



26. Februar 2014

---

# **Agglomerationsprogramm Davos**

## **2. Generation**

### **Prüfbericht des Bundes**

---

Referenz/Aktenzeichen: 321.1 / N044-0150

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 im Prüfprozess .....	4
1.4	Vorgehen in der Umsetzung .....	4
<b>2</b>	<b>Gesamtwürdigung, Beitragssatz, Listen der A- und B-Massnahmen</b> .....	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>Prüfung der Grundanforderungen</b> .....	<b>6</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</b> .....	<b>11</b>
<b>6</b>	<b>Übereinstimmung mit der Gesetzgebung und Planungsinstrumenten des Bundes</b> .....	<b>11</b>
<b>7</b>	<b>Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms</b> .....	<b>12</b>
<b>ANHANG</b> .....		<b>13</b>
	Anpassung Massnahmen aufgrund Vorgaben Weisung .....	14
	Nicht mitfinanzierte Massnahmen .....	14
	Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen .....	16
	Durch den Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C .....	16
	A-, B- und C*-Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung .....	17
	Massnahmenliste Benchmark Langsamverkehr .....	19
	Liste der nicht mitfinanzierbaren Infrastrukturmassnahmen mit aus Bundessicht kritischer Wirkung .....	19

---

## 1 Gegenstand, Ziel, Vorgehen

### 1.1 Gegenstand der Prüfung

Gegenstand der Prüfung ist das Agglomerationsprogramm Davos bestehend aus:

- Agglomerationsprogramm Davos, Erläuternder Bericht, Dezember 2011
- Agglomerationsprogramm Davos, Massnahmenblätter, Dezember 2011

Das Agglomerationsprogramm (AP) wurde am 27. Dezember 2011 beim Bund zur Prüfung eingereicht. Damit bewirbt sich die Agglomeration/Trägerschaft für die Mitfinanzierung der im Agglomerationsprogramm als prioritär eingestuften Verkehrs-Infrastrukturvorhaben durch den Bund im Rahmen des Infrastrukturfondsgesetzes.

### 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<sup>1</sup> über alle Agglomerationsprogramme mit Blick auf die verfügbaren Bundesmittel.

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.

---

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

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

Das Agglomerationsprogramm Davos schlägt mit dem Konzept der drei Achsen eine Aufteilung der Funktionen urbane Flanierachse, Versorgungsachse und Naherholungsraum eine gute Vision zur Weiterentwicklung der Stadt vor. Die Umsetzung des Zukunftsbildes in Form von Teilstrategien und Massnahmen und damit die Erkennbarkeit des roten Fadens müssen jedoch noch deutlich verbessert werden. Bei der Erarbeitung geeigneter Lösungsansätze für die Verbesserung des Verkehrssystems sowie für die Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen müssen insbesondere die unterschiedlichen Aspekte sowohl des Tourismus mit seinen ausgeprägten Spitzenbelastungen, als auch des Alltags von Bevölkerung und Wirtschaft besser berücksichtigt werden.

Eine Stärke des Agglomerationsprogramms Davos im Verkehrsbereich ist die namhafte, jedoch lokal begrenzte Entlastung der Promenade zwischen Davos Mitte und Dorf durch die Lenkung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf die Talstrasse. Einzelne Verbesserungen für den Langsamverkehr, insbesondere die Öffnung von Promenade und Talstrasse für das Velo im Beidrichtungsverkehr, kommen hinzu.

Im Siedlungsbereich tragen die Festsetzung der langfristigen Siedlungsbegrenzung im regionalen Richtplan und damit die Sicherung der Naherholungsachse im Talboden der Agglomeration zur Minderung der Zersiedlung und einzelne Gestaltungsmassnahmen zur qualitätsvollen Entwicklung der öffentlichen Räume bei. Beim Umgang mit den Entwicklungsstandorten ist ein Wille zur Siedlungsentwicklung nach innen spürbar.

Die Hauptschwächen des Programms im Bereich Verkehr liegen u.a. darin, dass das als zentrale Grundlage der Teilstrategie Verkehr verwendete Parkierungskonzept nicht schlüssig aus dem Zukunftsbild und den Herausforderungen abgeleitet werden kann und der Strategie der drei Achsen teilweise entgegenwirkt. Hinzu kommt, dass die Umsetzung der ersten Etappe der Entlastungsstrasse alleine keine deutlich verkehrsberuhigte Flanierachse ermöglicht. Auch wenn die Agglomeration versucht, in Teilbereichen Impulse zu geben, unterstützen die vorgeschlagenen Massnahmen die Erreichung des formulierten Ziels der Verlagerung des Verkehrs auf den öffentlichen Verkehr (ÖV) und den Langsamverkehr zu wenig.

Im Siedlungsbereich liegen die Schwächen in den auch ohne die Anforderungen der diesbezüglichen Revision des Raumplanungsgesetzes (Zweitwohnungsinitiative) zu wenig lenkungsstarken Massnahmen gegen den Zweitwohnungsbau. Massnahmen zur Verringerung der Zersiedelung wie Neueinzonungsregelungen werden nicht thematisiert.

Im Bereich Sicherheit werden einzelne Massnahmen vorgeschlagen, die Unfallstellen beseitigen und die Verkehrssicherheit erhöhen können. Eine spürbare Änderung des Modal Splits und damit eine Reduktion der Umweltbelastungen sind aufgrund des Programms mit den vorgeschlagenen Massnahmen nicht zu erwarten. Ebenfalls kann noch nicht von einer deutlichen Verminderungen des Flächenverbrauchs ausgegangen werden.

Insgesamt kann das vorliegende Agglomerationsprogramm Davos mit 3 Wirkungspunkten keine ausreichende Wirkung erzielen.

Aufgrund der zu geringen Programmwirkung wird dem eidg. Parlament im Rahmen der zweite Periode 2015 - 2018 keine Mitfinanzierung des Agglomerationsprogramms vorgeschlagen.

Weitere Informationen zu den einzelnen Massnahmen und ihrer Priorisierung durch den Bund für das Agglomerationsprogramm Davos sind im Anhang zu finden.

### 3 Prüfung der Grundanforderungen

Die grundsätzliche Mitfinanzierungswürdigkeit des Agglomerationsprogramms durch den Bund ist entsprechend der UVEK-Weisung an bestimmte Grundanforderungen geknüpft. In Gesprächen zur Zwischenbeurteilung 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 verpflichten 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>
WK1: Qualität der Verkehrssysteme verbessert	<p><b>Stärken</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die im Zukunftsbild dargestellte Strategie der drei Achsen ist ein erster, jedoch noch deutlich zu konkretisierender Schritt zur Trennung der Funktionen urbane Flanierachse, Versorgungsachse und Naherholungsraum im Zentrumsbereich von Davos. Die Entlastung der Promenade im Zentrum von Davos durch die Lenkung des Verkehrs auf die Talstrasse ist die zentrale Massnahme des Agglomerationsprogramms, welche eine namhafte Wirkung für den Veloverkehr (Beidrichtungsverkehr Promenade/Talstrasse) und den ÖV (Abbau von Verkehrsbehinderungen/Staus) erzielt. Allerdings verpasst die Agglomeration die Chance, die Flaniermeile auf der Promenade konsequent (Verkehrslenkung sowie Verkehrsberuhigung MIV) und gesamthaft (Etappe 1 und 2) umzusetzen.</li> <li>▪ Die Zugänge zur Bahn werden qualitativ aufgewertet, sodass die Quartiere durchlässiger werden und die Intermodalität erleichtert und gefördert wird. Die Trennwirkung der zukünftig deutlich stärker belasteten Talstrasse wird jedoch nicht thematisiert.</li> <li>▪ Für den Langsamverkehr haben die Optimierungen der RhB-Querungen, die neue Langsamverkehrsverbindung Dorf - Platz und einzelne Gestaltungs-massnahmen im Zentrum lokale Verbesserungen zur Folge.</li> </ul> <p><b>Schwächen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ein Gesamtverkehrskonzept, welches insbesondere ÖV und MIV aufeinander abstimmt, liegt nicht vor. Mit dem Parkierungskonzept mit seinen Zielrichtungen</li> </ul>

Wirksamkeits-  
kriterium Beurteilung mit Begründung

	<p>und der geplanten Erhöhung des Parkierungsangebotes (inkl. Lage und Funktion einzelner Parkhäuser und des Auffangparkplatzes See) untergräbt die Agglomeration die Wirkung des verbesserten Angebotes in der grossräumigen ÖV-Erreichbarkeit (30'-Takt Zürich - Davos). Eine weitere Verbesserung des Bus-Angebots wird hingegen nur rudimentär thematisiert.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Trotz der hohen Bedeutung des Fussverkehrs für eine touristische Agglomeration liegt kein spezifisches Konzept vor. Das Agglomerationsprogramm beschränkt sich auf punktuelle Massnahmen.</li> <li>▪ Im Agglomerationsprogramm werden kaum Massnahmen ergriffen, um die nachfrageseitige Lenkung der Verkehrsentwicklung (z.B. betriebliches Mobilitätsmanagement) glaubhaft zu verbessern.</li> </ul>
<p>WK2: Siedlungs- entwicklung nach innen gefördert</p>	<p><b>Grundsätzlicher Hinweis: Nach eigenen Angaben der Agglomeration liegt der Zweitwohnungsanteil in Davos bei 52%. Die aufgrund der Annahme der Zweitwohnungsinitiative vom 11. März 2012 geänderte rechtliche Ausgangslage hat zwar keinen Einfluss auf die vorliegende Programmbeurteilung, jedoch müssen die Siedlungsmassnahmen, insbesondere die Massnahmen S01, S03, S04, S05 und S06 aufgrund der neuen rechtlichen Bestimmungen überprüft werden.</b></p> <p><b>Stärken</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Massnahme der langfristigen Siedlungsbegrenzung sichert im Talboden die strategische Naherholungsachse der Agglomeration. Auch in den Hangbereichen wird die Siedlung naturräumlich und nutzungsbedingt auf Richtplanebene begrenzt, in den Fraktionen hingegen nicht.</li> <li>▪ Die Entwicklungsstandorte Kurbetriebszone, Bergbahn Jakobshorn und Parsenn sowie Bahnhofsareale/Zentren zeugen vom Willen zur Umnutzung von inneren Brachen und zur Verdichtung der Siedlung im Zentrumsgebiet. Sie sind jedoch noch wenig konkretisiert und die Umsetzung der Massnahmen ist nicht gesichert.</li> <li>▪ Die Begegnungsorte, die verkehrsberuhigte Promenade und die Sicherung der Naherholungsachse tragen lokal zur Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume bei.</li> </ul> <p><b>Schwächen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die ergriffenen Massnahmen zur Lenkung des Zweitwohnungsbaus sind für sich alleine ungenügend, um eine nachhaltige Lenkung der Zweitwohnungsbautätigkeit zu erreichen. Sie müssen vor dem Hintergrund der gesetzlichen Änderungen auf Bundesebene nach Annahme der Zweitwohnungsinitiative überprüft werden.</li> <li>▪ Die Lage und Notwendigkeit der Neueinzonung für den Arbeitsplatzstandort Laret wird kritisch beurteilt, da in Davos noch unbebaute Mischzonen vorhanden sind.</li> <li>▪ Über den kantonalen Richtplan hinaus gehende griffige Kriterien für den Umgang mit Neueinzonungen sind nicht ersichtlich.</li> </ul>
<p>WK3: Verkehrssicherheit erhöht</p>	<p><b>Stärken</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Durch die Verkehrsberuhigung in einem Teilbereich der Promenade (Mitte bis Dorf) wird die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer/innen lokal verbessert.</li> <li>▪ Es werden einzelne Massnahmen vorgesehen, die Unfallstellen entschärfen können.</li> </ul>



*Wirksamkeits-  
kriterium*     *Beurteilung mit Begründung*

	<p><b>Schwächen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Es bestehen kantonale und kommunale Programme zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. Im Agglomerationsprogramm ist jedoch kein systematischer Ansatz ersichtlich.</li> </ul>
<p>WK4: Umwelt- belastung und Ressourcen- verbrauch vermindert</p>	<p><b>Stärken</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Aufgrund der Reduktion des MIV auf der Promenade wird ein Teil des dicht bewohnten Zentrums insbesondere von Lärm entlastet.</li> </ul> <p><b>Schwächen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Aufgrund der vorgeschlagenen Massnahmen werden keine spürbaren Veränderungen am Modal Split und damit auch keine Reduktion der verkehrsbedingten Umweltbelastungen gegenüber dem Trend erwartet.</li> <li>▪ Die lediglich auf den Hauptort beschränkten Massnahmen zur Siedlungsbegrenzung können noch nicht zu einer deutlichen Beschränkung des Flächenverbrauchs beitragen. Das Thema des Landschaftsschutzes wird kaum angegangen.</li> </ul>

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	1
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert	1
WK3: Verkehrssicherheit erhöht	1
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert	0
<b>Summe WK1 - WK4 (Nutzen)</b>	<b>3</b>

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 16.57 Mio. und werden als mittel eingestuft<sup>2</sup>.

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)

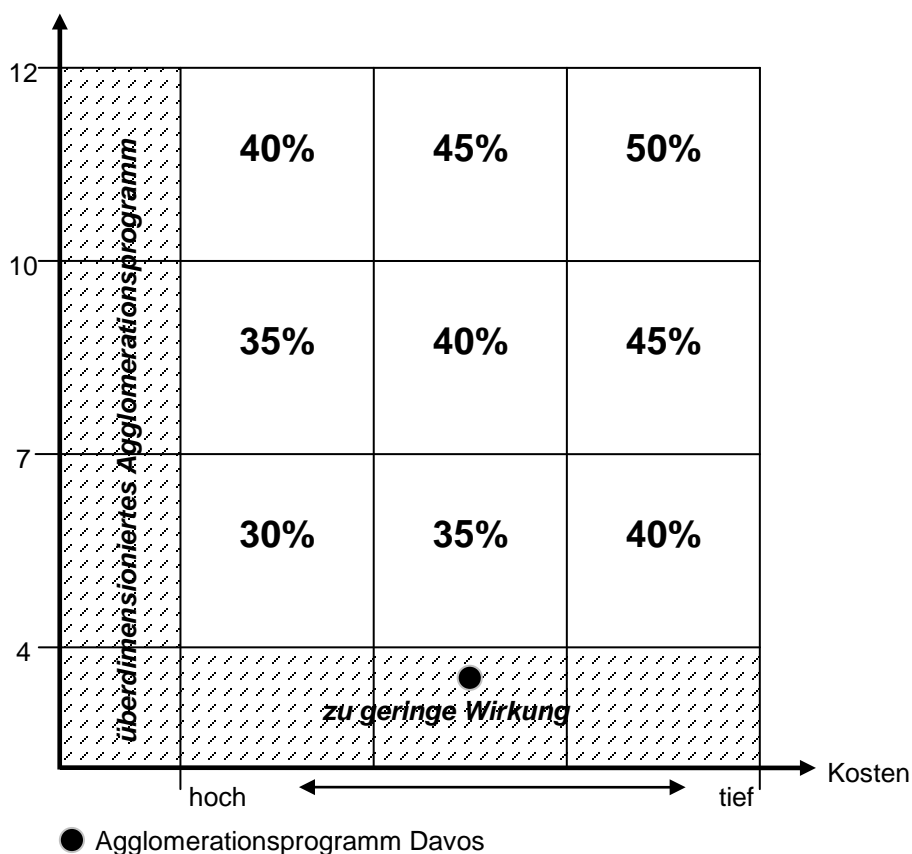


Abbildung 4-1

<sup>2</sup> Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. und Teuerung

## **5 Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen**

Aufgrund der ungenügenden Programmwirkung werden in der zweiten Tranche keine Bundesmittel zur Mitfinanzierung von Infrastrukturmassnahmen vorgesehen. Zur besseren Nachvollziehbarkeit des Prüfungsergebnisses wird jedoch die Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen im Anhang dargestellt.

## **6 Übereinstimmung mit der Gesetzgebung und Planungsinstrumenten des Bundes**

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.

## **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).

Mit dem Agglomerationsprogramm 2. Generation ist eine wichtige Grundlage für die Agglomeration Davos geschaffen worden: Die Herausforderungen sind genannt, eine Vision liegt vor. Die Ableitung von entsprechenden Teilstrategien und Massnahmen ist aber noch nicht ausreichend fortgeschritten. Dem für Davos prägenden Aspekt des Tourismus mit seinen Spitzenbelastungen wird noch nicht ausreichend Rechnung getragen. Die Agglomeration wird jedoch ermutigt, die vorliegende Grundlage zu nutzen und die Arbeit fortzuführen. Für die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms Davos 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 wäre die Weiterentwicklung des roten Fadens vom Handlungsbedarf bis zu den Massnahmen sowie die Konkretisierung der Strategien und Massnahmen im Siedlungs- und Verkehrsbereich. Den Aspekten des Tourismus sollte dabei noch besser Rechnung getragen werden.



## ANHANG

Aufgrund der ungenügenden Programmwirkung werden in der zweiten Tranche keine Bundesmittel zur Mitfinanzierung von Infrastrukturmassnahmen vorgesehen. Zur besseren Nachvollziehbarkeit wird jedoch die Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen dargelegt.

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

Ermittlung der nicht mitfinanzierten Massnahmen \*

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

Ermittlung der durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbaren Massnahmen \*

Ermittlung der Massnahmen mit abgeänderten Prioritäten A/B/C \*

Ermittlung der Massnahmen mit Priorität A und B nach Überprüfung Bund \*

- 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)

\* Diese Massnahmen haben einer positive oder neutrale Wirkung auf das Agglomerationsprogramm.

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

## Anpassung Massnahmen aufgrund Vorgaben 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>
3851.2.004	4	Optimierung RhB-Querungen MIV	Aufgrund von inhaltlichen Differenzen wird die Massnahme getrennt berücksichtigt: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 3851.2.028, Optimierung RhB-Querungen MIV - Hofstrasse, CHF 2.07 Mio., nicht mitfinanziert, siehe Tab. A-3</li> <li>▪ 3851.2.029, Optimierung RhB-Querungen MIV - Dischmastrasse, CHF 2.07 Mio., Priorität C*</li> <li>▪ 3851.2.030, Optimierung RhB-Querungen MIV - Mattastrasse, CHF 2.07 Mio., nicht mitfinanziert, siehe Tab. A-3</li> </ul>

Tabelle A-1

## Nicht mitfinanzierte Massnahmen

### 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>
<b>Siedlungsmassnahmen</b>				
3851.2.021	S01	Lenkung Zweitwohnungsbau	A	Es handelt sich um Siedlungsmassnahmen, die nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierbar sind.
3851.2.022	S02	Langfristige Siedlungsgrenzen	A	
3851.2.023	S03	Entwicklungsstandorte Kurbetriebszonen	A	S01, S03, S04, S05 und S06 sind von der Zweitwohnungsinitiative betroffen.
3851.2.024	S04	Entwicklungsstandort Bergbahnen Jakobshorn	A	
3851.2.025	S05	Entwicklungsstandort Bergbahnen Parsenn	A	
3851.2.026	S06	Entwicklungsstandorte Bahnhofsareale / Zentren	A	
3851.2.027	S07	Arbeitsplatzstandort Laret	A	
<b>Verkehrsmassnahmen</b>				
Keine vorhanden				
<b>Nicht zur Mitfinanzierung beantragte Eigenleistungen der Agglomeration</b>				

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Priorität</i>	<i>Begründung für die Nicht-Mitfinanzierbarkeit</i>
3851.2.018	26	Begegnungsort Zentrum Dorf	A	Es handelt sich um infrastrukturelle Massnahmen, für die keine Mitfinanzierung durch den IF beantragt wurde.
3851.2.019	27	Begegnungsorte Zentrum Platz	A	
3851.2.020	28	Verkehrsberuhigte Promenade Dorf - Platz	A	

Tabelle A-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>
<b>Eigenleistungen laut Bund (Weisung 14.12.2010)</b>				
3851.2.012	19	Neue Veloverbindung Wolfgang - Laret	A	1.80
3851.2.014	21	Veloverbindung Schmelzboden - Frauenkirch	B	1.80
3851.2.016	23	Optimierung Fussweg Bahnhof Dorf - Parsennbahn	A	0.20
3851.2.028	4	Optimierung RhB-Querungen MIV - Hofstrasse	B	2.07
3851.2.030	4	Optimierung RhB-Querungen MIV - Mattastrasse	B	2.07

Tabelle A-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.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Begründung</i>
3851.2.003	3	Kreisel Laret	Die Massnahme ist für die Wirkung des Agglomerationsprogramms nicht relevant.
3851.2.013	20	Neue Veloverbindung Laret - Klosters	Diese Massnahme befindet sich ausserhalb des BFS-Perimeters und ihre Wirkung im Agglomerationsperimeter ist zu geringfügig, um eine Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds zu erhalten.

Tabelle A-4

## 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.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>	<i>Finanzierungsmittel</i>
-----------------	---------------	------------------	---	----------------------------

Keine vorhanden

Tabelle A-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.

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

Keine vorhanden

Tabelle A-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.

## 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>
<b>A → B</b>				
3851.2.001	1	Entlastungsstrasse 1. Etappe	13.10	Kosten/Nutzen-Verhältnis: genügend. Die Massnahme hat eine positive Wirkung. Es verbleibt jedoch eine merkliche Belastung der Promenade bestehen. Das Zusammenspiel mit dem Parkierungskonzept muss verfeinert werden. Die Aufteilung in einer 1. und 2. Etappe ist zu optimieren, um die Gesamtwirkung der Strategie der 3 Achsen zu erreichen.
<b>A → C</b>				
3851.2.006	10	Parkleitsystem Davos	1.50	Reifegrad: ungenügend. Das Parkleitsystem soll mit der Verbesserung des



<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>	<i>Begründung</i>
Parkierungskonzepts abgestimmt werden.				
<b>B → C</b>				
3851.2.005	8	Auffang- Parkplatz See	20.00	Kosten/Nutzen-Verhältnis: ungenügend. Der Auffangparkplatz spielt seine Rolle nach aktuellem Konzept nur bei Spitzenbelastungen und temporären Ereignissen. Das gesamte Parkierungskonzept ist zu überdenken. Insbesondere die Wirkung des Parkhauses Mitte und die Rolle des Auffangparkplatzes sollten in enger Abstimmung mit dem ÖV-Konzept im Hinblick auf die Entlastung des Strassennetzes überdacht werden.
3851.2.007	11	S-Bahn Davos - Klosters	30.00	Reifegrad: ungenügend. Die Idee muss noch konkretisiert werden, insbesondere hinsichtlich Haltestellen und Zusammenwirken mit dem strassengebundenen ÖV und dem Parkierungskonzept.
3851.2.029	4	Optimierung RhB-Querungen MIV - Dischmastrasse	2.07	Reifegrad: ungenügend. Für den MIV wird ein Handlungsbedarf an der RhB-Querung Dischmastrasse anerkannt. Die vorgesehene Lösung, den MIV auf die Promenade zu lenken, widerspricht jedoch dem Grundsatz der Entlastung der Promenade. Bei der Überarbeitung des Konzepts der Talstrasse soll ein besserer Ansatz gesucht werden.

Tabelle A-7

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

### A-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>
3851.2.009	14	Busbeschleunigung Dorf - Platz	1.00	0.84	0.00
3851.2.031		LV A-Liste (Tab. A-10)		2.84	0.00
	Summe			3.68	0.00

Tabelle A-8 (\* Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. und Teuerung, gerundet)

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>
3851.2.001	1	Entlastungsstrasse 1. Etappe	13.10	11.03	0.00
3851.2.032		LV B-Liste (Tab. A-10)		1.85	0.00
	Summe			12.88	0.00

Tabelle A-9 (\* Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. und Teuerung, gerundet)

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>
3851.2.007	11	S-Bahn Davos - Klosters	30.00
3851.2.029	4	Optimierung RhB-Querungen MIV - Dischmastrasse	2.07

Tabelle A-10

## 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 Davos handelt es sich um eine kleine 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.

## 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>
3851.2.010	17	Neue Fuss- und Veloverbindung	A	2.80	2.36
3851.2.011	18	Beidrichtungsverkehr Velo	A	0.27	0.23
3851.2.017	25	Bike & Ride Anlagen an Bahnstationen und Bushalten	A	0.30	0.25
3851.2.008	13	Zugänglichkeit Bahnstationen	B	1.00	0.84
3851.2.015	22	Optimierung RhB-Querungen LV	B	1.20	1.01
	Summe	A/B-Liste		5.57	4.69

Keine Kürzung lt. Benchmark (Methode siehe Erläuterungsbericht)

	LV A-Liste	A	2.84
	LV B-Liste	B	1.85

Tabelle A-11 (\* 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)

## 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>Massnahmen</i>	<i>Begründung</i>
Parkhaus Davos Mitte	Der Bund weist darauf hin, dass das Parkhaus Davos Mitte (Bewirtschaftung und Anzahl Parkplätze) mit einem Gesamtverkehrskonzept abzustimmen ist.

Tabelle A-12