



30. Oktober 2009

Agglomerationsprogramm Zürich

Prüfbericht des Bundes

Referenz/Aktenzeichen: 321.1 / H324-0144

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	8
4	Beurteilung der Programmwirkung	8
4.1	Nutzen – Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien	8
4.2	Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis)	12
4.3	Entscheidende Abhängigkeiten zwischen Programmwirkung und Priorisierung der Massnahmen	12
5	Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen(pakete)	13
5.1	Anpassung Massnahmen(pakete) aufgrund Vorgaben Weisung	13
5.2	Nicht durch Bund mit-finanzierbare Massnahmen(pakete).....	14
5.3	Eigenleistungen	14
5.4	Durch andere Mittel finanzierbare Massnahmen(pakete).....	15
5.5	Durch Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C	16
5.6	A-, B- und C-Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung.....	17
6	Kohärenz mit Sachplan Verkehr und Richtplänen	18
6.1	Nachweis der Übereinstimmung mit Sachplan Verkehr.....	18
6.2	Nachweis der räumlichen Abstimmung von Infrastruktur-Massnahmen(paketen) der Priorität A und B mit den kantonalen Richtplänen.....	18
7	Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms	19
ANHANG		20

1 Gegenstand, Ziel, Vorgehen

1.1 Gegenstand der Prüfung

Gegenstand der Prüfung ist das Agglomerationsprogramm Zürich bestehend aus:

- Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr Kanton Zürich (Publikumsfassung), November 2007
- Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr Kanton Zürich (Grundlagenbericht), November 2007
- Auswertung Vernehmlassung Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr Kanton Zürich, August 2007
- Evaluation des Agglomerationsprogramms Verkehr und Siedlung Kanton Zürich, 27 November 2007

Das Agglomerationsprogramm (AP) wurde am 05.12.2007 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

Die Agglomeration Zürich hat sich in ihrem Agglomerationsprogramm auf die Stadt Zürich und Winterthur sowie auf das Limmat- und Glattal beschränkt. Diese Vorgehensweise ermöglicht eine Konzentration auf wesentliche Kerngebiete in der Agglomeration. Jedoch führt dies zur gewissen Ausblendung anderer Regionen, auch im kantonsübergreifenden Bereichen, wo ebenso Handlungsbedarf besteht. Das Programm stützt sich auf die regionalen Gesamtverkehrskonzepte ab und verweist auf den kantonalen Richtplan sowie auf das Leitbild RZU. Über eine Priorisierung der Infrastrukturmassnahmen hinaus gelingt es dem Agglomerationsprogramm nicht, eine systematische Herangehensweise darzulegen. Das Agglomerationsprogramm wird nicht genutzt, um die vorhandenen Instrumente und Grundlagen für eine verbesserte Koordination von Siedlung und Verkehr zusammen zu führen.

Das Agglomerationsprogramm Zürich kann mit seinen vorgeschlagenen Massnahmen (vor allem im ÖV-Bereich) namhafte Verbesserungen in der Qualität der Verkehrssysteme erzielen. Die Stärke des Agglomerationsprogramms ist der gezielte Ausbau, die Optimierung und die Aufwertung des öffentlichen Verkehrs durch eine Vielzahl von Massnahmen im S-Bahn-, Tram- und Busbereich. Ferner kommen konsequent Verkehrssystemmanagement in allen Teilräumen zur Anwendung. Diese wirken positiv auf eine Verbesserung des Verkehrssystems und auf eine gewisse Erhöhung der Verkehrssicherheit. Grössere Massnahmenpakete konzentrieren sich auf die Aufwertung von Strassenräumen und ÖV-Knoten. Damit kann die Siedlungsentwicklung nach innen indirekt unterstützt werden.

Eine Schwäche des Agglomerationsprogramms ist es, dass eine systematische Herangehensweise in den Bereichen Abstimmung Siedlung und Verkehr, Aufwertung von Strassenräumen und Verkehrssicherheit fehlt. Für den Raum Winterthur werden insbesondere im Bereich der Strassennetzergänzungen lediglich Teillösungen präsentiert, deren Wirkungen noch wesentlich optimiert und abgestimmt werden müssen. Der Langsamverkehr wird in einzelnen Räumen wie zum Beispiel in den Städten Zürich und Winterthur zwar merklich verbessert, jedoch fehlt auch hier ein stringentes und konsequentes Vorgehen über den gesamten Perimeter des Agglomerationsprogramms.

Im Wirkungsbereich Umwelt können gewisse Reduktionen der Luft- und Lärmbelastungen gegenüber dem Trend erreicht werden.

Aufgrund der grossen Vorinvestitionen in ein gutes S-Bahn-, Tram- und Bus-System sowie des bereits langjährigen Engagements zur Aufwertung und Umnutzung von innerstädtischen Industriebrachen werden der Agglomeration Zürich für die Wirkungsbereiche Verkehr und Siedlung jeweils ein Vorleistungspunkt vergeben.

Nach der Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen belaufen sich die Investitionskosten des Agglomerationsprogramms der Agglomeration Zürich auf Fr. 1543.89 Mio. Dieser Investitionskostenbetrag der A und B Projekte wird für eine grosse Agglomeration als mittel eingestuft.

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

35%

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***
230.003	RVS W'thur: Ausbau Busspuren Stadt Winterthur	2.30**	2.05	0.72
230.004	RVS W'thur: Sanierung / Umgestaltung Verlustpunkte ÖV	13.50**	12.02	4.21
230.005	RVS W'thur: Dosierstellen	2.30**	2.05	0.72
230.009	Parkleitsystem	1.80	1.60	0.56
230.013	Beruhigung Quartiertangenten Stadt Winterthur	16.10	14.33	5.02
261.033	Velostation HB	25.00	23.23	8.13
261.036	Umgestaltung der Forchstrasse (Hegibachplatz, Hedwigsteig, Burgwies) im Zusammenhang mit Gleisbauten	5.00	4.45	1.56
261.038	Quarz prio A : Birmensdorferstrasse, Albisriedplatz, Kreuzplatz, Vorderberg, Bellevueplatz, Oerliker Bahnhofplatz, Max-Frisch-Platz, Schaffhauserplatz, Witikonstrasse	27.00	24.03	8.41
261.056	Regionale Verkehrssteuerung Glattal	35.00	32.53	11.38
261.064	Aufwertung von Ortszentren, Verbesserung Aufenthaltsqualität für Fussgänger und Zugänge zum OeV	32.00	28.49	9.97
261.080	Ausfinanzierung Durchmesserlinie	554.00	564.66	282.33
261.081	4. Teilergänzung S-Bahn Zürich, inkl. Nachbarkantone, Prio 1	170.00	158.69	55.54
261.095	Konzept LV_A-Liste		43.42	15.20
Summe			911.55	403.75

Tabelle 2-1 (* M-Nr. des ARE, ** Betrag angepasst gemäss Benchmark Verkehrssystemmanagement - siehe Erläuterungsbericht *** Preisstand Oktober 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

M-Nr.*	Massnahme	Kosten (Mio Fr.) laut AP	Kosten (Mio Fr.) 2005**	beantragter Bundesbei- trag**
261.009	Buseigentrassee zwischen Dietikon und Killwangen	12.00	11.15	3.90
261.013	Limmattalbahn 1. Etappe Farbhof-Schlieren	115.00	106.88	37.41
261.015	Redimensionierung Badener-/Zürcherstrasse in Dietikon und Schlieren	6.00	5.34	1.87
261.016	Ausbau Achse Bernstrasse Schlieren	15.00	13.35	4.67
261.017	Ausbau Knoten Bern-/Enstringerstrasse (Schlieren)	25.00	22.25	7.79
261.042	Tram Hardbrücke: Neubauabschnitt Hardplatz- Pfungstweidstrasse	100.00	89.33	31.27

<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>
261.043	Aufwertung Bahnhof Hardbrücke	30.00	26.70	9.35
261.044	Umsteigezentrum Zürich-Oerlikon	100.00	86.15	30.15
261.069	Bus-Eigentrossierung Wallisellen-Dietlikon	7.00	6.23	2.18
261.072	Parkleitsystem	1.20	1.07	0.37
261.081	4. Teilergänzung S-Bahn Zürich, inkl. Nachbarkantone, Prio 2	267.00***	249.24	87.23
261.096	Konzept LV_B-Liste		14.65	5.13
Summe			632.34	221.32

Tabelle 2-2 (* M-Nr. des ARE, ** Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt., *** Dieser Betrag stützt sich auf den Planungsstand der der Einreichung des Agglomerationsprogramms Ende 2007 zugrunde lag. Die Kosten gemäss Planungsstand Mitte 2009 belaufen sich auf 156 Mio., inkl. neue Haltestelle Rheinfall/Schloss Laufen, 7 Mio.)

Hinweise zu den Kosten

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

3 Prüfung der Grundanforderungen

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

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

Hinweise zur Trägerschaft: Für die Umsetzung und Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms ist ein stärkerer Einbezug der Regionen und Gemeinden (Zürich, Winterthur, Glattal, Limmattal) anzustreben.

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*

<i>Wirksamkeits- kriterium</i>	<i>Beurteilung mit Begründung</i>
<p>WK1: Qualität der Verkehrssysteme verbessert</p>	<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Qualität der Verkehrssysteme wird besonders durch die 4. Teilergänzung der S-Bahn Zürich, die Tram- und Stadtbahnausbauten sowie die Bus-Eigentrassierungen und mittels Massnahmen im Bereich Verkehrssystemmanagement optimiert. Die Massnahmen führen in allen Teilräumen des Agglomerationsprogramms Zürich zu mehr Direktverbindungen, Taktverdichtungen und zur Steigerung der ÖV-Kapazität, verbesserten Umsteigezeiten und Fahrplanstabilität. Ferner werden dadurch die Reisezeiten und die Erreichbarkeiten im Bearbeitungsperimeter verbessert. ▪ An neuralgischen Punkten (z.B. in den Problemgebieten Zürich West, Zürich-Oerlikon Bahnhofsgelände oder Winterthur Mitte) wird die Intermodalität verbessert. Ferner sind Massnahmen im Bereich Mobilitätsmanagement in allen Teilregionen geplant. ▪ Die Mittel- und Feinverteilerbauten im ÖV sowie flächendeckende Verkehrssystemmanagement tragen zur Reduktion der Stausituation im Strassenverkehr bei. ▪ Hinsichtlich des Langsamverkehrs sind Aufwertungen im feinmaschigen Netz des Velo- und Fussverkehrs durch verschiedene Projekte (z.B. QUARZ) in

Zürich, Winterthur sowie im Glattal und Limmattal geplant. Im Glattal erfolgt zusätzlich an neuralgischen Punkten die Aufwertung gewisser Ortsdurchfahrten.

Schwächen

- In den regionalen Gesamtverkehrskonzepten und im Synthesebericht sind die konzeptionelle Aufbereitung der Schwachstellen und die daraus folgende konsequente Ableitung von Massnahmen unvollständig. Beispielsweise fehlt im Bereich des Fuss- und Veloverkehr ein agglomerationsweites LV-Konzept, welches konsequent die Umsetzung eines guten feinmaschigen LV-Netzes zum Ziel hat.
 - Im Raum Winterthur sieht das Agglomerationsprogramm nur (Teil)-Massnahmen im Strassenverkehr vor, die keine plausible Gesamtlösung für eine dauerhafte Entlastung der zentralen Stadtgebiete bieten. Der im regionalen Gesamtverkehrskonzept aufgezeigte breite Variantenfächer hat noch zu keiner konsolidierten, zwischen Stadt und Kanton abgestimmten Bestlösung geführt.
-

WK2:

Siedlungs-
entwicklung
nach innen
gefördert

Stärken

- Das Agglomerationsprogramm verweist auf das Leitbild RZU, das eine Konzentration der zukünftigen Entwicklung auf die Gebiete des Limmattals, Glattals und der Stadt Zürich vorsieht.
- Die im Agglomerationsprogramm vorgesehenen verkehrlichen Massnahmen unterstützen indirekt eine Siedlungsentwicklung nach innen. Dazu gehören die Umsetzung der 4. Teilergänzung S- Bahn, der Ausbau der Stadtbahnen sowie die Aufwertung der zentralen ÖV-Knoten.
- Der kantonale Richtplan gibt der Siedlungsentwicklung einen Rahmen vor. Er enthält Festlegungen zur Lenkung der VE auf Standorte mit guter ÖV-Erschliessung.

Schwächen

- Generell wird die gestaltende Hand des Agglomerationsprogramms Zürich vermisst. Das Agglomerationsprogramm wird nicht genutzt, um die vorhandenen Instrumente und Grundlagen für eine verbesserte Koordination von Siedlung und Verkehr zusammen zu führen. Es lässt konzeptionelle Vorstellungen und konkrete Massnahmen vermissen, die über den kantonalen Rahmen hinaus gehen (z.B. Positivplanung VE-Standorte, Umgang mit Neueinzonungen). Insbesondere fehlen sichtbare Impulse für eine systematische, aktive Förderung und Umsetzung von ESP-Planungen.
 - Im Agglomerationsprogramm fehlt eine systematische Schwachstellenanalyse, die beispielsweise die Mängel der Erschliessungsqualität aufzeigt oder den Handlungsbedarf für Aufwertungsmassnahmen im Strassenraum darlegt. So sind beispielsweise einzelne Aufwertungen von Ortsdurchfahrten und Einfallachsen Bestandteil des Agglomerationsprogramms (z.B. Kollbrunn, Stadt Winterthur, Schlieren), andere jedoch nicht.
 - Das Agglomerationsprogramm beschränkt sich auf die kantonsinternen Teile der Agglomeration Zürich. Eine Abstimmung namentlich mit den Aargauer Agglomerationsgemeinden (u.a. Mutschellen und Umgebung) geht aus dem Agglomerationsprogramm nicht hervor.
-

WK3:

Verkehrssicherheit
erhöht

Stärken

- In allen regionalen Gesamtverkehrskonzepten des Agglomerationsprogramms Zürich sind Verkehrssystemmanagement vorgesehen. Sie tragen zu gewissen Verkehrsverflüssigung und damit Senkung des Unfallsrisikos bei.
 - Zusätzlich ermöglichen die vorgeschlagenen MIV-Verlagerungsmassnahmen wie z.B. die Strassenausbauten Dietikon – Schlieren sowie einzelne Aufwertungen der Ortsdurchfahrten und Einfallachsen eine Verbesserung der
-

	<p>Verkehrssicherheit.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Einige Massnahmen im LV-Bereich bei zentralen Bahnhofsgebieten, im Glattal sowie in den Quartieren der Stadt Zürich verbessern die Verkehrssicherheit. <p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ein systematisches Vorgehen (d.h. von der Analyse über das Aufzeigen des Handlungsbedarfs zum Ergreifen von Massnahmen) zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bzw. zur Beseitigung von Gefahrenstellen im gesamten Agglomerationsgebiet ist aus dem Programm nicht ersichtlich. Dies betrifft auch den Massnahmenbereich Aufwertung von Ortsdurchfahrten.
<p>WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert</p>	<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die 4. Teilergänzung S-Bahn, die Stadtbahn- und Tramnetzausbauten sowie die vorgeschlagenen Verkehrssystemmanagement- und LV-Massnahmen führen zu weiteren Umsteigeeffekten. Sie tragen zu einer gewissen Veränderung des Modal Split zu Gunsten des ÖV gegenüber dem Trend bei. Somit sind gewisse Reduktionen der Luftschadstoff- und Lärmbelastungen zu erwarten. <p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Im Bereich LV ist die Herangehensweise zu wenig systematisch, um eine deutliche Veränderung des Modal Split gegenüber dem Trend zu Gunsten des LV zu erreichen. ▪ Die vorhandenen Instrumente zur Lenkung der Siedlungsentwicklung nach innen bewirken eine gewisse, aufgrund fehlender weitergehender Impulse (vgl. WK2) aber keine deutliche Reduktion der Flächenbeanspruchung gegenüber dem Trend. ▪ Über den Richtplan hinausgehende konzeptionelle Vorstellungen zur koordinierten Landschaftsentwicklung, die indirekt eine Siedlungsentwicklung nach innen unterstützen würden, werden im Agglomerationsprogramm nicht aufgegriffen und weiterentwickelt.
<p>Vorleistungen WK 1-4</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Deutlich überdurchschnittliche Vorinvestitionen für ein dichtes ÖV(S-Bahn/Tram/Bus)-System haben zu einem guten Modal Split zu Gunsten des ÖV für die Agglomeration Zürich geführt. Eine gute Abstimmung zwischen Grob- und Feinverteilung ist heute Standard. Ferner ist ein gutes Mobilitätsmanagement in der Stadt Zürich bereits verankert. ▪ Eine verbindliche Abgrenzung des Siedlungsgebietes, die zu einer gewissen Begrenzung der Siedlungsentwicklung beiträgt, ist seit 1995 richtplanmässig eingetragen. Besonders positiv wird das langjährige Engagement in der Agglomerationen Zürich und Winterthur für die Umnutzung innerstädtischer Brachen gewürdigt.

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	1	2
WK3: Verkehrssicherheit erhöht	1	0	1
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert	1	0	1
Summe WK1 – WK4 (Nutzen)	5	2	7

Tabelle 4-2

4.2 Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis)

Die Kosten der A- und B-Liste (vgl. Kap. 2) liegen bei Fr. 1543.89 Mio. für eine grosse 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.

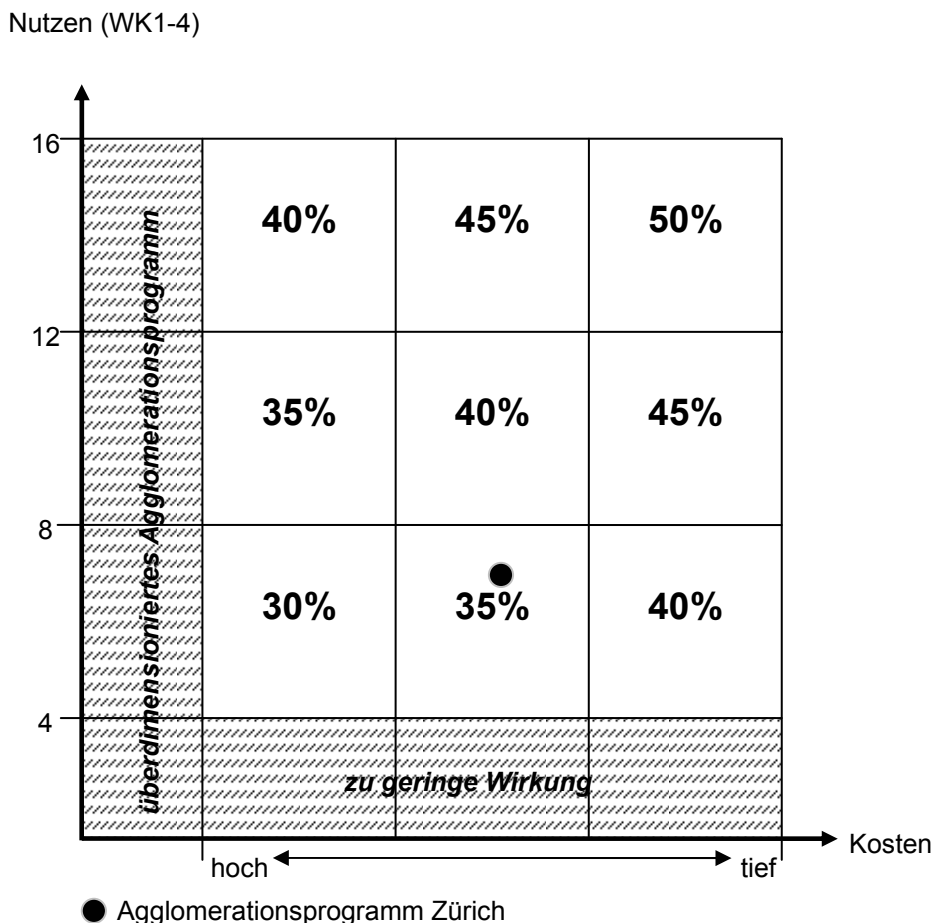


Abbildung 4-1

4.3 Entscheidende Abhängigkeiten zwischen Programmwirkung und Priorisierung der Massnahmen

Voraussetzung für die Entfaltung der Wirkungen der 4. Teilergänzung der S-Bahn Zürich ist die rechtzeitige Realisierung der Durchmesserlinie Zürich. Dieses Vorhaben wurde vom Parlament als dringliches S-Bahn-Projekt für den Agglomerationsverkehr beschlossen. Mit der Botschaft zum Infrastrukturfondsgesetz vom 2. Dezember 2005 wurde gemäss dem auf dem damaligen Planungsstand betreffend die Nutzung der Infrastruktur durch den Agglomerationsverkehr beruhenden Annahmen dem Parlament unter der Bezeichnung „DML, 1. Teil S-Bahn“ die Entnahme von 400 Mio. Fr. aus dem Infrastrukturfonds beantragt. Gemäss der aktuellen Kostenschätzung betragen die Gesamtkosten der DML Fr. 2.031 Mio. (Preisstand April 2005). Der Bundesbeitrag für 50% der dem Agglomerationsverkehr zurechenbaren Kosten beträgt Fr. 677 Mio. Der noch ausstehende 2. Teil aus dem Infrastrukturfonds beläuft sich demnach auf Fr. 277 Mio. Diese Kosten werden dem Agglomerationsprogramm angerechnet.

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:

Für die Überprüfung der Priorisierung wurden die angegebenen Einzelmassnahmen im Agglomerationsprogramm Zürich und nicht die angegebenen Massnahmen(pakete) berücksichtigt.

<i>Massnahmen-(paket) gemäss AP*</i>	<i>Änderung Massnahmen(paket)konfiguration samt Begründung</i>
261.081 4. Teilergänzung S-Bahn Zürich, inkl. Nachbarkantone	Das Paket wird dreigeteilt: 2 Teile aufgrund der Realisierungshorizonte "1. und 2. Priorität": <ul style="list-style-type: none"> ▪ 4. Teilergänzung S-Bahn Zürich, Priorität A, 170.00 Mio ▪ 4. Teilergänzung S-Bahn Zürich, Priorität B, 267.00 Mio

Tabelle 5-1 (* M-Nr. des ARE)

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>
230.007	Mobilitätsmanagement Winterthur	Massnahmen im Bereich des Mobilitätsmanagements beinhalten keine Kosten für Strassen- und Schieneninfrastrukturen, deshalb sind sie nicht mittels Infrastrukturfonds finanzierbar.
230.008	Mobilitätsmanagement, Mobilitätszentrale	Massnahmen im Bereich des Mobilitätsmanagements beinhalten keine Kosten für Strassen- und Schieneninfrastrukturen, deshalb sind sie nicht mittels Infrastrukturfonds finanzierbar.
261.006	Mobilitätsmanagement Limmattal	Massnahmen im Bereich des Mobilitätsmanagements beinhalten keine Kosten für Strassen- und Schieneninfrastrukturen, deshalb sind sie nicht mittels Infrastrukturfonds finanzierbar.
230.002	RVS W'thur: Prioritätenverschiebungen (LSA Programme)	Die Massnahme beinhaltet keine Infrastrukturkosten, deshalb ist sie nicht mittels Infrastrukturfonds finanzierbar.
261.002	RVS Limmattal: Prioritätenverschiebungen (LSA Programme)	Die Massnahme beinhaltet keine Infrastrukturkosten, deshalb ist sie nicht mittels Infrastrukturfonds finanzierbar.
261.067	Mobilitätsmanagement Glattal	Massnahmen im Bereich des Mobilitätsmanagements beinhalten keine Kosten für Strassen- und Schieneninfrastrukturen, deshalb sind sie nicht mittels Infrastrukturfonds finanzierbar.

Tabelle 5-2 (* M-Nr. des ARE)

5.3 Eigenleistungen

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

<i>M-Nr.*</i>	<i>Massnahmen</i>	<i>Priorität</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>
230.014	Neugestaltung Usterstrasse in Unterillnau	A	1.20
230.015	Ortsdurchfahrt Kollbrunn	A	3.00
230.016	Ortsdurchfahrten Ober- und Unterohringen	A	2.50
230.017	Beruhigung Quartierstrassen Stadt Winterthur	A	6.00

<i>M-Nr.*</i>	<i>Massnahmen</i>	<i>Prio- rität</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>
261.003	RVS Limmattal: Busschleusen und -spuren	A	3.00
261.004	RVS Limmattal: Dosierstellen	A	2.00
261.008	Urbane Mischnutzung fördern in Entwicklungsgebieten und Stadtbahnkorridor	A	12.60
261.010	Busverbindung Dietikon – Schlieren Industrie/Nord	A	1.00
261.011	Optimierung örtliche Erschliessung Oetwil, Geroldswil, Unterengstringen	A	0.50
261.012	Neue Buslinie Würenlos – Geroldswil – Dietikon (oder Frankental)	A	0.50
261.032	Erschliessung Bahnhof Löwenstrasse: Zugänge DML	A	35.00
261.034	Parkplatz freier Münsterhof: gestalterische Massnahmen	A	4.00
261.058	Ausbau Zugänge Bahnhof Wallisellen	A	4.00
261.059	Anbindung Haltestelle Glattalbahn an Glattzentrum	A	6.00
261.060	Ausbau Zugänge Bahnhof Glattbrugg	A	4.00
261.061	Optimierung Perronanlagen Balsberg	A	5.00
261.062	Neugestaltung OeV-Umsteigebereiche Bahnhof Dietlikon	A	2.00
261.063	Neugestaltung OeV-Umsteigebereiche Bahnhof Dübendorf	A	4.00
261.070	Aufwertung Bushaltestelle	B	2.00
261.073	Ausbau Anschlussknoten Industriestrasse/Neue Winterthurerstrasse/Pappelstrasse	B	2.00
261.074	Diverse Knotenoptimierungen	B	1.00
261.075	Neubau Bügel Wangen (Neue Erschliessungsachse für MIV Richtung Wangen)	B	10.00

Tabelle 5-3 (* M-Nr. des ARE)

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 (* M-Nr. des ARE)

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>
261.009	Buseigentrassee zwischen Dietikon und Killwangen	12.00	A → B	B: Kosten/Nutzen-Verhältnis genügend. Die Änderung der Priorität erfolgt in Abstimmung mit dem Agglomerationsprogramm Aargau Ost, Massnahme 9.11. Eine Umstellung auf Tram ist erst in einem entfernten Horizont zweckmässig. Angesichts dessen, ist ungenügend nachgewiesen, wie weit in einer ersten Etappe günstigere Massnahmen wie LSA-Steuerung und Busbevorzungen auf der bestehenden Strasse möglich sind.
261.081	4. Teilergänzung S-Bahn Zürich, inkl. Nachbarkantone, Priorität 2	267.00	A → B	Aufgrund des Realisierungshorizonts wird die Priorität angepasst.
261.039	Weitere Quartierzentren (v.a. Fussgängerbereiche)	10.00	A → C	C: Kosten/Nutzen-Verhältnis ungenügend. Die Planungen sind ungenügend konkretisiert.
230.022	Tieferlegung unt. Vogelsangstrasse, Verlagerung Verkehr auf Lagerhausstrasse	70.00	A → C	C: Kosten/Nutzen-Verhältnis ungenügend. Die vorgeschlagenen Lösungen der Teilumfahrung des Stadtzentrums Winterthur weisen in der heute geplanten Form lediglich eine geringe Entlastungswirkung auf. Die Teilprojekte stellen keine plausible Gesamtlösung zu einer dauerhaften Entlastung der zentralen Stadtgebiete dar und sind zu wenig mit weiteren Vorhaben (Heiligbergtunnel, Südostumfahrung) koordiniert.
230.023	Verlagerung Verkehr auf Lagerhausstrasse	10.00	A → C	C: Kosten/Nutzen-Verhältnis ungenügend. siehe 230.022
261.076	Glattalbahn Kloten-Bassersdorf (Glattalbahn inkl. Anpassungen Strassennetz (mittelfristige Massnahmen)	150.00	B → C	C: Kosten/Nutzen-Verhältnis ungenügend. Das heutige und mittelfristige Potenzial rechtfertigt keinen Trambetrieb.
230.026	Entlastungsstrasse Oberwinterthur	100.00	B → C	C: Kosten/Nutzen-Verhältnis ungenügend. Es ist nicht ersichtlich, wie diese Massnahme in eine Gesamtlösung zur

<i>M-Nr.*</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>	<i>Ände- rung</i>	<i>Begründung</i>
				optimierten Verkehrsabwicklung und zur Aufwertung des Siedlungsraums im Osten von Winterthur eingebettet ist.
261.040	Waidhaldtunnel inkl. Verlängerung bis Milchbuck (inkl. Entlastung und Rückbau Rosengartenstrasse)	350.00	B → C	C: Reifegrad ungenügend. Der Ausgang der Variantendiskussion ist noch offen, entsprechend auch die zu erwartenden Kosten. Der Reifegrad der Massnahme ist ungenügend, um das Kosten/Nutzen-Verhältnis der Massnahme beurteilen zu können.

Tabelle 5-5 (* M-Nr. des ARE)

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>
230.022	Tieferlegung unt. Vogelsangstrasse, Verlagerung Verkehr auf Lagerhausstrasse	70.00
230.023	Verlagerung Verkehr auf Lagerhausstrasse	10.00
230.026	Entlastungsstrasse Oberwinterthur	100.00
261.040	Waidhaldtunnel inkl. Verlängerung bis Milchbuck (inkl. Entlastung und Rückbau Rosengartenstrasse)	350.00

Tabelle 5-6 (* M-Nr. des ARE)

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>
261.081 4. Teilergänzung S-Bahn Zürich	S-Bahn Vorhaben (vom BR als ZE genehmigt)	Nachweis der räumlichen Abstimmung gem. Art. 5 Abs. 2 RPV

Tabelle 6-1 (* M-Nr. des ARE)

B-Liste:

<i>Massnahmen(paket)*</i>	<i>Stand der Verankerung</i>	<i>Handlungsbedarf / Konsequenz</i>
261.013 Limmattalbahn 1. Etappe Farbhof-Schlieren	Nr. 16 Limmattalbahn (vom BR als ZE genehmigt)	Überprüfung im Hinblick auf Festsetzung
261.081 4. Teilergänzung S-Bahn Zürich	S-Bahn Vorhaben (vom BR als ZE genehmigt)	Überprüfung im Hinblick auf Festsetzung

Tabelle 6-2 (* M-Nr. des ARE)

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 eine systematische Herangehensweise über die verschiedenen Teilräume hinweg gewährleistet, das Zusammenwirken der vorhandenen Instrumente und Grundlagen im Agglomerationsgebiet schlüssig dargelegt und insbesondere der Siedlungsbereich vollumfänglich integriert wird.

ANHANG

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

<i>M-Nr.*</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Priorität</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) 2005**/***</i>
230.006	Fuss- und Veloverkehr Winterthur	A	2.00	1.72
230.019	Netzergänzungen LV Oberwinterthur	A	5.00	4.31
230.021	LV Stadtmitte	A	21.90	18.87
261.005	Fuss- und Veloverkehr	A	10.50	9.05
261.065	Ausbau Radwegnetz im Glattal	A	11.00	9.48
261.066	Ausbau Radwegnetz im Glattal	B	11.00	9.48
261.071	Aufwertung LV	B	6.00	5.17
Summe	LV_A/B-Liste		67.40	58.08

Keine Kürzung lt. Benchmark (Methode siehe Erläuterungsbericht)

	Konzept LV_A-Liste	A		43.42
	Konzept LV_B-Liste	B		14.65

Tabelle Anhang (* M-Nr. des ARE, ** 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.)