



Faktenblatt Agglo-Massnahmen

Anforderungen für das AP5



Kontakt

Gesamterarbeitung Agglomerationsprogramm

Sabina Saggioro, Geschäftsstellenleiterin

sabina.saggioro@rheintal.com

+41 71 722 95 63

Elio Pescatore, Projektleiter Agglomerationsprogramm

elio.pescatore@rheintal.com

+41 71 511 35 87

Massnahmenmanagement

Romy Gaug, Verantwortliche Massnahmenmanagement

romy.gaug@rheintal.com

+41 71 511 35 86

Impressum

Herausgeber

Verein Agglomeration Rheintal

ri.nova Impulszentrum

Alte Landstrasse 106

9445 Rebstein

Rebstein, 6. Juli 2023

Dieses Faktenblatt basiert auf dem «Faktenblatt Anforderungen an Massnahmen Agglo-Programm 5G» der Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein. Besten Dank fürs Zurverfügungstellen.

Inhaltsverzeichnis

1	Allgemein	4
2	Arten von Massnahmen.....	4
2.1	Nicht infrastrukturelle Massnahmen	5
2.2	Infrastrukturelle Massnahmen	5
2.2.1	Einzelmassnahmen	5
2.2.2	Pauschalmassnahmen	5
3	Anforderungen an Massnahmen	6
3.1	Wirkungskriterien	6
3.2	Umsetzungshorizont	7
3.3	Planungsstand	8
3.4	Bau- und Finanzreife	9
4	Kosten	9
4.1	Gesamtkosten des Agglomerationsprogramms.....	9
4.2	Einzelmassnahmen: Anrechenbare Kosten.....	9
4.2.1	Beispiel anrechenbare Kosten	10
4.3	Pauschalmassnahmen: Leistungseinheiten	10
4.3.1	Fiktives Beispiel Pauschalbeitrag.....	11
5	Termine / Fristen	12
5.1	Terminplan Erarbeitung 5. Programmgeneration	12
5.1.1	Frist Massnahmenüberprüfung und neue Massnahmen.....	12
5.1.2	Eingabe Rückkoppelung Kanton und Land.....	12
5.1.3	Behördenvernehmlassung & öffentliche Mitwirkung	12
5.1.4	Einreichung Agglomerationsprogramm beim Bund.....	12
5.2	Umsetzungsfrist	13
6	Abzugebende Unterlagen.....	13

1 Allgemein

Dieses Faktenblatt unterstützt die Gemeinden und Städte sowie die Geschäftsstelle bei der Eingabe von Massnahmen im Agglomerationsprogramm Rheintal der 5. Generation (AP5). Das Faktenblatt erläutert die Anforderungen an Massnahmen und die zu beachtenden Fristen bezüglich der Massnahmenumsetzung

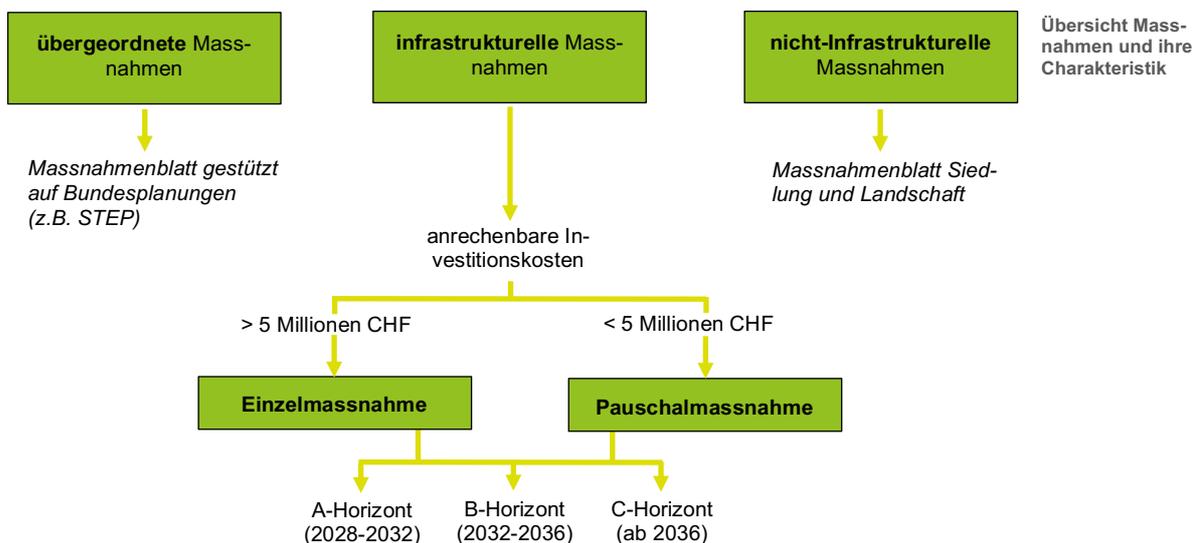
2 Arten von Massnahmen

Das Agglomerationsprogramm enthält Massnahmen in den Bereichen Verkehr, Siedlung und Landschaft. Beiträge des Bundes werden nur an Verkehrsinfrastrukturen ausgerichtet (Art. 17a Abs. 2 MinVG).

Übergeordnete Massnahmen aus nationalen Planungen im Bereich Verkehr gewährleisten die Abstimmung der eingegebenen Massnahmen mit übergeordneten Planungen. Sie werden im Rahmen der Prüfung des Agglomerationsprogramms nicht beurteilt.

Nicht infrastrukturelle Massnahmen finden sich insbesondere in den Massnahmenpakten zu den Themen Siedlung und Landschaft. Sie sind wichtig, um die Abstimmung von Siedlung und Verkehr unter Berücksichtigung der Landschaft auch auf Massnahmenebene darzulegen und gegenüber dem Bund die Umsetzungsschritte aufzuzeigen. Die nicht infrastrukturellen Massnahmen fliessen in die Bundesbewertung ein und wirken sich indirekt auf die Mitfinanzierungsbeträge aus. Der Bund richtet jedoch keine Beiträge für nicht infrastrukturelle Massnahmen aus.

Infrastrukturelle Massnahmen sind konkrete Massnahmen im Agglomerationsprogramm, die eine Mitfinanzierung durch den Bund erlangen können. Aufgrund der anrechenbaren Investitionskosten wird zwischen Einzelmassnahme und Pauschalmassnahme unterschieden.



2.1 Nicht infrastrukturelle Massnahmen

Nicht infrastrukturelle Massnahmen werden durch den Bund nicht mitfinanziert. Sie sind jedoch essenziell zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr sowie zur Beurteilung der Wirkung des Gesamtprogramms. Nicht infrastrukturelle Massnahmen können in allen drei Bereichen des Agglomerationsprogramms (Siedlung, Verkehr und Landschaft) vorgesehen werden.

2.2 Infrastrukturelle Massnahmen

Infrastrukturelle Massnahmen werden vom Bund mitfinanziert. Bezogen auf die Investitionskosten werden die infrastrukturellen Massnahmen in zwei Kategorien unterteilt: Als *Einzelmassnahmen* zählen Massnahmen mit Investitionskosten über CHF 5 Millionen, Massnahmen mit tieferen Investitionskosten (< CHF 5 Millionen) werden den *pauschal mitfinanzierten Massnahmen* zugeteilt.

2.2.1 Einzelmassnahmen

Die infrastrukturellen Einzelmassnahmen bilden die wichtigsten Massnahmen (Kernmassnahmen) eines Agglomerationsprogramms. Sie sind konkrete Massnahmen, welche zur Realisierung des Zukunftsbilds und zur Umsetzung der Teilstrategien beitragen.

In den nachfolgenden Massnahmenkategorien sind Mitfinanzierungsbeiträge des Bundes möglich:

- Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr (FVV) (z.B. Fuss- und Velowegnetze, Abstellanlagen)
- Infrastruktur für ÖV (z.B. Aufwertung Haltestellen, Busnetzerweiterungen, Umrüstung Elektrifizierung)
- Multimodale Drehscheiben (z.B. multi- und intermodale Infrastruktureinrichtungen)
- Aufwertung / Erhöhung Sicherheit Strassenraum (z.B. BGK)
- Kapazität Strasse (z.B. Kernentlastungs- und Umfahrungsstrassen, Kapazitätsausbauten)
- Elektromobilität (z.B. öffentliche Infrastrukturen für Privatverkehr)
- Verkehrsmanagement (z.B. Verkehrsleitsysteme, Infrastrukturanpassungen zum Zweck der verbesserten Verkehrsleitung)

2.2.2 Pauschalmassnahmen

Unter den Pauschalmassnahmen werden kleinere Massnahmen zusammengefasst. Sie profitieren von einer vereinfachten, beschleunigten Methodik bei der Umsetzung (Verträge, Controlling und Reporting). Die pauschalen Massnahmen bestehen aus Leistungseinheiten, anhand derer die Mitfinanzierung erfolgt.

Folgende vier Kategorien an Leistungseinheiten können pauschale Mitfinanzierungsbeiträge des Bundes erhalten:

- Fuss- und Veloverkehr (z.B. Fuss- und Velowegnetze, Veloabstellanlagen)
- Aufwertung / Erhöhung Sicherheit Strassenraum (z.B. BGK)
- Aufwertung von Bushaltestellen
- Verkehrsmanagement (z.B. Lichtsignalanlagen)

3 Anforderungen an Massnahmen

In der Verordnung des UVEK über das Programm Agglomerationsverkehr (PAVV) sind die Anforderungen an ein Agglomerationsprogramm gesetzlich festgesetzt. Ebenso ist definiert, welche Voraussetzungen zur Mitfinanzierung durch den Bund erfüllt sein müssen:

- Projekt befindet sich innerhalb des Perimeters der Agglomeration.
- Erfüllung Wirkungskriterien (Kap. 3.1).
- Ausreichender Planungsstand (Kap. 3.2).
- Bau- und Finanzreife (Kap. 3.3).
- Realisierung innerhalb Umsetzungsfrist (Kap. 5.2).

3.1 Wirkungskriterien

Erfüllt ein Agglomerationsprogramm die formalen Anforderungen der Eingangsprüfung und die Grundanforderungen, wird es auf seine Wirkung beurteilt.

Der Nutzen einer Massnahme – gilt für Einzelmassnahme und Pauschalmassnahme – wird qualitativ anhand von Wirkungskriterien (WK1–WK4) beurteilt. Pro Wirkungskriterium werden maximal drei Punkte vergeben. Je höher die Wirkung einer Massnahme, desto wahrscheinlicher ist die Mitfinanzierung durch den Bund. Die Gesamtwirkung wird anhand der Wirkungsziele gemäss Art. 17d Abs. 2 MinVG festgelegt:

WIRKUNGSKRITERIUM	HAUPT- UND UNTERKRITERIUM	Wirkungskriterien Übersicht über die Kriterien
WK1	Qualität des Verkehrssystems verbessern 1.1 Verbesserung des Gesamtverkehrssystems 1.2 Verbesserung der Intermodalität und aktive Steuerung der Mobilitätsnachfrage 1.3 Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems 1.4 Verbesserung des Strassennetzes und Verkehrslenkung 1.5 Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr	<small>Quelle: Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr (RPAV), Stand 01.02.2023</small>
WK2	Siedlungsentwicklung nach Innen fördern 2.1 Siedlungskonzentration und Innenverdichtung 2.2 Aufwertung der öffentlichen Freiräume im Siedlungsgebiet	
WK3	Verkehrssicherheit erhöhen 3.1 Erhöhung der objektiven und subjektiven Sicherheit	
WK4	Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern 4.1 Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen sowie von Lärmemissionen 4.3 Minimierung des Ressourcenverbrauchs und Aufwertung von Natur- und Grünräumen	

Zu jedem Wirkungskriterium muss im Massnahmenblatt eine Aussage getroffen werden.

Die Beurteilung einer **pauschal mitfinanzierten Massnahme** erfolgt grundsätzlich nach denselben Kriterien wie bei den Einzelmassnahmen (vgl. Kapitel 4.1.2). Für die Beurteilung des Konzepts werden jedoch alle Massnahmen pro Massnahmenkategorie in ihrer Gesamtheit betrachtet.

3.2 Umsetzungshorizont

Massnahmen im Agglomerationsprogramm werden zur Priorisierung einem Umsetzungshorizont (zu- oder als Daueraufgabe ausgewiesen. Für das AP 5 entsprechen die Horizonte folgenden Zeiträumen:

- A-Horizont 2028–2032
- B-Horizont 2023–2036
- C-Horizont ab 2036

Für infrastrukturelle Massnahmen im Bereich Verkehr, die durch den Bund mitfinanziert werden sollen, sind die folgenden Anforderungen zu erfüllen.

ANFORDERUNGEN	PRIORITÄT	Prioritäten Beschreibung der Anforderungen
Positivbeurteilung in allen 5 folgenden Aspekten. Massnahme <ul style="list-style-type: none"> • ist mitfinanzierbar gemäss den gesetzlichen Vorgaben • ist kohärent (inhaltlich und zeitlich) • erfüllt Planungsstand • erfüllt Kosten-Nutzen-Verhältnis • ist bau- und finanzreif 	A	Quelle: Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr (RPAV), Stand 01.02.2023
Positivbeurteilung, aber teils ungenügende Reife. Massnahme <ul style="list-style-type: none"> • ist mitfinanzierbar gemäss den gesetzlichen Vorgaben • ist kohärent (inhaltlich und zeitlich) • Planungsstand ist genügend fortgeschritten, ihr Kosten-Nutzen-Verhältnis ist (nur) genügend oder die Bau- und Finanzreife ist noch nicht vorhanden 	B	
Massnahme ist kohärent, aber fehlende Reife. Massnahme ist grundsätzlich <ul style="list-style-type: none"> • mitfinanzierbar gemäss den gesetzlichen Vorgaben • kohärent (inhaltlich und zeitlich) • Ihr Planungsstand entspricht aber noch nicht den Anforderungen der A- und B-Listen oder ihr Kosten-Nutzen-Verhältnis ist noch ungenügend 	C	

3.3 Planungsstand

Je höher die Investitionskosten einer **Einzelmassnahme**, umso weiter fortgeschritten muss der Planungsstand sein. Für eine A-Massnahme gilt:

PLANUNGSSTAND	ANFORDERUNGEN
1 < CHF 10 Mio.	Massnahme ergibt sich aus dem identifizierten Handlungsbedarf. <ul style="list-style-type: none"> • Aus dem Massnahmenbeschrieb gehen die konkreten Inhalte der Massnahme (Lage, Situation, Querschnitte) hervor. • Der Variantenentscheid ist gefällt. • Der aktuelle Planungsstand und die erforderlichen weiteren Schritte sind ausgewiesen. • Die Verkehrlichen Auswirkungen sind dargestellt. • Vorstudien / Zweckmässigkeitsbeurteilungen und Machbarkeitsnachweis sind vorhanden. Die Vorstudien müssen eine Schätzung der Investitionskosten (+/- 50%) enthalten.
2 > CHF 10 Mio.	Der Planungsstand 1 ist erfüllt und zusätzlich sind folgende Punkte zu erfüllen <ul style="list-style-type: none"> • Projektoptimierungen der Bestvariante sind durchgeführt. • Flankierende Massnahmen (insbesondere zu Kapazitätsausbauten) weisen einen ähnlichen Planungsstand auf und sind integrierter Bestandteil der Massnahme bzw. des Massnahmenpakets • In den Vorstudien sind die Investitionskosten auf +/- 30% geschätzt. Wenn möglich sind darin auch die Betriebs- und Unterhaltskosten und eine Analyse zur Wirtschaftlichkeit sowie zu den Auswirkungen auf die Umwelt enthalten.
3 > CHF 50 Mio.	Das Vorprojekt gemäss SIA-Norm 103 für Bauingenieure ist vorhanden. <ul style="list-style-type: none"> • Planungsstand 2 ist erfüllt. • Vorprojekt gemäss SIA-Norm 103 für Bauingenieure ist vorhanden, bzw. wird bis spätestens 9 Monate nach Einreichungstermin des AP dem Bund nachgeliefert. • Investitions-, Betriebs- und Unterhaltskosten sind auf +/- 20% geschätzt.

Planungsstand Beschreibung der Kategorien

Quelle: Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr (RPAV), Stand 01.02.2023

Für **pauschal mitfinanzierten Massnahmen** im A-Horizont muss folgender Planungsstand erreicht werden:

- Angabe der Leistungseinheiten pro Teilmassnahme
- Pläne, die das Zerlegen einer Massnahme nachvollziehbar aufzeigen

Für Pauschalmassnahmen im B- und C-Horizont sind keine Sachinformationen notwendig.

3.4 Bau- und Finanzreife

Ergänzend zum Planungsstand wird die Bau- und Finanzreife beurteilt. Dabei wird geprüft, ob eine Massnahme innerhalb des A- bzw. B-Horizonts umgesetzt und finanziert werden kann. Die Ausführung von A-Massnahmen muss innerhalb der definierten Frist beginnen, sonst verliert die Trägerschaft den Anspruch auf Bundesbeiträge.

BAU- UND FINANZ-REIFE	ANFORDERUNGEN	Bau- und Finanzreife Beschreibung der Kategorien
1 < CHF 10 Mio.	Umsetzungsschritte (Projektierung, Baubewilligung, Finanzierung) sind dargelegt. <ul style="list-style-type: none"> • Bei Zuständigkeit Gemeinde liegt die Erklärung vor, wonach die betroffene Gemeinde dem Agglo-Programm zustimmt und die enthaltenden Massnahmen in ihrem Zuständigkeitsgebiet umsetzen wird. • Der voraussichtliche Finanzierungsschlüssel zwischen den beteiligten Gebietskörperschaften und allfälligen Dritten wird dargelegt. 	<i>Quelle: Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr (RPAV), Stand 01.02.2023</i>
2 > CHF 10 Mio.	Das Projekt ist bau- und finanzreif. <ul style="list-style-type: none"> • Bau -und Finanzreife 1 ist erfüllt. • Die Darlegung, dass Projektierungs- und Baubewilligungsverfahren innerhalb des A-Horizonts abgeschlossen werden, ist vorhanden. • Die Tragbarkeit der Folgekosten aus Betrieb und Unterhalt sind nachgewiesen. 	

Aufgrund der kürzeren Ausführungsfrist des Bundes und der Ressourcenlage des Kantons legt der Kanton St.Gallen höhere Anforderungen an Infrastrukturmassnahmen in kantonaler Verantwortung fest als vom Bund vorgesehen. Im AP5 sollen lediglich A-Massnahmen in kantonaler Umsetzungsverantwortung aufgenommen werden, die unabhängig von den Gesamtkosten als Vorprojekt mit einer Kostenschätzung (Kostengenauigkeit +/- 30%) vorliegen.

4 Kosten

4.1 Gesamtkosten des Agglomerationsprogramms

Die Gesamtkosten eines Agglomerationsprogramms sind die Summe der Investitionskosten aller A- und B-Massnahmen. Die Kosten von Massnahmen im C-Horizont werden nicht miteingerechnet. Die Höhe der Kosten hat im Zusammenspiel mit der Wirkungsbeurteilung des Agglomerationsprogramms einen Einfluss auf die Höhe des Beitragssatzes des Bundes, wobei tiefere Gesamtkosten besser sind. Übersteigen die Gesamtkosten ein bestimmtes Limit, führt dies entweder zu Umpriorisierung von Massnahmen im Prüfverlauf oder zur gänzlichen Ablehnung des gesamten Programms durch den Bund. Deswegen ist darauf zu achten, wenn möglich Massnahmen mit einer C- statt B-Priorisierung einzugeben. Massnahmen im C-Horizont können bei anerkanntem Handlungsbedarf durch den Bund im Agglomerationsprogramm der Folgegeneration direkt als A-Massnahme eingereicht werden. Eine vorgängige B-Priorisierung ist nicht notwendig.

4.2 Einzelmassnahmen: Anrechenbare Kosten

Als anrechenbare Kosten werden Kosten bezeichnet, die projektbedingt und für die Umsetzung der vom Bund mitfinanzierten Massnahme unabdingbar sind. Effektive Planungs- und Projektierungskosten, die sachlogisch vor der Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarung angefallen sind, werden angerechnet.



Kosten, die dem Betrieb, dem Unterhalt oder der Sanierung der Infrastruktur zuzuordnen sind, sind nicht anrechenbar. Ebenso sind die Kosten für allgemeine Studien im Vorfeld (z.B. Grundlagenbeschaffung, Vorstudien, Machbarkeitsstudien) nicht anrechenbar.

4.2.1 Beispiel anrechenbare Kosten

Das Projekt zur Verbesserung einer Radverbindung umfasst die Sanierung einer Erschliessungsstrasse mit der Erstellung von neuen, beidseitigen Radwegen:

ANRECHENBARE KOSTEN	NICHT ANRECHENBARE KOSTEN	Anrechenbare Kosten Beispiel Kostenaufteilung
<ul style="list-style-type: none"> • Radwegbau (Belag inkl. Unterbau), anteilmässig zur Gesamtfläche • Planungs- und Projektierungsaufwand inkl. Bauleitung • Landerwerb (für Radwege) • Markierung / Signalisation 	<ul style="list-style-type: none"> • Werkleitungen • Erdarbeiten für Strasse • Strassensanierung 	

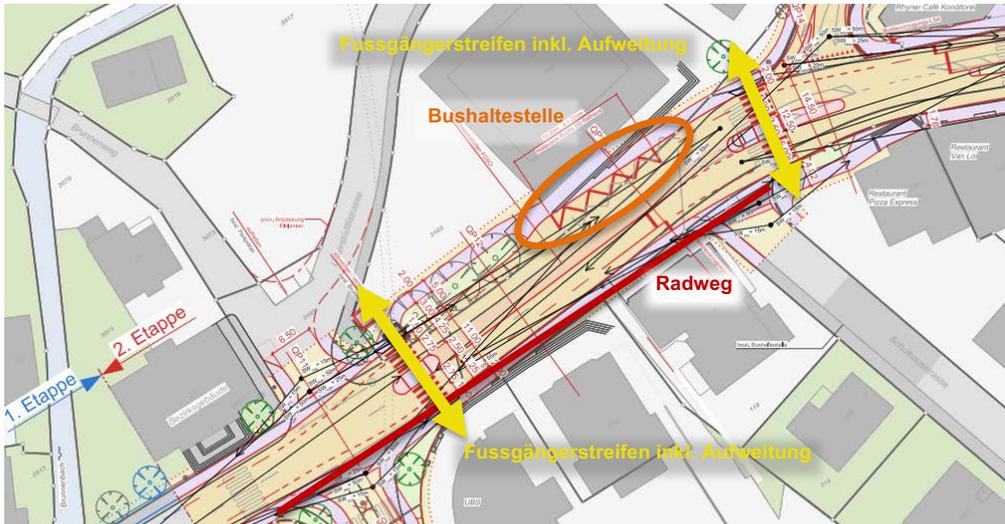
4.3 Pauschalmassnahmen: Leistungseinheiten

Pauschal mitfinanzierbare Massnahmen können Unterkategorie inkl. deren Leistungseinheit zugeordnet werden. Folgende Unterkategorien gehören zu den Massnahmenkategorien:

MASSNAHMEN-KATEGORIE	UNTERKATEGORIE	LEISTUNGSEINHEIT	Pauschalmassnahmen Unterkategorien und Leistungseinheiten
Fuss- und Veloverkehr	<ul style="list-style-type: none"> • Längsführung (z.B. Radweg) • Unterführung • Überführung • Fussgängerschutzinsel mit Str.aufweitung • Fussgängerschutzinsel ohne Str.aufweitung • Fussgängerstreifenmarkierung • Veloparkplätze 	<ul style="list-style-type: none"> • Laufmeter (m) • m² • m² • Anzahl • Anzahl • Anzahl • Anzahl 	Quelle: Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr (RPAV), Stand 01.02.2023
Aufwertung / Sicherheit Strassenraum	<ul style="list-style-type: none"> • Aufwertung / Sicherheit Strassenraum (z.B. Kreuzung, Platzgestaltung, Abschnitt) 	<ul style="list-style-type: none"> • m² (Umsetzungsbereich) 	
Aufwertung von Bushaltestellen	<ul style="list-style-type: none"> • Aufwertung Bushaltestelle 	<ul style="list-style-type: none"> • Anzahl 	
Verkehrsmanagement	<ul style="list-style-type: none"> • Knoten (z.B. Lichtsignalanlage) 	<ul style="list-style-type: none"> • Anzahl 	

4.3.1 Fiktives Beispiel Pauschalbeitrag

Ein Betriebs- und Gestaltungskonzept umfasst die Aufwertung eines Strassenabschnitts mittels neuer Strassenquerung, Bushaltestelle und beidseitigem Radweg. Die Investitionskosten belaufen sich auf CHF 500'000 und werden folglich als Pauschalmassnahme behandelt:



Pauschal-massnahme
Übersicht fiktives Beispiel

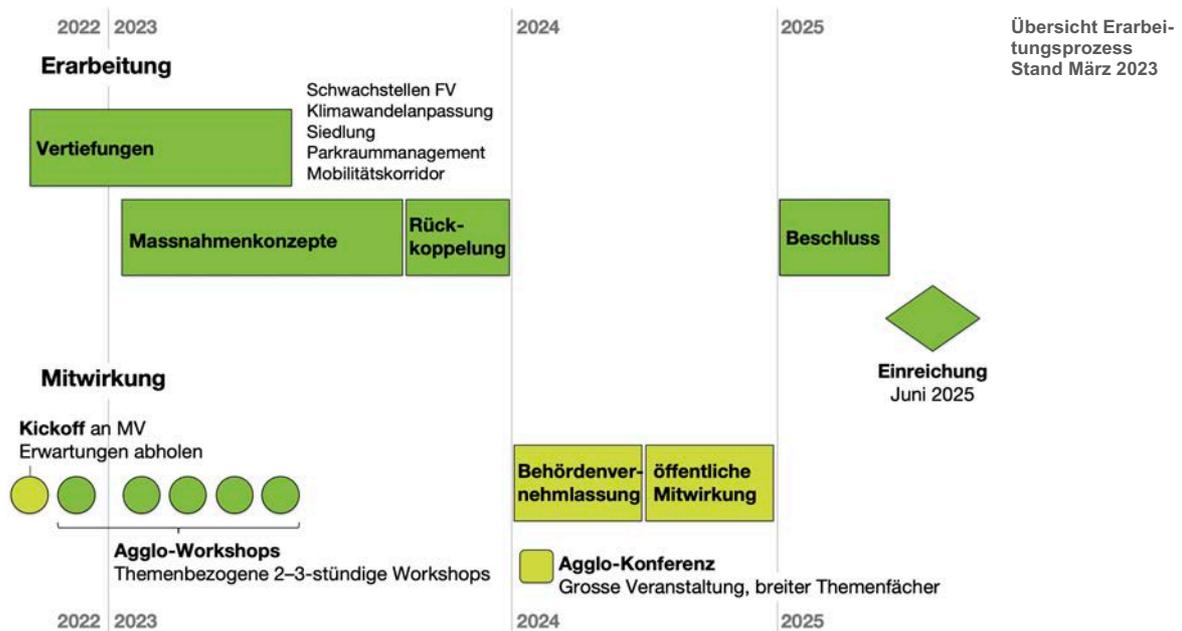
KATEGORIE	BUNDESBEITRAG Leistungseinheit	BUNDESBEITRAG Pauschalbeitrag
Fuss- und Veloverkehr 2 x Fussgängerschutzinsel mit Str.aufweitung	Anzahl	2 x 32'400.– Fr.
Radweg 350 m Längsführung Kat. 2	Meter	350 x 203.– Fr.
Bushaltestelle 1 x Sanierung Haltestelle	Anzahl	1 x 48'322.– Fr
Total Mitfinanzierung Bund		184'172.– Fr

Pauschal-massnahme
Fiktives Beispiel Berechnung Pauschalbeitrag

5 Termine / Fristen

5.1 Terminplan Erarbeitung 5. Programmgeneration

Gemäss Terminplan liegt derzeit der Fokus auf der Erarbeitung der Vertiefungen für das AP5 und die Ausarbeitung der Massnahmenkonzepte. Bereits angelaufen ist die Weiterentwicklung der nicht infrastrukturellen Massnahmen, die aus dem AP4 ins AP5 übergehen sollen.



5.1.1 Massnahmenkonzepte – Frist Massnahmenüberprüfung und neue Massnahmen

Die Mitglieder sind eingeladen, die infrastrukturellen Massnahmen aus dem B- und C-Horizont des AP4 zu prüfen, ob und wie diese ins AP5 aufgenommen werden sollen. Ebenso können noch Ideen für neue Massnahmen eingebracht werden. Die Frist für die Überprüfung der bestehenden und die Eingabe von neuen Massnahmen läuft **bis 30.08.2023**.

5.1.2 Eingabe Rückkoppelung Kanton und Land

Es ist vorgesehen, den Entwurf des Hauptberichts und des Massnahmenberichts bzw. Massnahmenlisten **Ende November 2023** zur Rückkopplung bei Kanton und Land einzureichen.

5.1.3 Behördenvernehmlassung & öffentliche Mitwirkung

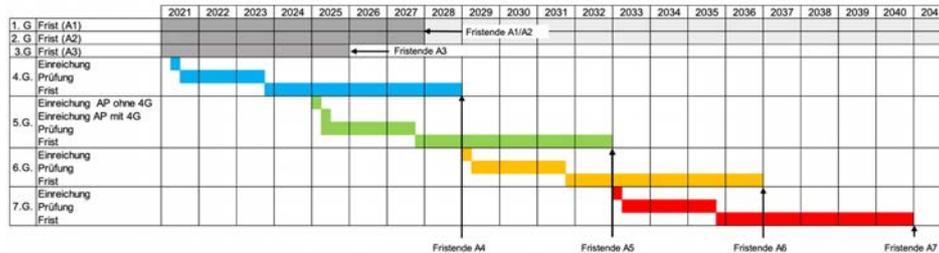
Das Jahr 2024 wird im Zeichen der Behördenvernehmlassung und der öffentlichen Mitwirkung stehen.

5.1.4 Einreichung Agglomerationsprogramm beim Bund

Das Aggloprogramm Rheintal 5. Generation ist 2025 durch alle Mitglieder zu beschliessen. Spätestens am **30. Juni 2025** muss die 5. Programmgeneration beim Bund eingereicht werden.

5.2 Umsetzungsfrist

Das Bundesamt für Raumentwicklung definiert Umsetzungsfristen, innerhalb welcher der Baustart einer Massnahme erfolgen muss. Die Umsetzungsfrist dauert fünf Jahre nach Verabschiedung des entsprechenden Bundesbeschlusses zum Programm Agglomerationsverkehr. Kann mit dem Bau nicht innerhalb dieser Frist gestartet werden, erlischt der Anspruch auf Bundesbeiträge.



Übersicht Fristen AP-Generationen

Quelle: Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr (RPAV), Stand 01.02.2023

Für die 5. Generation muss entsprechend mit dem Bau der Massnahmen in folgenden Zeiträumen begonnen werden:

- A-Horizont: 2028–2032
- B-Horizont: 2032–2037
- C-Horizont: ab 2036

6 Abzugebende Unterlagen

Zu jeder infrastrukturellen Massnahme für die 5. Programmgeneration sind folgende Unterlagen notwendig:

- (1) Ausgefülltes Massnahmenblatt (Verkehr oder Pauschal)
- (2) Situationsplan zum Projekt
- (3) Kostenaufstellung
- Bei Massnahmen > CHF 50 Mio im A-Horizont: (4) Vorprojekt