



26. Februar 2014

Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal 2. Generation Prüfbericht des Bundes

Referenz/Aktenzeichen: 321.1 / N441-0159

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 im Prüfprozess.....	4
1.4	Vorgehen in der Umsetzung.....	4
2	Gesamtwürdigung, Beitragssatz, Listen der A- und B-Massnahmen	5
3	Prüfung der Grundanforderungen	9
4	Beurteilung der Programmwirkung	10
4.1	Nutzen - Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien	10
4.2	Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis)	14
5	Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen	15
5.1	Anpassung Massnahmen aufgrund Vorgaben der UVEK-Weisung	15
5.2	Nicht mitfinanzierte Massnahmen	17
5.3	Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen	20
5.4	Durch den Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C	20
5.5	A-, B- und C*-Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung	22
6	Übereinstimmung mit der Gesetzgebung und Planungsinstrumenten des Bundes sowie den kantonalen Richtplänen	23
6.1	Gesetzgebung, Sach- und Massnahmenpläne und Inventare des Bundes.....	23
6.2	Nachweis der Abstimmung von Infrastrukturmassnahmen der Priorität A oder B mit den kantonalen Richtplänen.....	23
7	Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms	25
ANHANG 1	26
ANHANG 2	27

1 Gegenstand, Ziel, Vorgehen

1.1 Gegenstand der Prüfung

Gegenstand der Prüfung ist das Agglomerationsprogramm Stadt Zürich - Glattal bestehend aus:

- Agglomerationsprogramme Dachkonzept, 2. Generation, 30. Mai 2012
- Agglomerationsprogramm Stadt Zürich - Glattal, 2. Generation, 30. Mai 2012
- Agglomerationsprogramm Umsetzungsbericht 2012, 1. Generation, 30. Mai 2012

Das Agglomerationsprogramm (AP) wurde am 26. Juni 2012 beim Bund zur Prüfung eingereicht. Damit bewirbt sich die Agglomeration/Trägerschaft für die Mitfinanzierung der im Agglomerationsprogramm als prioritär eingestufteten Verkehrs-Infrastrukturvorhaben durch den Bund im Rahmen des Infrastrukturfondsgesetzes.

1.2 Ziel und Zweck der Prüfung

Die Prüfung hat vier 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 Massnahmen¹ über alle Agglomerationsprogramme mit Blick auf die verfügbaren Bundesmittel.
4. Die Berücksichtigung des Umsetzungsberichts Teil A und B als integraler Teil des Agglomerationsprogrammes.

Auf dieser Grundlage werden die Botschaft zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr zu Händen des eidgenössischen Parlaments und die Leistungsvereinbarungen erarbeitet.

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

1.3 Vorgehen im Prüfprozess

Das Verfahren der Prüfung ist grundsätzlich in der Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 2. Generation des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK vom 14.12.2010 (nachfolgend: UVEK-Weisung) festgelegt. Im Verlaufe des Prüfungsprozesses wurden diese Vorgaben in der praktischen Anwendung konkretisiert und präzisiert. Die Erläuterungen zum Vorgehen und zu den allgemeinen Ergebnissen des Prüfprozesses sind im Erläuterungsbericht vom 26.02.2014 dargelegt.

1.4 Vorgehen in der Umsetzung

In der Leistungsvereinbarung verpflichten sich die am Agglomerationsprogramm beteiligten Parteien zur Umsetzung aller darin enthaltenen mitfinanzierten und nicht mitfinanzierten Massnahmen. Für jede vom Bund mitfinanzierte Infrastrukturmassnahme der A-Liste, die bau- und finanzreif ist, wird gestützt auf die Leistungsvereinbarung eine Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen. Anschliessend kann die Massnahme umgesetzt werden. Bundesbeiträge werden für die effektiv erbrachten Leistungen maximal bis zu den nachfolgend festgelegten Höchstbeiträgen zuzüglich Teuerung und MWST. ausbezahlt.

Die Umsetzung aller in der Leistungsvereinbarung aufgeführten Massnahmen wird im Rahmen eines laufenden Controllings durch den Bund überprüft.

¹ Mit der Bezeichnung „Massnahme/n“ sind stets auch „Massnahmenpaket/e“ gemeint.

2 Gesamtwürdigung, Beitragssatz, Listen der A- und B-Massnahmen

Das vorliegende Agglomerationsprogramm Stadt Zürich - Glattal der 2. Generation baut in einem erweiterten Teilperimeter auf dem Agglomerationsprogramm Zürich der 1. Generation auf und bearbeitet neu neben den Kernräumen der Stadt Zürich und dem Glattal auch das Regionalzentrum Bülach. Weitere Regionen des BFS-Perimeters wie die beiden Seeufer und das Furtal wurden hingegen nicht einbezogen.

Das Programm basiert auf einer guten Analyse und Herleitung des Handlungsbedarfes. Zukunftsbild, Teilstrategien und Massnahmen wurden in einem integralen Planungsansatz angegangen. Die Erarbeitung von Teilstrategien sowie die Ableitung entsprechender Massnahmen sind im Verkehrsbereich besser gelungen als für den Siedlungsbereich. Die Kohärenz auf Programm- und Massnahmenebene zwischen der 1. und 2. Generation ist vorhanden. Mit dem Dachkonzept besteht ein konzeptioneller Rahmen, in welchem für alle Agglomerationsprogramme des Kantons Zürich die Planungen aufeinander und mit übergeordneten Massnahmen abgestimmt werden.

Durch den konsequenten Ausbau des Netzes des öffentlichen Verkehrs (ÖV) und der Erhöhung der Verträglichkeit des motorisierten Individualverkehrs (MIV) trägt das Programm zu einer wesentlichen Verbesserung der Funktionalität des Gesamtverkehrssystems und der Sicherheit in den Teilräumen Stadt Zürich und Glattal bei.

Die Stärken des Agglomerationsprogramms Zürich-Glattal liegen im Ausbau des Tramnetzes und in der konsequenten Aufwertung der multimodalen Drehscheiben und ihres Umfeldes. Dadurch werden die Wege bzw. Reisezeiten im ÖV und die Verknüpfungen Bus/Tram/S-Bahn attraktiver. Für den Langsamverkehr werden Trennwirkungen an neuralgischen Punkten in der Stadt Zürich vermindert und die Qualität der Hauptachsen verbessert. Ferner tragen die Fortsetzung des Programms QUARZ und die flächendeckenden Aufwertungen der Ortsdurchfahrten zur Erhöhung der Sicherheit bei. Die erwähnten Verbesserungen tragen zu einer Erhöhung der Qualität der öffentlichen Räume bei. Im Siedlungsbereich verfügt die Agglomeration mit dem kantonalen Richtplan und den regionalen Richtplänen über ein gutes Planungsinstrumentarium, mit dessen Anwendung beziehungsweise Aktualisierung grundsätzlich eine positive Wirkung auf die Siedlungsentwicklung zu erwarten ist. Das Agglomerationsprogramm mit seinem integralen Ansatz in einem grösseren Perimeter bei der Planung und Umsetzung von Strategien und Massnahmen konsequenter genutzt werden.

Im Verkehrsbereich liegt die Schwäche des Programms primär in der zu wenig klar dargelegten Abstimmung der verschiedenen Verkehrsmittel MIV, ÖV und Langsamverkehr im Rahmen der Gesamtverkehrskonzeption der Agglomeration. Im Siedlungsbereich liegen mit einigen zentralen Master- und Entwicklungsplanungen gegenwärtig nur wenige konkrete lenkungs- und umsetzungsstarke Massnahmen zur Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen vor, insbesondere für die Räume Glattal und Bülach aber auch ausserhalb des Bearbeitungsperrimeters des Agglomerationsprogramms. Massnahmen zur Steuerung und Etappierung der Bauzonenentwicklung wie z.B. Kriterien und Regeln für Neueinzonungen nach Erschliessungsgüte werden nicht thematisiert.

Mit der Palette an vorgeschlagenen ÖV-Massnahmen ist eine weitere Stärkung des Anteils des öffentlichen Verkehrs am Modal Split und dadurch eine Reduktion der Luftschadstoff- und Lärmimmissionen zu erwarten. Durch die Beschränkung des Bearbeitungsperrimeters auf den Kern und Teile der Agglomeration wird diese Wirkung allerdings wieder relativiert.

Trotz guter Konzeption kann dem Agglomerationsprogramm ohne Konkretisierung beziehungsweise Aktualisierung der regionalen Richtpläne noch kaum eine Reduktion des Flächenverbrauchs attestiert werden. Eine gemeinsame Gesamtplanung zur Aufwertung des Natur- und Landschaftsraumes ist im Programm nicht ersichtlich. Einzelne Teilraumplanungen wie die Umsetzung des Leitbilds Seebecken werden positiv gewertet, wirken jedoch lediglich lokal.

Nach der Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen für die Agglomeration Zürich-Glattal belaufen sich die Investitionskosten des Agglomerationsprogramms auf CHF 1526.36 Mio. Dieser Betrag umfasst CHF 677.47 Mio. für die A- und B-Massnahmen sowie CHF 848.89 Mio. für die A1-Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm der 1. Generation. Die Investitionskosten der Agglomerationsprogramme Stadt Zürich - Glattal und Limmattal werden als Ganzes betrachtet und betragen CHF 2190.36 Mio.². Sie werden als mittel eingestuft³.

Aufgrund der Programmwirkung (Kosten/Nutzen-Verhältnis) wird dem eidg. Parlament beantragt, folgenden Beitragssatz des Bundes an die mitfinanzierten Massnahmen der 2. Generation festzulegen⁴:

35%

Gestützt auf diesen Beitragssatz und die Prüfung der Priorisierung der Massnahmen werden zur Mitfinanzierung der in der nachfolgenden A-Liste stehenden Massnahmen die aufgeführten Höchstbeiträge des Bundes beim eidgenössischen Parlament zur Freigabe beantragt.

A-Liste

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio CHF) laut AP	Kosten (Mio CHF) 2005*	Bundes- beitrag**
0261-1.2.001	Z_ÖV1	Zürich - Realisierung Tramverbindung Hardbrücke	102.00	91.41	31.99
0261-1.2.002	Z_ÖV2	Zürich - Realisierung Tramnetzergän- zung Altstetterstrasse / Anbindung Bahnhof Altstetten	33.00	29.57	10.35
0261-1.2.007	Z_ÖV7	Zürich - Realisierung Quartieranbindung Ost Bahnhof Oerlikon (Etappe 3b)	40.00	35.85	12.55
0261-1.2.009	Z_ÖV9	Zürich - Anpassungen Bahnhof Hard- brücke (Sofortmassnahmen)	30.00	26.88	9.41
0261-1.2.015	G_ÖV5	Dübendorf - Aufwertung Zugang Bahn- hof Stettbach Nordseite	2.30	2.06	0.72
0261-1.2.020	G_ÖV10	Dietlikon - Eigentrossierung Bus Dietli- kon Süd	9.50	8.06	2.82
0261-1.2.023	Z_MIV3	Zürich - Neugestaltung Strassenraum Badenerstrasse (Farbhof - Altstet- terstrasse)	43.00	7.20***	2.52
0261-1.2.030	G_MIV3	Wallisellen - Umgestaltung/Entflechtung Vorfahrt Glattzentrum	14.60	12.38	4.33
0261-1.2.033	Z_LV2	Zürich - Verbindung Sihlsteg / Giess- hübel (Netzlückenschliessung Hauptrou- ten Velo)	5.00	4.24	1.48
0261-1.2.036	Z_LV5	Zürich - Neugestaltung/Ergänzung Velo- Komfortroute Shil - HB - Limmat	11.80	10.01	3.50
0261-1.2.038	G_LV1	Glattal - „Fil Bleu“ Langsamverkehrsver- bindung entlang der Glatt	12.00	10.18	3.56
0261-1.2.040	G_LV3	Wangen-Brütisellen - Aufwertung Dorf- platz	1.50	1.27	0.45

² Zur Beurteilung der Kosten wurden die Agglomerationsprogramme Stadt Zürich-Glattal und Limmattal zusammen betrachtet, da sie im selben BFS-Perimeter umgesetzt werden. Diese Kosten betragen CHF 2'190.36 Mio. (1'526.36 + 664.00).

³ Preisstand Oktober 2005 exkl. MWST. und Teuerung

⁴ Der Beitragssatz an die A1-Massnahmen, welcher in der Leistungsvereinbarung (1. Generation) festgehalten ist, bleibt unverändert.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>	<i>Kosten (Mio CHF) 2005*</i>	<i>Bundes- beitrag**</i>
0261-1.2.042	G_LV5	Opfikon - Realisierung Fussgängerbrücke über die Autobahn A1	2.30	1.95	0.68
0261-1.2.068	G_MIV1	Glattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Bassersdorf	4.20	3.38***	1.18
0261-1.2.069	G_MIV1	Glattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Schwerzenbach	3.50	2.97	1.04
0261-1.2.071	G_MIV1	Glattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Wangen-Brütisellen	3.50	2.97	1.04
0261-1.2.072	G_MIV1	Glattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Bülach	2.00	1.70	0.59
0261-1.2.073	G_MIV1	Glattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Falländen	3.00	1.80***	0.63
0261-1.2.074	G_MIV1	Glattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Opfikon/Glattbrugg	7.00	2.70***	0.95
0261-1.2.092	Z_MIV4	Zürich - Realisierung QUARZ- Gestaltungsprojekte Priorität A - Morgental	10.00	1.32***	0.46
0261-1.2.096		LV A-Liste (Anhang 1)		7.63	2.67
	Summe			265.53	92.92

Tabelle 2-1 (* Preisstand Oktober 2005 exkl. MWST. und Teuerung; ** Höchstbeitrag Bund, Preisstand 2005 exkl. MWST. und Teuerung, gerundet, *** Kosten im Benchmark gekürzt)

Für die in der nachfolgenden B-Liste stehenden Massnahmen ist die Bau- und Finanzreife für die Vierjahresperiode 2015-2018 nicht erreichbar oder muss das Kosten/Nutzen-Verhältnis noch optimiert werden. Zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieses Prüfberichts (26.02.2014) ist die Mitfinanzierung dieser Massnahmen durch den Bund weder durch den Infrastrukturfonds noch durch ein anderes Finanzierungsinstrument des Bundes gesichert. Es wird eine Aufstockung der Bundesmittel und eine Verstetigung der Mitfinanzierung des Programms Agglomerationsverkehr durch den Bund angestrebt. Unter Vorbehalt der Sicherung der Finanzierung sollen diese Massnahmen in den Agglomerationsprogrammen der 3. Generation von den Agglomerationen neu eingereicht und vom Bund nochmals geprüft werden:

B-Liste

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>	<i>Kosten (Mio CHF) 2005*</i>	<i>Bundes- beitrag*</i>
0261-1.2.003	Z_ÖV3	Zürich - Tramnetzergänzung Affoltern	250.00	224.04	78.41
0261-1.2.026	Z_MIV6	Zürich - Neue Verkehrsorganisation Urani- astrasse	6.00	5.09	1.78
0261-1.2.032	Z_LV1	Zürich - Gleisquerung Negrellisteg (Netzlü- ckenschliessung Haupttrouten Velo)	30.00	25.45	8.91
0261-1.2.034	Z_LV3	Zürich - Verbindung Stadtkreise 4 und 5 (Netzlückenschliessung Haupttrouten Velo)	17.00	14.42	5.05
0261-1.2.075	G_MIV2	Glattal - Aufwertung Ortdurchfahrten Prio- rität B - Bassersdorf, Klotenstrasse	3.50	2.70**	0.95
0261-1.2.076	G_MIV2	Glattal - Aufwertung Ortdurchfahrten Prio- rität B - Bassersdorf, Winterthurerstrasse	3.00	2.25**	0.79
0261-1.2.079	G_MIV2	Glattal - Aufwertung Ortdurchfahrten Prio- rität B - Wallisellen	1.50	1.27	0.45

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>	<i>Kosten (Mio CHF) 2005*</i>	<i>Bundes- beitrag*</i>
0261-1.2.080	G_MIV2	Glattal - Aufwertung Ortdurchfahrten Priorität B - Kloten	4.00	3.39	1.19
0261-1.2.081	G_MIV2	Glattal - Aufwertung Ortdurchfahrten Priorität B - Bülach	1.50	1.27	0.45
0261-1.2.082	G_MIV2	Glattal - Aufwertung Ortdurchfahrten Priorität B - Fällanden	3.00	2.40**	0.84
0261-1.2.090	Z_ÖV8	Zürich - Kapazitätssteigerung Personenunterführung Bahnhof Altstetten - PU West	8.00	7.17	2.51
0261-1.2.093	Z_MIV5	Zürich - Realisierung QUARZ-Gestaltungsprojekte Priorität B - Meierhofplatz	5.00	3.60**	1.26
0261-1.2.094	Z_MIV5	Zürich - Realisierung QUARZ-Gestaltungsprojekte Priorität B - Wipkingerplatz	18.00	2.40**	0.84
0261-1.2.098	G_ÖV1	Kloten / Bassersdorf - Verlängerung Stadtbahn Flughafen - Kloten Industrie - Bassersdorf - Etappe 1	130.00	116.50	40.78
Summe				411.95	144.21

Tabelle 2-2 (* Preisstand Oktober 2005 exkl. MWST. und Teuerung, gerundet; ** Kosten im Benchmark gekürzt)

Hinweise

Die relevanten nicht mitfinanzierten Massnahmen im Bereich Siedlung und Verkehr (vgl. Kap. 5.2.1, 5.2.2) sowie die durch andere Bundesmittel (mit)finanzierbaren Massnahmen (Kap. 5.3) werden als wesentlicher Bestandteil für die Programmwirkung betrachtet und sind damit für die Festlegung des Beitragssatzes des Bundes mitentscheidend.

Kosten und Nutzen der überarbeiteten Agglomerationsprogramme der zweiten Generation sind unter Einbezug der Massnahmen gemäss Leistungsvereinbarung der ersten Generation (ohne Massnahmen der Priorität B, vgl. Kap. 3.4 der Leistungsvereinbarung) bewertet, jedoch ohne Berücksichtigung der aus dem Infrastrukturfonds mitfinanzierten, sogenannten „dringlichen Projekte“. Deren Umsetzung inkl. flankierender Massnahmen ist jedoch Voraussetzung für eine allfällige Beteiligung des Bundes an Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm.

Die angeführten Kosten wurden aus dem eingereichten Agglomerationsprogramm der 2. Generation bzw. der Leistungsvereinbarung zum Agglomerationsprogramm der 1. Generation entnommen. Die Kostenbewertung einer Massnahme erfolgt durch eine Einteilung in fünf Haupt- und vier Zwischenkostenkategorien, die anhand von vier Agglomerationsgrössenkategorien abgestuft werden. Bei der Agglomeration Stadt Zürich - Glattal handelt es sich um eine grosse Agglomeration.

Die Massnahmen, die vom Bund als Sicherung/Aufwertung Strassenraum, Verkehrsmanagement und Langsamverkehr kategorisiert sind, wurden einem Benchmark unterzogen, der darauf abzielt, eine vergleichbare und angemessene Basis für die Beurteilung und Ausrichtung von Beiträgen zu stellen. Betriebsbeiträge (Bsp. Unterhalts- und Sanierungskosten) können mittels Infrastrukturfonds nicht finanziert werden (Art. 17a Abs. 4 MinVG). Entsprechende Nachweise werden im Rahmen des Abschlusses der Finanzierungsvereinbarungen verlangt.

3 Prüfung der Grundanforderungen

Die grundsätzliche Mitfinanzierungswürdigkeit des Agglomerationsprogramms durch den Bund ist entsprechend der UVEK-Weisung an bestimmte Grundanforderungen geknüpft. In Gesprächen zur Standortbestimmung des vorliegenden Agglomerationsprogramms hatte der Bund bereits zu einem früheren Zeitpunkt allfällige Lücken bei der Erfüllung der Grundanforderungen aufgezeigt.

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

Hinweis zur Trägerschaft im Hinblick auf die Umsetzung:

Für die Umsetzung verlangt der Bund, dass sich der Kanton und die Gemeinden, ggf. auch die regionale Körperschaft zur Umsetzung aller in diesem Prüfbericht aufgelisteten, für die Programmwirkung relevanten Massnahmen (Kap. 2, 5.2.1, 5.2.2 und 5.3) in ihrer Verantwortung, verpflichten. Zu diesem Zweck müssen sie, i.d.R. auf Exekutivebene, Beschlüsse zur Einleitung und Durchführung dieser Massnahmen im Rahmen ihrer Kompetenzen abgeben und diese Beschlüsse dem/den Kanton(en) bzw. der Trägerschaft vor Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung weiterleiten. Die planungs- und kreditrechtlichen Beschlüsse der zuständigen Organe bleiben vorbehalten.

Hinweis: Diese Regel gilt unter dem Vorbehalt, dass die betroffene Massnahme nicht schon juristisch, durch Planungs- und/oder Finanzierungsinstrumente verpflichtend ist.

Hinweise zum Controlling:

Der Bund führt periodisch ein Controlling und ein Monitoring durch, um den Stand der Umsetzung und die Wirkung der Agglomerationsprogramme zu überprüfen. Die entsprechenden Berichte und die erforderlichen kantonalen/kommunalen Daten sind zur Verfügung zu stellen.

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

Die Trägerschaft verpflichtet sich, das Agglomerationsprogramm konform zu Gesetzgebung, übergeordneten Sachplänen und unter Beachtung von Schutzinventaren weiterzuentwickeln und umzusetzen. Strategien und Massnahmen von übergeordneter Bedeutung sind vor Abschluss der Leistungsvereinbarung im kantonalen Richtplan festzuschreiben (vgl. Kap. 6.).

4 Beurteilung der Programmwirkung

Das Verfahren für die Ermittlung der Programmwirkung ist in der UVEK-Weisung festgelegt (insb. Kap. 2, 3.5 und 4.5). Es stellt den Nutzen des Agglomerationsprogramms dessen Kosten gegenüber. Sowohl Nutzen als auch Kosten werden jeweils relativ, d.h. vor dem Hintergrund der Agglomerationsgrösse (Bevölkerung und mit 0.5 gewichtete Anzahl Arbeitsplätze auf Schweizer BFS-Perimeter) ermittelt.

Entscheidend für die Programmwirkung sind Zukunftsbild, Analysen, Herausforderungen, Strategien und Massnahmen sowie der verbindende rote Faden. Bei bereits im Rahmen der 1. Generation unterstützten Agglomerationsprogrammen wird zusätzlich die Kohärenz zwischen den Programmen 1. (nach Prüfung des Bundes) und 2. Generation geprüft. Von den Massnahmen werden grundsätzlich die aus dem Infrastrukturfonds mitfinanzierten Massnahmen der A- und B-Liste (Kap. 2), die durch den Bund nicht mitfinanzierbaren Massnahmen (Kap. 5.2.1), die Eigenleistungen (Kap. 5.2.2) sowie die durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbaren Massnahmen (Kap. 5.3) berücksichtigt. Bei bereits im Rahmen der 1. Generation unterstützten Agglomerationsprogrammen wird zudem der Nutzen der Massnahmen gemäss Leistungsvereinbarung der ersten Generation betrachtet, ausgenommen die Massnahmen der Priorität B (Kap. 3.4 der Leistungsvereinbarung). 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.

Entscheidend für die Kostenbeurteilung des Programms sind die Massnahmen der Priorität A und B. Bei bereits im Rahmen der 1. Generation unterstützten Agglomerationsprogrammen werden zudem die Massnahmen der Priorität A gemäss Leistungsvereinbarung der 1. Generation, die sog. A1-Massnahmen, mitberücksichtigt.

4.1 Nutzen - Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien

Wirksamkeitskriterium *Beurteilung mit Begründung*

<i>Wirksamkeitskriterium</i>	<i>Beurteilung mit Begründung</i>
<p>WK1:</p> <p>Qualität der Verkehrssysteme verbessert</p>	<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die ÖV-Netzentwicklung baut auf einer klaren Strategie auf. S-Bahn, Tram- und Busnetze werden aufeinander abgestimmt und weiterentwickelt, so dass das Angebot weiter verbessert und einzelne Bereiche (insbesondere Hauptbahnhof Zürich und zentrale Tramumsteigepunkte im Zentrum) entlastet werden. Ein erster, wichtiger Teil der Tramtangente in Zürich wird mit der neuen Verbindung Hardbrücke umgesetzt. In der ÖV-Strategie ist jedoch nicht aufgezeigt, wie die Randgemeinden der Agglomeration mit einbezogen sind. Zudem können Engpässe im Glattal kurz- bis mittelfristig nur teilweise gelöst werden. ▪ Die multimodalen Drehscheiben werden flächendeckend und etappiert aufgewertet. Wichtige Verknüpfungen der S-Bahn mit dem ÖV-Feinverteiler werden stark verbessert (Hardbrücke und Altstetten), so dass die Verkehrswege und Reisezeiten im ÖV attraktiver sowie die Intermodalität gefördert werden. Auch die Verbesserung der Langsamverkehrszugänge tragen dazu bei. ▪ Mit den Verbesserungen der ÖV-Netzstruktur setzt die Agglomeration bezüglich Erreichbarkeit dort an, wo sie den grössten Nutzen erzielt. Mit den Velokonzepten lässt sich diese Wirkung noch verstärken. ▪ Im Langsamverkehr werden primär Massnahmen vorgeschlagen, welche die Trennwirkungen (insbesondere durch bestehenden Verkehrsinfrastrukturen) vermindern und die Qualität und Sicherheit der Verbindungen erhöhen. Die Konkretisierung und Abstimmung wichtiger Konzepte wie des Masterplans Velo

*Wirksamkeits-
kriterium* *Beurteilung mit Begründung*

der Stadt Zürich oder des Fil bleu im Glattal muss noch vertieft werden.

- Der übergeordnete Güterverkehr wird im Dachkonzept erläutert. Zur Steuerung im Agglomerationsgebiet fehlen jedoch konkrete Aussagen.

Schwächen

- Eine überzeugende Gesamtverkehrsbetrachtung unter Berücksichtigung der verschiedenen Verkehrsmittel und deren Abstimmung untereinander liegt bisher weder über den definierten Perimeter des Agglomerationsprogramms noch über den gesamten BFS-Perimeter vor: Z.B. sind im Raum Bülach die Überlegungen diesbezüglich noch wenig weit entwickelt, im Raum Glattal sind die Lenkungsabsichten zu wenig ersichtlich.
- Im Strassenverkehr sind die Entwicklungen und die koordinierten langfristigen Planungen zwischen dem übergeordneten und dem untergeordneten MIV-System im Agglomerationsraum nicht aufgezeigt. Sowohl für die Stadt Zürich als auch im Glattal ist im Agglomerationsprogramm die Wirkung der verkehrslenkenden Systeme kaum zu erkennen. Einerseits werden lokale Optimierungen ohne Kapazitätsausbauten vorgesehen (der erwartete Mehrverkehr soll insbesondere in der Stadt mit dem ÖV und Langsamverkehr aufgenommen werden), andererseits fehlen trotz ausgewiesenem Bedarf Verbesserungen bei der Verknüpfung zwischen den Verkehrsmanagementsystemen der Stadt Zürich und des Glattals.
- Neben der Weiterführung des Mobilitätsmanagements werden im Agglomerationsprogramm keine griffigen Massnahmen zur Beeinflussung der Nachfrage, z.B. die Konkretisierung des kantonalen Veloförderprogramms oder der kantonalen Bestimmungen zur Parkierung, vorgesehen.

WK2:

Siedlungsentwicklung nach innen gefördert

Stärken

- Die Agglomeration verfügt mit dem Zukunftsbild, dem kantonalen Richtplan und den regionalen Richtplänen über ein gutes Planungsinstrumentarium, mit dessen Anwendung beziehungsweise Aktualisierung grundsätzlich eine positive Wirkung auf die Siedlungsentwicklung zu erwarten ist. Das Agglomerationsprogramm mit seinem integralen Ansatz für den gesamten Agglomerationsperimeter könnte dabei bei der Planung und Umsetzung von Strategien und Massnahmen noch konsequenter genutzt werden. Die verschiedenen Massnahmen des ÖV (S-Bahn-, Bus- und Tramverbesserungen) unterstützen eine Siedlungsentwicklung nach innen.
- Die Aufwertung der öffentlichen Räume wird über verschiedene Massnahmen vorangetrieben. Zu nennen sind die Umsetzung des Leitbildes und der Strategie Seebecken, die Langsamverkehrsmassnahmen, die Aufwertungen in Bahnhofs- und Haltestellenbereichen sowie die flächendeckend wirkenden Aufwertungen der Ortsdurchfahrten (Glattal) und das Programm QUARZ in der Stadt Zürich.

Schwächen:

- Neben einzelnen Masterplanungen im Zentrum von Zürich, am Bahnhof Dietlikon und Bassersdorf, die klar auf eine Konzentration der Siedlungsentwicklung an mit dem ÖV gut erschlossenen oder zu erschliessenden Lagen hinzielen, sind kaum konkrete Massnahmen für eine Siedlungsentwicklung nach innen dargelegt. Die erforderlichen Präzisierungen der kantonalen Richtplanung bezogen auf den Agglomerationsperimeter sind noch zu leisten. So fehlen noch konkrete Massnahmen z.B. für Neueinzonungen sowie konkrete Regelungen hinsichtlich Ausnutzungsziffer, Dichten oder ÖV-Erschliessung.

*Wirksamkeits-
kriterium* *Beurteilung mit Begründung*

- Die verbindliche Abgrenzung des Siedlungsgebietes gemäss kantonalem Richtplan trägt zu einer gewissen Begrenzung der Siedlungsentwicklung bei. Innerhalb des ausgewiesenen Siedlungsgebietes, insbesondere im Raum Glattal und Bülach sowie ausserhalb des Betrachtungsperimeters, stehen jedoch noch grössere Bauzonen- und Brachflächen/Umnutzungsflächen zur Verfügung. Die im Agglomerationsprogramm erkannten Schwächen (z.B. fehlende rechtliche Möglichkeiten zur Inanspruchnahme innerer Bauzonenreserven) werden nicht mit konkreten Massnahmen angegangen. Ebenso werden Aspekte wie die Verringerung von Neueinzonungen oder Kompensationsmechanismen im Agglomerationsprogramm nicht angegangen.

WK3:

Verkehrssicherheit erhöht

Stärken

- Die Sicherheit wird in der Gesamtstrategie Verkehr thematisiert und Unfallschwerpunkte werden angegangen. Dazu besteht eine kantonale Strategie zur Behebung von Unfallstellen.
- Die Weiterführung des Programms QUARZ und die flächendeckende Aufwertung der Ortsdurchfahrten erhöhen die Siedlungsverträglichkeit des MIV und verbessern die Sicherheit für den Langsamverkehr. Auch die vielen Massnahmen, die zu einer Entflechtung der Verkehrsmittel führen, erhöhen die Sicherheit im Verkehr.
- Im Glattal ist die Umsetzung eines Konzepts für die Verbesserung von Strassenquerungen für Fussgänger vorgesehen.

Schwächen

- Es ist nicht klar, wie die Umsetzung des bfu-Modells 30/50 durch die Gemeinden gesichert wird.
- Im Raum Bülach wird trotz Schwachstellenanalyse im Langsamverkehr lediglich auf die Verbesserung der sicherheitsrelevanten Aspekte aller Verkehrsteilnehmer hingewiesen, aber nicht mit Massnahmen reagiert.

WK4:

Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert

Stärken

- Die vorgeschlagenen Massnahmen zur Verbesserung des ÖV-Systems und die verbesserten Bedingungen für den Langsamverkehr lassen trotz hohem allgemeinem Verkehrswachstum eine Stagnation des MIV-Anteils am Modal Split gegenüber dem Referenzzustand erwarten. Insbesondere in der Kernagglomeration kann von einem erhöhten Anteil des ÖV und des Langsamverkehrs und damit von einer Reduktion der Luftschadstoffmissionen ausgegangen werden.
- Durch spezifische Massnahmen im Agglomerationsprogramm der 1. und der 2. Generation sind Verstetigungen des Verkehrsflusses beim MIV, eine Verringerung der Verkehrsbelastungen in einzelnen dicht besiedelten städtischen Räumen und damit Reduktionen von Lärmmissionen in Wohngebieten zu erwarten.
- Die Freiräume werden in verschiedenen Räumen aufgewertet. Zu nennen sind die Umsetzung von Leitbild und Strategie Seebecken sowie die Landschaftsentwicklungskonzepte Hönggerberg-Affoltern und Limmattalraum. Dabei wird auch die Zugänglichkeit der Naherholungsgebiete mit einzelnen Langsamverkehrsmassnahmen weiter verbessert.

Schwächen

- Über den gesamten Agglomerationsraum ist keine stringente gemeinsame Planung der Natur- und Landschaftsräume ersichtlich, jedoch sind für das

*Wirksamkeits- Beurteilung mit Begründung
kriterium*

	<p>Glattal und Zürich entsprechende Teilraumplanungen durchgeführt worden.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Massnahme Gesamtüberarbeitung regionaler Richtplan Kapitel Landschaft für Zürich und Glattal ist noch zu wenig konkret (Zielrichtungen und Lenkungscharakter), so dass im Agglomerationsprogramm zwar ein gutes Planungsinstrumentarium vorgelegt werden kann, jedoch konkrete Massnahmen zur Reduktion der Flächenbeanspruchung noch fehlen. ▪ Sowohl siedlungs- als auch verkehrsseitig werden Teilgebiete wie die Seeufer und das Furttal nicht ins Agglomerationsprogramm einbezogen, was seine Wirkung im gesamten BFS-Perimeter begrenzt.
Umsetzungsbericht	<p>Der Umsetzungsbericht wurde hinsichtlich der zwei geforderten Aspekte: Kohärenz zwischen der 1. und 2. Generation Agglomerationsprogramm Zürich resp. Stadt Zürich - Glattal und Massnahmenumsetzung im Bereich Verkehr und Siedlung vom Bund geprüft (vgl. dazu Erläuterungen unter Kap. 4.2). Die relevanten Aspekte der Umsetzung sind in die Beurteilung der Wirkung des Agglomerationsprogramms eingeflossen (Kap. 2 und 4.1).</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>
WK1: Qualität der Verkehrssysteme verbessert	2
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert	1
WK3: Verkehrssicherheit erhöht	2
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert	1
Summe WK1 - WK4 (Nutzen)	6

Tabelle 4-2

4.2 Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis)

Die Kosten der Massnahmen der Priorität A und B (vgl. A- und B-Liste in Kap. 2) liegen bei CHF 677.47 Mio. zuzüglich von CHF 848.89 Mio. für die A1-Massnahmen aus der 1. Generation und von CHF 664.00 aus dem Agglomerationsprogramm Limmattal.⁵ Die Investitionskosten von CHF 2190.36 Mio. werden als mittel eingestuft⁶.

Auf das gemäss UVEK-Weisung vorgesehene Malus-System im Zusammenhang mit dem Fortschritt der Umsetzung der A1-Massnahmen der überarbeiteten Agglomerationsprogramme wurde verzichtet. Grund dafür ist die kurze zur Verfügung stehende Zeit zwischen Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung und Stichtag des Umsetzungsberichts. Stattdessen wurden die Resultate des Umsetzungsberichts im Rahmen der Wirksamkeitsbeurteilung berücksichtigt (vgl. Kap. 4.1).

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

Nutzen (WK1-4)

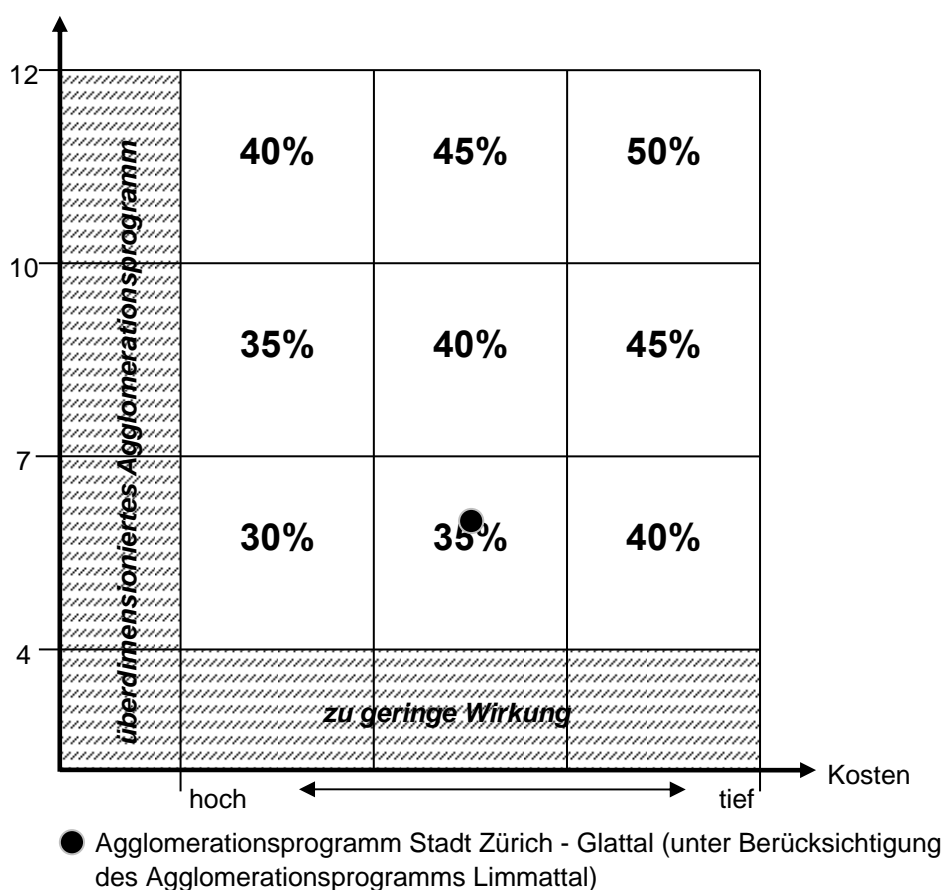


Abbildung 4-1

⁵ Zur Beurteilung der Kosten wurden die Agglomerationsprogramme Stadt Zürich-Glattal und Limmattal zusammen betrachtet, da sie im selben BFS-Perimeter umgesetzt werden. Diese Kosten betragen CHF 1'942.74 Mio. (1'406.90 + 535.85).

⁶ Preisstand Oktober 2005 exkl. MWST. und Teuerung

5 Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen

Im Vergleich aller eingereichten Agglomerationsprogramme und mit Blick auf die verfügbaren Mittel überprüft der Bund die von der Agglomeration vorgenommene Priorisierung der Massnahmen aufgrund des in der UVEK-Weisung erläuterten Verfahrens (insb. Kap. 2, 3.5 und 4.4). Dazu gehören die folgenden Schritte:

Anpassung Massnahmen (Kap. 5.1)

Ermittlung der nicht mitfinanzierten Massnahmen (Kap. 5.2)

- Siedlungsmassnahmen
- Nicht mitfinanzierbare Verkehrsmassnahmen
- Eigenleistungen der Agglomeration
- Eigenleistungen Bund
- Nicht programmrelevante Massnahmen

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 Bund (Kap. 2)

- Massnahmen der A-Liste sind innerhalb der Vierjahresperiode 2015-2018 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 vom Bund anerkanntem Handlungsbedarf (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, 2.2, 5.2, 5.3 und 5.5 aufgelisteten Massnahmen sind für den Beitragssatz relevant und werden in die Leistungsvereinbarung übernommen.

Massnahmen, die von der Agglomeration in der C-Priorität eingereicht wurden, wurden vom Bund nicht beurteilt.

5.1 Anpassung Massnahmen aufgrund Vorgaben der UVEK-Weisung

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

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Änderung Massnahmenkonfiguration</i>
0261-1.2.008	Z_ÖV8	Zürich - Kapazitätssteigerung Personenunterführung Bahnhof Altstetten	Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 0261-1.2.089, Zürich - Kapazitätssteigerung Personenunterführung Bahnhof Altstetten - PU Mitte, CHF 34.00 Mio., nicht mitfinanziert, Tab. 5-3 ▪ 0261-1.2.090, Zürich - Kapazitätssteigerung Personenunterführung Bahnhof Altstetten - PU West, CHF 8.00 Mio., Priorität B

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Änderung Massnahmenkonfiguration</i>
0261-1.2.011	G_ÖV1	Kloten/Bassersdorf-Verlängerung Stadtbahn Flughafen - Kloten Industrie - Bassersdorf - Bassersdorf - Etappe 1	Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 0261-1.2.098, Kloten / Bassersdorf - Verlängerung Stadtbahn Flughafen - Kloten Industrie - Bassersdorf - Etappe 1, CHF 130.00 Mio., Priorität B ▪ 0261-1.2.099, Kloten / Bassersdorf - Verlängerung Stadtbahn Flughafen - Kloten Industrie - Bassersdorf - Etappe 2, CHF 100.00 Mio., Priorität C
0261-1.2.013	G_ÖV3	Dietlikon - Aufwertung Umsteigeplattform beim Bahnhof	Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 0261-1.2.085, Dietlikon - Aufwertung Umsteigeplattform beim Bahnhof - Teil 1,2,3, CHF 25.00 Mio., Priorität C ▪ 0261-1.2.086, Dietlikon - Aufwertung Umsteigeplattform beim Bahnhof - Teil 4, CHF 2.00 Mio., Eigenleistung der 1. Generation
0261-1.2.024	Z_MIV4	Zürich - Realisierung QUARZ- Gestaltungsprojekte Priorität A	Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 0261-1.2.091, Zürich - Realisierung QUARZ- Gestaltungsprojekte Priorität A - Albisrieden, CHF 10.00 Mio., nicht mitfinanziert, Tab. 5-3 ▪ 0261-1.2.092, Zürich - Realisierung QUARZ- Gestaltungsprojekte Priorität A - Morgental, CHF 10.00 Mio., Priorität A
0261-1.2.025	Z_MIV5	Zürich - Realisierung QUARZ- Gestaltungsprojekte Priorität B	Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 0261-1.2.093, Zürich - Realisierung QUARZ- Gestaltungsprojekte Priorität B - Meierhofplatz, CHF 5.00 Mio., Priorität B ▪ 0261-1.2.094, Zürich - Realisierung QUARZ- Gestaltungsprojekte Priorität B - Wipkingerplatz, CHF 18.00 Mio., Priorität B ▪ 0261-1.2.095, Zürich - Realisierung QUARZ- Gestaltungsprojekte Priorität B - Zehntenhausplatz, CHF 20.00 Mio., nicht mitfinanziert, Tab. 5-3
0261-1.2.028	G_MIV1	Glattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A	Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 0261-1.2.068, Glattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Bassersdorf, CHF 4.20 Mio., Priorität A ▪ 0261-1.2.069, Glattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Schwerzenbach, CHF 3.50 Mio., Priorität A ▪ 0261-1.2.070, Glattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Greifensee, CHF 3.50 Mio., nicht mitfinanziert, Tab. 5-3 ▪ 0261-1.2.071, Glattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Wangen-Brütisellen, CHF 3.50 Mio., Priorität A ▪ 0261-1.2.072, Glattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Bülach, CHF 2.00 Mio., Priorität A ▪ 0261-1.2.073, Glattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Falländen, CHF 3.00 Mio., Priorität A ▪ 0261-1.2.074, Glattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Opfikon/Glattbrugg, CHF 7.00 Mio., Priorität A

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Änderung Massnahmenkonfiguration</i>
0261-1.2.029	G_MIV2	Glattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität B	Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 0261-1.2.075, Glattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität B - Bassersdorf, Klotenstrasse, CHF 3.50 Mio., Priorität B ▪ 0261-1.2.076, Glattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität B - Bassersdorf, Winterthurerstrasse, CHF 3.00 Mio., Priorität B ▪ 0261-1.2.077, Glattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität B - Bassersdorf (Ortsteil Baltenswil), Bassersdorferstrasse, CHF 2.00 Mio., nicht mitfinanziert, Tab. 5-3 ▪ 0261-1.2.078, Glattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität B - Bassersdorf (Ortsteil Baltenswil), Neue Winterthurerstrasse, CHF 3.00 Mio., nicht mitfinanziert, Tab. 5-3 ▪ 0261-1.2.079, Glattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität B - Wallisellen, CHF 1.50 Mio., Priorität B ▪ 0261-1.2.080, Glattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität B - Kloten, CHF 4.00 Mio., Priorität B ▪ 0261-1.2.081, Glattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität B - Bülach, CHF 1.50 Mio., Priorität B ▪ 0261-1.2.082, Glattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität B - Fällanden, CHF 3.00 Mio., Priorität B
0261-1.2.044	G_LV7	Bassersdorf - Aufwertung Bahnhofsumfeld	Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 0261-1.2.066, Bassersdorf - Aufwertung Bahnhofsumfeld - Fussgängerunterführungen am Bahnhof, CHF 7.50 Mio., Priorität C* ▪ 0261-1.2.067, Bassersdorf - Aufwertung Bahnhofsumfeld - Aufwertung Bahnhofumfeld, CHF 15.00 Mio., nicht mitfinanziert, Tab. 5-3

Tabelle 5-1

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 MinVV), der ergänzenden Ausführungen der UVEK-Weisung (Kap. 3.6 und 4.4) oder aufgrund der Einreichung durch die Agglomeration als Eigenleistung können folgende programmrelevante Massnahmen nicht durch Bundesbeiträge mitfinanziert werden. Die Wirkung dieser Massnahmen ist jedoch in der Programmbeurteilung berücksichtigt. Sie sind somit relevant und in den ausgewiesenen Zeithorizonten von den Agglomerationen oder durch Dritte umzusetzen.

Bei den Siedlungs- und Verkehrsmassnahmen sind bei der Weiterentwicklung und Umsetzung die Beurteilungen des Bundes auf Programmebene (Kap. 4) zu berücksichtigen, sodass sie eine möglichst positive Programmwirkung erreichen.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Priorität</i>	<i>Begründung für die Nicht-Mitfinanzierbarkeit</i>
Siedlungsmassnahmen				
0261-1.2.051	L_1	Gesamtüberprüfung regionaler Richtplan (Kapitel Landschaft)	A	Es handelt sich um Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen, die nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierbar sind.
0261-1.2.052	Z_L1	Zürich - Umsetzung Leitbild und Strategie Seebecken	A	
0261-1.2.053	Z_L2	Zürich - Umsetzung Landschaftsentwicklungskonzept (LEK) Limmatraum	A	
0261-1.2.054	Z_L3	Zürich - Umsetzung Landschaftsentwicklungskonzept (LEK) Hönningerberg-Affoltern	A	
0261-1.2.055	G_L1	Glattal - Masterplanung Fil vert (Erholungsringe)	A	
0261-1.2.056	S_1	Gesamtüberprüfung regionaler Richtplan (Kapitel Siedlung)	A	
0261-1.2.057	S_2	Überprüfung und Anpassung kommunale Richt- und Nutzungsplanungen	A	
0261-1.2.058	Z_S1	Zürich - Entwicklung des Wohn-, Wirtschafts- und Wissensstandortes innerhalb der heutigen Siedlungsgrenze	A	
0261-1.2.059	Z_S2	Zürich - Quartierspezifische bauliche Entwicklung und Entwicklungsachsen fördern	A	
0261-1.2.060	Z_S3	Zürich - Stadtteil- und Quartierzentren stärken	A	
0261-1.2.061	Z_S4	Zürich - Masterplanung Hochschulquartier Zürich Zentrum	A	
0261-1.2.062	Z_S5	Zürich - Masterplanung Sihlquai	A	
0261-1.2.063	G_S1	Glattal - Entwicklung der Siedlung gemäss Regio-ROK	A	
0261-1.2.064	G_S2	Glattal - Masterplanung Bahnhof Dietlikon - Flugplatz Dübendorf - Bahnhof Dübendorf - Giessen	A	
0261-1.2.065	G_S3	Glattal - Masterplanung Kloten/ Basersdorf	A	
Verkehrsmassnahmen				
0261-1.2.019	G_ÖV9	Glattal - Direktbusverbindungen	A	Es handelt sich um nicht infrastrukturelle Mass-

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Priorität</i>	<i>Begründung für die Nicht-Mitfinanzierbarkeit</i>
0261-1.2.046	GV1	Etablierung der Mikrosimulation des Verkehrs in der Stadt Zürich	A	nahmen, die nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierbar sind.
0261-1.2.047	GV2	Einführung Mobilitätsmanagement in Unternehmen (MIU)	A	
0261-1.2.048	GV3	Einführung Mobilitätsmanagement in Schulen (MIS)	A	
0261-1.2.050	GV5	Umsetzung kantonale Parkplatzwegleitung	A	
Nicht zur Mitfinanzierung beantragte Eigenleistungen der Agglomeration				
0261-1.2.027	Z_MIV7	Zürich - Strassenlärm-sanierung (Massnahmen an der Quelle)	A	Es handelt sich um infrastrukturelle Massnahmen, für die keine Mitfinanzierung durch den IF beantragt wurde.
0261-1.2.049	GV4	Erarbeitung und Umsetzung Masterplan Velo	A	

Tabelle 5-2

5.2.2 Eigenleistungen

Aufgrund der lediglich lokalen Wirkungen und für die Agglomeration tragbaren Kosten werden die folgenden Massnahmen nicht durch den Bund mitfinanziert. Bei den Massnahmen zur Aufwertung des Strassenraums und zur Erhöhung der Sicherheit werden diejenigen, die in Bezug auf Verkehrsbelastungen und Anzahl betroffener Personen definierte Schwellenwerte nicht erreichen, ebenfalls den Eigenleistungen zugewiesen. Die Wirkung dieser Massnahmen ist jedoch in der Programmbeurteilung berücksichtigt. Sie sind in den ausgewiesenen Zeithorizonten von der Agglomeration oder durch Dritte umzusetzen.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Priorität</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>
Eigenleistungen Bund (Weisung 14.12.2010)				
0261-1.2.014	G_ÖV4	Dübendorf - Neugestaltung ÖV-Umsteigebereiche zur multimodalen Drehscheibe	A	10.00
0261-1.2.022	Z_MIV2	Zürich - Neugestaltung Kasernenstrasse/Hauptbahnhofvorfahrt Süd	B	10.10
0261-1.2.037	Z_LV6	Zürich - Fusswegergänzung Gleisquerung "Sportzentrum Altstetten"	B	20.00
0261-1.2.067	G_LV7	Bassersdorf - Aufwertung Bahnhofsumfeld - Aufwertung Bahnhofumfeld	A	15.00
0261-1.2.070	G_MIV1	Glattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Greifensee	A	3.50
0261-1.2.077	G_MIV2	Glattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität B - Bassersdorf (Orts- teil Baltenswil), Bassersdorferstrasse	B	2.00
0261-1.2.078	G_MIV2	Glattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität B - Bassersdorf (Orts- teil Baltenswil), Neue Winterthurerstrasse	B	3.00
0261-1.2.089	Z_ÖV8	Zürich - Kapazitätssteigerung Personenunterführung Bahnhof Altstetten - PU Mitte	B	34.00
0261-1.2.091	Z_MIV4	Zürich - Realisierung QUARZ- Gestaltungsprojekte Priorität A - Albisrieden	A	10.00
0261-1.2.095	Z_MIV5	Zürich - Realisierung QUARZ- Gestaltungsprojekte Priorität B - Zehntenhausplatz	B	20.00

Tabelle 5-3

5.2.3 Massnahmen mit zu geringer Programmrelevanz

In der Folge werden Massnahmen aufgelistet die von der Agglomeration zur Mitfinanzierung oder als Eigenleistung eingereicht wurden, welche aber vom Bund für die Programmwirkung mit einer zu geringen Wirkung eingestuft werden. Deren Umsetzung steht der Agglomeration frei.

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Begründung
Keine vorhanden			

Tabelle 5-4

5.3 Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen

Für die folgenden Eisenbahn- und Strassenmassnahmen ist die (Mit-)Finanzierung des Bundes durch andere Finanzierungsinstrumente als den Infrastrukturfonds, Teil Agglomerationsverkehr geplant. Diese sind für die Gesamtverkehrs- und Siedlungsentwicklung im Agglomerationsraum relevant und werden in der Wirkungsbeurteilung des Agglomerationsprogramms durch den Bund mitberücksichtigt. Massnahmen, die im Programm Engpassbeseitigung im Modul 3 enthalten sind, werden zur Information aufgeführt, auch wenn sie aufgrund des Realisierungshorizontes nicht Bestandteil der Wirkungsbeurteilung des Agglomerationsprogramms waren.

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio CHF) laut AP	Finanzierungsmittel
--	--	N1 Nordumfahrung Zürich	940.00	Engpassbeseitigung 2009, Modul 1
--	--	N1 Zürich Nord - Flughafen	20.00	Engpassbeseitigung 2014, Modul 2

Tabelle 5-5

Folgende Massnahmen befinden sich auf Strecken die Bestandteil des neuen Netzbeschlusses (NEB) des Bundes waren. Die Übernahme und Finanzierung dieser NEB-Strecken durch den Bund wurde per Volksentscheid am 24.11.2013 abgelehnt. Die Massnahmen verbleiben unter kantonaler Hoheit. Die zukünftige Planung und Finanzierung der Massnahmen ist zu prüfen.

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme
--	--	Glattal Autobahn

Tabelle 5-6

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 (Kap. 4.4) führt zu folgenden Änderungen gegenüber den Angaben im eingereichten Agglomerationsprogramm.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>	<i>Begründung</i>
A → B				
0261-1.2.032	Z_LV1	Zürich - Gleisquerung Negrel-listeg (Netzlücken-schliessung Haupttrouten Velo)	30.00	Bau- und Finanzreife unzureichend für den A-Horizont. Die Finanzierung der Massnahme ist nicht gesichert. Dazu ist das Projekt kostenseitig zu optimieren. Eine neue Gleisquerung soll weiterverfolgt werden.
A → C				
0261-1.2.010	Z_ÖV10	Zürich - Realisierung neue Linieneinführung Trolleybus Nr. 31 (via Neufrankengasse)	60.00	Kosten/Nutzen-Verhältnis: ungenügend. Die Massnahme wurde durch die Agglomeration zurückgezogen.
0261-1.2.066	G_LV7	Bassersdorf - Aufwertung Bahnhofsumfeld - Fussgängerunterführungen am Bahnhof	7.50	Reifegrad: ungenügend. Der Reifegrad der Siedlungsmassnahme südlich des Bahnhofs (G_S3, Teil Bassersdorf) entspricht nicht dem Realisierungshorizont der vorgeschlagenen Massnahme. Das Projekt ist mit der Weiterführung der Glattalbahn gemeinsam zu planen und umsetzen.
B → C				
0261-1.2.006	Z_ÖV6	Zürich - Ausbau Bahnhof Hardbrücke	150.00	Reifegrad: ungenügend. Die eingereichte Massnahme ist mit der Weiterentwicklung der Zürcher S-Bahn nicht aufwärtskompatibel. Ein künftiger Ausbau des Bahnhofs Hardbrücke ist mit der Zürcher S-Bahn 2G abzustimmen.
0261-1.2.011	G_ÖV1	Kloten / Bassersdorf - Verlängerung Stadtbahn Flughafen - Kloten Industrie - Bassersdorf - Etappe 2	100.00	Reifegrad: ungenügend. Die Weiterführung der Glattalbahn ist mit der Planung der Entwicklungsgebiete abzustimmen. Die Planungsreife der Siedlungsverdichtung entlang des Trassees in Bassersdorf ist siedlungsseitig noch ungenügend ausgereift.
0261-1.2.012	G_ÖV2	Dübendorf/Dietlikon - Ergänzung Stadtbahn Giesen - Bahnhof Dübendorf - Flugplatz Dübendorf - Bahnhof Dietlikon	150.00	Reifegrad: ungenügend. Die Entwicklung des Areals Flugplatz Dübendorf ist noch zu konkretisieren resp. zu sichern. Die Planungsreife der Massnahmen und Projekte für die Verdichtung der Siedlung entlang des Trassees ist ungenügend.
0261-1.2.016	G_ÖV6	Bülach - Neugestaltung ÖV-Umsteigebereiche Bahnhof Bülach	1.00	Reifegrad: ungenügend. Die Kostenschätzung entspricht kaum der Umsetzung der beschriebene Massnahme. Das Projekt ist zu konkretisieren.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>	<i>Begründung</i>
0261-1.2.031	G_MIV4	Fällanden - Umfahrung	42.00	Kosten/Nutzen-Verhältnis: ungenügend. Der Nutzen im Gesamtverkehrssystem der Agglomeration ist gering. Kurzfristig können Massnahmen wie bspw. ein Verkehrsmanagement, Dosierungen und Massnahmen zur Buspriorisierung die Situation entschärfen.
0261-1.2.045	G_LV8	Kloten - Verbes- serung Lang- sam-verkehrser- schliessung Flughafen	15.50	Reifegrad: ungenügend. Der Handlungsbedarf ist ersichtlich, das Projekt aber noch zuwenig reif. Die hohen Kosten scheinen nicht gerechtfertigt zu sein. Das Projekt tangiert das Trockenwiesen und - weidengebiet von nationaler Bedeutung TWW 3876 „Holberg“.
0261-1.2.085	G_ÖV3	Dietlikon - Auf- wertung Umstei- geplattform beim Bahnhof - Teil 1,2,3	25.00	Kosten/Nutzen-Verhältnis: ungenügend. Entsprechend zur Umpriorisierung der Stadtbahn (G_ÖV2) wird die Umgestaltung der Umsteigeplattform umpriorisiert. Die Aufwertung ist eine Eigenleistung der ersten Generation und muss dementsprechend umgesetzt werden.

Tabelle 5-7

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

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

In der folgenden 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).

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>
0261-1.2.006	Z_ÖV6	Zürich - Ausbau Bahnhof Hardbrücke	150.00
0261-1.2.016	G_ÖV6	Bülach - Neugestaltung ÖV-Umsteigebereiche Bahnhof Bülach	1.00
0261-1.2.045	G_LV8	Kloten - Verbesserung Langsamverkehrerschliessung Flughafen	15.50
0261-1.2.066	G_LV7	Bassersdorf - Aufwertung Bahnhofsumfeld - Fussgängerunterführungen am Bahnhof	7.50

Tabelle 5-8

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

6.1 Gesetzgebung, Sach- und Massnahmenpläne und Inventare des Bundes

6.1.1 Allgemeines

Das Agglomerationsprogramm wurde auf seine Übereinstimmung mit der Raumplanungs- und Umweltgesetzgebung sowie mit den zugehörigen Sachplänen, Massnahmenplänen und Inventaren überprüft. Es wurden keine grundsätzlichen Widersprüche festgestellt. Die abschliessende Beurteilung der Rechtmässigkeit der einzelnen Massnahmen erfolgt jedoch im Rahmen der nachfolgenden ordentlichen Planungsverfahren und auf Basis der zum gegebenen Zeitpunkt in Kraft stehenden rechtlichen und planerischen Vorgaben. Diese sind auch bei der Weiterentwicklung und Umsetzung des Agglomerationsprogramms zwingend einzuhalten.

Bei der Umsetzung von A-Massnahmen müssen allfällig auftretende Konflikte bis zur Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarungen mit den zuständigen Bundesstellen, namentlich dem Bundesamt für Umwelt gelöst sein.

Bei Siedlungsmassnahmen sind insbesondere die rechtskräftigen Bestimmungen des Raumplanungsgesetzes (RPG) und die zugehörigen Vorgaben zur Bauzonendimensionierung einzuhalten.

6.1.2 Infrastrukturmassnahmen der Priorität A oder B mit möglichen Konflikten aus Sicht des BAFU

Folgende für die Wirkung des Agglomerationsprogramms mitberücksichtigte Massnahmen der Priorität A oder B weisen aufgrund einer Grobprüfung des BAFU Konflikte oder Schwierigkeiten auf (nicht abschliessende Aufzählung).

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Tab. Prüfbericht</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Zeit-horizont</i>	<i>Hinweis Konflikt/Schwierigkeit</i>
0261-1.2.054	Z_L3	5-2	Zürich - Umsetzung Landschaftsentwicklungskonzept (LEK) Hönggerberg-Affoltern	A	Diverse Bundesinventare betroffen (Amphibienlaichgebiete von nationaler Bedeutung, Flachmoor von nationaler Bedeutung, Hochmoore von nationaler Bedeutung und das BLN 1407 „Katzenseen“). Bei der Planung der neuen Fuss- und Velowegen müssen die Inventare berücksichtigt werden.

Tabelle 6-1

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

Grundsätzlich liegt es in der Verantwortung der Kantone die Konformität von Richtplanung und Agglomerationsprogramm sicherzustellen.

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) aufweisen. Für Massnahmen der B-Liste wird der Koordinationsstand „Zwischenergebnis“ (ZE) empfohlen. Folgende Massnahmen müssen im Richtplan enthalten sein:

A-Liste:

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>
0261-1.2.001	Z_ÖV1	Zürich - Realisierung Tramverbindung Hardbrücke
0261-1.2.009	Z_ÖV9	Zürich - Anpassungen Bahnhof Hardbrücke (Sofortmassnahmen)

Tabelle 6-2

B-Liste:

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>
0261-1.2.003	Z_ÖV3	Zürich - Tramnetzergänzung Affoltern
0261-1.2.098	G_ÖV1	Kloten / Bassersdorf - Verlängerung Stadtbahn Flughafen - Kloten Industrie - Bassersdorf - Etappe 1

Tabelle 6-3

Nicht mitfinanzierte, jedoch richtplanrelevante Massnahmen (Kap. 5.2) sollen grundsätzlich ebenfalls vor Abschluss der Leistungsvereinbarung im entsprechenden Richtplan verankert und vom Bundesrat genehmigt werden. Für richtplanrelevante Siedlungsmassnahmen gilt dies insbesondere, wenn sie eng mit einer Infrastrukturmassnahme der A-Liste verknüpft sind:

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>
-----------------	---------------	------------------

Keine vorhanden

Tabelle 6-4

Die restlichen richtplanrelevanten Siedlungsmassnahmen müssen grundsätzlich bis zum Ablauf der mit der Leistungsvereinbarung erfassten Zeitspanne von vier Jahren im Richtplan umgesetzt und genehmigt sein. Die betroffenen Massnahmen sind auf Basis der bereinigten Tabelle 5-2 definitiv festzulegen. Hängen die Siedlungsmassnahmen von umfassenderen Revisionen des Richtplans ab (z. B. im Zusammenhang mit dem revidierten Raumplanungsgesetz), können in Ausnahmefällen abweichende Termine vereinbart werden. Dabei ist jedoch eine Koordination der Umsetzung von Siedlungs- und mitfinanzierten Infrastrukturmassnahmen zu gewährleisten. Der Bund behält sich entsprechende Vorbehalte im Rahmen des Abschluss von Finanzierungsvereinbarungen vor.

7 Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms

Die Ende 2011/Mitte 2012 eingereichten Agglomerationsprogramme 2. Generation bilden die Basis für die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr (2. Generation).

Der Bund unterstützt die Bestrebungen der Agglomeration, die Zusammenarbeit und die koordinierte Planung und Realisierung von Siedlungs-, Verkehrs- und Landschaftsmassnahmen fortzuführen. Für die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms Zürich-Glattal der nächsten Generation wird empfohlen, die im Kapitel 4 dieses Prüfberichtes nach Wirksamkeitskriterien erläuterten Stärken und Schwächen des vorliegenden Agglomerationsprogramms zu beachten. Zentrale Aspekte der Überarbeitung wären die – unter Nutzung von Synergien zwischen den verschiedenen Planungsinstrumenten – Konkretisierung der Strategien und Massnahmen zur Siedlungsentwicklung nach innen und gegen die Zersiedlung sowie die Weiterentwicklung der Abstimmung unter den verschiedenen Verkehrsmitteln im Rahmen der Gesamtverkehrskonzeption. Sowohl im Siedlungs- wie im Verkehrsbereich wäre eine Ausdehnung der Betrachtungen auf die Gebiete der Agglomeration, die bisher nicht Teil eines Agglomerationsprogramms waren, wünschenswert.



ANHANG 1

Massnahmenliste Benchmark Langsamverkehr

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Priorität</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>	<i>Kosten (Mio CHF) 2005*/**</i>
0261-1.2.041	G_LV4	Bülach - Realisierung Aufwertung Langsamverkehr	A	2.00	1.70
0261-1.2.043	G_LV6	Glattal - Verbesserung Sicherheit Fussgängerquerungen	A	7.00	5.94
	Summe	A/B-Liste		9.00	7.63

Keine Kürzung lt. Benchmark (Methode siehe Erläuterungsbericht)

	LV A-Liste	A	7.63
	LV B-Liste	B	0.00

Tabelle Anhang 1 (* Preisstand Oktober 2005 exkl. MWST. und Teuerung, gerundet; ** Die Kosten der Massnahmen LV A- und B-Liste sind ausschlaggebend und in der Botschaft des Bundesrats aufgelistet.)

ANHANG 2

Liste der nicht mitfinanzierbaren Infrastrukturmassnahmen mit aus Bundessicht kritischer Wirkung

In der folgenden Liste werden jene nicht mitfinanzierbaren Infrastrukturmassnahmen aufgelistet, welche Bestandteil des von der Agglomeration eingereichten Agglomerationsprogramms sind, die jedoch vom Bund kritisch beurteilt werden.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Begründung</i>
-----------------	---------------	------------------	-------------------

Keine vorhanden

Tabelle Anhang 2