



30. Oktober 2009

Agglomerationsprogramm Chur

Prüfbericht des Bundes

Referenz/Aktenzeichen: 321.1 / H324-0148

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Dr. Maria Lezzi
Direktorin

Inhaltsverzeichnis

1	Gegenstand, Ziel, Vorgehen	4
1.1	Gegenstand der Prüfung	4
1.2	Ziel und Zweck der Prüfung	4
1.3	Vorgehen, Prüfprozess.....	4
2	Zusammenfassung der Resultate	5
3	Prüfung der Grundanforderungen	7
4	Beurteilung der Programmwirkung	7
4.1	Nutzen – Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien	7
4.2	Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis)	10
5	Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen(pakete)	11
5.1	Anpassung Massnahmen(pakete) aufgrund Vorgaben Weisung	11
5.2	Nicht durch Bund mit-finanzierbare Massnahmen(pakete).....	12
5.3	Eigenleistungen	12
5.4	Durch andere Mittel finanzierbare Massnahmen(pakete)	12
5.5	Durch Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C	13
5.6	A-, B- und C-Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung.....	14
6	Kohärenz mit Sachplan Verkehr und Richtplänen	15
6.1	Nachweis der Übereinstimmung mit Sachplan Verkehr.....	15
6.2	Nachweis der räumlichen Abstimmung von Infrastruktur-Massnahmen(paketen) der Priorität A und B mit den kantonalen Richtplänen.....	15
7	Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms	16
ANHANG	17

1 Gegenstand, Ziel, Vorgehen

1.1 Gegenstand der Prüfung

Gegenstand der Prüfung ist das Agglomerationsprogramm Chur bestehend aus:

- Agglomerationsprogramm, 20. November 2007
- Richtplananpassungen, 20. November 2007
- Beschlüsse/Vereinbarungen
- Weitere Grundlagen

Das Agglomerationsprogramm (AP) wurde am 28.12.2007 beim Bund zur Prüfung eingereicht. Damit bewirbt sich die Agglomerationsprogramm-Trägerschaft für die Mitfinanzierung der im Agglomerationsprogramm als prioritär eingestuften Verkehrs-Infrastrukturvorhaben durch den Bund im Rahmen des Infrastrukturfonds-Gesetzes.

1.2 Ziel und Zweck der Prüfung

Die Prüfung hat drei Ziele:

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

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

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

1.3 Vorgehen, Prüfprozess

Das Verfahren der Prüfung ist grundsätzlich in der Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK vom 12.12.2007 (UVEK-Weisung) festgelegt. Im Verlaufe des Prüfungsprozesses wurden diese Vorgaben in der praktischen Anwendung konkretisiert und präzisiert. Für verschiedene Massnahmengruppen wie z.B. Trams wurden zudem Quervergleiche über alle Agglomerationsprogramme durchgeführt, um eine kohärente Beurteilung sicherzustellen. Die Erläuterungen zum Vorgehen und zu den allgemeinen Ergebnissen des Prüfprozesses sind im Erläuterungsbericht vom 30.10.2009 zusammengefasst.

2 Zusammenfassung der Resultate

Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramms

Das Agglomerationsprogramm Chur basiert auf einem Gesamtverkehrskonzept für die Agglomeration Chur und Umgebung und konzentriert sich auf Lösungen an neuralgischen Punkten in der Stadt Chur. Eine gute Wirkung kann das Programm für die Verbesserung der Qualität der Verkehrssysteme erzielen.

Stärken des Agglomerationsprogramms Chur sind Massnahmen wie die Neuerschliessung des Stadtzentrums, die optimierte Erschliessung von Chur West, die neue städtische Tangentialbuslinie sowie eine gute Palette an Projekten zur Verbesserung des Veloverkehrsnetzes. Sie wirken positiv auf die Verbesserung der Verkehrssysteme und indirekt auf die Siedlungsentwicklung nach innen.

Eine Schwäche liegt in der Konzentration des Programmes auf die Stadt Chur, obwohl in anderen Agglomerationsteilen ebenfalls Handlungsbedarf besteht. Trotz gutem ÖV-Erschliessungsstandard im Agglomerationskern bleiben Lücken in der Feinerschliessung von Entwicklungsschwerpunkten in der Agglomeration bestehen. Weiter fehlen im Programm Massnahmen zur Verbesserung des Fussverkehrs und zum systematischen Abbau von Gefahrenstellen und Unfallschwerpunkten.

Im Gesamtsystem kann aufgrund der vorgeschlagenen Massnahmen von einer gewissen Veränderung des Modal Splits zu Gunsten des ÖV und LV gegenüber dem Trend ausgegangen werden, die eine geringfügige Verminderung der Luftschadstoff- und Lärmbelastungen ermöglicht.

Die in jüngerer Zeit entstandenen RhB-Haltestellen in Chur West und Wiesental und der Bahn- und Bushof Chur gewähren gute und qualitätvolle Aufenthaltsorte und Umsteigebeziehungen für eine mittlere Agglomeration wie Chur. Sie stellen eine deutliche Verbesserung in der Qualität der Verkehrssysteme dar. Deshalb wird ein Vorleistungspunkt im Wirkungsbereich Verkehr angerechnet.

Nach der Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen belaufen sich die Investitionskosten des Agglomerationsprogramms der Agglomeration Chur auf Fr. 32.06 Mio. Dieser Investitionskostenbetrag der A und B Projekte wird für eine mittlere Agglomeration als tief eingestuft.

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

40%

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

A-Liste

M-Nr.	Massnahme	Kosten (Mio Fr.) laut AP	Kosten (Mio Fr.) 2005*	beantragter Bundesbei- trag*
11	Neuerschliessung Stadtzentrum Chur ab Südumfahrung	5.00	4.22	1.69
14	Parkleitsystem Innenstadt Chur	1.80	1.52	0.61
12	Bessere Erschliessung von Chur West	8.00	6.75	2.70
17	Städtische Tangentialbuslinie	2.50	2.11	0.84
	Konzept LV_A-Liste		13.07	5.23
Summe			27.67	11.07

Tabelle 2-1 (* Preisstand 2005 exkl. MWSt.)

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

B-Liste

<i>M-Nr.</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) 2005*</i>	<i>beantragter Bundesbei- trag*</i>
	Konzept LV_B-Liste		4.39	1.75
Summe			4.39	1.75

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

Hinweise zu den Kosten

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

3 Prüfung der Grundanforderungen

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

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

4 Beurteilung der Programmwirkung

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

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

4.1 Nutzen – Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien

Wirksamkeits- kriterium *Beurteilung mit Begründung*

<p>WK1: Qualität der Verkehrssysteme verbessert</p>	<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Das Agglomerationsprogramm Chur ist in ein grossräumiges Verkehrskonzept MACU eingebettet. ▪ In der Agglomeration Chur wird die Qualität der Verkehrssysteme mit der Neuerschliessung des Stadtzentrums (u.a. Verkehrssystemmanagement), einer besseren Erschliessung von Chur West sowie der neuen städtischen Tangentialbuslinie gesteigert. Diese Massnahmen tragen an ausgewählten neuralgischen Punkten zur Verflüssigung des Verkehrs und zur Verkürzung der Reisezeiten bei. Damit kann auch punktuell das Staurisiko gesenkt werden. ▪ Insbesondere die Tangentialbuslinie ist eine wichtige Massnahme zur Verbesserung der Erreichbarkeit und zur Verbindung von innerstädtischen Entwicklungsschwerpunkten Arbeiten und Wohnen. Mit ihr werden die zwei neuen RhB-Haltestellen (Chur West und Chur Wiesental) zusätzlich erschlossen. ▪ Die Erreichbarkeit für den LV wird durch flächendeckende Massnahmen des Veloverkehrs im Agglomerationsraum verbessert. Die Massnahmen tragen zur konsequenten Verbesserung des feinmaschigen, zusammenhängenden Velonetzes im Agglomerationsgebiet bei. Mit den vorgeschlagenen Massnahmen kann ein gutes und attraktives Wegnetz in der Agglomeration angeboten werden. <p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mit Ausnahme des LV beschränken sich die Massnahmen schwergewichtig auf das Stadtgebiet von Chur. Obwohl eine grossräumige Betrachtung des
---	--

Agglomerationsperimeters vorausging, wird der Handlungsbedarf ausserhalb des Zentrums zu wenig analysiert. Folglich ist nicht nachvollziehbar, warum eine Konzentration auf das Zentrum erfolgt und für Teilräume wie Landquart – Igis – Zizers keine Massnahmen vorgesehen sind.

- Ein integrales aktuelles ÖV-Angebotskonzept ist aus dem Agglomerationsprogramm nicht ersichtlich. Ausserhalb der Zentrumsgebiete von Chur weisen die ESP nach wie vor kleinere Lücken bezüglich ÖV-Erschliessung (v.a. Regional- und Ortsbusse) auf.
- Es ist keine konsequente Verbesserung des Fussverkehrs ersichtlich.

WK2:

Siedlungs-
entwicklung
nach innen
gefördert

Stärken

- Die vorgeschlagenen Erschliessungsverbesserungen (insbesondere die neue Tangentialbuslinie) sowie Aufwertungen im Stadtzentrum und im Westen von Chur wirken positiv auf die Siedlungsentwicklung nach innen, den Städtebau und die Lebensqualität.
- Die Trennwirkung der innerstädtischen Verkehrsachsen wird mit der verstärkten Nutzung der Südumfahrung vermindert.
- Im Umgang mit VE gibt das Agglomerationsprogramm Impulse für die Nutzungsplanung (z.B. Igis/Zizers).

Schwächen

- Über den kantonalen Richtplan hinaus gehende griffige Kriterien im Umgang mit Neueinzonungen sind nicht ersichtlich.
- Bei einzelnen ESP bedarf insbesondere die ÖV-Feinerschliessung einer Optimierung.
- In der Stadt Chur sind einzelne Massnahmen zur Aufwertung von Strassenräumen vorgesehen. Eine systematische Herangehensweise im Agglomerationsgebiet ist nicht ersichtlich.

WK3:

Verkehrs-
sicherheit
erhöht

Stärken

- Chur West und das Stadtzentrum sind neuralgische Problemgebiete, welche hinsichtlich Verkehrssicherheit deutlich verbessert werden.
- Im Bereich Veloverkehr wurden auf der Basis einer Unfallanalyse flächendeckend Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im gesamten Agglomerationsgebiet abgeleitet.

Schwächen

- Trotz einer Schwachstellenanalyse von Gefahrenstellen und Unfallschwerpunkten ist nur begrenzt (auf Stadtteile in Chur) eine systematische Entschärfung der Gefahrenstellen/Unfallschwerpunkte erfolgt.
- Für den Fussverkehr fehlen weitgehend Verbesserungsmaßnahmen.
- Massnahmen zur Aufwertung von Strassenräumen sind in der Stadt Chur teilweise vorgesehen. Eine systematische Herangehensweise im Bereich der Aufwertung von Strassenräumen mit entsprechend positiven Wirkungen auf die Verkehrssicherheit ist nicht ersichtlich.

WK4:

Umwelt-
belastung und
Ressourcen-
verbrauch
vermindert

Stärken

- Die neue Tangentialverbindung holt zusätzliches ÖV-Potenzial in der Stadt Chur ab.
- Die vorgeschlagenen Massnahmen tragen zu einer Verschiebung des Modal Split zu Gunsten des LV gegenüber dem Trend bei.
- Insbesondere in den Stadtteilen Zentrum und West wird es zu lokalen Verbesserungen bei der Lärmbelastung kommen.

Schwächen

- Die vorgeschlagenen Massnahmen zur Verbesserung des ÖV wirken punktuell. Im Gesamtsystem wird es lediglich zu einem geringfügigen Verlagerungseffekt auf den ÖV kommen. Demzufolge werden im gesamten Agglomerationsgebiet

	<p>die Luftschadstoff- und Lärmbelastungen kaum verbessert.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Siedlungsmassnahmen tragen lediglich zu einer geringfügigen Reduktion der Flächenbeanspruchung gegenüber dem Trend bei.
<p>Vorleistungen WK 1-4</p>	<p>Die neuen RhB Haltestellen in Chur West und Wiesental sowie der SBB/Bus-Bahnhof in Chur gewähren gute und qualitätvolle Aufenthaltsorte und Umsteigebeziehungen für eine mittlere Agglomeration wie Chur. Sie wirken positiv auf die Intermodalität und stellen eine deutliche Verbesserung in der Qualität der Verkehrssysteme dar. Zusammen mit einem abgestimmten städtischen Busangebot kann die Agglomeration Chur schon heute ein hohes Niveau bezüglich ÖV-Qualität vorweisen.</p>

Tabelle 4-1

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

<i>Wirksamkeitskriterium</i>	<i>Nutzen (-1 bis 3 Punkte)</i>	<i>Vorleistung (0 oder 1 Punkt)</i>	<i>Total</i>
WK1: Qualität der Verkehrssysteme verbessert	2	1	3
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert	1	0	1
WK3: Verkehrssicherheit erhöht	1	0	1
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert	1	0	1
Summe WK1 – WK4 (Nutzen)	5	1	6

Tabelle 4-2

4.2 Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis)

Die Kosten der A- und B-Liste (vgl. Kap. 2) liegen bei Fr. 32.06 Mio. für eine mittlere Agglomeration werden diese Kosten als tief eingestuft.

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

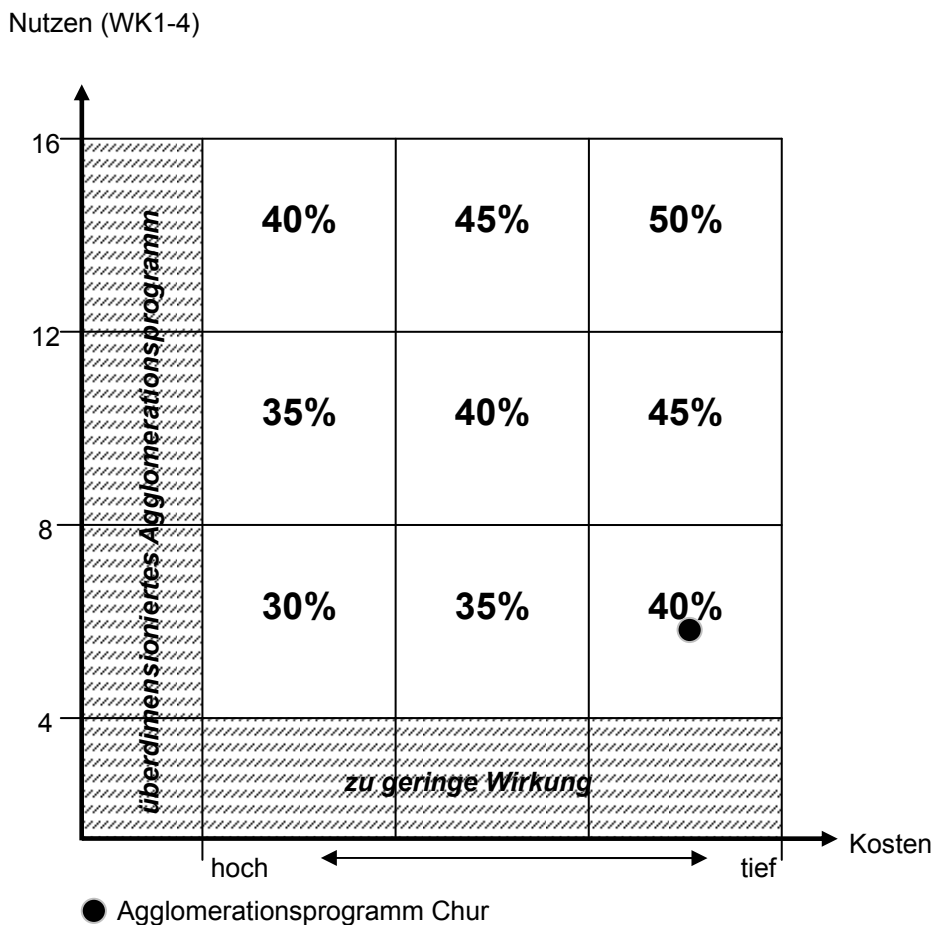


Abbildung 4-1

5 Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen(pakete)

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

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

Vorgelagert werden zur Mitfinanzierung beantragte Massnahmen identifiziert, welche

- aufgrund der gesetzlichen Vorgaben nicht durch den Bund unterstützt werden können (Kap. 5.2).
- aufgrund der im Erläuterungsbericht genannten Kriterien als Eigenleistungen der Agglomeration ebenfalls nicht durch den Bund mit unterstützt werden (Kap. 5.3).
- über andere Finanzierungsinstrumente zu einer Mitfinanzierung durch den Bund gelangen (Kap. 5.4).

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

5.1 Anpassung Massnahmen(pakete) aufgrund Vorgaben Weisung

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

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

Keine vorhanden

Tabelle 5-1

5.2 Nicht durch Bund mit-finanzierbare Massnahmen(pakete)

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

<i>M-Nr.</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Begründung für die Streichung von Massnahmen (nicht agglomerationsrelevant oder nicht finanzierbar mittels Infrastrukturfonds)</i>
Keine vorhanden		

Tabelle 5-2

5.3 Eigenleistungen

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

<i>M-Nr.</i>	<i>Massnahmen</i>	<i>Prio-rität</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>
Keine vorhanden			

Tabelle 5-3

5.4 Durch andere Mittel finanzierbare Massnahmen(pakete)

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

<i>M-Nr.</i>	<i>Massnahmen</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>	<i>Finanzierungsmittel</i>
Keine vorhanden			

Tabelle 5-4

5.5 Durch Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C

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

<i>M-Nr.</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>	<i>Ände- rung</i>	<i>Begründung</i>
13	Querverbindung Schanfiggerstrasse	50.00	A → C	<p>C: Kosten/Nutzen-Verhältnis ungenügend. Die Massnahme weist angesichts der beträchtlichen Kosten einen zu geringen Nutzen auf. Die Entlastungswirkung wird aus folgenden Gründen als mässig eingestuft:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Hauptwirkung der Massnahme besteht in der Entlastung der Arosastrasse im Bereich Hof von ca. 3000 DTV auf ca. 1500 DTV, also auf einem tiefen Niveau, selbst für die sehr engen Platzverhältnisse. Die Betroffenheit (Anzahl Bewohner, welche von der lokal positiven Auswirkung profitieren) ist trotz Kantonsschulstandort sehr gering. Die Arosastrasse ist zudem kein besonderer Unfallschwerpunkt. ▪ Die Entlastungswirkung auf dem Plessurquai ist aufgrund des grösseren Anteils Ziel-/Quellverkehr relativ gering. Auch hier ist die Betroffenheit bescheiden. Die zeitlich beschränkten Behinderungen der Arosabahn auf dem Plessurquai können mit Mitteln der Verkehrssteuerung angegangen werden.
18	Dreischienengleis Chur-Domat/Ems - Ems Werk	70.00	B → C	<p>C: Kosten/Nutzen-Verhältnis ungenügend. Die Nachfrage im Personenverkehr für eine Durchmesser Verbindung Domat-Ems/Reichenau – Raum Maienfeld/Sargans ist zu gering. Sie kann über die bestehenden Umsteigebeziehungen genügend effizient abgewickelt werden. Innerhalb des Agglomerationsperimeters, zwischen Landquart und Domat-Ems/Reichenau bestehen mit der RhB Durchmesser Verbindungen, welche gegebenenfalls verdichtet werden könnten. Der Nutzen des Dreischienengleises liegt vor allem im Güterverkehr.</p>
114	Anbindung Bonaduz / Rhäzüns an Polenweg	0.40	A → C	<p>Der Nutzen der Massnahme für den Agglomerationsverkehr ist zu gering. Die Höhenunterschiede können für die Pendlerbeziehungen Bonaduz/Rhäzüns Richtung Ems/Chur mit der vorgeschlagenen Lösung nicht reduziert werden – im Gegenteil. Es entstehen neue,</p>

<i>M-Nr.</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>	<i>Ände- rung</i>	<i>Begründung</i>
				für den Pendlerverkehr prohibitive, Steigungen. Handlungsbedarf wird dennoch anerkannt - Verbesserungen durch andere Lösungsansätze können zu höherem Nutzen führen.
116	LV-Verbindung Rhäzüns-Heinzenberg/Domleschg	2.20	A → C	Das Kosten-Nutzen-Verhältnis dieser Massnahme ist zu gering. Der Höhenunterschied bleibt naturgemäss bestehen. Die Rhäzünser-Fabrik wird durch die neue Anlage nicht erschlossen. Das Veloverkehrspotenzial ist auf dieser Verbindung eher gering. Eine Verbesserung der Sicherheit für Velofahrende kann mit gezielten Massnahmen auf der Hauptstrasse erreicht werden – trotz engen Platzverhältnissen.

Tabelle 5-5

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

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

C-Liste

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

<i>M-Nr.</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>
114	„Optimierte Verbindung Bonaduz/Rhäzüns nach Ems/Chur“	0.40

Tabelle 5-6

6 Kohärenz mit Sachplan Verkehr und Richtplänen

6.1 Nachweis der Übereinstimmung mit Sachplan Verkehr

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

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

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

A-Liste:

<i>Massnahmen(paket)</i>	<i>Stand der Verankerung</i>	<i>Handlungsbedarf / Konsequenz</i>
Neuerschliessung Stadtzentrum Chur ab Südfahrt	Festsetzung gem. Richtplananpassung „Agglomerationsprogramm Chur“	Kein Handlungsbedarf
Bessere Erschliessung von Chur West	Festsetzung gem. Richtplananpassung „Agglomerationsprogramm Chur“	Kein Handlungsbedarf

Tabelle 6-1

B-Liste:

<i>Massnahmen(paket)</i>	<i>Stand der Verankerung</i>	<i>Handlungsbedarf / Konsequenz</i>
Keine vorhanden		

Tabelle 6-2

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

7 Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms

Die Ende 2007 eingereichten Agglomerationsprogramme bilden die Basis für die erste Phase der Mittelfreigabe aus dem Infrastrukturfonds ab 2010/11. Die zweite Phase der Mittelfreigabe ca. ab 2015 wird auf der Basis von weiter entwickelten und aktualisierten Agglomerationsprogrammen vorgenommen werden. Im Hinblick auf diese Weiterentwicklung und Aktualisierung wird auf die unter den Wirksamkeitskriterien erwähnten Stärken und Schwächen verwiesen.

Zentrale Punkte für die Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms werden sein, dass die Agglomerationsgebiete ausserhalb der Stadt Chur in das Programm integriert werden, gemeinsame konzeptionelle Vorstellungen entwickelt und entsprechende Massnahmen (insbesondere ÖV-Feinerschliessung) abgeleitet werden.

ANHANG

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

M-Nr.	Massnahme	Priorität	Kosten (Mio Fr.) laut AP	Kosten (Mio Fr.) 2005*/**
110	Verbesserung Anschluss LV Chur West	A	3.40	2.87
101	Verbesserung LV-Anschluss Landquart A13 und Bahnhof Landquart	A	0.80	0.67
102	Entflechtung LV / MIV im Bereich Karlihof bis Landquart	A	0.40	0.34
106	LV-Anschluss /Querverbindung Zizers (Weiterführung Radweg)	A	1.50	1.27
108	Neue LV-Verbindung Chur-Trimmis	A	1.70	1.43
109	Anschluss RhB-Haltesette Chur -Wisenthal an LV	A	1.30	1.10
111	Neues LV-Trassee Rossboden, Chur	A	1.20	1.01
113	Trasse Anschluss A13 Vial-Rheinbrücke Tamins	A	2.00	1.69
115	LV-Verbindung Rhäzüns-Bonaduz	A	1.30	1.10
117	Durchgehende Asphaltierung der interkommunalen Radwege in der Talebene	A	1.40	1.18
119	Bike+Ride an den öV-Haltestellen	A	0.50	0.42
103	Verbesserung Verkehrssicherheit Calandakreuzung - Kreisel Landquart	B	1.20	1.01
107	Neue LV-Verbindung Trimmis-Zizers	B	1.10	0.93
112	Durchgehende LV-Verbindung Domat-Ems Süd - Chur West	B	2.90	2.45
Summe	LV_A/B-Liste		20.70	17.47

Keine Kürzung lt. Benchmark (Methode siehe Erläuterungsbericht)

Konzept LV_A-Liste	A	13.07
Konzept LV_B-Liste	B	4.39

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