



14.09.2018

---

# **Agglomerationsprogramm Obersee**

## **3. Generation**

### **Prüfbericht des Bundes**

---

Referenz/Aktenzeichen: 223.0-4/3/18/3/7/2

Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Dr. Maria Lezzi  
Direktorin

Dr. Ulrich Seewer  
Vizedirektor

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Gegenstand, Ziel und Zweck der Prüfung; Vorgehen</b> .....	<b>4</b>
1.1	Gegenstand der Prüfung .....	4
1.2	Ziel und Zweck der Prüfung .....	4
1.3	Vorgehen im Prüfprozess.....	4
<b>2</b>	<b>Gesamtwürdigung und Bundesbeitrag</b> .....	<b>6</b>
<b>3</b>	<b>Prüfung der Grundanforderungen</b> .....	<b>9</b>
<b>4</b>	<b>Beurteilung der Programmwirkung</b> .....	<b>11</b>
4.1	Nutzen – Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien.....	12
4.2	Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis) .....	15
<b>5</b>	<b>Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen</b> .....	<b>16</b>
5.1	Anpassung der Massnahmen.....	16
5.2	Nicht mitfinanzierte Massnahmen .....	18
5.2.1	Nicht durch den Bund mitfinanzierbare Massnahmen .....	18
5.2.2	Nicht programmrelevante Massnahmen.....	19
5.3	Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen .....	20
5.4	Durch den Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C .....	21
5.5	A-, B- und C*-Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung .....	22
<b>6</b>	<b>Übereinstimmung mit der Gesetzgebung und Planungsinstrumenten des Bundes sowie den kantonalen Richtplänen</b> .....	<b>23</b>
6.1	Gesetzgebung, Sach- und Massnahmenpläne sowie Inventare des Bundes.....	23
6.1.1	Allgemeines .....	23
6.1.2	Massnahmen der Priorität A oder B mit möglichen Konflikten im Bereich Umwelt aus Sicht des Bundesamtes für Umwelt (BAFU) .....	23
6.2	Nachweis der Abstimmung von Massnahmen der Priorität A oder B mit den kantonalen Richtplänen.....	24
<b>7</b>	<b>Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms</b> .....	<b>25</b>
<b>ANHANG 1</b>	.....	<b>26</b>

# 1 Gegenstand, Ziel und Zweck der Prüfung; Vorgehen

## 1.1 Gegenstand der Prüfung

Gegenstand der Prüfung ist das Agglomerationsprogramm **Obersee** bestehend aus:

- Agglomerationsprogramm 3. Generation, Schlussbericht – Schlussfassung, 21.11.2016
- Agglomerationsprogramm 3. Generation, Massnahmenbericht – Schlussfassung, 21.11.2016
- Agglomerationsprogramm 3. Generation, Tabellen UmRep – Schlussfassung, 21.11.2016

Das Agglomerationsprogramm (AP) wurde am 22. Dezember 2016 beim Bund zur Prüfung eingereicht. Damit bewirbt sich die Agglomeration für die Mitfinanzierung der im Agglomerationsprogramm als prioritär eingestuften Verkehrs-Infrastrukturvorhaben durch den Bund gestützt auf das Bundesgesetz vom 30. September 2017 über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAFG)<sup>1</sup>.

## 1.2 Ziel und Zweck der Prüfung

Die Prüfung hat drei Ziele:

1. die Erfüllung der Grundanforderungen prüfen;
2. die Höhe der Bundesbeiträge festlegen, auf der Grundlage
  - a) der Wirkung des vorliegenden Agglomerationsprogramms;
  - b) des Stands der Umsetzung der Agglomerationsprogramme der 1. und 2. Generation. Dieser Stand der Umsetzung basiert auf dem Umsetzungsreporting, das integraler Teil des Agglomerationsprogrammes der 3. Generation bildet<sup>2</sup>;
3. die Priorisierung der Massnahmen aller Agglomerationsprogramme mit Blick auf die verfügbaren Bundesmittel prüfen (Kosten/Nutzen-Betrachtung, gestützt auf die gesetzlich definierten Wirksamkeitskriterien);

Auf dieser Grundlage werden die Botschaft des Bundesrats zum Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr ab 2019 (dritte Generation; nachfolgend: Botschaft des Bundesrates) zuhanden der eidgenössischen Räte sowie die Leistungsvereinbarungen für die Agglomerationsprogramme der 3. Generation erarbeitet.

Im Rahmen der Erarbeitung des Prüfberichts werden die in den Agglomerationsprogrammen enthaltenen Siedlungs- und Verkehrsmassnahmen nicht auf deren Übereinstimmung mit den gesetzlichen Anforderungen geprüft; der Prüfbericht enthält daher keine Aussagen zur Bewilligungsfähigkeit der einzelnen Massnahmen.

## 1.3 Vorgehen im Prüfprozess

Das Verfahren der Prüfung ist in der Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 3. Generation des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK vom 16.02.2015 (nachfolgend: UVEK-Weisung) festgelegt. Im Verlaufe des Prüfprozesses wurden diese Vorgaben in der praktischen Anwendung konkretisiert und präzisiert. Die pauschalen Kosten wurden gestützt auf Artikel 3 der Verordnung des UVEK vom 20.12.2017 über Fristen und Beitragsberechnung für Massnahmen im Rahmen des Programms

---

<sup>1</sup> SR 725.13

<sup>2</sup> Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation vom 16.02.2015, S. 23 Ziff. 3.3.

Agglomerationsverkehr (PAvV) berechnet. Weitere Hinweise zum Vorgehen und zu den Ergebnissen des Prüfprozesses sind im Erläuterungsbericht vom 14.09.2018 dargelegt.

## 2 Gesamtwürdigung und Bundesbeitrag

Das Agglomerationsprogramm Obersee enthält eine kantonsübergreifende Planung für die Regionalstadt Obersee. Sie besteht aus den zwei Hauptzentren Pfäffikon und Rapperswil-Jona sowie vier Regionalzentren. Der Obersee trennt und der Seedamm verbindet diese polyzentrische Siedlungsstruktur. Das Agglomerationsprogramm weist einen nachvollziehbaren roten Faden auf und die Kohärenz zwischen den Generationen ist gegeben. Eine abgestimmte und gesamtheitliche Planung über die Kantons Grenzen und die beiden Seeufer hinweg ist sowohl im Bereich Verkehr als auch im Bereich Siedlung erst ansatzweise vorhanden.

Im Zukunftsbild wird deutlich, dass sich das Gesamtverkehrssystem der Regionalstadt Obersee durch ein dichtes Schienennetz auszeichnet. Langfristig soll mit der übergeordneten „Stadtbahn Obersee“ die beiden Seeseiten noch stärker miteinander verknüpft und damit gestärkt werden. In Pfäffikon wird der Grundstein für ein stärker angebotsorientiertes Verkehrssystem des MIV gelegt, welches mit der angestrebten Innenverdichtung korrespondiert. Die Neugestaltung von zwei zentralen Knoten mit Lichtsignalanlagen erlaubt die Buspriorisierung und eine Dosierung an den Einfallachsen auf der Churerstrasse. In Lachen wie auch in anderen kleineren Gemeinden werden mit Massnahmen der Verkehrsberuhigung die Ortskerne weiter aufgewertet. Das Netz des Langsamverkehrs (LV) wird weiter ausgebaut.

Im Bereich Siedlung liegt die Stärke des Programms in der strategischen konsequenten Ausrichtung der Siedlungsentwicklung nach innen. Die aufgezeigte Zentrenstruktur bietet auf regionaler Ebene dafür einen guten Rahmen. Die Entwicklungsschwerpunkte konzentrieren sich in Pfäffikon und Rapperswil an geeigneten Lagen mit guter ÖV-Erschliessung. Mit der „Testplanung Pfäffikon Ost und Bahnhof“ wird ein Schlüsselareal in der Agglomeration deutlich vorangetrieben.

Die verkehrlichen Probleme auf dem Hauptstrassennetz von Pfäffikon und Rapperswil-Jona werden primär sektoral und räumlich getrennt für die einzelnen Teilräume angegangen. Die technische Machbarkeit der Stadtbahn Obersee ist noch nicht ausreichend nachgewiesen. Zudem ist der zusätzliche Nutzen der Stadtbahn für die Abstimmung von Siedlung und Verkehr sowie von zusätzlichen Haltestellen für eine bessere Erreichbarkeit der Entwicklungsschwerpunkte zu wenig konkretisiert. Im Agglomerationsprogramm gibt es für den motorisierten Individualverkehr (MIV) kein gesamtheitliches und übergeordnetes Konzept der Verkehrslenkung und des Verkehrsmanagements, welches die lokalen Konzepte in Rapperswil-Jona und Pfäffikon verkehrsträgerübergreifend aufeinander abstimmt. Die zentralen Massnahmen zur Verkehrssanierung in Rapperswil-Jona sind erst im C-Horizont vorgesehen. Erste kurzfristige Massnahmen aus dem gut aufgegleisten partizipativen Prozess „Mobilitätszukunft Rapperswil-Jona“ gehen in die richtige Richtung. Innerhalb der Zentren wird auf die Bedeutung des LV und des lokalen ÖV für die Bewältigung des Binnenverkehrs oder auf Aspekte der Verkehrslenkung, der Verkehrsberuhigung und der Aufwertung des Strassenraumes nicht ausreichend eingegangen.

Im Bereich der Siedlung besteht eine Schwäche darin, dass eine gesamtheitliche Planung der Siedlungsentwicklung mit einer abgestimmten Festlegung von Entwicklungsschwerpunkten oder Gewerbebezonen zwischen den Seeseiten nur in Ansätzen erkennbar ist. Zudem zeigt das Agglomerationsprogramm zu wenig konkret auf, wie die Potenziale zur Verdichtung im Bestand aktiviert werden sollen. Insgesamt wird damit das grundsätzlich gute Zukunftsbild zu wenig in Wert gesetzt.

Aus der Untersuchung zu den Unfallschwerpunkten und der Schwachstellenanalyse Fussverkehr werden Massnahmen abgeleitet, die die Verkehrssicherheit punktuell verbessern. Zudem tragen die Massnahmen zur Aufwertung des Strassenraums und Ergänzung des Velonetzes zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bei. Das Konzept der Verkehrssicherheit geht jedoch über die Beseitigung der bestehenden Unfallschwerpunkte nur begrenzt hinaus.

In der Agglomeration verändert sich der Modal Split gegenüber dem Referenzzustand nur geringfügig. Daher vermindern sich die Belastungen durch Luftschadstoffe und Lärm nur punktuell, z. B. im Zentrum von Lachen. Die landschaftlichen Massnahmen berücksichtigen sämtliche Aspekte wie Natur- und Landschaftswerte ausserhalb und innerhalb der Siedlung.

Der Bund bewertet in der dritten Generation die Umsetzung der Massnahmen vorangehender Generationen und das Reporting darüber mit. Bei mangelhafter Umsetzung und Reporting kann die Programmwirkung um einen oder zwei Punkte reduziert werden. Im vorliegenden Agglomerationsprogramm Obersee ist dies nicht der Fall. Bei den Verkehrsmassnahmen ist die Umsetzung aufgrund zeitlicher Verzögerungen teilweise verbesserungswürdig.

Nach der Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen belaufen sich die Investitionskosten des Agglomerationsprogramms **Obersee** auf CHF 255.15 Mio. Dieser Betrag umfasst CHF 82.81<sup>3</sup> Mio. für die A- Massnahmen der 2. Generation sowie CHF 39.30<sup>4</sup> Mio. für die Massnahmen der A-Liste aus dem Agglomerationsprogramm der 1. Generation<sup>5</sup>. Die Investitionskosten werden für die betroffene mittlere Agglomeration als mittel eingestuft.

Aufgrund der Programmwirkung (Kosten/Nutzen-Verhältnis) wird dem eidgenössischen Parlament beantragt, folgenden Beitragssatz des Bundes an die mitfinanzierten Massnahmen der 3. Generation festzulegen<sup>6</sup>:

35 %
------

Aus diesem Beitragssatz werden für die Mitfinanzierung der in der nachfolgenden A-Liste enthaltenen Massnahmen die aufgeführten Beiträge des Bundes bei den eidgenössischen Räten zur Freigabe beantragt.

**A-Liste**

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio. CHF) laut AP	Kosten (Mio. CHF) 2016*	Bundes- beitrag **	Bundes- beitrag ***
3336.3.007	FV3.7	Fuss- und Velowegunterführung Eichwies-/Oberseestrasse Rapperswil-Jona	5.00	5.08	1.78	
3336.3.015	GV3.4	Strassenraumgestaltung Ferrachstrasse Rüti	5.00	5.08	1.78	
3336.3.018	GV3.7	Strassenraumgestaltung Zentrum Lachen	8.43	6.38****	2.23	
3336.3.019	GV3.8	Pfäffikon Ost – Löwenkreuzung	15.00	15.00	5.25	
3336.3.020	GV3.9	Pfäffikon Ost – Schweizerhof	19.60	19.60	6.86	
3336.3.026	ÖV3.1	Umsteigeknotenpunkt Blumenau (Rapperswil-Jona)	4.00	4.07	1.42	
3336.3.028	ÖV3.3	Busanbindung Zentrumsentwicklung Wolfhausen (Bubikon)	0.60	0.60	0.21	
3336.3.042	VS3.2	Verkehrssicherheit kurzfristige Massnahmen SG (Massnahmenpaket)	1.81	1.84	0.64	
3336.3.064	ÖV3.2	ÖV-Achse Bahnstrasse - Teil Ost Bahnstrasse	2.70	2.70	0.95	

<sup>3</sup> Diese Investitionskosten A2 wurden aus den Kosten mit Preisstand 2005 gemäss der Leistungsvereinbarung 2. Generation auf den aktuellen Preisstand umgerechnet und um die Beträge reduziert, von denen die Trägerschaften definitiv Abstand genommen haben.

<sup>4</sup> Diese Investitionskosten A1 wurden aus den Kosten mit Preisstand 2005 gemäss der Leistungsvereinbarung 1. Generation auf den aktuellen Preisstand umgerechnet und um die Beträge reduziert, von denen die Trägerschaften definitiv Abstand genommen haben.

<sup>5</sup> Vgl. UVEK-Weisung S. 67 Ziff. 4.5.2.

<sup>6</sup> Die Beitragssätze an die A-Massnahmen, die in den Leistungsvereinbarungen der 1. und 2. Generation festgehalten sind, bleiben unverändert.

3336.3.058	-	Paket LV A-Liste	21.60	17.66	6.18
3336.3.059	-	Paket VM A-Liste	2.44	2.20	0.77
3336.3.060	-	Paket Aufw. Str. A-Liste	4.40	4.03	1.41
<b>Summe</b>			<b>90.58</b>	<b>84.24</b>	<b>21.12</b>
					<b>8.36</b>

Tabelle 2-1 \* Preisstand April 2016; \*\* Preisstand April 2016 exklusive Mehrwertsteuer und Teuerung; \*\*\* Preisstand April 2016 inkl. Mehrwertsteuer und Teuerung, vgl. Anhang 1; \*\*\*\* Kosten im Benchmark gekürzt

### Übrige für die Programmwirkung relevante Massnahmen

Die folgenden Massnahmen sind für die Beurteilung der Programmwirkung und damit für die Festlegung der Höhe des Beitragssatzes relevant. Sie werden in die Leistungsvereinbarung übernommen.

- Nicht durch den Bund mitfinanzierte Massnahmen im Bereich Siedlung und Verkehr gemäss Tabelle 5.2 (vgl. Kapitel 5.2.1)
- Massnahmen der B-Liste gemäss Tabelle 5-6 (vgl. Kapitel 5.5).

Weitere durch den Bund (mit)finanzierbare Massnahmen gemäss Tabelle 5-4 (vgl. Kap. 5.3.), deren Realisierungsbeginn (voraussichtlich) in den A- oder B-Horizont der Agglomerationsprogramme der 3. Generation fällt, sind für die Gesamtverkehrs- und Siedlungsentwicklung im Agglomerationsraum relevant und werden in der Wirkungsbeurteilung des Agglomerationsprogramms durch den Bund indirekt mitberücksichtigt.

Kosten und Nutzen der überarbeiteten Agglomerationsprogramme der 3. Generation wurden unter Einbezug der Massnahmen der Agglomerationsprogramme der 1. und 2. Generation (ohne Massnahmen der Priorität B, vgl. Kap. 3.4 der Leistungsvereinbarungen) bewertet, jedoch ohne Berücksichtigung der dringenden Projekte<sup>7</sup>. Auch der Umsetzungsstand dieser (bereits verbindlich vereinbarten) Massnahmen ist daher für die Programmwirkung des vorliegenden Agglomerationsprogramms der 3. Generation und damit für die Festlegung des Beitragssatzes relevant.

<sup>7</sup> Für dringende Projekte des Agglomerationsverkehrs wurden im Oktober 2006 die Mittel aus dem Infrastrukturfonds gesprochen (vgl. Bundesbeschluss über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds vom 4. Oktober 2006). Mit Inkrafttreten des Infrastrukturfondsgesetzes 2008 konnte mit dem Bau dieser dringenden Projekte begonnen werden.



### 3 Prüfung der Grundanforderungen

Die Mitfinanzierungswürdigkeit des Agglomerationsprogramms durch den Bund ist entsprechend der UVEK-Weisung zusammengefasst an sechs Grundanforderungen geknüpft.

Ein Agglomerationsprogramm muss alle Grundanforderungen erfüllen. In der Art und Weise und im Detaillierungsgrad kann es jedoch den spezifischen Herausforderungen und der Grösse der jeweiligen Agglomeration angepasst werden<sup>8</sup>.

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

#### Zusammenfassung

Die Agglomeration Obersee hat ein eingängiges und gut nachvollziehbares Agglomerationsprogramm 3. Generation erarbeitet. Der rote Faden zieht sich grundsätzlich durch den gesamten Bericht. Die kurze Zusammenfassung gibt einen ausgezeichneten Überblick über die zentralen Inhalte des AP3 und stellt die Bezüge zu den früheren Generationen her. Das AP3 weist einen zweckmässigen strategischen Teil mit Zukunftsbild und den darauf aufbauenden Teilstrategien auf. Die Aussagekraft der Teilstrategien könnte mit konkreteren Inhalten und räumlich präziseren kartographischen Darstellungen erhöht werden.

#### Grundanforderungen 1 und 2

- GA 1: Partizipation gewährleistet
- GA 2: Bestimmung einer Trägerschaft

Die Grundanforderungen 1 und 2 betreffend die Gewährleistung von Partizipation und die Einsetzung einer Trägerschaft sind erfüllt.

#### Stärken

- Die Trägerschaft des AP3 wird durch den Verein „Agglo Obersee“ wahrgenommen. Alle drei Kantone sowie sämtliche Gemeinden sind im Verein vertreten und haben an der Erarbeitung des AP3 mitgewirkt.
- Für einzelne Massnahmen wurden spezifische Koordinationssitzungen mit kantonalen Ämtern durchgeführt. Für sämtliche Stadt- und Gemeinderäte der Agglo Obersee wurde eine Informationssitzung organisiert. Zudem findet jährlich ein Behördenanlass mit einem Schwerpunktthema zur Umsetzung des AP statt.

#### Schwächen

- Aufgrund der Erfahrungen im Rahmen der früheren Generationen wurde auf eine öffentliche Mitwirkung verzichtet. Hingegen informiert der Verein halbjährlich mit einem Newsletter und diversen Medienmitteilungen über aktuelle Aktivitäten und Vorhaben.

#### Grundanforderungen 3, 4 und 5

- GA 3: Analyse von Ist-Zustand und Entwicklungstrends sowie Identifikation von Stärken, Schwächen, Chancen, Risiken und Handlungsbedarf
- GA 4: Entwicklung von Massnahmen in allen Bereichen, in Kohärenz zu Zukunftsbild, Teilstrategien und Priorisierung (erkennbarer roter Faden)
- GA 5: Beschreibung und Begründung der prioritären Massnahmen

Ebenfalls sind die Grundanforderungen 3 bis 5 betreffend Analyse, Zukunftsbild, Teilstrategien und Entwicklung von Massnahmen sowie die Angaben zu den MOCA-Indikatoren (Zielwerte) erfüllt.

---

<sup>8</sup> Vgl. UVEK-Weisung S. 25 Ziff. 3.4.

### Stärken

- Die Analyse verfügt insbesondere im Bereich Verkehr über gute Informationen sowie über gute kartographische Darstellungen zum Ist-Zustand von Siedlung und Landschaft.
- Die ausgezeichnete Zusammenfassung des AP3 ermöglicht einen schnellen und guten Überblick über das Agglomerationsprogramm und stellt die Bezüge zu den vorangehenden Generationen her.
- Das AP3 weist ein eigenständiges Kapitel zur Entwicklung des Agglomerationsprogramms über sämtliche Generationen auf. Auch die kurzen Informationen zu Beginn jedes Kapitels zu den wesentlichen Änderungen im Vergleich zum AP2 verbessern das Verständnis des AP3.
- Im Kapitel Zukunftsbild werden Bezüge zu den verschiedenen Raumkonzepten der Kantone und zur Einbettung der Agglomeration in den Metropolitanraum Zürich gemacht. Darauf aufbauend wurde ein „Bild der Regionalstadt Obersee“, Leitideen und das „Zukunftsbild 2030“ erarbeitet. Das Zukunftsbild 2030 weist eine gute räumliche Konkretisierung auf und ist zweckmässig mit dem Text verknüpft.
- Die Massnahmen(-pakete) werden im Hauptbericht zusammenfassend erläutert und in Bezug zum Zukunftsbild und den Teilstrategien gesetzt (inkl. tabellarischer Übersicht).

### Schwächen

- Die Abbildungen im Bericht sind teilweise schwer lesbar. Hilfreich wären Abbildungen im Anhang (z. B. Zukunftsbild, Teilstrategien). Auch eine kartographische Darstellung des Ist-Zustandes im Bereich Verkehr (Schwachstellen) würde die Nachvollziehbarkeit erhöhen.
- Die Analyse des Bereiches Siedlung ist im AP3 lückenhaft. So werden beispielsweise keine weiteren Aussagen zu bestehenden Entwicklungsschwerpunkten, verkehrsintensiven Einrichtungen und zu den Verdichtungspotentialen gemacht.
- Die Aussagekraft der Teilstrategien ist nicht sehr gross, ihr Mehrwert gegenüber dem eingängigen und räumlich konkreten Zukunftsbild ist nicht ersichtlich. Eine räumliche Konkretisierung der Teilstrategien wäre deshalb hilfreich. Die Karte zur Teilstrategie Verkehr ist zudem nicht sehr informativ. Beispielsweise sind die ÖV-Knoten nicht dargestellt, weiter tragen die Bussymbole wenig zum Verständnis des Buskonzeptes bei. Zudem wäre es wünschenswert, wenn auch zur Teilstrategie Landschaft eine kartographische Darstellung erarbeitet würde.

### **Grundanforderung 6**

- GA 6: Umsetzung und Controlling gesichert

Über die Umsetzung der Massnahmen der Agglomerationsprogramme der 1. und 2. Generation wurde im Umsetzungsreporting Bericht erstattet und auch die formellen Aspekte (Kap. 6 der UVEK-Weisung) wurden eingehalten, womit auch die Grundanforderung 6 erfüllt ist.

### Stärken

- Der Verein Agglo Obersee führt für alle Massnahmen eine jährliche Umfrage bei den Massnahmenträgern zum Stand der Umsetzung durch. Der Stand der Umsetzung wird zudem auf einem Online-Portal des Kantons St. Gallen nachgeführt.

## 4 Beurteilung der Programmwirkung

Das Verfahren für die Ermittlung der Programmwirkung ist in der UVEK-Weisung (insb. Kap. 2, 3.5 und 4.5) festgelegt<sup>9</sup>. Es stellt den Nutzen des Agglomerationsprogramms dessen Kosten gegenüber. Sowohl Nutzen als auch Kosten werden jeweils relativ im Verhältnis zur Grösse der Agglomeration (Summe von Bevölkerungszahl und der mit 0.5 gewichteten Beschäftigtenzahl) und unter Berücksichtigung ihrer Eigenheiten ermittelt<sup>10</sup>.

Für die Beurteilung des Nutzens ist die Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramms, gemessen an dessen Beitrag zur Verwirklichung der gemäss Artikel 17d des Bundesgesetzes vom 22. März 1985 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und der Nationalstrassenabgabe (MinVG)<sup>11</sup> vorgegebenen Wirkungsziele (bessere Qualität des Verkehrssystems, mehr Siedlungsentwicklung nach innen, weniger Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch, mehr Verkehrssicherheit) massgebend.

In die Beurteilung des Nutzens des Agglomerationsprogrammes der 3. Generation fliessen folgende Massnahmen ein:

- Massnahmen der A- Liste des Agglomerationsprogramms der 3. Generation gemäss Priorisierung des Bundes (Kap. 2);
- die durch den Bund nicht mitfinanzierbaren Massnahmen in den Bereichen Siedlung, Landschaft und Verkehr (Kap. 5.2.1);
- Massnahmen der B-Liste des Agglomerationsprogramms der 3. Generation gemäss Priorisierung des Bundes (Kap. 5.5);
- Massnahmen der A-Liste der Agglomerationsprogramme der 1. und 2. Generation, die Teil der jeweiligen Leistungsvereinbarung sind (mitfinanzierbare und nicht mitfinanzierbare Massnahmen sowie Eigenleistungen; Kap. 3.1–3.3 der Leistungsvereinbarung);
- allfällige zusätzliche relevante Massnahmen, welche während diesen Perioden (2011–2014 resp. 2015–2018) umgesetzt oder begonnen wurden<sup>12</sup>.

Weitere durch den Bund (mit)finanzierbare Massnahmen gemäss Tabelle 5-4 (vgl. Kap. 5.3), deren Realisierungsbeginn (voraussichtlich) in den A- oder B-Horizont der Agglomerationsprogramme der 3. Generation fällt, sind für die Gesamtverkehrs- und Siedlungsentwicklung im Agglomerationsraum relevant und werden in der Wirkungsbeurteilung des Agglomerationsprogramms durch den Bund indirekt mitberücksichtigt.

Auch das Umsetzungsreporting (Stand der Umsetzung der Massnahmen aus den Leistungsvereinbarungen früherer Generationen, Herleitung der Massnahmen der 3. Generation auf der Grundlage von Agglomerationsprogrammen früherer Generationen) fliesst in die Beurteilung des Nutzens ein.

Die Kosten ergeben sich aus den Gesamtkosten aller durch den Bund als A- und B-Massnahmen priorisierten Massnahmen des Agglomerationsprogramms der 3. Generation zuzüglich der Kosten der in den Leistungsvereinbarungen der 1. und 2. Generation vorgesehenen mitfinanzierten Massnahmen der jeweiligen A-Liste<sup>13</sup>.

<sup>9</sup> Vgl. UVEK-Weisung S. 14 ff. Ziff. 2, S. 40 Ziff. 3.5 und S. 65 ff. Ziff. 4.5).

<sup>10</sup> Vgl. UVEK-Weisung S. 65 Ziff. 4.5 und S. 67 Ziff. 4.5.2.

<sup>11</sup> SR 725.116.2

<sup>12</sup> Vgl. UVEK-Weisung S. 65 Ziff. 4.5.1.

<sup>13</sup> Vgl. UVEK-Weisung S. 66 Ziff. 4.5.2.

## 4.1 Nutzen – Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien

### Wirksamkeits- kriterium

### Beurteilung mit Begründung

#### WK1:

Qualität des Verkehrssystems verbessert

#### Stärken

- Das schon heute gute Verkehrsangebot des dichten Schienennetzes wird ergänzt und ist eine tragende Säule des Agglomerationsprogramms. Mit der übergeordneten Massnahme einer Stadtbahn Obersee sollen langfristig die beiden Seeseiten noch stärker miteinander verknüpft werden und die Zugänglichkeit von Entwicklungsschwerpunkten durch weitere Haltestellen verbessert werden. Grundsätzlich erscheint die Zielsetzung nachvollziehbar, da die Schiene, bezogen auf den Engpass Seedamm, eine besondere Bedeutung einnimmt. Neben der technischen Machbarkeit wird jedoch noch nicht detailliert genug der zusätzliche Nutzen der Stadtbahn Obersee oder einzelner Elemente (z. B. neue Haltestellen) für die überkommunale Abstimmung der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung aufgezeigt.
- In Lachen werden die Hauptachsen zum Zentrum verkehrsberuhigt, so dass die Wirkung der Zentrumsentlastung aus der 2. Generation stärker in Wert gesetzt und die Aufenthaltsqualität in einem grösseren Gebiet aufgewertet wird.
- In Pfäffikon wird durch den Umbau von zwei zentralen Knoten in Form von Lichtsignalanlagen mit Buspriorisierung und Dosierung ein Wechsel hin zu einer angebotsorientierten MIV-Planung eingeleitet. Allerdings werden diese lokalen Massnahmen nicht in ein Gesamtkonzept des Verkehrsmanagements integriert. Auch wird die geplante Neugestaltung der gesamten Churerstrasse nicht genügend konkret aufgezeigt.
- Der Ausbau des Bahnhofs Blumenau sowie die Verbesserung seiner Zugänglichkeit für den LV stärken den ÖV in Rapperswil und fördern die Intermodalität.
- Basierend auf der Schwachstellenanalyse der 2. Generation wird das Velonetz weiter ausgebaut. Sie wurde mit Analysen zum Fussverkehr und entsprechenden Massnahmen ergänzt.

#### Schwächen

- Im Agglomerationsprogramm ist ein gesamtverkehrlicher Ansatz über den gesamten Perimeter nur in Ansätzen vorhanden. Die verkehrlichen Verflechtungen zwischen der linken und rechten Zürichseeseite sind nicht ausreichend aufgearbeitet. Die einzelnen Massnahmen sind eher sektoral und beziehen sich jeweils auf die Teilräume von Pfäffikon und Rapperswil-Jona.
- Ein abgestimmtes Konzept der Verkehrssteuerung und der Buspriorisierung für die Räume Pfäffikon und Rapperswil-Jona wird im AP3 nicht ausreichend aufgezeigt. Aspekte der Verkehrlenkung, der Verkehrsberuhigung sowie der Aufwertung des Strassenraums innerhalb der beiden Städte werden bei den Massnahmen des AP3 zu wenig berücksichtigt. Die Nichtweiterverfolgung der Erarbeitung eines Konzeptes zur regionalen Verkehrssteuerung aus der 2. Generation ist schwer nachvollziehbar.
- Konkrete Massnahmen zur Verbesserung der verkehrlichen Situation in Rapperswil sind erst im Planungshorizont C vorgesehen. In Rapperswil lancierte die Stadt nach der Ablehnung der Zentrumsentlastung durch das Volk, einen guten partizipativen Prozess „Mobilitätszukunft Rapperswil-Jona“, um neue Ansätze zur Lösung der Verkehrsprobleme zu suchen. Die kurzfristigen Massnahmen stellen einen sinnvollen ersten Schritt dar.
- Auf die Bedeutung des LV sowie des lokalen ÖV zur Bewältigung des Binnenverkehrs in den Zentren, z. B. für die Verknüpfung von Wohn- und Arbeitsstandorten sowie für eine bessere Zugänglichkeit zu den Bahnhöfen, wird konzeptionell nicht ausreichend eingegangen.
- Die Parkraumbewirtschaftung wird im Hinblick auf die Vermeidung oder Verlagerung von Verkehr nicht in ausreichendem Masse thematisiert und kaum mit konkreten Massnahmen weiterentwickelt.

WK2:  
Siedlungsentwicklung nach innen

**Stärken**

- Das Bild der Perlenkette mit der Zentrenstruktur ist ein guter Rahmen für die beabsichtigte Siedlungsentwicklung nach innen. Schwerpunkte der Siedlungsstrategie sind die Förderung von Entwicklungsschwerpunkten sowie die Verdichtung im Bestand.
- Die Entwicklung von Schwerpunkten konzentriert sich in der 3. Generation auf Pfäffikon und Rapperswil-Jona. Sie weisen aufgrund der Nähe zum Schienennetz eine gute ÖV-Erschliessung auf. Positiv ist auch die Konzentration von flächen- und verkehrsintensiven Gewerbe- und Industriebetrieben an fünf Standorten in den Regionalzentren, auch wenn sie sich nicht an den zentralen Standorten befinden.
- Mit der „Testplanung Pfäffikon Ost und Bahnhof“ wird ein Schlüsselareal umfassend weiterentwickelt. Sie ist ein gutes Beispiel für die lokale Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung, wobei die gestalterischen Aspekte in den daraus entstandenen verkehrlichen Massnahmen noch zu wenig erkennbar sind.
- Massnahmen zur Aufwertung des Strassenraums in Rüti und Rapperswil-Jona erhöhen die Qualität im öffentlichen Raum und fördern die Siedlungsentwicklung nach innen.

**Schwächen**

- Die Abstimmung der Siedlungsentwicklung wird zwischen den beiden Zürichseeseiten erst in Ansätzen (Entwicklungsschwerpunkte, Dichten) thematisiert.
- Die Strategie zur Verdichtung im Bestand wird zu wenig konkretisiert. Eine Aktivierung der bestehenden Innenverdichtungspotenziale wird zwar angegangen, jedoch ist der Reifegrad der Massnahmen noch zu erhöhen. Die Vorgaben der Dichteklassen weisen eine grosse Bandbreite auf. Es gibt keine Abschätzungen dazu, welches Wachstum durch Verdichtung im Bestand, in den unbebauten Bauzonen oder in den Entwicklungsschwerpunkten realisiert werden kann.
- Eine Aufwertung der Siedlungsqualität in den problematischen Räumen der Hauptverkehrsachsen der Zentren Rapperswil-Jona und Pfäffikon wird mit den vorgeschlagenen Massnahmen kaum weitergeführt.

WK3:  
Verkehrssicherheit erhöht

**Stärken**

- Das Agglomerationsprogramm enthält eine ausführliche Untersuchung zu den Unfallschwer- und Unfallhäufungspunkten. Daraus wurden Sofortmassnahmen als Eigenleistungen und kurzfristige Massnahmen abgeleitet, wodurch die Verkehrssicherheit bei den bestehenden Unfallschwerpunkten verbessert wird.
- Lokale Massnahmen der Verkehrsberuhigung, verbesserte Velorouten und Begegnungszonen verbessern die Verkehrssicherheit punktuell.

**Schwächen**

- Aus der Analyse und den vorgeschlagenen Massnahmen ist eine flächendeckende Strategie zur systematischen Verbesserung der Verkehrssicherheit, z. B. durch eine gezielte Lenkung von MIV und LV oder durch Massnahmen zur Verbesserung der Verträglichkeit zwischen den Verkehrsteilnehmern, in konsistenter Form nur in Ansätzen abgeleitet worden.
- Eine deutliche Aufwertung der subjektiven Sicherheit in den problematischsten Räumen (Pfäffikon, Rapperswil-Jona) ist nicht erkennbar.

WK4:  
Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch

**Stärken**

- Modale Verschiebungen hin zum LV und zum ÖV sind nur punktuell zu erwarten. Im Zentrum von Lachen verringern sich z. B. die Lärm- und Luftschadstoffbelastungen.
- Das Agglomerationsprogramm schlägt gut abgestimmte Landschaftsmassnahmen vor. Die Massnahmen berücksichtigen Aspekte wie Natur- und Landschaftswerte ausserhalb und innerhalb der Siedlung, die Biodiversität und ökologische Vernetzungen. Die Massnahmen der Vorgängergeneration wurden konkretisiert. Für ihre Umsetzung sind klare Fristen vorgegeben.

**Schwächen**

- Eine flächendeckende Verbesserung des Modal-Splits zu Gunsten des ÖV und LV ist nicht zu erwarten. In den Zentren Pfäffikon und Rapperswil-Jona verringern sich die Umweltbelastungen gegenüber dem Referenzzustand nur geringfügig.
- Der Zubringer Halten hin zum Vollanschluss Schindellegi beansprucht grössere zusätzliche Flächen und führt zu einer zusätzlichen Fragmentierung einer noch weitgehend intakten Landschaftskammer.
- Im AP3 werden nur wenige konkrete Massnahmen vorgeschlagen, um die Siedlungsbegrenzungen gemäss Zukunftsbild umzusetzen.

UR:  
Umsetzungsre-  
porting

**Stärken**

- Die Kohärenz der Massnahmen über die Generationen hinweg ist vorhanden. Die Massnahmen der Vorgängergenerationen werden sinnvoll weiterentwickelt.
- Das Umsetzungsreporting ist klar ersichtlich, nachvollziehbar und von guter Qualität. Karten mit dem Umsetzungsstand der 1. und 2. Generation vereinfachen die Nachvollziehbarkeit.
- Abweichungen von der geplanten Umsetzung werden nachvollziehbar begründet.
- Der Umsetzungsstand bei den Siedlungsmassnahmen ist zufriedenstellend.

**Schwächen**

- Der Umsetzungsstand der verkehrlichen Massnahmen ist teilweise ungenügend: Die Massnahmen der 1. Generation weisen zeitliche Verzögerungen auf. Die Umsetzung der 2. Generation mit der Schlüsselmassnahme „Kernumfahrung Lachen“ ist dagegen weitgehend auf Kurs.
- Einige kleinere verkehrliche Massnahmen wurden sistiert, da nach einer Überprüfung der Bedarf für die Massnahmen nicht mehr vorhanden ist.

Tabelle 4-1

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

<i>Wirksamkeitskriterium</i>	<i>Nutzen</i>
WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert (-1 bis 3 Punkte)	1
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen (-1 bis 3 Punkte)	1
WK3: Verkehrssicherheit erhöht (-1 bis 3 Punkte)	1
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch (-1 bis 3 Punkte)	1
UR: Umsetzungsreporting (-2 bis 0 Punkte)	0
<b>Summe (Nutzen)</b>	<b>4</b>

Tabelle 4-2

## 4.2 Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis)

Die Kosten der Massnahmen der Priorität A und B (vgl. A-Liste in Kap. 2 und B-Liste in Kap. 5.5) liegen bei CHF 133.04 Mio. einschliesslich CHF 29.19 Mio. für Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen und zuzüglich von CHF 122.11 Mio. für die A-Massnahmen der Agglomerationsprogramme der 1. und 2. Generation. Für eine mittlere Agglomeration werden diese Kosten als mittel eingestuft.

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

Nutzen (gemäss  
Tabelle 4-2)

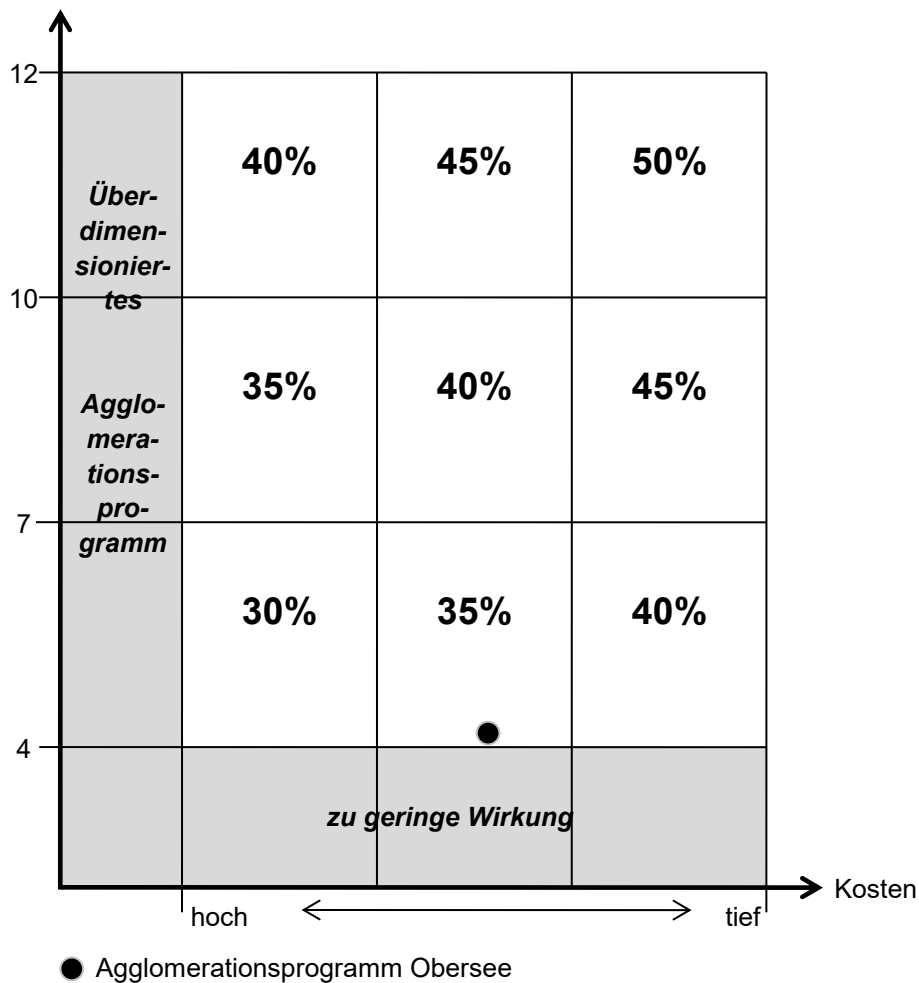


Abbildung 4-1

## 5 Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen

Unter Berücksichtigung aller eingereichten Agglomerationsprogramme und mit Blick auf die verfügbaren Mittel überprüft der Bund die von der Trägerschaft vorgenommene Priorisierung der Massnahmen aufgrund des in der UVEK-Weisung erläuterten Verfahrens<sup>14</sup>. Dazu gehören die folgenden Schritte:

- Anpassung der Massnahmen (Kap. 5.1)
- Ermittlung der nicht mitfinanzierten Massnahmen (Kap. 5.2)
  - Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen (Kap. 5.2.1)
  - nicht mitfinanzierbare Verkehrsmassnahmen (Kap. 5.2.1)
  - Eigenleistungen der Agglomeration (Kap. 5.2.1)
  - nicht programmrelevante Massnahmen (Kap. 5.2.2)
- Ermittlung der durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbaren Massnahmen (Kap. 5.3)
- Ermittlung der Massnahmen mit abgeänderten Prioritäten A/B/C (Kap. 5.4)
- Ermittlung der Massnahmen mit Priorität A und B nach Überprüfung durch den Bund (Kap.2 sowie Kap. 5.5)
  - Massnahmen der A-Liste sind innerhalb der Vierjahresperiode 2019-2022 bau- und finanzreif.
  - Massnahmen der B-Liste werden die Bau- und Finanzreife erst später erreichen oder deren Kosten/Nutzen-Verhältnis muss noch optimiert werden.
- Ermittlung der Massnahmen mit Priorität C mit Handlungsbedarf nach Überprüfung durch den Bund (sog. C\*-Massnahmen, Kap. 5.5)

Kapitel 2 und 5 enthalten nur Massnahmen mit einer positiven oder neutralen Wirkung auf das Agglomerationsprogramm.

Die in den Tabellen 2-1, 5-2 und 5-6 aufgelisteten Massnahmen sind für den Beitragssatz relevant und werden in die Leistungsvereinbarung übernommen.

Massnahmen, die von der Agglomeration mit Priorität C eingereicht wurden, werden vom Bund nicht beurteilt.

### 5.1 Anpassung der Massnahmen

Um eine einheitliche Prüfung aller Agglomerationsprogramme durchführen zu können, mussten folgende Massnahmen in ihrer Zusammensetzung geändert werden:

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Änderung Massnahmenkonfiguration
3336.3.001	FV3.1	Netzergänzung Fuss- und Veloverkehr kurzfristig (Massnahmenpaket)	Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 3336.3.056, Netzergänzung Fuss- und Veloverkehr kurzfristig (Massnahmenpakete), 14.47 Mio. AP, Priorität Pauschale A Bund</li> <li>▪ 3336.3.057, Netzergänzungen Fuss- und Veloverkehr kurzfristig (Massnahmenpakete) , 3.21 Mio. AP, Priorität KP Perimeter Bund</li> </ul>
3336.3.027	ÖV3.2	Pfäffikon Ost – ÖV-Achse Bahnstrasse	Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 3336.3.064, ÖV-Achse Bahnstrasse - Teil Ost Bahnstrasse, 2.70 Mio. AP, Priorität A-Liste Bund</li> </ul>

<sup>14</sup> Vgl. UVEK-Weisung S. 14 ff. Ziff. 2, S. 40 Ziff. 3.5 und S. 65 ff. Ziff. 4.5.



<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Änderung Massnahmenkonfiguration</i>
			<ul style="list-style-type: none"> <li>3336.3.065, ÖV-Achse Bahnstrasse - Teil West + Entwicklung Bahnhof, 37.30 Mio. AP, Priorität C*-Liste Bund</li> </ul>

Tabelle 5-1

Folgende Massnahmen wurden den Paketen mit pauschalen Bundesbeiträgen zugewiesen:

**Paket LV A-Liste (Langsamverkehr)**

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) April 2016 exkl. MWST</i>
3336.3.003	FV3.3	Fussgängerübergänge Kantonsstrassen	3.50
3336.3.005	FV3.5	Fuss- und Veloverkehr Brücke A3 Schwanden-Frohberg (Richterswil)	2.03
3336.3.056	FV3.1	Netzergänzung Fuss- und Veloverkehr kurzfristig (Massnahmenpakete)	14.47

Tabelle 5-1a

**Paket Aufw. Str. A-Liste (Aufwertung Strassenraum)**

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) April 2016 exkl. MWST</i>
3336.3.014	GV3.3	Strassenraumgestaltung Alte Jonastrasse Rapperswil-Jona	4.07

Tabelle 5-1b

**Paket VM A-Liste (Verkehrsmanagement)**

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) April 2016 exkl. MWST</i>
3336.3.023	MIV3.3	Pförtneranlage Wollerau	2.26

Tabelle 5-1c

**Paket LV B-Liste (Langsamverkehr)**

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) April 2016 exkl. MWST</i>
3336.3.002	FV3.2	Netzergänzung Fuss- und Veloverkehr mittelfristig (Massnahmenpaket)	1.11
3336.3.006	FV3.6	Fuss- und Veloweg entlang Jona (Rüti)	1.23

Tabelle 5-1d

**Paket Aufw. Str. B-Liste (Aufwertung Strassenraum)**

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) April 2016 exkl. MWST</i>
3336.3.016	GV3.5	Begegnungszone Bandwies Rüti	2.96

Tabelle 5-1e

**5.2 Nicht mitfinanzierte Massnahmen****5.2.1 Nicht durch den Bund mitfinanzierbare Massnahmen**

Aufgrund der gesetzlichen Vorgaben (insb. Art. 17a MinVG und Art. 21 der Verordnung vom 7. November 2007 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer im Strassenverkehr (MinVV)<sup>15</sup>) und der ergänzenden Ausführungen der UVEK-Weisung<sup>16</sup> können folgende programmrelevante Massnahmen nicht durch Bundesbeiträge mitfinanziert werden. Sie sind in den ausgewiesenen Zeithorizonten umzusetzen.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Priorität</i>
Siedlungsmassnahmen			
3336.3.043	L3.1	Biodiversitäts-Hotspots	As
3336.3.044	L3.2	Zugänge zum Landschaftsraum	As
3336.3.045	L3.3	Gestaltung der Siedlungsränder	As
3336.3.046	L3.4	Landschaftskorridore / ökologische Vernetzung	As
3336.3.047	L3.5	Innere Landschaft	As
3336.3.048	L3.6	See- und Flussuferanlagen	As
3336.3.049	L3.7	Kulturlandschaft / Naturräume	As
3336.3.050	L3.8	Freiräume im Siedlungsgebiet	As
3336.3.051	S3.1	Entwicklungsschwerpunkte Gewerbe / Industrie	As
3336.3.052	S3.2	Entwicklungsschwerpunkte Wohnen / Dienstleistung	As
3336.3.053	S3.3	Entwicklungsschwerpunkte Wohnen	As
3336.3.054	S3.4	Entwicklungsschwerpunkte Wissen	As
3336.3.055	S3.5	Verdichtungsgebiete	As
Nicht zur Mitfinanzierung beantragte Eigenleistungen der Agglomeration			
3336.3.008	GV3.1	Ortsdurchfahrt Freienbach	Av E
3336.3.010	GV3.11	Mobilität-zukunft Rapperswil-Jona	Av E

<sup>15</sup> SR 725.116.21<sup>16</sup> Vgl. UVEK-Weisung, S. 48 ff. Ziff. 3.6 und S. 57 ff. Ziff. 4.4.1.

3336.3.012	GV3.13	Mobilitätsmanagement Agglo Obersee	Av E
3336.3.017	GV3.6	Strassenraumgestaltung Weiler Fägswil (Rüti)	Av E
3336.3.041	VS3.1	Verkehrssicherheit Sofortmassnahmen SZ und ZH (Massnahmenpaket)	Av E

Tabelle 5-2

### 5.2.2 Nicht programmrelevante Massnahmen

Nachfolgend werden Massnahmen aufgelistet, die von der Agglomeration zur Mitfinanzierung oder als Eigenleistung eingereicht wurden, die aber vom Bund als für die Programmwirkung als nicht relevante Massnahmen eingestuft werden. Deren Umsetzung steht der Agglomeration frei.

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Begründung
3336.3.013	GV3.2	Ortsdurchfahrt und Zentrumsbereich Schmerikon	Hauptnutzen der Massnahme entfällt ausserhalb des BFS-Perimeters.
3336.3.024	MIV3.4	Verbindungsstrasse A53 – Gaster inkl. FlaMa	Hauptnutzen der Massnahme entfällt ausserhalb des BFS-Perimeters.
3336.3.057	FV3.1	Netzergänzungen Fuss- und Veloverkehr kurzfristig (Massnahmenpakete)	Hauptnutzen der Massnahme entfällt ausserhalb des BFS-Perimeters.

Tabelle 5-3

### 5.3 Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen

Die folgenden Strassen- und Eisenbahnmassnahmen sind für die Gesamtverkehrs- und Siedlungsentwicklung im Agglomerationsraum relevant und werden in der Wirkungsbeurteilung des Agglomerationsprogramms durch den Bund indirekt mitberücksichtigt:

- beschlossene nationale Infrastrukturen, deren Realisierungsbeginn in den A- und B-Horizont der Agglomerationsprogramme der 3. Generation fällt;
- noch nicht beschlossene Massnahmen, die der Bundesrat in seiner Botschaft zum STEP Schiene Ausbauschnitt 2030/35 zur Finanzierung vorschlägt oder im Programm Engpassbeseitigung Nationalstrassen in den Modulen 2 und 3 enthalten sind und deren Baubeginn aufgrund der Einschätzung der zuständigen Bundesämter (BAV und ASTRA) voraussichtlich in den A- und B-Horizont der Agglomerationsprogramme der 3. Generation fällt

Massnahmen im C-Horizont werden bei der Wirkungsbeurteilung nicht berücksichtigt und sind deshalb auch nicht Bestandteil der untenstehenden Tabelle.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>
3336.3.030	üM3.10	Vollanschluss A3 Halten (Freienbach)
3336.3.031	üM3.11	Verlegung Anschluss A3 Wollerau
3336.3.034	üM3.3	Infrastrukturweiterungen Pfäffikon SZ - Siebnen-Wangen
3336.3.036	üM3.5	Doppelspurausbau Biberbrugg-Schindellegi (Feusisberg)
3336.3.038	üM3.7	Vierte Perronkante Uznach
3336.3.039	üM3.8	Zugfolgezeiten Schmerikon-Rapperswil
3336.3.040	üM3.9	Bypass Anschluss A3 Richterswil

Tabelle 5-4

Die Tabellen haben informativen Charakter. Die Realisierung der Massnahmen richtet sich nach den Planungen und Kreditbeschlüssen der jeweiligen Programme des Bundes bzw. den Verfahren der einzelnen Projekte.

### 5.4 Durch den Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C

Die Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen auf ihre Plausibilität, ihr Kosten/Nutzen-Verhältnis sowie ihren Reifegrad gemäss der UVEK-Weisung<sup>17</sup> führt zu folgenden Änderungen gegenüber den Angaben im eingereichten Agglomerationsprogramm:

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio. CHF) laut AP	Begründung
<b>A → B</b>				
3336.3.004	FV3.4	Fuss- und Veloweg Bypass A3 Richterswil	2.50	Abhängigkeit zu Bypass A3 Richterswil:  Es besteht eine Abhängigkeit zum Bypass A3 Richterswil (üM3.9), der erst im Horizont B realisiert wird.
<b>A → C*</b>				
3336.3.065	ÖV3.2	ÖV-Achse Bahnstrasse - Teil West + Entwicklung Bahnhof	37.30	Kosten-Nutzen-Verhältnis und Reifegrad ungenügend:  Die vorgesehenen Massnahmen sind zu konkretisieren und stärker in ein Gesamtkonzept der Abstimmung von Siedlung und Verkehr sowie Strassen- raumgestaltung zu integrieren. Die Anzahl und Notwendigkeit der Parkplätze im Bahnhofsbereich ist zu begrenzen und nachzuweisen. Die Kosten sind zu optimieren und konkret nachzuweisen.
<b>B → C*</b>				
3336.3.009	GV3.10	Pfäffikon Ost - Churerstrasse und Seedamm	130.00	Kosten-Nutzen-Verhältnis und Reifegrad ungenügend:  Die vorgesehenen Massnahmen sind zu konkretisieren und stärker in ein Gesamtkonzept der Verkehrslenkung und der Strassenraumgestaltung zu integrieren. Die Kosten sind zu optimieren und konkret nachzuweisen.

Tabelle 5-5

<sup>17</sup>Vgl. UVEK-Weisung, S. 57 ff. Ziff. 4.4.

## 5.5 A-, B- und C\*-Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung

Die **A-Liste** ist im Kapitel 2 ersichtlich.

Für die in der nachfolgenden **B-Liste** stehenden Massnahmen ist die Bau- und Finanzreife für die Vierjahresperiode 2019–2022 nicht erreichbar oder muss das Kosten/Nutzen-Verhältnis noch optimiert werden. Zum Zeitpunkt des Versands dieses Prüfberichts (14.09.2018) ist die Mitfinanzierung dieser Massnahmen durch den Bund nicht gesichert. Diese Massnahmen sollen optimiert und/oder zur Bau- und Finanzreife gebracht werden, in den Agglomerationsprogrammen der nachfolgenden Generation von der Agglomeration neu eingereicht und vom Bund nochmals geprüft werden<sup>18</sup>:

### B-Liste

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) laut AP</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) 2016*</i>	<i>Bundes- beitrag **</i>
3336.3.004	FV3.4	Fuss- und Veloweg Bypass A3 Richterswil	2.50	2.54	0.89
3336.3.021	MIV3.1	Zubringer Halten (Freienbach)	35.70	36.29	12.70
3336.3.022	MIV3.2	Flankierende Massnahmen Zubringer Halten (Freienbach)	6.70	4.67***	1.63
3336.3.061	-	Paket LV B-Liste	2.34	2.34	0.82
3336.3.062	-	Paket Aufw. Str. B-Liste	2.96	2.96	1.04
<b>Summe</b>			<b>50.20</b>	<b>48.80</b>	<b>17.08</b>

Tabelle 5-6 \*Preisstand April 2016; \*\*Preisstand April 2016 exkl. Mehrwertsteuer und Teuerung; \*\*\*Kosten im Benchmark gekürzt

In der folgenden **C\*-Liste** werden jene durch den Bund in die Priorität C gesetzten Massnahmen aufgelistet, bei denen der Bund den Handlungsbedarf grundsätzlich anerkennt, aber das Kosten/Nutzen-Verhältnis oder der Reifegrad der vorgeschlagenen Massnahme deren Aufnahme in die A- oder B-Liste nicht rechtfertigt (sog. C\*-Massnahmen).

### C\*-Liste

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) laut AP</i>
3336.3.009	GV3.10	Pfäffikon Ost - Churerstrasse und Seedamm	130.00
3336.3.065	ÖV3.2	ÖV-Achse Bahnstrasse - Teil West + Entwicklung Bahnhof	37.30

Tabelle 5-7

<sup>18</sup> Vgl. UVEK-Weisung S. 73 Ziff. 5.3.

## 6 Übereinstimmung mit der Gesetzgebung und Planungsinstrumenten des Bundes sowie den kantonalen Richtplänen

### 6.1 Gesetzgebung, Sach- und Massnahmenpläne sowie Inventare des Bundes

#### 6.1.1 Allgemeines

Das vorliegende Agglomerationsprogramm wurde auf seine Übereinstimmung mit der Raumplanungs- und Umweltgesetzgebung sowie mit den themenbezogenen Sachplänen, namentlich den Teilen Infrastruktur Schiene bzw. Strasse des Sachplans Verkehr, mit Massnahmenplänen und Inventaren des Bundes überprüft. Dabei wurden keine Widersprüche festgestellt.

Die gesetzlichen Bestimmungen und Planvorgaben sind auch bei der Weiterentwicklung und Umsetzung des vorliegenden Agglomerationsprogramms zwingend einzuhalten. Bei der Umsetzung von A-Massnahmen müssen allfällig auftretende Konflikte bis zur Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarungen mit den zuständigen Bundesstellen geklärt sein.

#### 6.1.2 Massnahmen der Priorität A oder B mit möglichen Konflikten im Bereich Umwelt aus Sicht des Bundesamtes für Umwelt (BAFU)

Folgende für die Wirkung des Agglomerationsprogramms mitberücksichtigte Massnahmen der Priorität A oder B können aufgrund einer Grobprüfung des BAFU Konflikte oder Schwierigkeiten in Bezug auf die Einhaltung der Umweltschutzgesetzgebung aufweisen (nicht abschliessende Aufzählung).

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Tab. Prüfbericht</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Zeit-horizont</i>	<i>Mögliche Konflikte</i>
3336.3.021	MIV3.1	5-2	Zubringer Halten (Freienbach)	B	Wald und Ufervegetation. Grosser Bodenverbrauch und zusätzliche Fragmentierung einer noch weitgehend infrastrukturfreien Landschaftskammer.
3336.3.002	FV3.2	5-6	Netzergänzung Fuss- und Veloverkehr mittelfristig (Massnahmenpaket)	B	Östlich von Bubikon Moorlandschaft Nr. 385 Lützelsee und eventuell mit den Flachmooren Nr. 71 Lutiker Ried und Nr. 76 Laufenriet.
3336.3.006	FV3.6	5-6	Fuss- und Veloweg entlang Jona (Rüti)	B	Ufervegetation und Gewässer- raum der Jona
3336.3.057	FV3.1	5-3	Netzergänzungen Fuss- und Velover-kehr kurzfristig (Massnahmenpakete)		Östlich von Bubikon Moorlandschaft Nr. 385 Lützelsee und Flachmoore Nr. 71 Lutiker Ried und Nr. 76 Laufenriet.
3336.3.046	L3.4	5-2	Landschaftskorridore / ökologische Vernetzung	As	Unter Teilmassnahme 2 ist ein "Erlebnisweg Moorlandschaft Egelsee" erwähnt: Konflikte mit der Moorlandschaft, dem Flachmoor Nr. 80- und dem Hochmoor Nr. 110 von nationaler Bedeutung.
3336.3.053	S3.3	5-2	Entwicklungsschwerpunkte Wohnen	As	ESP Feldi/Langrüti in Rapperswil-Jona liegen randlich mehrere Biotope und Landschaften

					nationaler Bedeutung: Flachmoor Nr. 178 Joner Allmend, Amphibienlaichgebiet SG 399 und BLN Nr. 1406 Obersee.
3336.3.054	S3.4	5-2	Entwicklungsschwerpunkte Wissen	As	Die ESP Hochschule in Rapperswil-Jona liegt am Rand des Flachmoors von nationaler Bedeutung Nr. 94 Buskircher Ried..

Tabelle 6-1

## 6.2 Nachweis der Abstimmung von Massnahmen der Priorität A oder B mit den kantonalen Richtplänen

Sämtliche richtplanrelevanten Infrastrukturmassnahmen, die im Rahmen eines Agglomerationsprogramms vom Bund mitfinanziert werden, müssen spätestens bis zum Abschluss der Leistungsvereinbarung im entsprechenden kantonalen Richtplan (RP) verankert und vom Bundesrat genehmigt sein. Massnahmen der A-Liste müssen dabei den Koordinationsstand „Festsetzung“ (FS), Massnahmen der B-Liste sollen mindestens den Koordinationsstand „Zwischenergebnis“ (ZE) aufweisen. Folgende Massnahmen müssen im Richtplan enthalten sein:

### A-Liste:

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Koordinationsstand im Richtplan</i>	<i>Handlungsbedarf / Konsequenz</i>
-----------------	---------------	------------------	--	-------------------------------------

Keine Massnahmen vorhanden

Tabelle 6-2

### B-Liste:

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Koordinationsstand im Richtplan</i>	<i>Handlungsbedarf / Konsequenz</i>
-----------------	---------------	------------------	--	-------------------------------------

Keine Massnahmen vorhanden

Tabelle 6-3

Richtplanrelevante Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen, die eng mit einer Infrastrukturmassnahme der A-Liste verknüpft sind, müssen vor Abschluss der Leistungsvereinbarung vom Bund als „Festsetzung“ (FS) genehmigt sein.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Koordinationsstand im Richtplan</i>	<i>Handlungsbedarf / Konsequenz</i>	<i>Zeithorizont</i>
-----------------	---------------	------------------	--	-------------------------------------	---------------------

Keine Massnahmen vorhanden

Tabelle 6-4

Die restlichen richtplanrelevanten Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen müssen grundsätzlich bis zum Ablauf der mit der Leistungsvereinbarung erfassten Zeitspanne von vier Jahren im Richtplan verankert und genehmigt sein.

Der Umgang mit Fruchtfolgeflächen (FFF) ist insbesondere in der Raumplanungsverordnung (RPV)<sup>19</sup> geregelt. Die Zuständigkeit in diesem Bereich liegt grundsätzlich bei den Kantonen. Für die FFF und sofern dies notwendig ist, werden weitere entsprechende Vorbehalte in der Leistungsvereinbarung angebracht.

<sup>19</sup> SR 700.1



## 7 Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms

Die am 30. September 2016 / 31. Dezember 2016 eingereichten Agglomerationsprogramme der 3. Generation bilden die Basis für die dritte Phase der Mittelfreigabe aus dem Infrastrukturfonds bzw. der Bewilligung eines Verpflichtungskredits zur Entnahme von Mitteln aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) ab 2019. Die eidgenössischen Räte werden nach Inkraftsetzung des NAFG in der Regel alle vier Jahre einen Verpflichtungskredit bewilligen.

Der Prüfbericht weist betreffend die Grundanforderungen und die Wirksamkeitskriterien jeweils Stärken und Schwächen des vorliegenden Agglomerationsprogramms aus (Kapitel 3 und 4). Für die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms **Obersee** der nächsten Generation wird empfohlen, die erläuterten Schwächen zu beseitigen und die Stärken beizubehalten oder auszubauen.

Massnahmen im Bereich Siedlung und Verkehr ausserhalb des Agglomerationsprogramms, die sich nach Einreichung des Agglomerationsprogramms als unumgänglich erweisen, sind im Sinn einer möglichst hohen Gesamtwirkung des Programms zu planen und im Rahmen einer nachfolgenden Generation von Agglomerationsprogrammen aufzunehmen bzw. in der Berichterstattung an den Bund aufzuführen und zu erläutern.

## ANHANG 1

### Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen

Im Anhang 1 werden vergleichsweise kostengünstige Langsamverkehrsmassnahmen, Verkehrsmanagementmassnahmen und Aufwertungs-/Sicherheitsmassnahmen im Strassenraum aufgeführt. Diese Massnahmen wurden einem Benchmark unterzogen bzw. es wurden hierfür standardisierte Kosten berechnet, um eine vergleichbare und angemessene Basis für die Beurteilung und Ausrichtung von pauschalen Bundesbeiträgen zu erhalten.

#### Paket LV A-Liste (Langsamverkehr)

Massnahmentyp	Anzahl Leistungseinheiten	Leistungseinheit	Gemittelte Kosten pro Leistungseinheit	Beitragssatz	Konzeptkürzung	Beitrag pro Leistungseinheit (gerundet)	Total Beitrag
Veloabstellanlagen Kat.2	40	Stück	2'430	35%	5%	810	32'400
Fussgängerschutzinseln ohne Strassenaufweitung	2	Stück	21'600	35%	5%	7'180	14'360
Fussgängerschutzinseln mit Strassenaufweitung	49	Stück	100'000	35%	5%	33'250	1'629'250
Langsamverkehrsüberführungen	312	m2	10'000	35%	5%	3'330	1'038'960
Langsamverkehrsunterführung	180	m2	4'080	35%	5%	1'360	244'800
Längsführung Kat.3	6'984	m	895	35%	5%	300	2'095'200
Längsführung Kat.4	903	m	3'727	35%	5%	1'240	1'119'720

Total Beitrag Mio. CHF (gerundet)	6.18
-----------------------------------	------

Tabelle A1-a

**Paket Aufw. Str. A-Liste (Aufwertung Strassenraum)**

Massnahmentyp	Anzahl Leistungseinheiten	Leistungseinheit	Gemittelte Kosten pro Leistungseinheit	Beitragssatz	Konzeptkürzung	Beitrag pro Leistungseinheit (gerundet)	Total Beitrag
Aufw. Str.	7'800	m2	550	35%	5%	180	1'404'000

Total Beitrag Mio. CHF (gerundet)	1.41

Tabelle A1-b

**Paket VM A-Liste (Verkehrsmanagement)**

Massnahmentyp	Anzahl Leistungseinheiten	Leistungseinheit	Gemittelte Kosten pro Leistungseinheit	Beitragssatz	Konzeptkürzung	Beitrag pro Leistungseinheit (gerundet)	Total Beitrag
VM Kat.2	3	Knoten	813'333	35%	10%	256'200	768'600

Total Beitrag Mio. CHF (gerundet)	0.77
-----------------------------------	------

Tabelle A1-c