



30. Oktober 2009

---

# **Agglomerationsprogramm Obersee**

## **Prüfbericht des Bundes**

---

Referenz/Aktenzeichen: 321.1 / I414-0057

Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Dr. Maria Lezzi  
Direktorin

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Gegenstand, Ziel, Vorgehen</b> .....	<b>4</b>
1.1	Gegenstand der Prüfung .....	4
1.2	Ziel und Zweck der Prüfung .....	4
1.3	Vorgehen, Prüfprozess.....	4
<b>2</b>	<b>Zusammenfassung der Resultate</b> .....	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>Prüfung der Grundanforderungen</b> .....	<b>7</b>
<b>4</b>	<b>Beurteilung der Programmwirkung</b> .....	<b>7</b>
4.1	Nutzen – Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien .....	7
4.2	Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis) .....	10
<b>5</b>	<b>Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen(pakete)</b> .....	<b>11</b>
5.1	Anpassung Massnahmen(pakete) aufgrund Vorgaben Weisung .....	11
5.2	Nicht durch Bund mit-finanzierbare Massnahmen(pakete).....	12
5.3	Eigenleistungen .....	12
5.4	Durch andere Mittel finanzierbare Massnahmen(pakete) .....	13
5.5	Durch Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C .....	13
5.6	A-, B- und C-Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung.....	16
<b>6</b>	<b>Kohärenz mit Sachplan Verkehr und Richtplänen</b> .....	<b>17</b>
6.1	Nachweis der Übereinstimmung mit Sachplan Verkehr.....	17
6.2	Nachweis der räumlichen Abstimmung von Infrastruktur-Massnahmen(paketen) der Priorität A und B mit den kantonalen Richtplänen.....	17
<b>7</b>	<b>Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms</b> .....	<b>18</b>
<b>ANHANG</b>	.....	<b>19</b>

---

# 1 Gegenstand, Ziel, Vorgehen

## 1.1 Gegenstand der Prüfung

Gegenstand der Prüfung ist das Agglomerationsprogramm Obersee bestehend aus:

- Bericht, 28.09.2007
- Massnahmenblätter, 28.09.2007
- Kurzbericht zuhanden des Bundes, 5.12.2007
- Dossier A: Kurzfassungen räumlich übergeordneter Planungen & Studien
- Dossier B: Abstützung und Öffentlichkeitsarbeit, 28.09.2007

Das Agglomerationsprogramm (AP) wurde am 21.12.2007 beim Bund zur Prüfung eingereicht. Damit bewirbt sich die Agglomerationsprogramm-Trägerschaft für die Mitfinanzierung der im Agglomerationsprogramm als prioritär eingestuften Verkehrs-Infrastrukturvorhaben durch den Bund im Rahmen des Infrastrukturfonds-Gesetzes.

## 1.2 Ziel und Zweck der Prüfung

Die Prüfung hat drei Ziele:

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

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

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

## 1.3 Vorgehen, Prüfprozess

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

## 2 Zusammenfassung der Resultate

### Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramms

Das Agglomerationsprogramm Obersee stellt sich der Herausforderung, den planerischen Brückenschlag über den Seedamm zu machen und die periphere Randlage innerhalb der drei beteiligten Kantone (St. Gallen, Schwyz und Zürich) zu überwinden. Dies wird im Speziellen durch die Grundkonzeption einer Stadtbahn deutlich, die die verschiedenen Pole der Agglomeration verbindend soll. Die Zusammenarbeit und die vorhandenen Planungsabsichten werden grundsätzlich positiv gewürdigt. Das Agglomerationsprogramm beschränkt sich aber vorerst darauf, die verschiedenen kommunalen und kantonalen Planungen und Vorhaben zusammenzufügen. Eine über den Agglomerationsraum kohärente Herangehensweise ist noch kaum erkennbar bzw. ist in Teilbereichen erst kürzlich lanciert worden.

Die Stärke des Programms ist der städtebauliche Gestaltungswille in allen Agglomerationsteilen mit Zentrums-, Bahnhofsumfeld- und Quartieraufwertungen. Damit können positive Wirkungen im Städtebau und bei der Lebensqualität, im Langsamverkehr und beim Abbau von Trennwirkung von Verkehrsinfrastrukturen im Siedlungsbereich sowie in der Verkehrssicherheit erzielt werden. Wichtige Massnahme des Agglomerationsprogramms ist die Zentrumsentlastung Rapperswil-Jona, welche eine massgebliche, aber lokale Verbesserung im innerstädtischen Bereich von Rapperswil für alle Verkehrsträger ermöglicht.

Trotz einer Vielzahl von Studien und Planungen in den einzelnen Teilräumen sind die Schwächen des Programms in der kantonsübergreifenden Verkehrsplanung zu finden. Hier fehlt eine Gesamtkonzeption, welche die einzelnen Teilplanungen zu einem kohärenten Ganzen zusammenfügt. Zudem ist kein gemeinsames LV-Konzept aus dem Agglomerationsprogramm ersichtlich. Ferner fehlen dem Programm im Siedlungsbereich über die einzelnen kantonalen Richtplanungen hinausgehende, gemeinsame konzeptionelle Vorstellungen einer konzentrierten Siedlungsentwicklung. Lenkungsmassnahmen wie Standortkriterien für ESP, VE oder Neueinzonungen sind aus dem Agglomerationsprogramm weitgehend nicht ersichtlich.

Ferner wird im Programm keine systematische Entschärfung von Gefahrenstellen aufgezeigt. Zudem können mit der vorgeschlagenen Massnahmenpalette keine massgeblichen Umsteigeeffekte festgestellt werden. Insgesamt sind daher nur geringfügige Verbesserungen im Umweltbereich gegenüber dem Trend festzustellen.

Laut der Überprüfung der Priorisierung des ARE belaufen sich die Investitionskosten des Agglomerationsprogramms der Agglomeration Obersee auf Fr. 289.31 Mio. Dieser Investitionskostenbetrag der A und B Projekte wird für eine mittlere Agglomeration als hoch eingestuft.

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

30%
-----

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*
2.7 A	Sternenkreuzung Eschenbach	0.83	0.70	0.21
2.7 C	Schindellegi (Feusisberg) 1. e	3.85	3.40	1.02
2.7 E	Hauptachsen Rapperswil-Jona	11.57	9.76	2.93
3.5 E	Pfäffikon (Freienbach)	8.10	7.15	2.15
3.5 G	Umsteigeknotenpunkt Rüti	3.10	2.67	0.80

<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>
4.4 B	Ortszentrum Rapperswil (Rapperswil-Jona)	4.05	3.42	1.02
6.5 C	Busbevorzugung Rüti	3.05	2.63	0.79
	Konzept LV_A-Liste		6.92	2.08
Summe			36.65	11.00

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

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

### **B-Liste**

<i>M-Nr.</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) 2005*</i>	<i>beantragter Bundesbei- trag*</i>
2.5 E	Zentrumsentlastung Rapperswil **	288.00	242.90	72.87
2.7 E	Hauptachsen Rapperswil	11.57	9.76	2.93
Summe			252.66	75.80

Tabelle 2-2 ( \* Preisstand 2005 exkl. MWSt.; \*\* Für die allfälligen Ausbautappen 2 und 3 der Zentrumsentlastung ist im Rahmen des Infrastrukturfonds aus Kosten/Nutzen-Überlegungen auch längerfristig keine weitere Mittelbeanspruchung möglich. Die durch den Bund mitzufinanzierende 1. Etappe ist für sich alleine notwendig und sinnvoll. Entsprechend muss die Ausgestaltung der 1. Etappe langfristig ausgelegt sein.)

### **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.

Noch offen ist, wie die Verbindlichkeit des Agglomerationsprogramms gewährleistet werden soll. Diese Frage ist bis zur Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung zu klären.

### 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-      Beurteilung mit Begründung*  
*kriterium*

<i>Wirksamkeits- kriterium</i>	<i>Beurteilung mit Begründung</i>
<b>WK1:</b>	<b>Stärken</b>
Qualität der Verkehrssysteme verbessert	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Umsetzung der Zentrumsentlastung Rapperswil-Jona, welche für die Stausituation im MIV sowie für den ÖV und den LV deutliche Verbesserungen im betroffenen innerstädtischen Strassenabschnitt bietet, ist eine wichtige Massnahme des Agglomerationsprogramms Obersee.</li> <li>▪ Einzelne Massnahmen im strassengebundenen ÖV, wie z.B. einige Busspuren in Rapperswil-Jona und Rüti, leisten punktuelle Beiträge zur Verbesserung des Gesamtsystems.</li> <li>▪ Die Aufwertung der Umsteigeknoten in der Agglomeration Obersee verbessert die Aufenthalts- und Umsteigequalität. Ferner unterstützen Massnahmen im Bereich des Mobilitätsmanagements die Intermodalität.</li> <li>▪ Aufwertungen im öffentlichen Raum und verkehrsberuhigte Quartiere fördern die Qualität im LV. Einzelne punktuelle Massnahmen für den Fuss- und Radverkehr, wie die Überführung in Rapperswil, B+R an Haltestellen sowie LV-Einzelmassnahmen in den Zentren stellen weitere Verbesserungen für den LV dar.</li> </ul>

- Ein Stadtbahnkonzept befindet sich in Erarbeitung. Seine Wirkung kann wegen des nicht ausreichenden Konkretisierungsgrades noch nicht berücksichtigt werden.

#### **Schwächen**

- Auch wenn erste Schritte eingeleitet sind, fehlen agglomerationsweit abgestimmte Handlungsansätze im Verkehrsbereich. Dies betrifft sowohl MIV, ÖV und LV. Ein ÖV-Gesamtkonzept befindet sich erst in Planung. Eine Vielzahl von Studien und Planungen sind in einigen Teilgebieten erfolgt. Jedoch fehlt eine koordinierte und abgestimmte Verbesserung des ÖV-Systems in Abstimmung mit der MIV-Konzeption.
- Die Handlungsansätze sind zu stark auf Infrastrukturmassnahmen ausgerichtet und schöpfen das Potenzial von Massnahmen im Bereich des Verkehrssystemmanagements nicht aus.
- Eine Netzkarte mit Lücken im Radverkehr ist vorhanden. Es fehlt eine daraus abgeleitete, agglomerationsweite konsequente Konzeption und kohärent daraus abgeleitete Massnahmen zur Verbesserung des LV.

WK2:

Siedlungs-  
entwicklung  
nach innen  
gefördert

#### **Stärken**

- Im Bereich der Siedlungsentwicklung liegen die Schwerpunkte des Agglomerationsprogramms in den flächendeckenden Gestaltungs- und Aufwertungsmassnahmen. Die Aufwertungsmassnahmen des öffentlichen Raumes und der verkehrsberuhigten Quartiere unterstützen die Lebensqualität und den Abbau der Trennwirkung von Verkehrsinfrastrukturen.
- Einige Umnutzungsareale werden in Angriff genommen, einzelne ESP entwickelt, vereinzelt Wohnumfeldverbesserungen durchgeführt sowie spezielle zentrale Bereiche der Agglomeration Obersee städtebaulich neu gestaltet. Somit sind gewisse Verbesserungen für den Städtebau und die Lebensqualität festzustellen.
- In Rüti, Rapperswil Jona und Freienbach sind die Verdichtungspotentiale ermittelt und Massnahmen bereits in Umsetzung.

#### **Schwächen**

- Von der ursprünglichen Idee der Perlenkette des Agglomerationsprogramms Obersee ist man im Laufe der Überarbeitung abgerückt. Das Programm präsentiert sich als Sammlung unabhängiger Einzelmassnahmen, die sich zwar nicht grundsätzlich widersprechen, aber auch keine kohärente Siedlungsentwicklung nach innen gewährleisten.
- Im Umgang mit Neueinzonungen, ESP und VE (Erschliessungsstandards) ist keine kantonsüberschreitende, koordinierte Politik ersichtlich. Dies ist zwar anspruchsvoll, wäre aber gemäss der im Agglomerationsprogramm vorgenommenen Analyse dringend notwendig, um den bestehenden und weiter andauernden Zersiedlungstendenzen entgegenwirken zu können. Auch die bestehenden Ansätze der Kantone sind teilweise ungenügend.
- Es fehlt eine systematische Aufwertung der Ortsdurchfahrten und an den Einfallsachsen der "Perlen", unabhängig von Kernentlastungsvorhaben. Damit ist keine systematische Politik zum Abbau der Trennwirkung von Verkehrsinfrastrukturen in den Siedlungsgebieten ersichtlich.

WK3:

Verkehrssicherheit  
erhöht

#### **Stärken**

- Die Schwachstellen im Strassennetz sind analysiert und Unfallschwerpunkte sind ausgewiesen.
- Mit den Massnahmenpakten „Aufwertungen öffentlicher Raum“ und „verkehrsberuhigte Quartiere“ werden gewisse Verbesserungen bezüglich Verkehrssicherheit erzielt.



- Durch die Entlastung des Zentrums Rapperswil wird lokal die Verkehrssicherheit deutlich gesteigert.

**Schwächen**

- 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.

<p>WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert</p>	<p><b>Stärken</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die vorgeschlagene Zentrumsentlastung, die Buspriorisierungen, die Verbesserungen bei den Umsteigeknoten und die Gestaltungsmassnahmen haben nur geringfügige Veränderungen des Modal Splits zu Gunsten des ÖV und LV zur Folge. Damit ist lediglich eine geringe Reduktion der Luftschadstoff- und Lärmbelastungen gegenüber dem Trend zu erwarten.</li> <li>▪ Erste Ansätze zum Erhalt von Freiräumen sind aus dem Agglomerationsprogramm ersichtlich.</li> </ul> <p><b>Schwächen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Dem Agglomerationsprogramm liegen keine konzeptionellen Vorstellungen einer abgestimmten kantonsübergreifenden Siedlungskonzentration zu Grunde. Dadurch kann der Trend zur Flächenbeanspruchung kaum reduziert werden.</li> </ul>
--	--

Vorleistungen WK 1-4 In keinem der Wirkungsbereiche konnten Vorleistungen bzw. langjährige massgebliche Anstrengungen identifiziert werden, welche zu einem deutlich überdurchschnittlichen Standard geführt haben.

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	1	0	1
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert	1	0	1
WK3: Verkehrssicherheit erhöht	1	0	1
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert	1	0	1
<b>Summe WK1 – WK4 (Nutzen)</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>4</b>

Tabelle 4-2

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

Die Kosten der A- und B-Liste (vgl. Kap. 2) liegen bei Fr. 289.31 Mio. für eine mittlere Agglomeration werden diese Kosten als hoch eingestuft.

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

Nutzen (WK1-4)

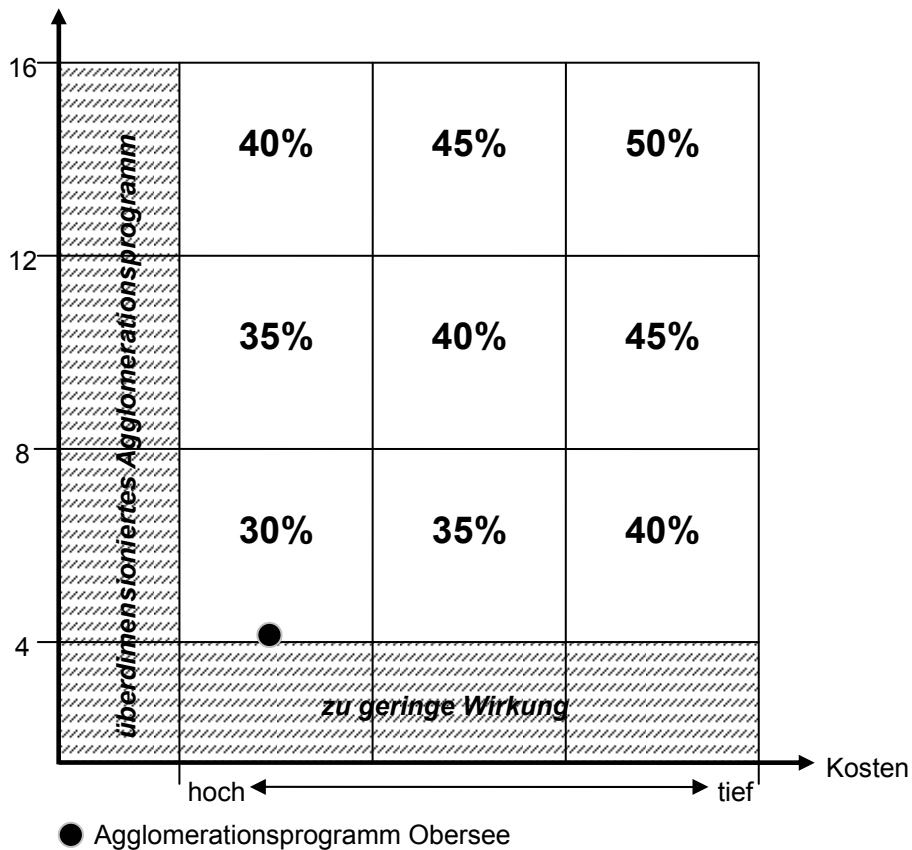


Abbildung 4-1

## 5 Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen(pakete)

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

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

Vorgelagert werden zur Mitfinanzierung beantragte Massnahmen identifiziert, welche

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

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

### 5.1 Anpassung Massnahmen(pakete) aufgrund Vorgaben Weisung

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

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

2.7 C Schindellegi (Feusisberg)	Die Massnahme besteht laut Massnahmenblatt aus zwei Etappen. Daher wird diese Massnahme in zwei Teile geteilt: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Schindellegi (Feusisberg) 1. e; Priorität A, 3.90 Mio.</li> <li>▪ Schindellegi (Feusisberg) 2. e; Priorität B (Eigenleistungen), 3.50 Mio.</li> </ul>
2.7 E Hauptachsen Rapperswil- Jona	Die Massnahme besteht laut Massnahmenblatt aus drei Etappen. Dem Bund stehen keine zusätzlichen Informationen zur Verfügung, deshalb wird diese Massnahme in drei Teile zu je 1/3 geteilt: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 2.7 E Teil 1 Hauptachsen Rapperswil-Jona, Vorleistung, 11.57 Mio</li> <li>▪ 2.7 E Teil 2 Hauptachsen Rapperswil-Jona, Priorität A, 11.57 Mio</li> <li>▪ 2.7 E Teil 3 Hauptachsen Rapperswil-Jona, Priorität B, 11.57 Mio</li> </ul>
3.1 Regionale ÖV-Strategie Schiene	Die Massnahme wird geteilt: <ul style="list-style-type: none"> <li>3.1 Teil 1 Regionale ÖV-Strategie Schiene, 40.50 Mio.; Priorität C</li> <li>3.1 Teil 2 Regionale ÖV-Strategie Schiene, 20.00 Mio.; Priorität C, Handlungsbedarf anerkannt</li> </ul>

Tabelle 5-1

## 5.2 Nicht durch Bund mit-finanzierbare Massnahmen(pakete)

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

<i>M-Nr.</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Begründung für die Streichung von Massnahmen (nicht agglomerationsrelevant oder nicht finanzierbar mittels Infrastrukturfonds)</i>
3.7	Erhaltung und Sanierung Industriegleis Bubikon-Wolfhausen	Die Massnahme beinhaltet keine Infrastrukturen im Sinne der UVEK- Weisung. Sie kann folglich durch den Infrastrukturfonds nicht mitfinanziert werden.
3.8	Kursschiffahrt Agglo Obersee	Die Massnahme beinhaltet keine Infrastrukturen im Sinne der UVEK- Weisung. Sie kann folglich durch den Infrastrukturfonds nicht mitfinanziert werden.
5.1	Aufbau regionales Mobilitätsmanagement Agglo Obersee	Massnahmen im Bereich des Mobilitätsmanagements beinhalten keine Kosten für Verkehrsinfrastrukturen, deshalb sind sie nicht mittels Infrastrukturfonds finanzierbar.
6.1	Parkplatzpolitik Agglo Obersee	Die Massnahme beinhaltet keine Infrastrukturen im Sinne der UVEK- Weisung. Sie kann folglich durch den Infrastrukturfonds nicht mitfinanziert werden.
6.2	Parkplatzbewirtschaftung Agglo Obersee	Die Massnahme beinhaltet keine Infrastrukturen im Sinne der UVEK- Weisung. Sie kann folglich durch den Infrastrukturfonds nicht mitfinanziert werden.
6.3	Überarbeitung Parkplatzvorschriften Agglo Obersee	Die Massnahme beinhaltet keine Infrastrukturen im Sinne der UVEK- Weisung. Sie kann folglich durch den Infrastrukturfonds nicht mitfinanziert werden.
6.4	Parkierungskonzept Lachen	Die Massnahme beinhaltet keine Infrastrukturen im Sinne der UVEK- Weisung. Sie kann folglich durch den Infrastrukturfonds nicht mitfinanziert werden.

Tabelle 5-2

## 5.3 Eigenleistungen

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

<i>M-Nr.</i>	<i>Massnahmen</i>	<i>Prio-rität</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>
2.7 C	Schindellegi (Feusisberg) 2. e	B	3.45
2.8 A	Dürnten	A	0.55
2.8 B	Eschenbach	A	0.23
2.8 C	Feusisberg	A	0.29
2.9	Knotensanierungen Altendorf	A	6.90

<i>M-Nr.</i>	<i>Massnahmen</i>	<i>Prio- rität</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>
2.10	Kreisel Kreuzung Rössli Wolfhausen (Bubikon)	A	0.65
3.5 A	Bubikon	A	1.95
3.5 D	Lachen	A	6.70
3.6 B	Stadtbus Rapperswil-Jona	A	0.96
4.2 C	Eschenbach	A	3.96
4.2 C	Eschenbach	A	1.98
4.3 A	Bubikon	A	1.90
4.3 B	Dürnten	A	1.10
4.3 C	Eschenbach	A	0.44
4.3 D	Feusisberg	A	2.30
4.3 E	Freienbach	A	1.40
4.4 A	Pfäffikon (Freienbach)	A	11.10

Tabelle 5-3

#### 5.4 Durch andere Mittel finanzierbare Massnahmen(pakete)

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

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

Keine vorhanden

Tabelle 5-4

#### 5.5 Durch Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C

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

<i>M-Nr.</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>	<i>Ände- rung</i>	<i>Begründung</i>
2.4 E	Autobahnzubringer Wilenstrasse – Öltrotte Wollerau	30.60	A → C	C: Kosten/Nutzen-Verhältnis ungenügend. Die Massnahme weist angesichts der beträchtlichen Kosten einen deutlich zu geringen Nutzen auf. Die Entlastungswirkung wird aus folgenden Gründen als ungenügend eingestuft: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ die zu erwartende Verkehrsbelastung (2020) bleibt im vertretbaren Rahmen</li> <li>▪ die Betroffenheit im zu entlastenden Ortsteil ist aufgrund der Siedlungsdichte relativ gering</li> <li>▪ die Verkehrsreduktion wäre mässig, da nur ein Teil der Verkehrsflüsse durch die</li> </ul>

<i>M-Nr.</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>	<i>Ände- rung</i>	<i>Begründung</i>
				<p>neue Verbindung angesprochen würde.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Schliessdauer der Bahnschranken auf der SOB-Strecke ist kurz.</li> </ul> <p>Weiter ist die Massnahme nicht aus einer schlüssigen Gesamtverkehrskonzeption des Agglomerationsprogramms abgeleitet. Die aufgrund von Sicherheitsüberlegungen auf der Nationalstrasse ins Auge gefasste Verschiebung des Anschlusses Wollerau ist nicht zwingend mit diesem Vorhaben verknüpft.</p>
2.5 C	Lachen	27.50	A → C	<p>C: Kosten/Nutzen-Verhältnis ungenügend. Die Massnahme ist zwar gut in das Siedlungsgebiet integriert und weist vertretbare Kosten auf. Allerdings ist der Nutzen (insbesondere im Quervergleich mit anderen Umfahrungsstrassen) relativ gering. Die Entlastungswirkung wird aus folgenden Gründen als mässig eingestuft:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ die zu erwartende Verkehrsbelastung (2020) bleibt im vertretbaren Rahmen</li> <li>▪ die Betroffenheit im zu entlastenden Ortsteil ist aufgrund der Siedlungsdichte mässig</li> <li>▪ die Verkehrsreduktion wäre merklich, aufgrund des hohen Anteils kleinräumigen Quell-/Zielverkehrs von/nach Zentrum Lachen aber nicht gross.</li> </ul> <p>Mit kleineren infrastrukturellen Eingriffen und gezielter Lenkung der Verkehrsströme kann mit deutlich geringeren Kosten eine signifikante Entlastungswirkung erzielt werden. Für einige, insb. kleinräumige Verkehrsbeziehungen ist zudem noch ein hohes Potenzial im ÖV und Langsamverkehr vorhanden.</p> <p>Auch diese Massnahme ist nicht aus einer schlüssigen Gesamtverkehrskonzeption des Agglomerationsprogramms abgeleitet.</p>
2.5 D	Pfäffikon (Freienbach)	104.80	A → C	<p>C: Kosten/Nutzen-Verhältnis ungenügend. Die Massnahme ist zwar gut ins Siedlungsgebiet integriert, sie entspricht aber einem stark infrastrukturorientierten Lösungsansatz und weist deshalb bei einem nur mässigen Nutzen relativ hohe Kosten auf. Die Entlastungswirkung wird aus folgenden Gründen als ungenügend eingestuft:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ die zu erwartende Verkehrsbelastung (2020) ist bedeutend, allerdings ohne</li> </ul>

<i>M-Nr.</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>	<i>Ände- rung</i>	<i>Begründung</i>
				<p>namhaften grossräumigen Transit- oder Schwerverkehr.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ die Betroffenheit im zu entlastenden Ortsteil ist aufgrund der Siedlungsdichte mässig.</li> <li>▪ die Verkehrsreduktion wäre merklich, aufgrund des hohen Anteils kleinräumigen Quell-/Zielverkehrs von/nach Zentrum Pfäffikon aber nicht gross. Der grösste Teil ist Ziel-Quellverkehr zu den lokalen Einkaufsgelegenheiten und dürfte mit dem geplanten Konzept kaum verlagerbar sein.</li> <li>▪ Für einige, insb. kleinräumige Verkehrsbeziehungen ist zudem noch ein hohes Potenzial im ÖV und Langsamverkehr vorhanden.</li> </ul> <p>Auch diese Massnahme ist nicht aus einer schlüssigen Gesamtverkehrskonzeption des Agglomerationsprogramms abgeleitet, welches die Möglichkeiten des Verkehrssystemmanagements konsequent ausschöpft.</p>
2.7 D	Churer-, Schindellegi-Kantonsstrasse Pfäffikon (Freienbach)	28.10	A → C	C: Als Konsequenz der Prioritätenverschiebung der Massnahme 2.5 D wird auch diese Massnahme verschoben. Gemäss Angaben des Kantons ist eine Aufwertung der betreffenden Strassenräume nicht ohne Realisierung der Kernentlastung möglich.
2.11	Unterführung Auhof Lachen	8.25	A → C	C: als Folge der Überprüfung der Priorität der Massnahme 2.5 C, zu der ein enger Zusammenhang besteht. Optimierte Verbindungen des Quartiers südlich der Geleise mit dem Bahnhof und dem Zentrum von Lachen, insb. für den Langsamverkehr, werden dennoch als notwendig erachtet.
3.1 Teil 2	Regionale ÖV-Strategie Schiene	40.50	B → C	C: ungenügender Reifegrad.
3.1 Teil 2	Regionale ÖV-Strategie Schiene	20.00	B → C	C: ungenügender Reifegrad. Der Handlungsbedarf für eine strassenunabhängige Stadtbahn Obersee wird vom Bund grundsätzlich anerkannt. Die Planung beschränkt sich aber derzeit auf den St. Galler Teil der Agglomeration. Damit sind zentrale Fragen und Problempunkte insbesondere im Zusammenhang mit dem Seedamm noch nicht gelöst.

Tabelle 5-5

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

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

### **C-Liste**

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

<i>M-Nr.</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>
3.1 Teil 2	Regionale ÖV-Strategie Schiene	20.00

Tabelle 5-6



## 6 Kohärenz mit Sachplan Verkehr und Richtplänen

### 6.1 Nachweis der Übereinstimmung mit Sachplan Verkehr

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

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

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

#### A-Liste:

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

Tabelle 6-1

#### B-Liste:

<i>Massnahmen(paket)</i>	<i>Stand der Verankerung</i>	<i>Handlungsbedarf / Konsequenz</i>
2.5 E Zentrenentlastung Rapperswil-Jona	„Verkehrsentlastung Rapperswil/Jona“ als ZE	Handlungsbedarf im Hinblick auf Festsetzung prüfen

Tabelle 6-2

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

## **7 Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms**

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

Zentraler Punkt für die Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms wird es sein, dass eine kantonsübergreifende kohärente Gesamtverkehrs- und Siedlungsstrategie mit entsprechend griffigen Massnahmen erarbeitet wird. Damit soll eine konsequente Abstimmung von Siedlung und Verkehr erreicht werden, wodurch die Funktionsfähigkeit des Verkehrssystems dauerhaft sichergestellt werden kann.

## 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>
4.1	Erstellung zusätzlicher Veloabstellplätze in den Zentren Agglo Obersee	A	0.88	0.74
4.2 A	Bubikon	A	1.50	1.27
4.2 B	Dürnten	A	2.20	1.86
4.2 D	Feusisberg	A	0.11	0.09
4.2 E	Freienbach	A	0.90	0.76
4.2 F	Lachen - Altendorf	A	1.29	1.09
4.3 F	Lachen - Altendorf	A	1.33	1.12
Summe	LV_A/B-Liste		8.21	6.93

Keine Kürzung lt. Benchmark (Methode siehe Erläuterungsbericht))

	Konzept LV_A-Liste	A		6.92
	Konzept LV_B-Liste	B		0.00

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