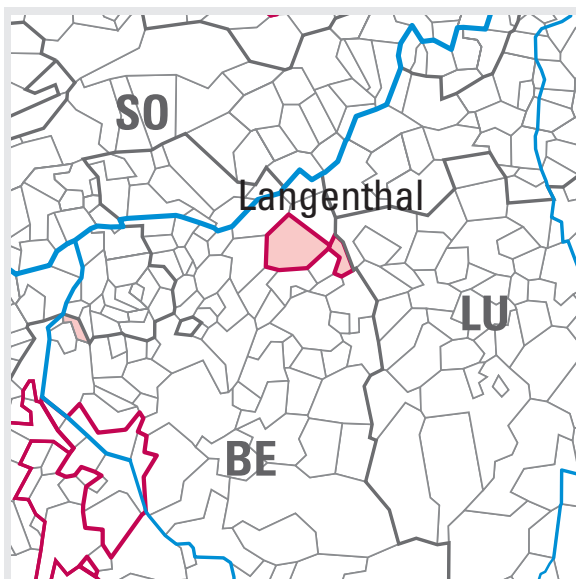
	Einwohner	Beschäftigte
Sehr gute Erschliessung (A)	8.2 %	13.9 %
Gute Erschliessung (B)	17.9 %	20.2 %
Mittelmässige Erschliessung (C)	45.1 %	48.2 %
Geringe Erschliessung (D)	24.6 %	15.3 %
Marginale Erschliessung	4.2 %	2.4 %

Wichtige Zahlen und Fakten

Einwohner 2014	31221
Entwicklung Bevölkerung 2005-2014	20.4 %
Beschäftigte 2013	18246
Beschäftigte pro 100 Einwohner	58.4
Beanspruchung Bauzonenflächen (in m ² pro Nutzer)	139
Verunfallte im Strassenverkehr pro 1000 Einwohner 2013	3.26
Modal Split Anteil MIV 2010	74 %

31221

Langenthal



Schwerpunkte 1. Generation

Kein Beitrag

Das Agglomerationsprogramm Langenthal der 1. Generation wurde gemäss Botschaft des Bundesrates zurückgewiesen, da es die Grundanforderungen nicht erfüllt hat.

Schwerpunkte 2. Generation

- Bahnstufunterführung und Gestaltungsmassnahmen Drehscheibe ÖV Bahnhof Langenthal (Bahnstufunterführung)
- Siedlungskonzentration am kantonalen ESP Bahnhof Langenthal sowie Hardau-, Porzi- und Markthallenareal
- Förderung des Langsamverkehrs und punktuelle Verbesserung des Stadtbussystems

Kosten der Massnahmen

	in Mio. CHF	Anteil
Eisenbahn	-	-
Tram / Strasse	-	-
Bus / Strasse	-	-
Multimodale Drehscheibe	-	-
Langsamverkehr	-	-
Verkehrsmanagement	-	-
Aufwertung / Sicherheit Strassenraum	-	-
Motorisierter Individualverkehr	-	-
TOTAL	-	-

	in Mio. CHF	Anteil
	27	78%
	-	-
	-	-
	6	19%
	1	3%
	-	-
	-	-
	-	-
	34	

Mitfinanzierung des Bundes

Bundesbeitrag pro Einwohner in CHF	Beitragsatz
-	-

Bundesbeitrag pro Einwohner in CHF	Beitragsatz
776	35%

Erschliessung nach Güteklassen

	Einwohner	Beschäftigte
Sehr gute Erschliessung (A)	19.9%	44.7%
Gute Erschliessung (B)	28.1%	13.2%
Mittelmässige Erschliessung (C)	34.6%	25.7%
Geringe Erschliessung (D)	15.8%	13.7%
Marginale Erschliessung	1.7%	2.7%

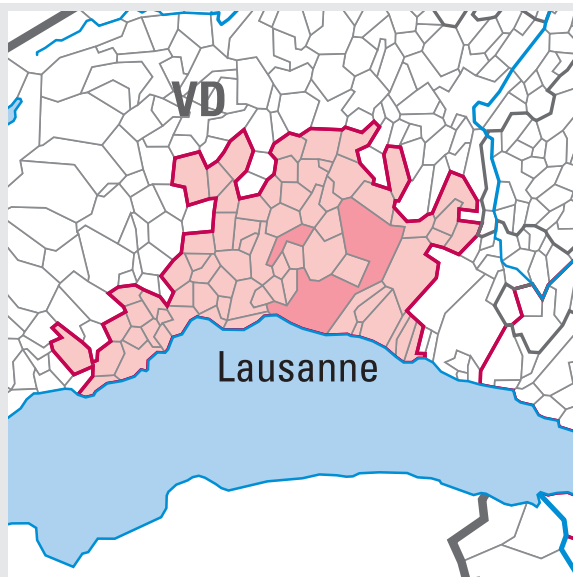
Wichtige Zahlen und Fakten

Einwohner 2014	15 316
Entwicklung Bevölkerung 2005-2014	6.0%
Beschäftigte 2013	12 415
Beschäftigte pro 100 Einwohner	81.1
Beanspruchung Bauzonenflächen (in m ² pro Nutzer)	137
Verunfallte im Strassenverkehr pro 1000 Einwohner 2013	3.40
Modal Split Anteil MIV 2010	**

15 316

** Der Modal Split kann aufgrund eines zu kleinen Erhebungssamples nicht angegeben werden.

Lausanne-Morges



Schwerpunkte 1. Generation

- Komplettes Langsamverkehrspaket für Velo- und Fussverkehr
- Stärkung der wichtigsten ÖV-Achsen («axes fort»)
- Starke Koordination zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung

Schwerpunkte 2. Generation

- Stärkung des ÖV-Hauptachsen-netzes (z. B. Verlängerung Tram von Renens nach Villars Ste-Croix und Metro m3)
- Verbesserung der Streckenführung und der Zugänglichkeit im Fuss- und Veloverkehr
- Neugestaltung der Hauptschnittstellen im Bahnverkehr (Lausanne, Pully, Renens, Morges)
- «Sites stratégiques» stärken die Siedlungsentwicklung nach innen

Kosten der Massnahmen

	in Mio. CHF	Anteil
Eisenbahn	56	14 %
Tram / Strasse	185	45 %
Bus / Strasse	91	22 %
Multimodale Drehscheibe	-	-
Langsamverkehr	57	14 %
Verkehrsmanagement	-	-
Aufwertung / Sicherheit Strassenraum	24	6 %
Motorisierter Individualverkehr	-	-
TOTAL	412	

	in Mio. CHF	Anteil
	-	-
	301	57 %
	29	5 %
	37	7 %
	48	9 %
	28	5 %
	35	7 %
	53	10 %
TOTAL	530	

Mitfinanzierung des Bundes

	Bundesbeitrag pro Einwohner in CHF	Beitragssatz	Bundesbeitrag pro Einwohner in CHF	Beitragssatz
	462	40 %	519	35 %

Erschliessung nach Güteklassen

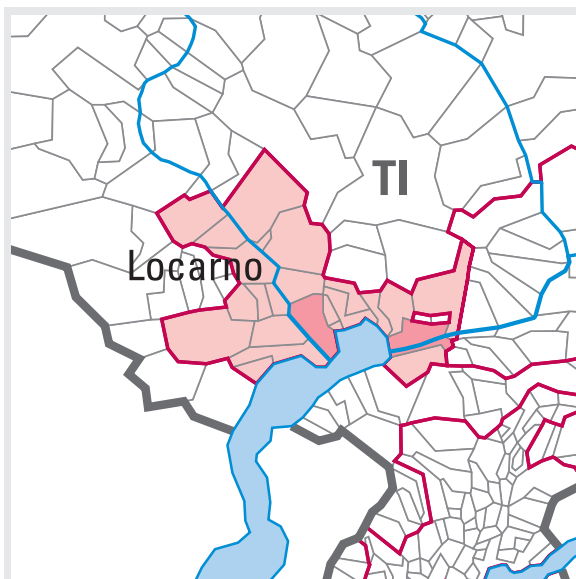
	Einwohner	Beschäftigte
Sehr gute Erschliessung (A)	27.0 %	38.8 %
Gute Erschliessung (B)	35.7 %	31.7 %
Mittelmässige Erschliessung (C)	17.3 %	15.4 %
Geringe Erschliessung (D)	11.2 %	8.2 %
Marginale Erschliessung	8.7 %	5.9 %

Wichtige Zahlen und Fakten

Einwohner 2014	357 222
Entwicklung Bevölkerung 2005-2014	14.6 %
Beschäftigte 2013	240 687
Beschäftigte pro 100 Einwohner	67.4
Beanspruchung Bauzonenflächen (in m ² pro Nutzer)	103
Verunfallte im Strassenverkehr pro 1000 Einwohner 2013	2.82
Modal Split Anteil MIV 2010	73 %

357 222

Locarno



Schwerpunkte 1. Generation

Kein Agglomerationsprogramm

Schwerpunkte 2. Generation

- Verbesserung der Intermodalität (Locarno-Muralto)
- Ausbau S-Bahn (TILO) und Busangebot
- Einführung neuer Tempo-30 Zonen
- Ausbau des Veloverkehrs- und Fussgängeretzes
- Siedlungsverdichtung an zentralen Orten und minimale Dichtevorgaben für Entwicklungsschwerpunkte

Kosten der Massnahmen

	in Mio. CHF	Anteil
Eisenbahn	-	-
Tram / Strasse	-	-
Bus / Strasse	-	-
Multimodale Drehscheibe	-	-
Langsamverkehr	-	-
Verkehrsmanagement	-	-
Aufwertung / Sicherheit Strassenraum	-	-
Motorisierter Individualverkehr	-	-
TOTAL	-	-

	in Mio. CHF	Anteil
	4	15 %
	-	-
	6	22 %
	4	13 %
	13	44 %
	-	-
	2	6 %
	-	-
TOTAL	29	

Mitfinanzierung des Bundes

Bundesbeitrag pro Einwohner in CHF	Beitragsatz
-	-

Bundesbeitrag pro Einwohner in CHF	Beitragsatz
185	40 %

Erschliessung nach Güteklassen

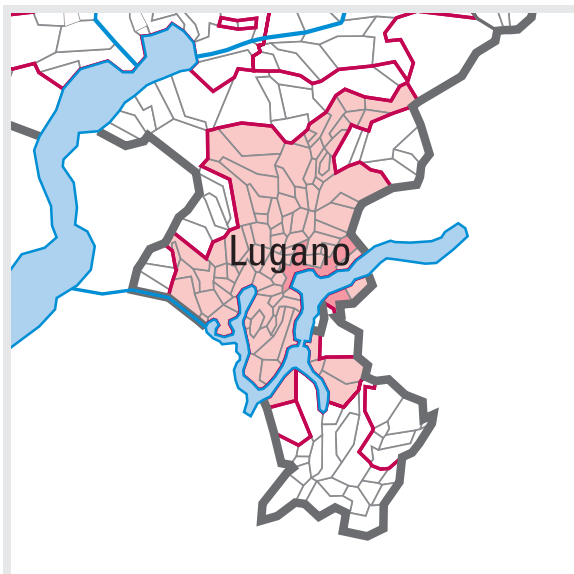
	Einwohner	Beschäftigte
Sehr gute Erschliessung (A)	5.4 %	19.8 %
Gute Erschliessung (B)	14.4 %	20.0 %
Mittelmässige Erschliessung (C)	30.0 %	24.6 %
Geringe Erschliessung (D)	33.6 %	24.2 %
Marginale Erschliessung	16.5 %	11.4 %

Wichtige Zahlen und Fakten

Einwohner 2014	62 931
Entwicklung Bevölkerung 2005-2014	6.7 %
Beschäftigte 2013	30 684
Beschäftigte pro 100 Einwohner	48.8
Beanspruchung Bauzonenflächen (in m ² pro Nutzer)	221
Verunfallte im Strassenverkehr pro 1000 Einwohner 2013	3.21
Modal Split Anteil MIV 2010	77 %

62 931

Lugano



Schwerpunkte 1. Generation

- Etappierte Erschliessung des Agglomerationsgebiets durch ein neues «tram-treno»
- Flankierende Massnahmen zur Verbesserung des Bussystems und des Langsamverkehrs
- Entwicklung des neuen Quartiers «Cornaredo» mit guter ÖV-Erschliessung

Schwerpunkte 2. Generation

- Etappenweiser Ausbau des tram-treno (Lugano-Bioggio-Manno)
- Ausbau des regionalen Radwegnetzes
- Festigung von strategischen Entwicklungszonen (Cornaredo, Basso Bedeggio)

Kosten der Massnahmen

	in Mio. CHF	Anteil	in Mio. CHF	Anteil
Eisenbahn	-	-	-	-
Tram / Strasse	-	-	60	67%
Bus / Strasse	5	5%	-	-
Multimodale Drehscheibe	56	61%	-	-
Langsamverkehr	9	10%	29	33%
Verkehrsmanagement	2	2%	-	-
Aufwertung / Sicherheit Strassenraum	20	22%	-	-
Motorisierter Individualverkehr	-	-	-	-
TOTAL	91		89	

Mitfinanzierung des Bundes

Bundesbeitrag pro Einwohner in CHF	Beitragssatz	Bundesbeitrag pro Einwohner in CHF	Beitragssatz
192	30 %	219	35 %

Erschliessung nach Güteklassen

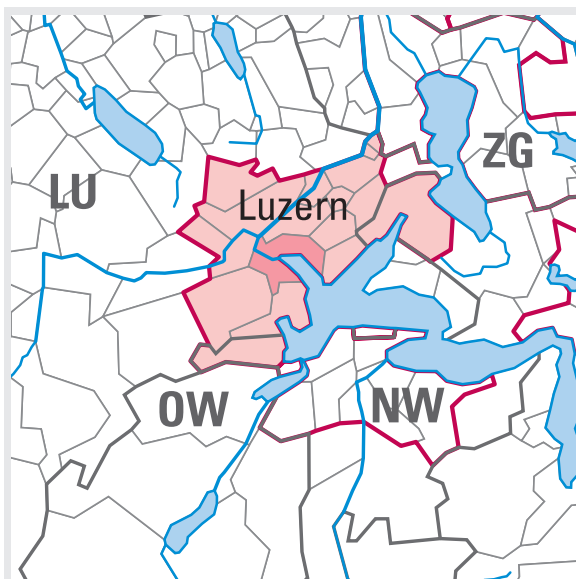
	Einwohner	Beschäftigte
Sehr gute Erschliessung (A)	5.9 %	29.3 %
Gute Erschliessung (B)	32.6 %	28.6 %
Mittelmässige Erschliessung (C)	19.4 %	17.3 %
Geringe Erschliessung (D)	27.2 %	17.4 %
Marginale Erschliessung	14.9 %	7.3 %

Wichtige Zahlen und Fakten

Einwohner 2014	142 652
Entwicklung Bevölkerung 2005-2014	12.3 %
Beschäftigte 2013	99 683
Beschäftigte pro 100 Einwohner	69.9
Beanspruchung Bauzonenflächen (in m ² pro Nutzer)	145
Verunfallte im Strassenverkehr pro 1000 Einwohner 2013	3.13
Modal Split Anteil MIV 2010	75 %

142 652

Luzern



Schwerpunkte 1. Generation

- Steuerung des Verkehrsflusses auf den Einfallsachsen
- ÖV-Angebotsausbau auf Strasse und Schiene («Agglomobil»)
- Langfristiger Ausbau des übergeordneten Strassen- und Schienennetzes

Schwerpunkte 2. Generation

- Entschärfung von Kapazitätsengpässen durch Verkehrsmanagement mit Buspriorisierungen
- Verbesserung des ÖV, insbesondere der Intermodalität (bessere Verknüpfung von Bahn und Bus)
- Aufwertung des Velowegnetzes mit einer Vielzahl von Massnahmen

Kosten der Massnahmen

	in Mio. CHF	Anteil
Eisenbahn	-	-
Tram / Strasse	-	-
Bus / Strasse	4	3 %
Multimodale Drehscheibe	-	-
Langsamverkehr	24	19 %
Verkehrsmanagement	34	26 %
Aufwertung / Sicherheit Strassenraum	11	8 %
Motorisierter Individualverkehr	59	45 %
TOTAL	131	

	in Mio. CHF	Anteil
Eisenbahn	2	2 %
Tram / Strasse	-	-
Bus / Strasse	15	16 %
Multimodale Drehscheibe	11	12 %
Langsamverkehr	21	23 %
Verkehrsmanagement	33	36 %
Aufwertung / Sicherheit Strassenraum	2	2 %
Motorisierter Individualverkehr	8	9 %
TOTAL	92	

Mitfinanzierung des Bundes

Bundesbeitrag pro Einwohner in CHF	Beitragsatz
211	35 %

Bundesbeitrag pro Einwohner in CHF	Beitragsatz
148	35 %

Erschliessung nach Güteklassen

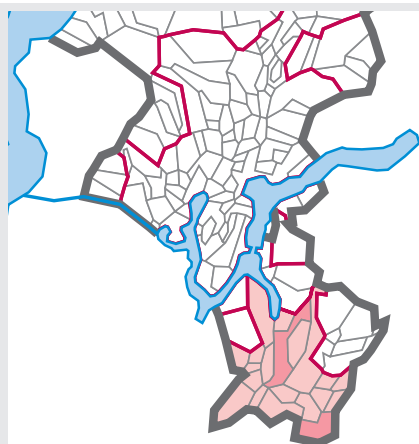
	Einwohner	Beschäftigte
Sehr gute Erschliessung (A)	22.7 %	44.6 %
Gute Erschliessung (B)	33.9 %	23.9 %
Mittelmässige Erschliessung (C)	28.6 %	19.7 %
Geringe Erschliessung (D)	10.5 %	8.8 %
Marginale Erschliessung	4.3 %	3.0 %

Wichtige Zahlen und Fakten

Einwohner 2014	217 662
Entwicklung Bevölkerung 2005-2014	9.3 %
Beschäftigte 2013	145 980
Beschäftigte pro 100 Einwohner	67.1
Beanspruchung Bauzonenflächen (in m ² pro Nutzer)	95
Verunfallte im Strassenverkehr pro 1000 Einwohner 2013	3.36
Modal Split Anteil MIV 2010	60 %

217 662

Mendrisiotto



Chiasso-Mendrisio-
(Como-)

Schwerpunkte 1. Generation

- Neuorganisation des Strassennetzes
- Erhöhung der Strassensicherheit und der Lebensqualität

Schwerpunkte 2. Generation

- Reorganisation des Bus-systems in der Agglomeration
- Verbesserung der Zugänglichkeit mit dem öffentlichen Verkehr für strategische Zonen
- Systematische Weiterentwicklung der Velo- und Fussverkehrsnetze

Kosten der Massnahmen

	in Mio. CHF	Anteil
Eisenbahn	7	12 %
Tram / Strasse	-	-
Bus / Strasse	-	-
Multimodale Drehscheibe	13	23 %
Langsamverkehr	11	19 %
Verkehrsmanagement	2	3 %
Aufwertung / Sicherheit Strassenraum	15	27 %
Motorisierter Individualverkehr	9	16 %
TOTAL	55	

	in Mio. CHF	Anteil
	-	-
	-	-
	3	11 %
	-	-
	20	70 %
	1	3 %
	4	16 %
	-	-
	28	

Mitfinanzierung des Bundes

Bundesbeitrag pro Einwohner in CHF	Beitragssatz
376	35 %

Bundesbeitrag pro Einwohner in CHF	Beitragssatz
191	35 %

Erschliessung nach Güteklassen

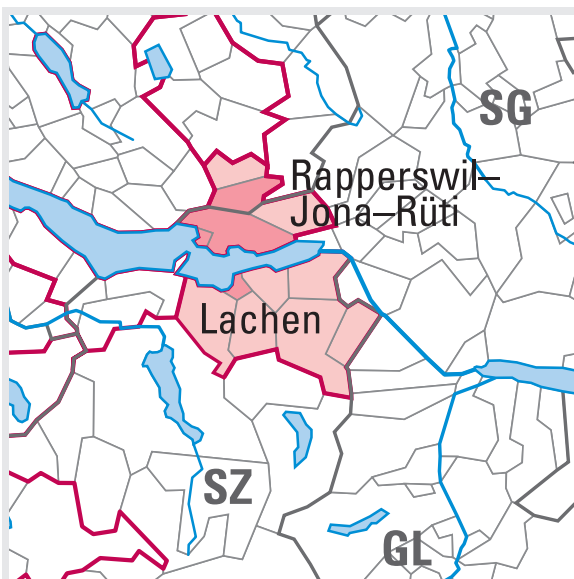
	Einwohner	Beschäftigte
Sehr gute Erschliessung (A)	1.3 %	8.7 %
Gute Erschliessung (B)	15.5 %	23.2 %
Mittelmässige Erschliessung (C)	25.8 %	25.6 %
Geringe Erschliessung (D)	37.2 %	29.2 %
Marginale Erschliessung	20.2 %	13.3 %

Wichtige Zahlen und Fakten

Einwohner 2014	51562
Entwicklung Bevölkerung 2005-2014	7.4 %
Beschäftigte 2013	40993
Beschäftigte pro 100 Einwohner	79.5
Beanspruchung Bauzonenflächen (in m ² pro Nutzer)	178
Verunfallte im Strassenverkehr pro 1000 Einwohner 2013	3.17
Modal Split Anteil MIV 2010	78 %

51562

Obersee



Schwerpunkte 1. Generation

- Zentrumsentlastung Rapperswil-Jona zur Verbesserung der Stausituation
- Zentrums- und Quartieraufwertungen mit Verkehrsberuhigungen
- Aufwertung der Aufenthalts- und Umsteigequalität an Umsteigeknoten

Schwerpunkte 2. Generation

- Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs, insbesondere das Busnetz (einheitliche Takte, Ortsbusse)
- Aufwertung der Intermodalität von Haltestellen
- Verbesserung des Langsamverkehrs durch Massnahmen im Velowegnetz sowie Verkehrsberuhigungen

Kosten der Massnahmen

	in Mio. CHF	Anteil
Eisenbahn	-	-
Tram / Strasse	-	-
Bus / Strasse	-	-
Multimodale Drehscheibe	10	27 %
Langsamverkehr	10	28 %
Verkehrsmanagement	3	7 %
Aufwertung / Sicherheit Strassenraum	14	38 %
Motorisierter Individualverkehr	-	-
TOTAL	37	

	in Mio. CHF	Anteil
Eisenbahn	-	-
Tram / Strasse	-	-
Bus / Strasse	1	0 %
Multimodale Drehscheibe	3	4 %
Langsamverkehr	17	24 %
Verkehrsmanagement	12	16 %
Aufwertung / Sicherheit Strassenraum	12	17 %
Motorisierter Individualverkehr	28	39 %
TOTAL	73	

Mitfinanzierung des Bundes

Bundesbeitrag pro Einwohner in CHF	Beitragsatz
115	30 %

Bundesbeitrag pro Einwohner in CHF	Beitragsatz
304	40 %

Erschliessung nach Güteklassen

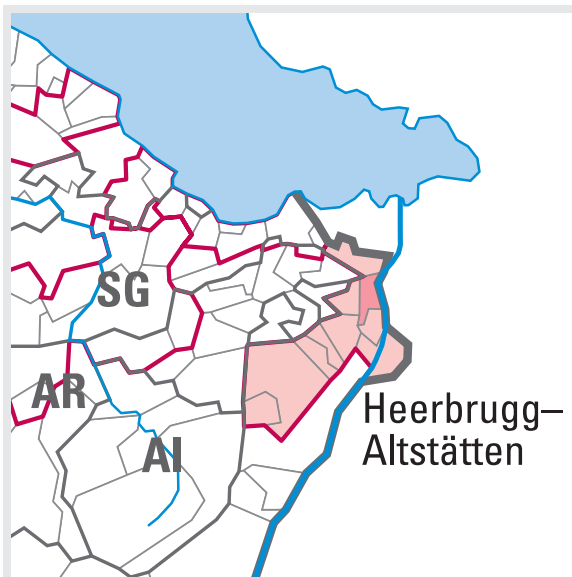
	Einwohner	Beschäftigte
Sehr gute Erschliessung (A)	3.2 %	13.1 %
Gute Erschliessung (B)	8.6 %	14.9 %
Mittelmässige Erschliessung (C)	42.5 %	33.0 %
Geringe Erschliessung (D)	32.1 %	22.2 %
Marginale Erschliessung	13.7 %	16.8 %

Wichtige Zahlen und Fakten

Einwohner 2014	95514
Entwicklung Bevölkerung 2005-2014	12.6 %
Beschäftigte 2013	42901
Beschäftigte pro 100 Einwohner	44.9
Beanspruchung Bauzonenflächen (in m ² pro Nutzer)	127
Verunfallte im Strassenverkehr pro 1000 Einwohner 2013	2.00
Modal Split Anteil MIV 2010	55 %

95 514

Rheintal



Schwerpunkte 1. Generation

Kein Agglomerationsprogramm

Schwerpunkte 2. Generation

Kein Beitrag

Das Agglomerationsprogramm Rheintal der 2. Generation hat gemäss Botschaft des Bundesrates zu wenig Wirkungspunkte erzielt, um von einer Mitfinanzierung des Bundes zu profitieren.

Für weitere Informationen verweisen wir auf den Prüfbericht des Bundes zum Agglomerationsprogramm Rheintal der 2. Generation.

Kosten der Massnahmen

Eisenbahn	-	-
Tram / Strasse	-	-
Bus / Strasse	-	-
Multimodale Drehscheibe	-	-
Langsamverkehr	-	-
Verkehrsmanagement	-	-
Aufwertung / Sicherheit Strassenraum	-	-
Motorisierter Individualverkehr	-	-
TOTAL	-	-

in Mio. CHF

Anteil

in Mio. CHF

Anteil

Mitfinanzierung des Bundes

Bundesbeitrag
pro Einwohner
in CHF

Beitragssatz

Bundesbeitrag
pro Einwohner
in CHF

Beitragssatz

-

-

-

-

Erschliessung nach Güteklassen

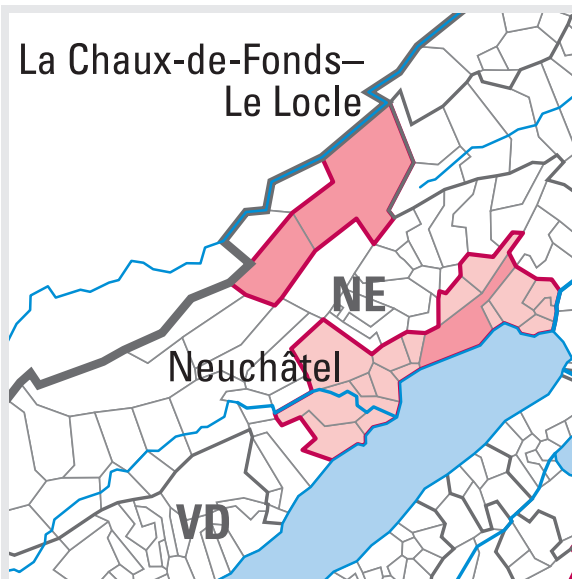
	Einwohner	Beschäftigte
Sehr gute Erschliessung (A)	1.3 %	2.4 %
Gute Erschliessung (B)	10.1 %	13.6 %
Mittelmässige Erschliessung (C)	26.4 %	21.9 %
Geringe Erschliessung (D)	41.1 %	35.4 %
Marginale Erschliessung	21.1 %	26.6 %

Wichtige Zahlen und Fakten

Einwohner 2014	56 260
Entwicklung Bevölkerung 2005-2014	10.9 %
Beschäftigte 2013	31 414
Beschäftigte pro 100 Einwohner	55.8
Beanspruchung Bauzonenflächen (in m ² pro Nutzer)	188
Verunfallte im Strassenverkehr pro 1000 Einwohner 2013	2.03
Modal Split Anteil MIV 2010	79 %

56 260

Réseau urbain neuchâtelois (RUN)



Schwerpunkte 1. Generation

- Konzeption einer neuen Schienenverbindung zur Verbesserung der Reisezeiten und der Kapazitäten im ÖV zwischen den drei Zentren (Neuchâtel, La Chaux-de-Fonds und Le Locle)
- Neue Haltestelle «Morgarten»
- Förderung von Busspuren und Umgestaltung Place de la gare

Schwerpunkte 2. Generation

- Konkretisierung des stark beschleunigten Eisenbahnangebots zwischen den drei Zentren Neuchâtel, La Chaux-de-Fonds und Le Locle (TransRUN)
- Verbesserung der Langsamverkehrsverbindungen und der Intermodalität
- Vision einer bipolaren Agglomerationsstruktur und entsprechende Schwerpunktsetzung bei der Siedlungsentwicklung

Kosten der Massnahmen

	in Mio. CHF	Anteil	in Mio. CHF	Anteil
Eisenbahn	2	3 %	20	36 %
Tram / Strasse	-	-	-	-
Bus / Strasse	4	8 %	-	-
Multimodale Drehscheibe	6	12 %	0	1 %
Langsamverkehr	27	56 %	16	29 %
Verkehrsmanagement	0	0 %	-	-
Aufwertung / Sicherheit Strassenraum	7	14 %	14	25 %
Motorisierter Individualverkehr	3	6 %	5	10 %
TOTAL	48		55	

Mitfinanzierung des Bundes

	Bundesbeitrag pro Einwohner in CHF	Beitragssatz	Bundesbeitrag pro Einwohner in CHF	Beitragssatz
	130	35 %	128	30 %

Erschliessung nach Güteklassen

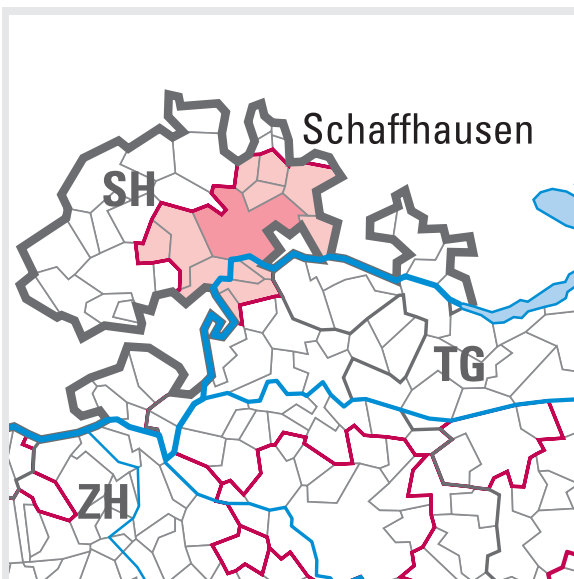
	Einwohner	Beschäftigte
Sehr gute Erschliessung (A)	13.6 %	27.8 %
Gute Erschliessung (B)	42.2 %	39.5 %
Mittelmässige Erschliessung (C)	22.7 %	17.9 %
Geringe Erschliessung (D)	15.4 %	10.7 %
Marginale Erschliessung	6.2 %	4.0 %

Wichtige Zahlen und Fakten

Einwohner 2014	130 364
Entwicklung Bevölkerung 2005-2014	5.5 %
Beschäftigte 2013	84 674
Beschäftigte pro 100 Einwohner	65.0
Beanspruchung Bauzonenflächen (in m ² pro Nutzer)	116
Verunfallte im Strassenverkehr pro 1000 Einwohner 2013	1.71
Modal Split Anteil MIV 2010	70 %

130 364

Schaffhausen



Schwerpunkte 1. Generation

- Viertelstundentakt im S-Bahn-system und neue Haltestellen
- Parkplatzbewirtschaftung in Wohngebieten mit Anwohnerbevorzugung
- Verkehrsmanagementsystem im Agglomerationskern
- Konsequente Erschliessung von Entwicklungsschwerpunkten durch den ÖV

Schwerpunkte 2. Generation

- Umsetzung des S-Bahn-systems im Einklang mit geplanter Siedlungskonzentration an Entwicklungsschwerpunkten
- Verbesserung der Intermodalität durch bessere Zugänge im Langsamverkehr
- Verbesserung des Veloweg-netzes mit gezielter Behebung von Schwachstellen

Kosten der Massnahmen

	in Mio. CHF	Anteil
Eisenbahn	35	41 %
Tram / Strasse	-	-
Bus / Strasse	7	8 %
Multimodale Drehscheibe	-	-
Langsamverkehr	18	21 %
Verkehrsmanagement	4	5 %
Aufwertung / Sicherheit Strassenraum	17	20 %
Motorisierter Individualverkehr	3	4 %
TOTAL	84	

	in Mio. CHF	Anteil
Eisenbahn	37	60 %
Tram / Strasse	-	-
Bus / Strasse	11	18 %
Multimodale Drehscheibe	-	-
Langsamverkehr	5	8 %
Verkehrsmanagement	-	-
Aufwertung / Sicherheit Strassenraum	9	15 %
Motorisierter Individualverkehr	-	-
TOTAL	62	

Mitfinanzierung des Bundes

Bundesbeitrag pro Einwohner in CHF	Beitragsatz
489	40 %

Bundesbeitrag pro Einwohner in CHF	Beitragsatz
361	40 %

Erschliessung nach Güteklassen

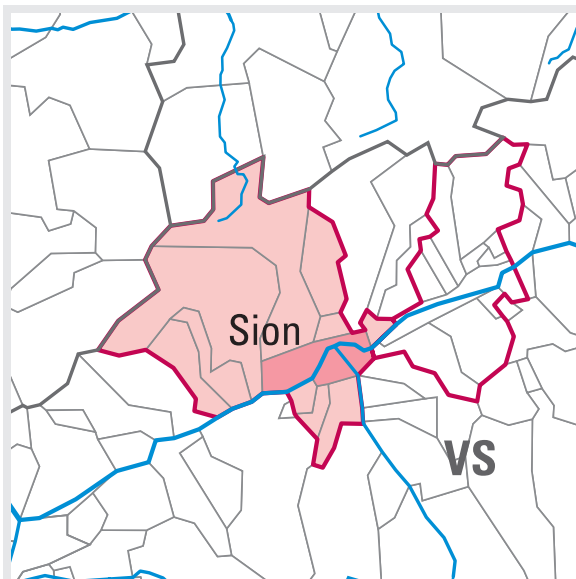
	Einwohner	Beschäftigte
Sehr gute Erschliessung (A)	12.7 %	27.9 %
Gute Erschliessung (B)	30.3 %	32.0 %
Mittelmässige Erschliessung (C)	27.7 %	23.4 %
Geringe Erschliessung (D)	22.6 %	11.8 %
Marginale Erschliessung	6.7 %	5.0 %

Wichtige Zahlen und Fakten

Einwohner 2014	69 106
Entwicklung Bevölkerung 2005-2014	8.1 %
Beschäftigte 2013	39 872
Beschäftigte pro 100 Einwohner	57.7
Beanspruchung Bauzonenflächen (in m ² pro Nutzer)	141
Verunfallte im Strassenverkehr pro 1000 Einwohner 2013	2.26
Modal Split Anteil MIV 2010	60 %

69 106

Sion



Schwerpunkte 1. Generation

Kein Agglomerationsprogramm

Schwerpunkte 2. Generation

- Aufwertung und Umgestaltung von Strassenzügen und Bahnhofsplätzen (Sion, Ardon, Conthey)
- Viertelstundentakt zwischen den urbanen Polen mit Abstimmung zwischen S-Bahn und Feinverteilern
- Verkehrsberuhigungen und direkte Radwegverbindungen mit neuer Signalisation

Kosten der Massnahmen

	in Mio. CHF	Anteil	in Mio. CHF	Anteil
Eisenbahn	-	-	1	2 %
Tram / Strasse	-	-	-	-
Bus / Strasse	-	-	3	3 %
Multimodale Drehscheibe	-	-	10	14 %
Langsamverkehr	-	-	8	11 %
Verkehrsmanagement	-	-	-	-
Aufwertung / Sicherheit Strassenraum	-	-	50	68 %
Motorisierter Individualverkehr	-	-	1	1 %
TOTAL	-	-	73	

Mitfinanzierung des Bundes

Bundesbeitrag pro Einwohner in CHF	Beitragssatz	Bundesbeitrag pro Einwohner in CHF	Beitragssatz
-	-	442	40 %

Erschliessung nach Güteklassen**

	Einwohner	Beschäftigte
Sehr gute Erschliessung (A)	0.0 %	0.0 %
Gute Erschliessung (B)	10.9 %	36.5 %
Mittelmässige Erschliessung (C)	14.4 %	14.6 %
Geringe Erschliessung (D)	44.4 %	33.9 %
Marginale Erschliessung	30.3 %	15.0 %

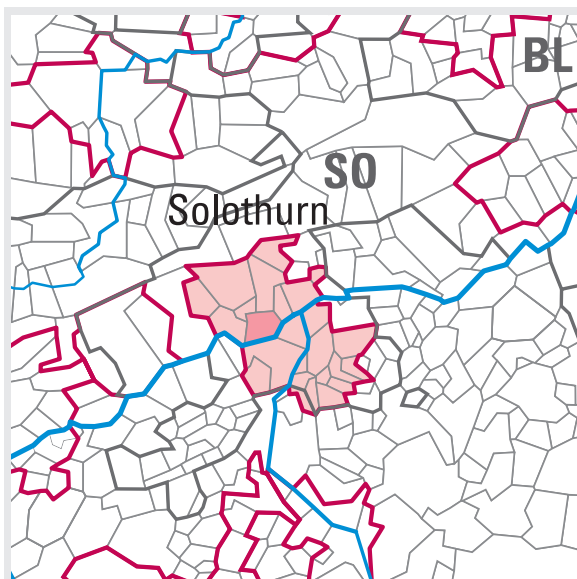
Wichtige Zahlen und Fakten

Einwohner 2014	66 155
Entwicklung Bevölkerung 2005-2014	17.9 %
Beschäftigte 2013	42 198
Beschäftigte pro 100 Einwohner	63.8
Beanspruchung Bauzonenflächen (in m ² pro Nutzer)	203
Verunfallte im Strassenverkehr pro 1000 Einwohner 2013	2.12
Modal Split Anteil MIV 2010	73 %

66 155

** Sion weist im BFS-Perimeter im Fahrplanjahr 2013/14 keine Gebiete mit ÖV-Güteklasse A auf. Im Perimeter des Agglomerationsprogramms können aber solche Gebiete vorkommen.

Solothurn



Schwerpunkte 1. Generation

- Verbesserung der ÖV-Vertaktungen
- Erschliessung der ESP Wohnen mit zwei Bahnhaltstellen
- Aufwertung der Ortsdurchfahrten

Schwerpunkte 2. Generation

- Entwicklung der Bahnhöfe als intermodale Drehscheiben
- Auf- und Ausbau des Langsamverkehrsnetzes
- Weiterentwicklung des Verkehrsmanagements und Aufwertung bedeutender Strassenräume
- Sanierung von Schwachstellen im Busverkehr zur Stabilisierung des Fahrplans
- Bahnhofsgebiete als Entwicklungsstandorte

Kosten der Massnahmen

	in Mio. CHF	Anteil
Eisenbahn	17	67 %
Tram / Strasse	-	-
Bus / Strasse	-	-
Multimodale Drehscheibe	-	-
Langsamverkehr	7	28 %
Verkehrsmanagement	-	-
Aufwertung / Sicherheit Strassenraum	1	5 %
Motorisierter Individualverkehr	-	-
TOTAL	26	

	in Mio. CHF	Anteil
	-	-
	-	-
	-	-
	-	-
	6	12 %
	10	19 %
	13	24 %
	24	45 %
TOTAL	54	

Mitfinanzierung des Bundes

Bundesbeitrag pro Einwohner in CHF	Beitragsatz
132	40 %

Bundesbeitrag pro Einwohner in CHF	Beitragsatz
239	35 %

Erschliessung nach Güteklassen

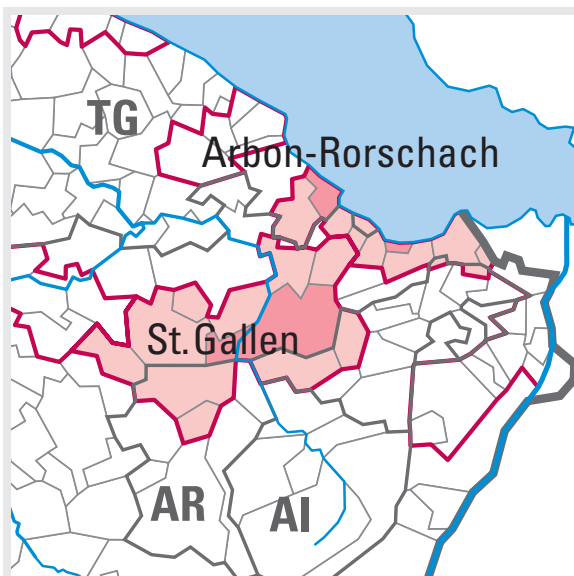
	Einwohner	Beschäftigte
Sehr gute Erschliessung (A)	7.5 %	27.8 %
Gute Erschliessung (B)	8.1 %	16.9 %
Mittelmässige Erschliessung (C)	32.0 %	22.2 %
Geringe Erschliessung (D)	36.7 %	19.6 %
Marginale Erschliessung	15.7 %	13.4 %

Wichtige Zahlen und Fakten

Einwohner 2014	78 636
Entwicklung Bevölkerung 2005-2014	6.1 %
Beschäftigte 2013	43 408
Beschäftigte pro 100 Einwohner	55.2
Beanspruchung Bauzonenflächen (in m ² pro Nutzer)	164
Verunfallte im Strassenverkehr pro 1000 Einwohner 2013	2.66
Modal Split Anteil MIV 2010	66 %

78 636

St. Gallen-Arbon-Rorschach



Schwerpunkte 1. Generation

- Ausbau des S-Bahnsystems (Stadtbahn Süd)
- Kantonsübergreifende Steuerung der Siedlungsentwicklung
- Aufwertung der Nebenzentren Arbon, Rorschach, Herisau und Gossau

Schwerpunkte 2. Generation

- Schwerpunkt Langsamverkehr: Verschiedene neue Fuss- und Veloverbindungen
- Flankierende Massnahmen zum A1-Anschluss «Witen» in Rorschach und die Engpassbeseitigung A1 in St. Gallen zur Lenkung/Bündelung des Verkehrs
- Weiterentwicklung des S-Bahnsystems St. Gallen (integraler 15'-Takt zwischen den Zentren)
- Massnahmen zur Strassenraumgestaltung tragen zur verträglichen Abwicklung des MIV im Siedlungsgebiet und zur Attraktivierung des öffentlichen Raums bei

Kosten der Massnahmen

	in Mio. CHF	Anteil
Eisenbahn	95	51%
Tram / Strasse	-	-
Bus / Strasse	-	-
Multimodale Drehscheibe	21	11%
Langsamverkehr	-	-
Verkehrsmanagement	29	15%
Aufwertung / Sicherheit Strassenraum	5	3%
Motorisierter Individualverkehr	36	19%
TOTAL	186	

	in Mio. CHF	Anteil
	38	19%
	-	-
	8	4%
	3	1%
	100	51%
	19	10%
	30	15%
	-	-
TOTAL	197	

Mitfinanzierung des Bundes

Bundesbeitrag pro Einwohner in CHF	Beitragssatz
345	40%

Bundesbeitrag pro Einwohner in CHF	Beitragssatz
366	40%

Erschliessung nach Güteklassen

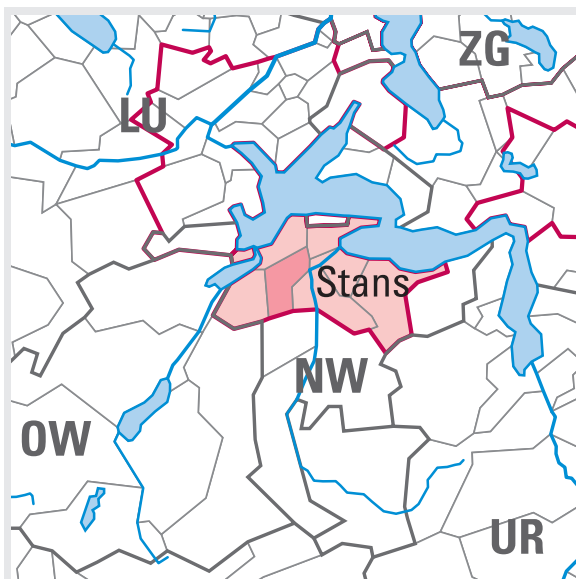
	Einwohner	Beschäftigte
Sehr gute Erschliessung (A)	16.3%	36.4%
Gute Erschliessung (B)	27.0%	23.3%
Mittelmässige Erschliessung (C)	28.0%	20.8%
Geringe Erschliessung (D)	20.3%	13.6%
Marginale Erschliessung	8.3%	5.9%

Wichtige Zahlen und Fakten

Einwohner 2014	215 262
Entwicklung Bevölkerung 2005-2014	6.6%
Beschäftigte 2013	146 395
Beschäftigte pro 100 Einwohner	68.0
Beanspruchung Bauzonenflächen (in m ² pro Nutzer)	106
Verunfallte im Strassenverkehr pro 1000 Einwohner 2013	2.09
Modal Split Anteil MIV 2010	63%

215 262

Stans / Nidwalden



Schwerpunkte 1. Generation

Kein Beitrag

Das Agglomerationsprogramm Stans der 1. Generation hat gemäss Botschaft des Bundesrates zu wenig Wirkungspunkte erzielt, um von einer Mitfinanzierung des Bundes zu profitieren.

Für weitere Informationen verweisen wir auf den Prüfbericht des Bundes zum Agglomerationsprogramm Stans der 1. Generation.

Schwerpunkte 2. Generation

- Umfahrung Stans West mit flankierenden Massnahmen zur Zentrumsentlastung und Verstetigung des Verkehrs
- Gezielte und etappierte Behebung von Schwachstellen im Langsamverkehr
- Neue ÖV-Haltestelle zur Erschliessung des geplanten ESP Stans West und des Einkaufszentrums «Länderpark»

Kosten der Massnahmen

	in Mio. CHF	Anteil
Eisenbahn	-	-
Tram / Strasse	-	-
Bus / Strasse	-	-
Multimodale Drehscheibe	-	-
Langsamverkehr	-	-
Verkehrsmanagement	-	-
Aufwertung / Sicherheit Strassenraum	-	-
Motorisierter Individualverkehr	-	-
TOTAL	-	-

	in Mio. CHF	Anteil
Eisenbahn	-	-
Tram / Strasse	-	-
Bus / Strasse	-	-
Multimodale Drehscheibe	-	-
Langsamverkehr	2	19 %
Verkehrsmanagement	1	7 %
Aufwertung / Sicherheit Strassenraum	6	63 %
Motorisierter Individualverkehr	1	11 %
TOTAL	9	

Mitfinanzierung des Bundes

Bundesbeitrag pro Einwohner in CHF	Beitragsatz
-	-

Bundesbeitrag pro Einwohner in CHF	Beitragsatz
113	40 %

Erschliessung nach Güteklassen**

	Einwohner	Beschäftigte
Sehr gute Erschliessung (A)	0.0 %	0.0 %
Gute Erschliessung (B)	4.1 %	11.6 %
Mittelmässige Erschliessung (C)	26.1 %	24.5 %
Geringe Erschliessung (D)	51.8 %	41.6 %
Marginale Erschliessung	18.0 %	22.3 %

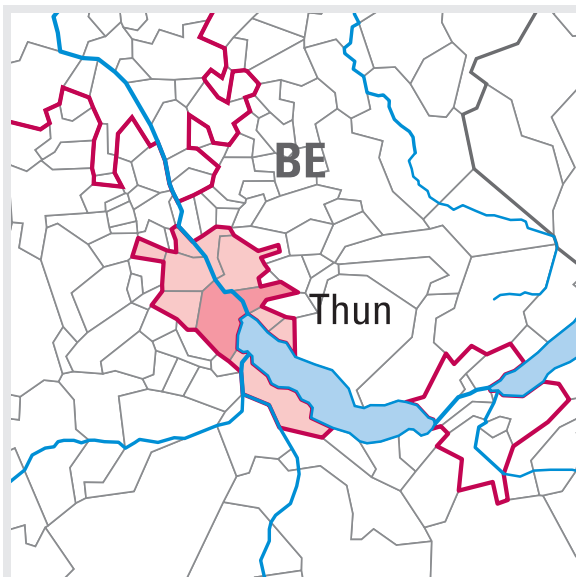
Wichtige Zahlen und Fakten

Einwohner 2014	31171
Entwicklung Bevölkerung 2005-2014	5.6 %
Beschäftigte 2013	17762
Beschäftigte pro 100 Einwohner	57.0
Beanspruchung Bauzonenflächen (in m ² pro Nutzer)	118
Verunfallte im Strassenverkehr pro 1000 Einwohner 2013	2.03
Modal Split Anteil MIV 2010	79 %

31171

** Stans weist im BFS-Perimeter im Fahrplanjahr 2013/14 keine Gebiete mit ÖV-Güteklasse A auf. Im Perimeter des Agglomerationsprogramms können aber solche Gebiete vorkommen (z.B. in Hergiswil NW).

Thun



Schwerpunkte 1. Generation

- «Bypass Nord» mit umfangreichen flankierenden Massnahmen
- Neues Verkehrsmanagementsystem
- Weitreichende ÖV-Angebotsverbesserungen

Schwerpunkte 2. Generation

- Entlastung der Innenstadt vom motorisierten Individualverkehr
- Planung des ESP Thun Nord an gut erschlossener Lage
- Lenkung des Pendlerverkehrs nach Bern auf den ÖV

Kosten der Massnahmen

	in Mio. CHF	Anteil	in Mio. CHF	Anteil
Eisenbahn	-	-	-	-
Tram / Strasse	-	-	-	-
Bus / Strasse	-	-	1	3 %
Multimodale Drehscheibe	-	-	-	-
Langsamverkehr	13	12 %	12	40 %
Verkehrsmanagement	8	7 %	14	45 %
Aufwertung / Sicherheit Strassenraum	5	4 %	2	6 %
Motorisierter Individualverkehr	88	78 %	2	6 %
TOTAL	113		30	

Mitfinanzierung des Bundes

Bundesbeitrag pro Einwohner in CHF	Beitragssatz	Bundesbeitrag pro Einwohner in CHF	Beitragssatz
465	40 %	107	35 %

Erschliessung nach Güteklassen

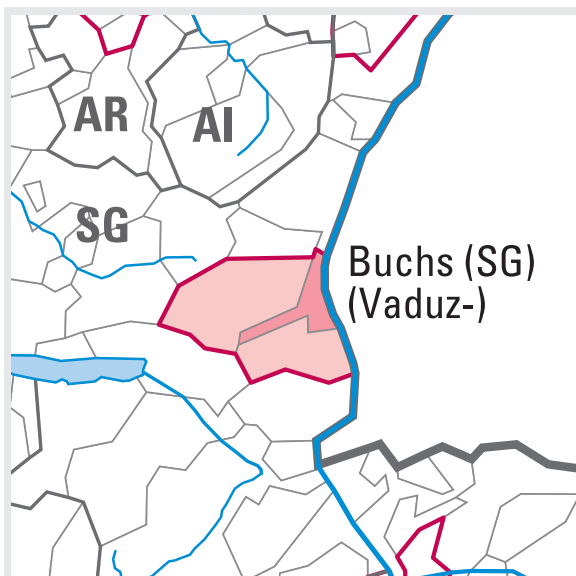
	Einwohner	Beschäftigte
Sehr gute Erschliessung (A)	8.2 %	24.4 %
Gute Erschliessung (B)	35.1 %	30.8 %
Mittelmässige Erschliessung (C)	27.8 %	25.2 %
Geringe Erschliessung (D)	18.9 %	11.3 %
Marginale Erschliessung	10.0 %	8.3 %

Wichtige Zahlen und Fakten

Einwohner 2014	97 186
Entwicklung Bevölkerung 2005-2014	5.3 %
Beschäftigte 2013	48 516
Beschäftigte pro 100 Einwohner	49.9
Beanspruchung Bauzonenflächen (in m ² pro Nutzer)	131
Verunfallte im Strassenverkehr pro 1000 Einwohner 2013	3.17
Modal Split Anteil MIV 2010	57 %

97 186

Werdenberg-Liechtenstein



Schwerpunkte 1. Generation

Kein Agglomerationsprogramm

Schwerpunkte 2. Generation

- Abstimmung zwischen S-Bahn (FL-A-CH) und ÖV-Feinverteiler
- Beseitigung von Schwachstellen im grenzüberschreitenden Langsamverkehr
- Aufwertung des öffentlichen Raums an neuralgischen Stellen
- Arealentwicklungen in Bahnhofsgeländen (Buchs, Schaan)

Kosten der Massnahmen

	in Mio. CHF	Anteil
Eisenbahn	-	-
Tram / Strasse	-	-
Bus / Strasse	-	-
Multimodale Drehscheibe	-	-
Langsamverkehr	-	-
Verkehrsmanagement	-	-
Aufwertung / Sicherheit Strassenraum	-	-
Motorisierter Individualverkehr	-	-
TOTAL	-	-

	in Mio. CHF	Anteil
	3	15 %
	-	-
	-	-
	4	19 %
	11	49 %
	1	4 %
	3	13 %
	-	-
TOTAL	22	

Mitfinanzierung des Bundes

Bundesbeitrag pro Einwohner in CHF	Beitragsatz
-	-

Bundesbeitrag pro Einwohner in CHF	Beitragsatz
327	35 %

Erschliessung nach Güteklassen

	Einwohner	Beschäftigte
Sehr gute Erschliessung (A)	3.4 %	11.3 %
Gute Erschliessung (B)	6.0 %	10.7 %
Mittelmässige Erschliessung (C)	32.4 %	28.8 %
Geringe Erschliessung (D)	44.5 %	38.9 %
Marginale Erschliessung	13.7 %	10.2 %

Wichtige Zahlen und Fakten

Einwohner 2014	23 901
Entwicklung Bevölkerung 2005-2014	12.3 %
Beschäftigte 2013	12 658
Beschäftigte pro 100 Einwohner	53.0
Beanspruchung Bauzonenflächen (in m ² pro Nutzer)	168
Verunfallte im Strassenverkehr pro 1000 Einwohner 2013	3.26
Modal Split Anteil MIV 2010	75 %

23 901



Schwerpunkte 1. Generation

Kein Beitrag

Das Agglomerationsprogramm Wil der 1. Generation hat gemäss Botschaft des Bundesrates zu wenig Wirkungspunkte erzielt, um von einer Mitfinanzierung des Bundes zu profitieren.

Für weitere Informationen verweisen wir auf den Prüfbericht des Bundes zum Agglomerationsprogramm Wil der 1. Generation.

Schwerpunkte 2. Generation

- ESP Wil-West als Kantons-grenzen überschreitendes Schlüsselprojekt
- Ausbau ÖV-Angebot (Taktverdichtungen Bahn und Bus, regionale Buslinien mit neuen Haltestellen)
- Betriebs- und Gestaltungskonzepte in Wil und Uzwil (insb. Verstetigung Schwanenkreisel in Wil)
- Verbesserung Langsamverkehrsnetz

Kosten der Massnahmen

	in Mio. CHF	Anteil	in Mio. CHF	Anteil
Eisenbahn	-	-	-	-
Tram / Strasse	-	-	-	-
Bus / Strasse	-	-	3	5 %
Multimodale Drehscheibe	-	-	13	21 %
Langsamverkehr	-	-	25	42 %
Verkehrsmanagement	-	-	3	5 %
Aufwertung / Sicherheit Strassenraum	-	-	16	26 %
Motorisierter Individualverkehr	-	-	-	-
TOTAL	-	-	60	

Mitfinanzierung des Bundes

Bundesbeitrag pro Einwohner in CHF	Beitragssatz	Bundesbeitrag pro Einwohner in CHF	Beitragssatz
-	-	325	40 %

Erschliessung nach Güteklassen

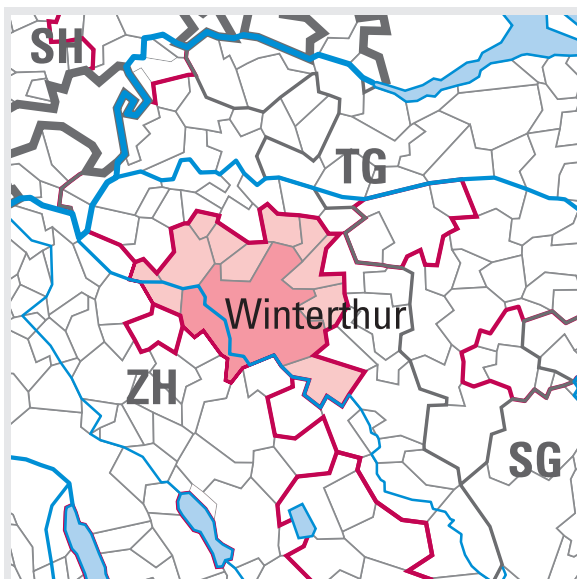
	Einwohner	Beschäftigte
Sehr gute Erschliessung (A)	6.2 %	16.1 %
Gute Erschliessung (B)	7.5 %	8.7 %
Mittelmässige Erschliessung (C)	30.1 %	31.8 %
Geringe Erschliessung (D)	41.5 %	30.8 %
Marginale Erschliessung	14.8 %	12.6 %

Wichtige Zahlen und Fakten

Einwohner 2014	73 755
Entwicklung Bevölkerung 2005-2014	10.6 %
Beschäftigte 2013	37 150
Beschäftigte pro 100 Einwohner	50.4
Beanspruchung Bauzonenflächen (in m ² pro Nutzer)	149
Verunfallte im Strassenverkehr pro 1000 Einwohner 2013	2.32
Modal Split Anteil MIV 2010	64 %

73 755

Winterthur



Schwerpunkte 1. Generation

Im Agglomerationsprogramm Zürich enthalten

Schwerpunkte 2. Generation

- Aufeinander abgestimmte Förderung des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs
- Verbesserung der Intermodalität durch Aufwertung des Bahnhofsumfelds
- Aufwertung des Velowegnetzes mit Schnellrouten und Einbindung der Umlandgemeinden
- Masterplanungen (Winterthur Stadtmitte, Neuhegi-Grütze, Bahnhof Effretikon) fördern Siedlungsentwicklung nach innen

Kosten der Massnahmen

	in Mio. CHF	Anteil
Eisenbahn	-	-
Tram / Strasse	-	-
Bus / Strasse	-	-
Multimodale Drehscheibe	-	-
Langsamverkehr	-	-
Verkehrsmanagement	-	-
Aufwertung / Sicherheit Strassenraum	-	-
Motorisierter Individualverkehr	-	-
TOTAL	-	-

	in Mio. CHF	Anteil
	117	42 %
	-	-
	9	3 %
	52	19 %
	56	20 %
	5	2 %
	36	13 %
	-	-
TOTAL	274	

Mitfinanzierung des Bundes

Bundesbeitrag pro Einwohner in CHF	Beitragsatz
-	-

Bundesbeitrag pro Einwohner in CHF	Beitragsatz
739	40 %

Erschliessung nach Güteklassen

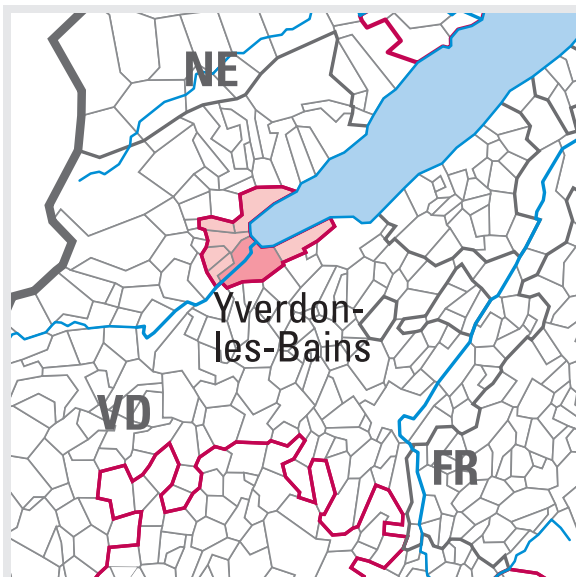
	Einwohner	Beschäftigte
Sehr gute Erschliessung (A)	18.0 %	44.6 %
Gute Erschliessung (B)	33.7 %	28.5 %
Mittelmässige Erschliessung (C)	23.5 %	13.4 %
Geringe Erschliessung (D)	16.5 %	7.9 %
Marginale Erschliessung	8.3 %	5.6 %

Wichtige Zahlen und Fakten

Einwohner 2014	148 619
Entwicklung Bevölkerung 2005-2014	14.7 %
Beschäftigte 2013	77 967
Beschäftigte pro 100 Einwohner	52.5
Beanspruchung Bauzonenflächen (in m ² pro Nutzer)	123
Verunfallte im Strassenverkehr pro 1000 Einwohner 2013	2.29
Modal Split Anteil MIV 2010	50 %

148 619

Yverdon



Schwerpunkte 1. Generation

- Konsequente Verbesserung des Verkehrssystems mit Aufwertung der Strassenräume
- Verbesserung des Langsamverkehrs und der Intermodalität

Schwerpunkte 2. Generation

- Umfassendes Zukunftsbild und Gesamtsiedlungskonzept
- Weiterentwicklung der Langsamverkehrsinfrastrukturen
- Umgestaltung öffentlicher Räume in den Nebenzentren
- Ausbau der Intermodalität am Bahnhof Grandson mit Veloabstellplätzen

Kosten der Massnahmen

	in Mio. CHF	Anteil	in Mio. CHF	Anteil
Eisenbahn	-	-	6	20 %
Tram / Strasse	-	-	-	-
Bus / Strasse	-	-	-	-
Multimodale Drehscheibe	2	4 %	9	30 %
Langsamverkehr	7	14 %	16	50 %
Verkehrsmanagement	-	-	-	-
Aufwertung / Sicherheit Strassenraum	40	82 %	-	-
Motorisierter Individualverkehr	-	-	-	-
TOTAL	49		31	

Mitfinanzierung des Bundes

Bundesbeitrag pro Einwohner in CHF	Beitragssatz	Bundesbeitrag pro Einwohner in CHF	Beitragssatz
482	35 %	306	35 %

Erschliessung nach Güteklassen

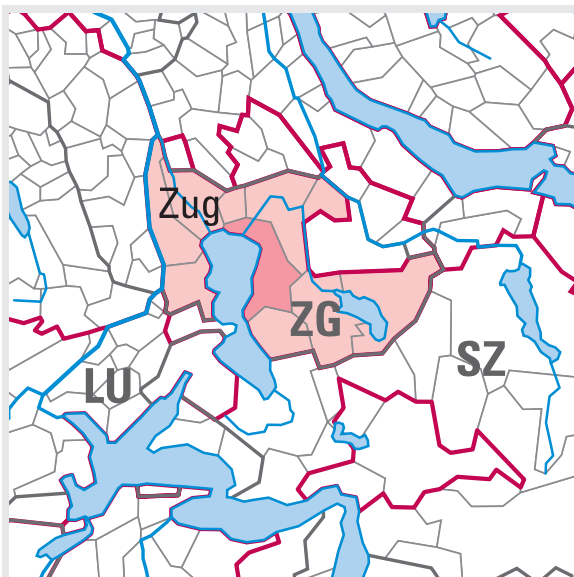
	Einwohner	Beschäftigte
Sehr gute Erschliessung (A)	13.4 %	38.9 %
Gute Erschliessung (B)	25.8 %	17.0 %
Mittelmässige Erschliessung (C)	37.9 %	26.0 %
Geringe Erschliessung (D)	16.9 %	15.1 %
Marginale Erschliessung	6.0 %	3.0 %

Wichtige Zahlen und Fakten

Einwohner 2014	35756
Entwicklung Bevölkerung 2005-2014	18.6 %
Beschäftigte 2013	21054
Beschäftigte pro 100 Einwohner	58.9
Beanspruchung Bauzonenflächen (in m ² pro Nutzer)	106
Verunfallte im Strassenverkehr pro 1000 Einwohner 2013	2.56
Modal Split Anteil MIV 2010	63 %

35756

Zug



Schwerpunkte 1. Generation

- Flächendeckendes Verkehrssystemmanagement (z.B. Parkleitsystem)
- Bau neuer Stadtbahn-Haltestellen
- Stärkung des Mobilitätsmanagements

Schwerpunkte 2. Generation

- Verbesserung der Feinverteilung im ÖV
- Stärkung der Intermodalität und des Langsamverkehrs
- Siedlungsverträgliche Gestaltung des Strassenraums an mehreren Orten
- Ausscheidung von Verdichtungsschwerpunkten zur Siedlungskonzentration
- Konzept zur multifunktionalen Landschaftsgestaltung und -nutzung

Kosten der Massnahmen

	in Mio. CHF	Anteil
Eisenbahn	4	2 %
Tram / Strasse	-	-
Bus / Strasse	57	36 %
Multimodale Drehscheibe	-	-
Langsamverkehr	5	3 %
Verkehrsmanagement	2	1 %
Aufwertung / Sicherheit Strassenraum	-	-
Motorisierter Individualverkehr	90	57 %
TOTAL	158	

	in Mio. CHF	Anteil
	37	63 %
	-	-
	3	4 %
	-	-
	16	28 %
	3	4 %
	-	-
	-	-
	59	

Mitfinanzierung des Bundes

Bundesbeitrag pro Einwohner in CHF	Beitragsatz
546	40 %

Bundesbeitrag pro Einwohner in CHF	Beitragsatz
177	35 %

Erschliessung nach Güteklassen

	Einwohner	Beschäftigte
Sehr gute Erschliessung (A)	12.7 %	33.2 %
Gute Erschliessung (B)	31.9 %	33.0 %
Mittelmässige Erschliessung (C)	35.6 %	22.8 %
Geringe Erschliessung (D)	13.3 %	8.3 %
Marginale Erschliessung	6.4 %	2.7 %

Wichtige Zahlen und Fakten

Einwohner 2014	115 709
Entwicklung Bevölkerung 2005-2014	13.3 %
Beschäftigte 2013	103 655
Beschäftigte pro 100 Einwohner	89.6
Beanspruchung Bauzonenflächen (in m ² pro Nutzer)	89
Verunfallte im Strassenverkehr pro 1000 Einwohner 2013	2.46
Modal Split Anteil MIV 2010	67 %

115 709

Zürcher Oberland



Schwerpunkte 1. Generation

Kein Agglomerationsprogramm

Schwerpunkte 2. Generation

- Aufwertung der Bahnhöfe Wetzikon und Uster zur Verbesserung der Intermodalität
- Verbesserung der Wegnetze im Veloverkehr zusätzlich zu kantonaler Radwegstrategie
- Neue Buskonzeption als Reaktion auf 4. Teilergänzung S-Bahn Zürich

Kosten der Massnahmen

	in Mio. CHF	Anteil	in Mio. CHF	Anteil
Eisenbahn	-	-	13	15 %
Tram / Strasse	-	-	-	-
Bus / Strasse	-	-	2	3 %
Multimodale Drehscheibe	-	-	34	41 %
Langsamverkehr	-	-	23	28 %
Verkehrsmanagement	-	-	-	-
Aufwertung / Sicherheit Strassenraum	-	-	11	13 %
Motorisierter Individualverkehr	-	-	-	-
TOTAL	-	-	83	

Mitfinanzierung des Bundes

	Bundesbeitrag pro Einwohner in CHF	Beitragssatz	Bundesbeitrag pro Einwohner in CHF	Beitragssatz
	-	-	306	35 %

Erschliessung nach Güteklassen

	Einwohner	Beschäftigte
Sehr gute Erschliessung (A)	5.9 %	11.1 %
Gute Erschliessung (B)	9.0 %	14.7 %
Mittelmässige Erschliessung (C)	34.4 %	26.7 %
Geringe Erschliessung (D)	37.1 %	37.5 %
Marginale Erschliessung	13.6 %	9.9 %

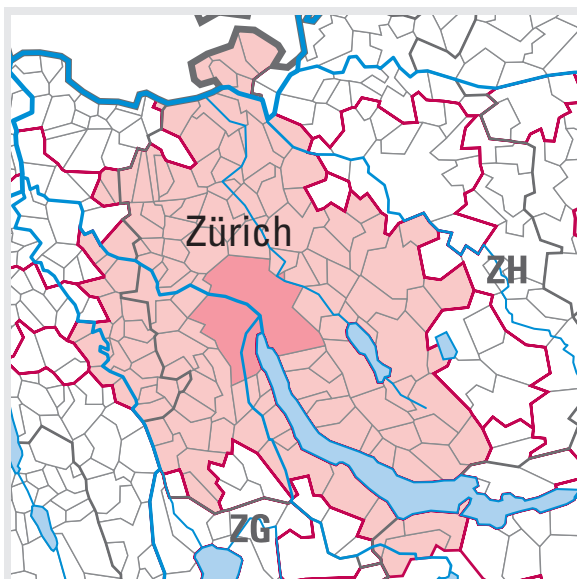
Wichtige Zahlen und Fakten

Einwohner 2014	54 649
Entwicklung Bevölkerung 2005-2014	16.8 %
Beschäftigte 2013	27 504
Beschäftigte pro 100 Einwohner	50.3
Beanspruchung Bauzonenflächen (in m ² pro Nutzer)	148
Verunfallte im Strassenverkehr pro 1000 Einwohner 2013	2.42
Modal Split Anteil MIV 2010	58 %

54 649

Zürich

(inkl. Winterthur in 1. Gen. / In 2. Gen.: je ein AP für Glattal und Limmattal)



Schwerpunkte 1. Generation

- Vielzahl von Massnahmen im S-Bahn-, Tram- und Busbereich
- Konsequentes Verkehrsmanagement in allen Teilräumen
- Aufwertung von Strassenräumen und Quartierzentren (z. B. Forchstrasse, QUARZ)

Schwerpunkte 2. Generation

Stadt Zürich-Glattal

- Ausbau des Tramnetzes (Tramverbindung Hardbrücke und Tramnetzergänzung Altstetterstrasse)
- Systematische Aufwertung der multimodalen Drehscheiben und ihres Umfeldes inkl. Verknüpfung S-Bahn mit ÖV-Feinverteiler (Hardbrücke und Altstetten)
- Abbau von Netzlücken im Langsamverkehr und Konzeption des «Fil Bleu» entlang der Glatt

Limmattal

- Limmattalbahn als neues Rückgrat des öffentlichen Verkehrs entlang der Talachse
- Verstärkung des Verkehrsflusses auf Hauptachsen durch Verkehrsmanagement- und Gestaltungsmaßnahmen
- Ermöglichung von Buspriorisierungen und qualitative Verbesserungen im Langsamverkehr
- «Bandstadt» als strategischer Leitgedanke für die Siedlungsentwicklung
- Verbesserung der Qualität zentraler öffentlicher Räume

Kosten der Massnahmen

	in Mio. CHF	Anteil
Eisenbahn	159	46 %
Tram / Strasse	-	-
Bus / Strasse	-	-
Multimodale Drehscheibe	23	7 %
Langsamverkehr	43	13 %
Verkehrsmanagement	50	14 %
Aufwertung / Sicherheit Strassenraum	71	21 %
Motorisierter Individualverkehr	-	-
TOTAL	347	

Mitfinanzierung des Bundes

Bundesbeitrag pro Einwohner in CHF	Beitragsatz
87	35 %

in Mio. CHF	Anteil
96	19 %
285	57 %
10	2 %
-	-
43	9 %
12	2 %
44	9 %
12	2 %
502	

Bundesbeitrag pro Einwohner in CHF	Beitragsatz
141	35 %

Erschliessung nach Güteklassen

	Einwohner	Beschäftigte
Sehr gute Erschliessung (A)	22.9 %	48.8 %
Gute Erschliessung (B)	24.7 %	22.0 %
Mittelmässige Erschliessung (C)	26.0 %	14.9 %
Geringe Erschliessung (D)	20.7 %	10.8 %
Marginale Erschliessung	5.7 %	3.5 %

Wichtige Zahlen und Fakten

Einwohner 2014	1251199
Entwicklung Bevölkerung 2005-2014	13.6 %
Beschäftigte 2013	889307
Beschäftigte pro 100 Einwohner	71.1
Beanspruchung Bauzonenflächen (in m ² pro Nutzer)	108
Verunfallte im Strassenverkehr pro 1000 Einwohner 2013	2.29
Modal Split Anteil MIV 2010	58 %

1251199

