



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Raumentwicklung ARE
Programm Agglomerationsverkehr

14.09.2018

Agglomerationsprogramm Zürich Oberland

3. Generation

Prüfbericht des Bundes

Referenz/Aktenzeichen: 223.0-4/3/18/1/8/2

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Dr. Maria Lezzi
Direktorin

Dr. Ulrich Seewer
Vizedirektor

Inhaltsverzeichnis

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

1 Gegenstand, Ziel und Zweck der Prüfung; Vorgehen

1.1 Gegenstand der Prüfung

Gegenstand der Prüfung ist das Agglomerationsprogramm **Zürich Oberland** bestehend aus:

- Agglomerationsprogramm Zürich Oberland 3. Generation, Teil 1: Bericht, 30. November 2016
- Agglomerationsprogramm Zürich Oberland 3. Generation, Teil 2: Massnahmenband, 30. November 2016
- Agglomerationsprogramm Zürich Oberland 3. Generation, Ergebnisbericht öffentliche Mitwirkung, 30. November 2016
- Tabellen zum Umsetzungsreporting AP Zürich Oberland über die die Massnahmen des Agglomerationsprogramms der 2. Generation, Stichtag 30. September 2016
- Agglomerationsprogramm Zürich Dachkonzept 3. Generation, 30. September 2016

Das Agglomerationsprogramm (AP) wurde am 15. Dezember 2016 beim Bund zur Prüfung eingereicht. Damit bewirbt sich die Agglomeration für die Mitfinanzierung der im Agglomerationsprogramm als prioritär eingestuften Verkehrs-Infrastrukturvorhaben durch den Bund gestützt auf das Bundesgesetz vom 30. September 2017 über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAFG)¹.

1.2 Ziel und Zweck der Prüfung

Die Prüfung hat drei Ziele:

1. die Erfüllung der Grundanforderungen prüfen;
2. die Höhe der Bundesbeiträge festlegen, auf der Grundlage
 - a) der Wirkung des vorliegenden Agglomerationsprogramms;
 - b) des Stands der Umsetzung der Agglomerationsprogramme der 2. Generation. Dieser Stand der Umsetzung basiert auf dem Umsetzungsreporting, das integraler Teil des Agglomerationsprogrammes der 3. Generation bildet²;
3. die Priorisierung der Massnahmen aller Agglomerationsprogramme mit Blick auf die verfügbaren Bundesmittel prüfen (Kosten/Nutzen-Betrachtung, gestützt auf die gesetzlich definierten Wirksamkeitskriterien);

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

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

¹ SR 725.13

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

1.3 Vorgehen im Prüfprozess

Das Verfahren der Prüfung ist in der Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 3. Generation des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK vom 16.02.2015 (nachfolgend: UVEK-Weisung) festgelegt. Im Verlaufe des Prüfprozesses wurden diese Vorgaben in der praktischen Anwendung konkretisiert und präzisiert. Die pauschalen Kosten wurden gestützt auf Artikel 3 der Verordnung des UVEK vom 20.12.2017 über Fristen und Beitragsberechnung für Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr (PAvV) berechnet. Weitere Hinweise zum Vorgehen und zu den Ergebnissen des Prüfprozesses sind im Erläuterungsbericht vom 14.09.2018 dargelegt.

2 Gesamtwürdigung und Bundesbeitrag

Die mittelgrosse Agglomeration Zürich Oberland erstellt seit der zweiten Generation eine abgestimmte Planung zwischen den Regionalzentren Uster, Wetzikon, Pfäffikon und Hinwil, dem ländlich geprägten Umland und dem städtischen Grossraum Zürich/Glattal. Das Dachkonzept zu den Zürcher Agglomerationsprogrammen bildet den konzeptionellen Rahmen und soll die Abstimmung mit den übergeordneten Planungen sicherstellen. Trotz dieser übergeordneten Einbettung geht das Agglomerationsprogramm nicht in ausreichendem Masse auf die grossen MIV-Ströme zwischen dem Zürich Oberland und dem Raum Glattal/Bülach ein. Das Agglomerationsprogramm knüpft kohärent an die 2. Generation an. Es baut auf einem differenzierten Zukunftsbild auf und weist einen roten Faden von der Analyse bis zu den Massnahmen auf. Die Abstimmung von Siedlung und Verkehr konzentriert sich primär auf die Zentrumsentwicklungen im Bereich der Bahnhöfe.

Eine Stärke des Programms im Bereich Verkehr liegt in der Verbesserung der Umsteigebeziehungen an den Bahnhöfen. Der Bushof in Pfäffikon wird neugestaltet. Personenunterführungen und Ergänzungen von Fuss- und Velowegen verbessern die Zugänglichkeit der ÖV-Knotenpunkte in Pfäffikon, Wetzikon, Kempten und Hinwil. Positive Wirkung erzielen auch die Umgestaltungen von Ortsdurchfahrten sowie die punktuellen Massnahmen der Verkehrsberuhigung. Sie unterstützen teilweise die Erschliessung der Entwicklungsgebiete. Zur Förderung des Veloverkehrs werden weitere Schwachstellen behoben und Netzlücken geschlossen. Das heute schon dichte Angebot des öffentlichen Verkehrs (ÖV) in den zwei S-Bahn Korridoren wird weiter ausgebaut und optimiert. Massnahmen zur Buspriorisierung verbessern die Fahrplanstabilität.

Als zentrale Massnahmen im Bereich Siedlung sieht das Agglomerationsprogramm Gebietsentwicklungen in den Regionalzentren vor. Sie liegen in der Nähe der ÖV-Knotenpunkte und stärken dadurch den ÖV. Sie tragen punktuell zur Siedlungsentwicklung nach Innen bei und verknüpfen Wohn- und Arbeitsstandorte. Sie sind zudem kohärent zu den Zentrumsplanungen des Agglomerationsprogramms 2. Generation. Die Attraktivität der Zentren wird durch punktuelle Massnahmen der Verkehrsberuhigung und Strassenraumgestaltung verbessert.

Ein Gesamtverkehrskonzept ist nur in Ansätzen erkennbar, da die verkehrlichen Fragestellungen eher monomodal und räumlich punktuell angegangen werden. Die Netzergänzungen für den Motorisierten Individualverkehr (MIV) in den Regionalzentren sind nicht ausreichend in ein Gesamtkonzept integriert. Deshalb ist der Zweck und Nutzen dieser Massnahmen nicht nachvollziehbar. Es ist nicht klar, ob es sich um Kapazitätserweiterungen oder Massnahmen der Verkehrslenkung handelt. Der Zusammenhang zu den flankierenden Massnahmen der Verkehrsberuhigung und der Siedlungsentwicklung wird zudem nicht ausreichend aufgezeigt. Aus ökologischer Sicht sind die Linienführungen teilweise kritisch, da mehrere Strassen entlang geschützter Objekte von nationaler Bedeutung geplant sind. Die kantonalen Konzepte zum Mobilitäts- und Parkraummanagement, zu Tempo 30 Zonen und zum längerfristigen Bus-Angebotskonzept innerhalb und zwischen den Regionalzentren werden auf Stufe Agglomeration nicht weiter konkretisiert.

Die Aussagen zur Verdichtung der bestehenden Siedlungsstruktur sowie zur zukünftigen Nutzung der bisher unbebauten Bauzonen in den Randlagen sind nicht genügend konkret und zu wenig in ein gesamtheitliches Siedlungskonzept integriert. Das Agglomerationsprogramm sieht zahlreiche Arbeitsplatzgebiete vor. Sie befinden sich häufig am Rand der Regionalzentren oder in Gemeinden im Umland und sind entsprechend schlecht mit dem ÖV erschlossen.

Unfallschwerpunkte werden im Rahmen der kantonalen Strategie erfasst und kontinuierlich saniert. Punktuellen Massnahmen des Agglomerationsprogramms tragen zu einer weiteren Verbesserung der Verkehrssicherheit bei, die jedoch nicht in ein Gesamtkonzept integriert sind. Mit den vorgeschlagenen Massnahmen wird sich der Modal-Split geringfügig zu Gunsten des ÖV und des LV verbessern. Die Luftschadstoffe und Lärmbelastungen verringern sich nur punktuell. Zudem können gewisse Verbesserungen bei der Umweltbelastung erzielt werden. Die Teilstrategie Natur und Landschaft ist ehrgeizig, jedoch sind nur wenige und punktuellen Massnahmen zu deren Umsetzung geplant.

Der Bund bewertet in der dritten Generation die Umsetzung der Massnahmen vorangehender Generationen und das Reporting darüber mit. Bei mangelhafter Umsetzung und Reporting kann die Programmwirkung um einen oder zwei Punkte reduziert werden. Der Umsetzungsstand der Massnahmen für das Agglomerationsprogramm Zürich Oberland bezieht sich auf die 2. Generation. Die Umsetzung ist insgesamt weit vorangeschritten, insbesondere bei den Siedlungsmassnahmen. Bei den Verkehrsmassnahmen bestehen kleinere zeitliche Verzögerungen und sind daher verbesserungswürdig.

Nach der Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen belaufen sich die Investitionskosten des Agglomerationsprogramms **Zürich Oberland** auf CHF 158.56 Mio. Dieser Betrag umfasst CHF 94.01³ Mio. für die A- Massnahmen der 2. Generation. Die Investitionskosten werden für die betroffene mittlere Agglomeration als tief eingestuft.

Aufgrund der Programmwirkung (Kosten/Nutzen-Verhältnis) wird dem eidgenössischen Parlament beantragt, folgenden Beitragssatz des Bundes an die mitfinanzierten Massnahmen der 3. Generation festzulegen⁴:

40 %

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

A-Liste

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) laut AP</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) 2016*</i>	<i>Bundes- beitrag **</i>	<i>Bundes- beitrag ***</i>
0121.3.057	LV8	Uster - Betriebs- und Gestaltungskonzept Berchtoldstrasse	6.00	2.45****	0.98	
0121.3.059	ÖV1	Oberland - Bauliche Massnahmen zur Busbeschleunigung - 1. Priorität, Uster - Knoten Aatal-/Sulzbacherstrasse	2.00	1.97	0.79	
0121.3.083	-	Paket LV A-Liste	16.46	12.45		4.98
0121.3.085	-	Paket Aufw. Str. A-Liste	3.20	2.98		1.19
Summe			27.66	19.85	1.77	6.17

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

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

⁴ Die Beitragssätze an die A-Massnahmen, die in den Leistungsvereinbarungen der 2. Generation festgehalten sind, bleiben unverändert.

Übrige für die Programmwirkung relevante Massnahmen

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

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

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

Kosten und Nutzen der überarbeiteten Agglomerationsprogramme der 3. Generation wurden unter Einbezug der Massnahmen des Agglomerationsprogramms der 2. Generation (ohne Massnahmen der Priorität B, vgl. Kap. 3.4 der Leistungsvereinbarung) bewertet, jedoch ohne Berücksichtigung der dringenden Projekte⁵. Auch der Umsetzungsstand dieser (bereits verbindlich vereinbarten) Massnahmen ist daher für die Programmwirkung des vorliegenden Agglomerationsprogramms der 3. Generation und damit für die Festlegung des Beitragssatzes relevant.

⁵ Für dringende Projekte des Agglomerationsverkehrs wurden im Oktober 2006 die Mittel aus dem Infrastrukturfonds gesprochen (vgl. Bundesbeschluss über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds vom 4. Oktober 2006). Mit Inkrafttreten des Infrastrukturfondsgesetzes 2008 konnte mit dem Bau dieser dringenden Projekte begonnen werden.

3 Prüfung der Grundanforderungen

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

Ein Agglomerationsprogramm muss alle Grundanforderungen erfüllen. In der Art und Weise und im Detaillierungsgrad kann es jedoch den spezifischen Herausforderungen und der Grösse der jeweiligen Agglomeration angepasst werden⁶.

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

Zusammenfassung

Das Agglomerationsprogramm Oberland ist nachvollziehbar in die übergeordnete Dachstrategie eingebettet. Der rote Faden ist kohärent und nachvollziehbar dargestellt. In einzelnen Bereichen kann die Kohärenz zwischen Karten und Text noch verbessert werden.

Grundanforderungen 1 und 2

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

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

Stärken

- Der Kanton steuert die Erarbeitung und Umsetzung des Agglomerationsprogramms nach einheitlichen Vorgaben. Die kantonalen Ämter sind umfassend einbezogen.
- Die Regionen sind eng in die Erarbeitung der Agglomerationsprogramme involviert.

Schwächen

- Gemäss Aussagen in der Dachstrategie und in den Agglomerationsprogrammen wurden die Gemeinden indirekt über die Regionen einbezogen und konnten sich im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens äussern. Ein direkter Einbezug der Gemeinden in der Erarbeitungsphase könnte die Verankerung des Agglomerationsprogramms bei den Gemeinden stärken.

⁶ Vgl. UVEK-Weisung S. 25 Ziff. 3.4.

Grundanforderungen 3, 4 und 5

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

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

Stärken

- Das Agglomerationsprogramm Oberland ist übersichtlich strukturiert. Verschiedene Elemente des Agglomerationsprogramms sorgen dafür, dass der rote Faden gut nachvollziehbar ist und die wesentlichen Elemente des Programms erfasst werden können:
- Das Zukunftsbild wird auf verschiedene Teilbilder aufgegliedert, was das Verständnis des differenzierten Zukunftsbildes erleichtert. Das Verständnis des Zukunftsbildes könnte mit einer übergeordneten Prinzipskizze wie z.B. im Limmattal verbessert werden.
- Der rote Faden wird dank einer gut nachvollziehbaren Verknüpfung von Handlungsbedarf, Teilstrategien und Massnahmen systematisch dargelegt. Hilfreich ist die Tabelle, die in ausformulierter Form (anstelle von Abkürzungen) die Kohärenz der Teilstrategien und des Handlungsbedarfs aufzeigt.
- Die Teilstrategien sind knapp und klar erläutert und werden konsequent mit dem Handlungsbedarf in Bezug gebraucht.

Kapitel 7 gibt einen guten Überblick über die Massnahmen und verknüpft zwischen den Teilstrategien und den einzelnen Massnahmenblättern.

Schwächen

- Eine konsequentere Kongruenz zwischen Text und Karten könnte die Nachvollziehbarkeit verbessern. Teilweise sind die Legenden zu den Karten im Text nicht erläutert (z.B. wird der Begriff der Hauptbuskorridore nicht erläutert und von den Massnahmen nicht aufgegriffen) und einige Karten sind zu klein (v.a. im Analyseteil).
- Eine systematischere Darstellung der Schwachstellen könnte das Verständnis des Agglomerationsprogramms verbessern.
- Die Dachstrategie beschränkt sich bezüglich Analyse und übergeordnetes Zukunftsbild auf den Kanton Zürich. Sie bezieht sich auch nicht auf das Raumkonzept des Metropolitanraums Zürich. Angesichts der starken kantonsübergreifenden Verflechtungen wäre eine stärkere Bezugnahme auf kantonsübergreifende Fragen erforderlich.

Grundanforderung 6

- GA 6: Umsetzung und Controlling gesichert

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

Stärken

- Die Einbettung in die verschiedenen Planungen wird in der Dachstrategie und im Agglomerationsprogramm nachvollziehbar dargestellt. Ein spezifisches Kapitel erläutert die Koordination mit den Agglomerationsprogrammen Glattal und Obersee.
- Die Umsetzungsvereinbarung und Umsetzungsbestätigung, die Koordinationsgruppe Umsetzung sowie der Umsetzungsleitfaden tragen zu einer systematischen und koordinierten Umsetzung bei. Die Gemeinden werden bei Bedarf durch das Amt für Verkehr unterstützt.
- Die Masterplanungen und Gebietsplanungen, an denen sich der Kanton teilweise beteiligt, tragen zur Umsetzung im Bereich Siedlung bei.

4 Beurteilung der Programmwirkung

Das Verfahren für die Ermittlung der Programmwirkung ist in der UVEK-Weisung (insb. Kap. 2, 3.5 und 4.5) festgelegt⁷. Es stellt den Nutzen des Agglomerationsprogramms dessen Kosten gegenüber. Sowohl Nutzen als auch Kosten werden jeweils relativ im Verhältnis zur Grösse der Agglomeration (Summe von Bevölkerungszahl und der mit 0.5 gewichteten Beschäftigtenzahl) und unter Berücksichtigung ihrer Eigenheiten ermittelt⁸.

Für die Beurteilung des Nutzens ist die Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramms, gemessen an dessen Beitrag zur Verwirklichung der gemäss Artikel 17d des Bundesgesetzes vom 22. März 1985 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und der Nationalstrassenabgabe (MinVG)⁹ vorgegebenen Wirkungsziele (bessere Qualität des Verkehrssystems, mehr Siedlungsentwicklung nach innen, weniger Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch, mehr Verkehrssicherheit) massgebend.

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

- Massnahmen der A- Liste des Agglomerationsprogramms der 3. Generation gemäss Priorisierung des Bundes (Kap. 2);
- die durch den Bund nicht mitfinanzierbaren Massnahmen in den Bereichen Siedlung, Landschaft und Verkehr (Kap. 5.2.1);
- Massnahmen der B-Liste des Agglomerationsprogramms der 3. Generation gemäss Priorisierung des Bundes (Kap. 5.5);
- Massnahmen der A-Liste des Agglomerationsprogramms der 2. Generation, die Teil der jeweiligen Leistungsvereinbarung sind (mitfinanzierbare und nicht mitfinanzierbare Massnahmen sowie Eigenleistungen; Kap. 3.1–3.3 der Leistungsvereinbarung);
- allfällige zusätzliche relevante Massnahmen, welche während dieser Periode (2015–2018) umgesetzt oder begonnen wurden¹⁰.

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

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

Die Kosten ergeben sich aus den Gesamtkosten aller durch den Bund als A- und B-Massnahmen priorisierten Massnahmen des Agglomerationsprogramms der 3. Generation zuzüglich der Kosten der in den Leistungsvereinbarung der 2. Generation vorgesehenen mitfinanzierten Massnahmen der jeweiligen A-Liste¹¹.

⁷ Vgl. UVEK-Weisung S. 14 ff. Ziff. 2, S. 40 Ziff. 3.5 und S. 65 ff. Ziff. 4.5).

⁸ Vgl. UVEK-Weisung S. 65 Ziff. 4.5 und S. 67 Ziff. 4.5.2.

⁹ SR 725.116.2

¹⁰ Vgl. UVEK-Weisung S. 65 Ziff. 4.5.1.

¹¹ Vgl. UVEK-Weisung S. 66 Ziff. 4.5.2.

4.1 Nutzen – Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien

Wirksamkeitskriterium

Beurteilung mit Begründung

WK1:

Qualität des Verkehrssystems verbessert

Stärken

- Die Teilstrategie Verkehr fokussiert beim ÖV auf die beiden S-Bahn Korridore, welche die Regionalzentren Uster, Wetzikon, Pfäffikon und Hinwil in Richtung Zürich/Glattal bzw. Rüti/Rapperswil erschliessen. Weitere Angebotsverbesserungen stärken diese ÖV-Korridore. Ein dichtes Busnetz mit Hauptbuskorridoren verbindet die übrigen Gemeinden mit den ÖV-Drehscheiben in den Regionalzentren.
- Umfassende Massnahmenbündel an mehreren Bahnhöfen fördern die Intermodalität und damit den ÖV sowie die Zugänglichkeit zu den angrenzenden Wohn- und Arbeitsstandorten (Neuerstellung des Bushofs in Pfäffikon mit Verlängerung der Bahnunterführung West, Umgestaltung des Bahnhofsplatzes und der Bahnhofsstrasse in Hinwil mit Fussgängerpasserelle zum Entwicklungsgebiet Süd sowie neue Personenunterführungen und Gehwege an den Bahnhöfen in Kempten und Wetzikon).
- Bauliche Massnahmen zur Busbeschleunigung verbessern die Fahrplanstabilität und die Attraktivität des ÖV.
- Basierend auf der kantonalen Radwegestrategie und dem Velonetzplan werden Schwachstellen saniert und Netzlücken geschlossen. Die Prioritäten der Velo-Massnahmen sind aber nur teilweise aus den Schwachstellenkarten ableitbar.
- Punktuelle Massnahmen der Verkehrsberuhigung in Pfäffikon, Wetzikon und Uster verbessern die Verträglichkeit zwischen allen Verkehrsteilnehmern und erhöhen die städtebauliche Qualität in den Zentren. Ein schlüssiges Gesamtkonzept der Verkehrsberuhigung der Regionalzentren ist jedoch erst in Ansätzen ersichtlich.

Schwächen

- Ein Gesamtverkehrskonzept liegt nur in Ansätzen vor. Die als Eigenleistungen geplanten Netzergänzungen im Strassensystem (Uster Westtangente, Uster Moosackerstrasse, Pfäffikon Westtangente, Pfäffikon Entlastung Ortsdurchfahrt und Wetzikon Weststrasse) sind nicht ausreichend in ein nachvollziehbares Gesamtkonzept von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung eingebettet, weshalb ihre Ziele unklar bleiben und ihre Wirkungen daher nicht abschätzbar sind. Deren Einflüsse auf die Ökologie und das städtische Verkehrssystem werden nicht ausreichend dargelegt. Ebenso sind keine Überlegungen zu einer möglichen Verkehrsverlagerung und Verkehrsberuhigung (Abhängigkeiten zu Betriebs- und Gestaltungskonzepten) sowie zu den Potenzialen der Innenverdichtung vorhanden.
- Obwohl die Agglomeration weiterhin eine hohe MIV-Orientierung aufweist, wird anhand der Strategien und Massnahmen in den Bereichen ÖV und LV versucht, das Verkehrswachstum vom MIV auf die übrigen Verkehrsarten zu lenken. Auf stärkere MIV-Ströme (namentlich Raum Glattal / Bülach) geht das Agglomerationsprogramm jedoch nicht ausreichend ein. Es macht auch keine Aussagen zu weiteren Bus-Angebotsverbesserungen.
- Die Kernentwicklung der Regionalzentren zeigt konzeptionell nicht ausreichend auf, wie der Fuss- und Veloverkehr bei der Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung stärker integriert werden kann. Die vorgeschlagenen Einzelmassnahmen stellen jedoch eine erste Verbesserung dar. Der Themenbereich „Tempo 30 Zonen“ wird nur am Rande diskutiert.
- Überlegungen dazu, wie der MIV in den Regionalzentren weiter minimiert werden könnte, werden im AP3 nicht weiter vertieft (z.B. Parkraummanagement in den Zentren, Durchbinderlinien beim ÖV zur direkteren Verbindung von Wohn-, Arbeitsplatz-, Einkaufs- und Freizeitstandorten).
- Bezüglich Mobilitätsmanagement beschränkt sich das Agglomerationsprogramm darauf, auf die kantonale Ebene zu verweisen.

WK2:
Siedlungsentwicklung nach innen

Stärken

- Die Gebietsentwicklungen in den Zentren Hinwil, Uster und Wetzikon in AP3 konkretisieren die Masterplanungen der Zentrumsentwicklungen des AP2. Sie fördern die Siedlungsentwicklung nach Innen und verbessern die Aufenthaltsqualität der Innenstädte.
- Das Agglomerationsprogramm sieht die Umgestaltung von Ortsdurchfahrten in Pfäffikon/Wetzikon, die Verkehrsberuhigung auf der Seestrasse in Pfäffikon, ein Betriebs- und Gestaltungskonzept für die Berchtoldstrasse in Uster sowie Gestaltungsmassnahmen im Bereich der Bahnhöfe vor. Damit stärkt es die städtebauliche Qualität der öffentlichen Räume und die Attraktivität der Zentren als Wohnstandort.

Schwächen

- Die grundsätzlich positiv beurteilten Gebietsentwicklungen in den Zentren sind angesichts des hohen Bevölkerungswachstums keine genügende Antwort auf die Herausforderungen der Siedlungsentwicklung. Im AP 3 wird ein flächendeckendes Konzept zur Lenkung der Siedlungsentwicklung, zur Nachverdichtung im Bestand sowie zur baulichen Entwicklung in den Randlagen der Regionalzentren nicht ausreichend aufgezeigt.
- Das Agglomerationsprogramm sieht eine grosse Anzahl gewerblich orientierter Arbeitsplatzgebiete vor, die zudem häufig am Rand der Zentren liegen. Viele Standorte weisen nur eine ÖV-Gütekategorie C oder D auf und sind entsprechend auf den MIV ausgerichtet. Beispielsweise ist für die Erschliessung des kantonalen Entwicklungsgebietes Nänikon-Grossriet der Bau der Greifenseestrasse vorgesehen. Überlegungen zur ÖV-Erschliessung sind dagegen nicht aufgezeigt.

WK3:
Verkehrssicherheit erhöht

Stärken

- Verschiedene Massnahmen tragen punktuell zu einer Verbesserung der objektiven und subjektiven Sicherheit bei (Strassenraumgestaltung, Verkehrsberuhigung, Verbesserungen des Velonetzes).

Schwächen

- Für die Regionalzentren liegt kein Gesamtkonzept zur Verbesserung der Verkehrssicherheit vor, z.B. mit Massnahmen der Verkehrslenkung mit oder ohne zusätzliche Netzergänzungen oder mit einer flächendeckenden Strategie der Verkehrsberuhigung.
- Die flächendeckende Umsetzung von Tempo 30 Zonen, von Begegnungszonen und Strassenraumumgestaltungen wird zu wenig thematisiert, auch wenn die Umsetzung teilweise politisch schwierig ist.

WK4:
Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch

Stärken

- Die Massnahmen zur Stärkung des ÖV, zur Verkehrsberuhigung und zur Verbesserung des LV fördern in geringem Masse eine Verlagerung des Modal-Splits zu Gunsten des ÖV und LV. Sie lassen eine leichte Reduktion der Luftbelastung gegenüber dem Trend erwarten. Sofern die vorgesehenen Netzergänzungen für den MIV als Kapazitätserweiterung wirken, besteht jedoch die Gefahr, dass das Verlagerungsziel nicht erreicht wird.
- Die Betriebs- und Gestaltungskonzepte zur Aufwertung von Ortsdurchfahrten und weitere Strassenraumgestaltungen führen zu einer Verflüssigung des Verkehrs und vermindern punktuell die Lärmbelastungen.
- Die Umgestaltung des Parks in Uster sowie die Gestaltung von Landschaftsübergängen zwischen Siedlung und Landschaft in Wetzikon tragen kleinräumig zur Aufwertung des urbanen Raumes bei.

Schwächen

- Die geplanten Netzergänzungen der Strasse nehmen gegebenenfalls weitere unbebaute Flächen in Anspruch, teilweise in ökologisch und landschaftlich sehr sensiblen Bereichen (Objekte von nationaler Bedeutung wie Moorlandschaft, BLN, Wasser- und Zugvogelreservate, Flachmoor, Hochmoor, Amphibienlaichgebiet). Sie beeinträchtigen somit Natur, Landschaft und Umwelt. Die Zulässigkeit dieser Projekte gemäss Natur- und Heimatschutzgesetz (NHG; SR 451) und entsprechenden Verordnungen ist nicht gewährleistet und noch zu prüfen.
- Im Agglomerationsprogramm wird ein Gesamtkonzept zur Lenkung des MIV auf weniger sensible Routen im Siedlungsgebiet nicht ausreichend aufgezeigt, um die Lärmbelastung für Anwohner und Nutzer zu minimieren.
- Im Bereich Landschaft sind die Analyse, der Handlungsbedarf und die Teilstrategie sachdienlich und überzeugend. Es sind dazu jedoch wenige konkrete und nur punktuelle Massnahmen im Bereich Natur und Landschaft vorgeschlagen. In Bezug auf die Teilstrategie werden z.B. keine Massnahmen vorgeschlagen, welche die grossräumige ökologische Vernetzung und die Revitalisierung von Gewässern vorsehen.

UR:
Umsetzungs-
reporting

Stärken

- Auf Programm- und Massnahmenebene besteht eine weitgehende Kohärenz zwischen der 2. und 3. Generation. Davon ausgenommen sind die Netzergänzungen des MIV, wo Unklarheiten zwischen den beiden Generationen bestehen.
- Das Umsetzungsreporting der zweiten Generation ist qualitativ gut, ausführlich und nachvollziehbar. Die einzelnen Massnahmen der Agglomerationsprogramme 2. und 3. Generation werden in Karten graphisch dargestellt. Verzögerungen oder Anpassungen von Massnahmen werden begründet.
- Der Umsetzungsstand der Siedlungsmassnahmen ist gut.

Schwächen

- Der Umsetzungsstand bei den Verkehrsmassnahmen hat teilweise kleinere zeitliche Verzögerungen und ist daher verbesserungswürdig.

Tabelle 4-1

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

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

Tabelle 4-2

4.2 Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis)

Die Kosten der Massnahmen der Priorität A und B (vgl. A-Liste in Kap. 2 und B-Liste in Kap. 5.5) liegen bei CHF 64.55 Mio. einschliesslich CHF 47.45 Mio. für Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen und zuzüglich von CHF 94.01 Mio. für die A-Massnahmen des Agglomerationsprogramms der 2. Generation. Für eine mittlere Agglomeration werden diese Kosten als tief eingestuft.

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

Nutzen (gemäss
Tabelle 4-2)

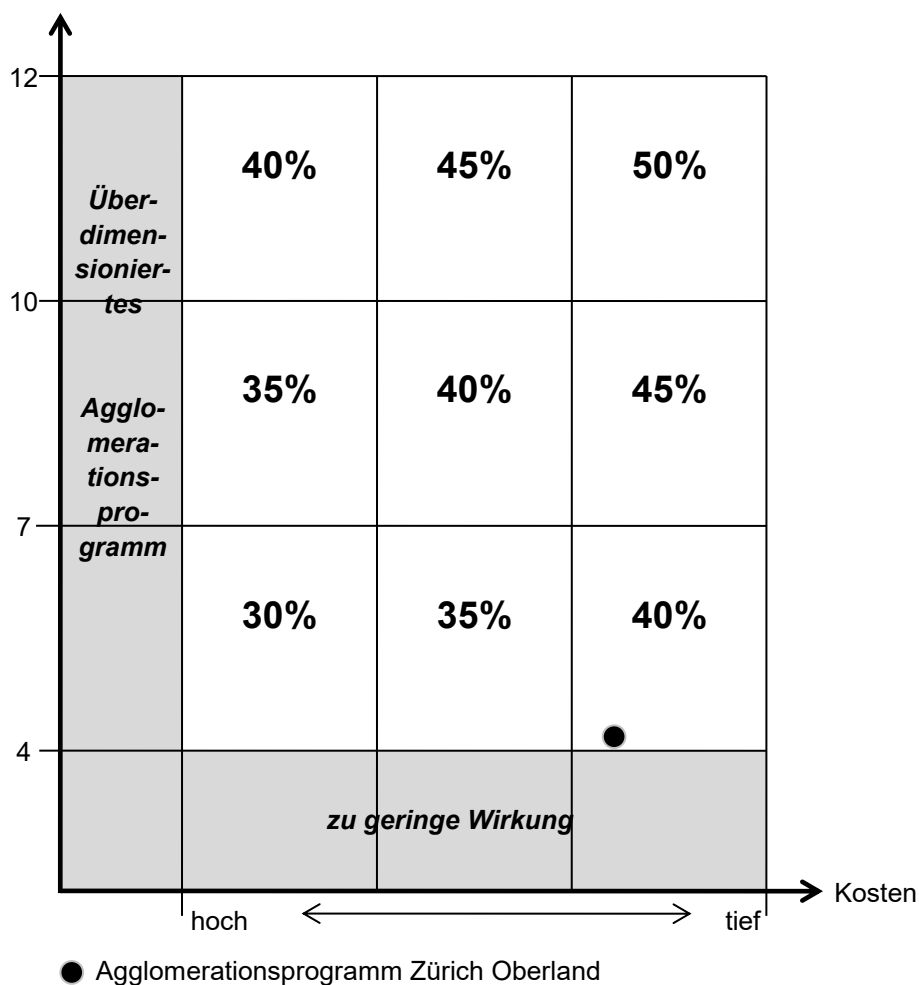


Abbildung 4-1

5 Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen

Unter Berücksichtigung aller eingereichten Agglomerationsprogramme und mit Blick auf die verfügbaren Mittel überprüft der Bund die von der Trägerschaft vorgenommene Priorisierung der Massnahmen aufgrund des in der UVEK-Weisung erläuterten Verfahrens¹². Dazu gehören die folgenden Schritte:

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

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

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

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

5.1 Anpassung der Massnahmen

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

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Änderung Massnahmenkonfiguration
0121.3.047	GV2	Oberland - Umgestaltung Ortsdurchfahrten (BGK) - 2. Priorität	Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 0121.3.077, Oberland - Umgestaltung Ortsdurchfahrten (BGK) Pfäffikon, Wetzikon, 13.00 Mio. AP, Priorität Pauschale B Bund ▪ 0121.3.078, Oberland - Umgestaltung Ortsdurchfahrt (BGK) Wetzikon - Zürcherstrasse, 6.00 Mio. AP, Priorität B-Liste Bund
0121.3.055	LV6	Pfäffikon - Personenunterführungen Bahnhof	Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 0121.3.079, Pfäffikon- Verlängerung Personenunterführung Bahnhof West, 5.00 Mio. AP, Priorität B-Liste Bund

¹² Vgl. UVEK-Weisung S. 14 ff. Ziff. 2, S. 40 Ziff. 3.5 und S. 65 ff. Ziff. 4.5.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Änderung Massnahmenkonfiguration</i>
			<ul style="list-style-type: none"> ▪ 0121.3.080, Pfäffikon - Neue Personenunterführung Bahnhof Ost, 15.00 Mio. AP, Priorität C*-Liste Bund
0121.3.058	LV9	Wetzikon - Fuss-/Radunterführung und Wegverbindung Bahnhof Kempton	<p>Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 0121.3.081, Wetzikon - Fuss- und Radwegverbindung Bahnhof Kempton, 4.50 Mio. AP, Priorität Pauschale A Bund ▪ 0121.3.082, Wetzikon - Fuss- und Radwegunterführung Bahnhof Kempton, 2.50 Mio. AP, Priorität Nationale Infrastruktur Bahn B Bund

Tabelle 5-1

Folgende Massnahmen wurden den Paketen mit pauschalen Bundesbeiträgen zugewiesen:

Paket LV A-Liste (Langsamverkehr)

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) April 2016 exkl. MWST</i>
0121.3.049	LV1	Netzergänzungen Velo - 1. Priorität	9.36
		Pfäffikon: Sicherheitserhöhende Fussverkehrsmassnahmen	
0121.3.056	LV7	Seestrasse	1.48
0121.3.081	LV9	Wetzikon - Fuss- und Radwegverbindung Bahnhof Kempton	4.43

Tabelle 5-1a

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

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) April 2016 exkl. MWST</i>
0121.3.046	GV1	Oberland - Umgestaltung Ortsdurchfahrt (BGK) - Uster, Riedikerstrasse	2.96

Tabelle 5-1b

Paket LV B-Liste (Langsamverkehr)

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) April 2016 exkl. MWST</i>
0121.3.051	LV2	Netzergänzungen Velo - 2. Priorität	6.40
0121.3.053	LV4	Hinwil - Fussverkehrsmassnahmen Bahnhof	3.45
0121.3.054	LV5	Hinwil - Fussweg Wildbach	2.46

Tabelle 5-1c

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

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) April 2016 exkl. MWST</i>
0121.3.077	GV2	Oberland - Umgestaltung Ortsdurchfahrten (BGK) Pfäffikon, Wetzikon	12.81

Tabelle 5-1d

Paket VM B-Liste (Verkehrsmanagement)

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) April 2016 exkl. MWST</i>
0121.3.060	ÖV2	Oberland - Bauliche Massnahmen zur Busbeschleunigung - 2. Priorität	6.90

Tabelle 5-1e

5.2 Nicht mitfinanzierte Massnahmen

5.2.1 Nicht durch den Bund mitfinanzierbare Massnahmen

Aufgrund der gesetzlichen Vorgaben (insb. Art. 17a MinVG und Art. 21 der Verordnung vom 7. November 2007 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer im Strassenverkehr (MinVV)¹³) und der ergänzenden Ausführungen der UVEK-Weisung¹⁴ können folgende programmrelevante Massnahmen nicht durch Bundesbeiträge mitfinanziert werden. Sie sind in den ausgewiesenen Zeithorizonten umzusetzen.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Priorität</i>
Siedlungsmassnahmen			
0121.3.061	L1	Uster - Park am Aabach	As
0121.3.062	L2	Freiraumentwicklung Wetzikon – Landschaftsfjorde	As
0121.3.063	L3	Zukunftswerkstatt Seegräben	As
0121.3.064	S1	Hinwil - Gebietsentwicklung Fadwis	As
0121.3.065	S2	Uster - Umsetzung Zentrumsplanung in Gestaltungsplänen	As
0121.3.066	S3	Uster - Gebietsentwicklung Nänikon / Grossriet	As
0121.3.067	S4	Wetzikon - Gestaltungspläne und Testplanungen Zentrum	As

Tabelle 5-2

¹³ SR 725.116.21

¹⁴ Vgl. UVEK-Weisung, S. 48 ff. Ziff. 3.6 und S. 57 ff. Ziff. 4.4.1.

5.2.2 Nicht programmrelevante Massnahmen

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

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Begründung
Keine Massnahmen vorhanden			

Tabelle 5-3

5.3 Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen

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

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

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

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme
0121.3.082	LV9	Wetzikon - Fuss- und Radwegunterführung Bahnhof Kempten

Tabelle 5-4

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

5.4 Durch den Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C

Die Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen auf ihre Plausibilität, ihr Kosten/Nutzen-Verhältnis sowie ihren Reifegrad gemäss der UVEK-Weisung¹⁵ 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>
B → C				
0121.3.050	LV10	Wetzikon - Personenunterführung Bahnhof Kempten	4.50	Die Massnahme wurde von der Agglomeration sistiert
B → C*				
0121.3.080	LV6	Pfäffikon - Neue Personenunterführung Bahnhof Ost	15.00	Kosten-Nutzen-Verhältnis und Reifegrad ungenügend Bedarf und Nutzen einer zweiten Unterführung sind stärker aufzuzeigen. Die Massnahme ist weiter zu optimieren.

Tabelle 5-5

¹⁵Vgl. UVEK-Weisung, S. 57 ff. Ziff. 4.4.

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

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

Für die in der nachfolgenden **B-Liste** stehenden Massnahmen ist die Bau- und Finanzreife für die Vierjahresperiode 2019–2022 nicht erreichbar oder muss das Kosten/Nutzen-Verhältnis noch optimiert werden. Zum Zeitpunkt des Versands dieses Prüfberichts (14.09.2018) ist die Mitfinanzierung dieser Massnahmen durch den Bund nicht gesichert. Diese Massnahmen sollen optimiert und/oder zur Bau- und Finanzreife gebracht werden, in den Agglomerationsprogrammen der nachfolgenden Generation von der Agglomeration neu eingereicht und vom Bund nochmals geprüft werden¹⁶:

B-Liste

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio. CHF) laut AP	Kosten (Mio. CHF) 2016*	Bundes- beitrag**
0121.3.048	GV3	Ausbau Bushof Pfäffikon ZH	4.50	4.43	1.77
0121.3.078	GV2	Oberland - Umgestaltung Ortsdurchfahrt (BGK) Wetzikon - Zürcherstrasse	6.00	3.32***	1.33
0121.3.079	LV6	Pfäffikon- Verlängerung Personenunterführung Bahnhof West	5.00	4.93	1.97
0121.3.086	-	Paket LV B-Liste	12.31	12.31	4.92
0121.3.087	-	Paket VM B-Liste	6.90	6.90	2.76
0121.3.089	-	Paket Aufw. Str. B-Liste	12.81	12.81	5.12
Summe			47.52	44.70	17.87

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

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

C*-Liste

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio. CHF) laut AP
0121.3.080	LV6	Pfäffikon - Neue Personenunterführung Bahnhof Ost	15.00

Tabelle 5-7

¹⁶ Vgl. UVEK-Weisung S. 73 Ziff. 5.3.

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

6.1 Gesetzgebung, Sach- und Massnahmenpläne sowie Inventare des Bundes

6.1.1 Allgemeines

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

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

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

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

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Tab. Prüfbericht</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Zeit-horizont</i>	<i>Mögliche Konflikte</i>
0121.3.049	LV1	5.1a	Netzergänzungen Velo - 1. Priorität	A	Moorlandschaft Nr. 106 von nationaler Bedeutung und naheliegendes Flachmoor von nationaler Bedeutung Nr. 65.
0121.3.054	LV5	5.6	Hinwil - Fussweg Wildbach	B	Gewässerraum und Ufervegetation
0121.3.063	L3	5.2	Zukunftswerkstatt Seegräben	As	Moorlandschaft von nationaler Bedeutung Nr. 5 «Pfäffikersee» und BLN-Objekt Nr. 1409

Tabelle 6-1

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

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

A-Liste:

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

Tabelle 6-2

B-Liste:

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

Tabelle 6-3

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

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Koordinationsstand im Richtplan</i>	<i>Handlungsbedarf / Konsequenz</i>	<i>Zeit-horizont</i>
Keine Massnahmen vorhanden					

Tabelle 6-4

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

Der Umgang mit Fruchtfolgeflächen (FFF) ist insbesondere in der Raumplanungsverordnung (RPV)¹⁷ geregelt. Die Zuständigkeit in diesem Bereich liegt grundsätzlich bei den Kantonen. Für die FFF und sofern dies notwendig ist, werden weitere entsprechende Vorbehalte in der Leistungsvereinbarung angebracht.

¹⁷ SR 700.1

7 Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms

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

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

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

ANHANG 1

Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen

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

Paket LV A-Liste (Langsamverkehr)

Massnahmentyp	Anzahl Leistungseinheiten	Leistungseinheit	Gemittelte Kosten pro Leistungseinheit	Beitragssatz	Konzeptkürzung	Beitrag pro Leistungseinheit (gerundet)	Total Beitrag
Veloabstellanlagen Kat.2	100	Stück	2'160	40%	5%	820	82'000
Fussgängerstreifenmarkierung	10	Stück	10'000	40%	5%	3'800	38'000
Fussgängerschutzinseln ohne Strassenaufweitung	6	Stück	25'000	40%	5%	9'500	57'000
Fussgängerschutzinseln mit Strassenaufweitung	8	Stück	100'000	40%	5%	38'000	304'000
Langsamverkehrsunterführung	350	m2	2'160	40%	5%	820	287'000
Längsführung Kat.3	5'500	m	1'445	40%	5%	550	3'025'000
Längsführung Kat.4	780	m	4'000	40%	5%	1'520	1'185'600

Total Beitrag Mio. CHF (gerundet)	4.98
--------------------------------------	------

Tabelle A1-a

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

Massnahmentyp	Anzahl Leistungseinheiten	Leistungseinheit	Gemittelte Kosten pro Leistungseinheit	Beitragssatz	Konzeptkürzung	Beitrag pro Leistungseinheit (gerundet)	Total Beitrag
Aufw. Str.	8'500	m2	376	40%	5%	140	1'190'000

Total Beitrag Mio. CHF (gerundet)	1.19
-----------------------------------	------

Tabelle A1-b