



26.02.2014

---

# **Agglomerationsprogramm Winterthur und Umgebung 2. Generation Prüfbericht des Bundes**

---

Referenz/Aktenzeichen: 321.1 / N034-0016

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>8</b>
<b>4</b>	<b>Beurteilung der Programmwirkung .....</b>	<b>9</b>
4.1	Nutzen - Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien .....	9
4.2	Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis) .....	12
<b>5</b>	<b>Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen .....</b>	<b>14</b>
5.1	Anpassung Massnahmen aufgrund Vorgaben der UVEK-Weisung .....	15
5.2	Nicht mitfinanzierte Massnahmen .....	16
5.3	Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen .....	18
5.4	Durch den Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C .....	19
5.5	A-, B- und C*-Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung .....	21
<b>6</b>	<b>Übereinstimmung mit der Gesetzgebung und Planungsinstrumenten des Bundes sowie den kantonalen Richtplänen .....</b>	<b>22</b>
6.1	Gesetzgebung, Sach- und Massnahmenpläne und Inventare des Bundes .....	22
6.2	Nachweis der Abstimmung von Infrastrukturmassnahmen der Priorität A oder B mit den kantonalen Richtplänen .....	22
<b>7</b>	<b>Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms .....</b>	<b>24</b>
<b>ANHANG 1</b>	<b>.....</b>	<b>25</b>
<b>ANHANG 2</b>	<b>.....</b>	<b>26</b>

---

# 1 Gegenstand, Ziel, Vorgehen

## 1.1 Gegenstand der Prüfung

Gegenstand der Prüfung ist das Agglomerationsprogramm Winterthur und Umgebung bestehend aus:

- Agglomerationsprogramm Winterthur und Umgebung, 30. Mai 2012
- Agglomerationsprogramme Dachkonzept, 30. Mai 2012
- Agglomerationsprogramm Umsetzungsbericht 2012 1. Generation, 30. Mai 2012

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

## 1.2 Ziel und Zweck der Prüfung

Die Prüfung hat vier Ziele:

1. Die Erfüllung der Grundanforderungen prüfen.
2. Die Wirkung des Agglomerationsprogramms beurteilen. Die Wirkung ist entscheidend für die Höhe der Bundesbeiträge.
3. Die Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen<sup>1</sup> über alle Agglomerationsprogramme mit Blick auf die verfügbaren Bundesmittel.
4. Die Berücksichtigung des Umsetzungsberichts Teil A und B als integraler Teil des Agglomerationsprogrammes.

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

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

## 1.3 Vorgehen im Prüfprozess

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

## 1.4 Vorgehen in der Umsetzung

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

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

---

<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 Winterthur und Umgebung baut in einem erweiterten Teilperimeter auf dem Agglomerationsprogramm Zürich der 1. Generation auf und überzeugt durch eine gute Gesamtverkehrskonzeption und die daraus abgeleiteten Massnahmen. So können bedeutende Verbesserungen im Verkehrssystem sowie bezüglich der Verkehrssicherheit erreicht werden.

Es gelingt dem Agglomerationsprogramm, einen erkennbaren roten Faden von der Analyse bis zu den Massnahmen zu spannen. Zukunftsbild, Teilstrategien und Massnahmen wurden in einem integralen Planungsansatz angegangen, insbesondere wurden für alle Verkehrsmittel nachvollziehbare konzeptionelle Überlegungen und Strategien dargelegt. Das Zukunftsbild zeigt zudem auf, welche Gebiete künftig verändert werden sollen und ist für die Stadt Winterthur vertieft und konkretisiert worden. Mit der 2. Generation wird erstmals ein eigenständiges Agglomerationsprogramm Winterthur und Umgebung eingereicht. Dennoch ist die Abstützung der Massnahmen auf das Agglomerationsprogramm Zürich der 1. Generation erkennbar. Mit dem Dachkonzept besteht ein konzeptioneller Rahmen, in welchem für alle Agglomerationsprogramme des Kantons Zürich die Planungen aufeinander und mit übergeordneten Massnahmen abgestimmt werden.

Die zentrale Stärke des Programms liegt in gut aufeinander abgestimmten Massnahmen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs (ÖV) und des Langsamverkehrs. Die Realisierung von ÖV-Hochleistungskorridoren und die Fertigstellung der 4. Teilergänzung S-Bahn Zürich verbessern das ÖV-Angebot deutlich. Mit einer Vielzahl von Massnahmen im Umfeld der Bahnhöfe kann die Intermodalität verbessert werden. Besonders positiv wird die Aufwertung des Velowegenetzes gewertet. Im Siedlungsbereich verfügt die Agglomeration mit dem kantonalen Richtplan und den regionalen Richtplänen über ein gutes Planungsinstrumentarium, mit dessen Anwendung beziehungsweise Aktualisierung grundsätzlich eine positive Wirkung zu erwarten ist. Das Agglomerationsprogramm mit seinem integralen Ansatz könnte dabei in der Planung und Umsetzung von Strategien und Massnahmen konsequenter genutzt werden. Ferner unterstützen die vorgeschlagenen Verkehrsmassnahmen durch die Aufwertung öffentlicher Räume indirekt die Siedlungsentwicklung nach innen.

Schwächen im Verkehrsbereich zeigen sich in der teilweise mangelnden Abstimmung zwischen der Stadt Winterthur und dem Umland. Für den Raum Oberwinterthur wird zudem noch keine reife und abgestimmte Gesamtverkehrslösung aufgezeigt. Hinsichtlich der Siedlungsentwicklung nach innen zeigen sich Schwächen im noch mangelnden Konkretisierungsgrad der Siedlungsmassnahmen. Hier lassen lediglich die Masterplanungen in einzelnen Gebieten (Winterthur Stadtmitte, Neuhegi-Grütze, Bahnhof Effretikon) eine positive Wirkung erwarten. So muss die konkrete Ausarbeitung von Massnahmen wie die Strukturierung des Siedlungsgebietes mit Dichtestufen oder Eignungsgebiete für verkehrsintensive Einrichtungen (VE) im regionalen Richtplan erst noch erfolgen. Massnahmen zur Steuerung und Etappierung der Bauzonenentwicklung wie z.B. Kriterien und Regeln für Neueinzonungen nach Erschliessungsgüte werden nicht thematisiert.

Die vorgeschlagenen Verkehrsmassnahmen tragen zu einer deutlichen Verbesserung der Verkehrssicherheit bei. Zudem wird ein hohes Umsteigepotenzial zu Gunsten von ÖV und Langsamverkehr und damit eine deutliche Reduktion der Umweltbelastungen erwartet. Trotz guter Konzeption kann dem Agglomerationsprogramm hingegen ohne Konkretisierung beziehungsweise Aktualisierung der regionalen Richtpläne noch kaum eine Reduktion des Flächenverbrauchs attestiert werden. Eine abgestimmte Freiraum- und Landschaftsplanung steht erst am Anfang und ist noch zu konkretisieren.

Nach der Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen für die Agglomeration Winterthur und Umgebung belaufen sich die Investitionskosten des Agglomerationsprogramms auf CHF 350.68 Mio. Dieser Betrag umfasst CHF 293.73 Mio. für die A- und B-Massnahmen sowie CHF 56.95 Mio für die A1-Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm der 1. Generation. Die Investitionskosten werden als mittel eingestuft.<sup>2</sup>

---

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

Aufgrund der Programmwirkung (Kosten/Nutzen-Verhältnis) wird dem eidg. Parlament beantragt, folgenden Beitragssatz des Bundes an die mitfinanzierten Massnahmen der 2. Generation festzulegen<sup>3</sup>:

40%
-----

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

### A-Liste

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio CHF) laut AP	Kosten (Mio CHF) 2005*	Bundes- beitrag**
0230.2.001	GV1	Winterthur - öV-Hochleistungskorridor und Urban Boulevards 1. Priorität	45.00	30.88***	12.35
0230.2.004	GV4	Winterthur - Umgestaltung Zentrum Wülflingen	4.00	1.95***	0.78
0230.2.010	ÖV1	4. Teilergänzungen S-Bahn 3. Etappe	140.50	116.58	46.63
0230.2.011	ÖV2	Effretikon - Aufwertung Umsteigepunkt	5.00	4.24	1.70
0230.2.012	ÖV3	Winterthur - Neue Querung und Aufwertung Umsteigepunkt Grüze	50.00	42.41	16.96
0230.2.037	GV2	Winterthur und Umgebung - Sanierung/Aufwertung Ortsdurchfahrten, 1. Etappe - Effretikon Bahnhofstrasse - Rikonstrasse (2. Teil)	4.00	3.38***	1.35
0230.2.040	GV3	Winterthur und Umgebung - Regionale Verkehrssteuerung (RVS), 2. Etappe - Winterthur	5.00	4.24	1.70
0230.2.041	GV3	Winterthur und Umgebung - Regionale Verkehrssteuerung (RVS), 2. Etappe - Region	1.00	0.85	0.34
0230.2.044	LV1	Winterthur - Langsamverkehrsmassnahmen Masterplan Stadtraum Bahnhof - Veloquerung Nord	18.00	15.27	6.11
0230.2.045	LV2	Winterthur und Umgebung - Ausbau Veloparkierung - Stadtraum Bahnhof Winterthur	11.00	9.33	3.73
0230.2.049	LV3	Winterthur - Veloschnellrouten und Ausbau städtisches Velonetz - Bau Achsen 1. Priorität (Neuhegi-Grütze und Winterthur Mitte)	9.00	7.63	3.05
0230.2.057	LV4	Winterthur und Umgebung - Optimierung regionales Velonetz und Anbindung an städtische Veloschnellrouten: Anbindung Seuzach	6.00	5.09	2.04
0230.2.061	ÖV4	Winterthur - Optimierung städtisches Busnetz - Buslinie 1 Ruchwiesen und Buslinie 2 Wülflingen	6.00	5.09	2.04
0230.2.059		LV A-Liste (Anhang 1)		27.57	11.03
	Summe			274.51	109.81

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

<sup>3</sup> Der Beitragssatz an die A1-Massnahmen, welcher in der Leistungsvereinbarung (1. Generation) festgehalten ist, bleibt unverändert.

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 Verstärkung der Mitfinanzierung des Programms Agglomerationsverkehrs 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>
0230.2.005	GV5	Winterthur - öV-Hochleistungskorridor und Urban Boulevards 2. Priorität	10.00	8.48	3.39
0230.2.051	LV5	Winterthur - Verbesserung Zugang / Aufwertung Bahnhöfe beim urbanen Zentrum Neuhegi-Grüze - Bahnhof Grüze	3.50	3.14	1.25
0230.2.052	LV5	Winterthur - Verbesserung Zugang / Aufwertung Bahnhöfe beim urbanen Zentrum Neuhegi-Grüze - Bahnhof Oberwinterthur	3.00	2.69	1.08
0230.2.053	LV5	Winterthur - Verbesserung Zugang / Aufwertung Bahnhöfe beim urbanen Zentrum Neuhegi-Grüze - Bahnhof Hegi	5.50	4.93	1.97
Summe				19.24	7.69

Tabelle 2-2 (\* Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. und Teuerung, gerundet)

### 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 „dringenden 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 Winterthur und Umgebung handelt es sich um eine mittlere bis grosse Agglomeration.

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

### 3 Prüfung der Grundanforderungen

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

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

#### Hinweis zur Trägerschaft im Hinblick auf die Umsetzung:

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

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

#### Hinweise zum Controlling:

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

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

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

## 4 Beurteilung der Programmwirkung

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

Entscheidend für die Programmwirkung sind Zukunftsbild, Analysen, Herausforderungen, Strategien und Massnahmen sowie der verbindende rote Faden. Bei bereits im Rahmen der 1. Generation unterstützten Agglomerationsprogrammen wird zusätzlich die Kohärenz zwischen den Programmen 1. (nach Prüfung des Bundes) und 2. Generation geprüft. Von den Massnahmen werden grundsätzlich die aus dem Infrastrukturfonds mitfinanzierten Massnahmen der A- und B-Liste (Kap. 2), die durch den Bund nicht mitfinanzierbaren Massnahmen (Kap. 5.2.1), die Eigenleistungen (Kap. 5.2.2) sowie die durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbaren Massnahmen (Kap. 5.3) berücksichtigt. Bei bereits im Rahmen der 1. Generation unterstützten Agglomerationsprogrammen wird zudem der Nutzen der Massnahmen gemäss Leistungsvereinbarung der ersten Generation betrachtet, ausgenommen die Massnahmen der Priorität B (Kap. 3.4 der Leistungsvereinbarung). Zusätzlich werden Massnahmen der übergeordneten Ebene einbezogen, sofern sie für das Agglomerationsprogramm von Relevanz sind und von den zuständigen Stellen des Bundes zum Zeitpunkt der Beurteilung als zweckmässig und innerhalb der nächsten zwanzig Jahre mit hoher Wahrscheinlichkeit als realisierbar beurteilt werden.

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

### 4.1 Nutzen - Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien

*Wirksamkeitskriterium*      *Beurteilung mit Begründung*

<i>Wirksamkeitskriterium</i>	<i>Beurteilung mit Begründung</i>
<p>WK1:</p> <p>Qualität der Verkehrssysteme verbessert</p>	<p><b>Stärken</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Das Agglomerationsprogramm überzeugt mit einer gelungenen Gesamtverkehrskonzeption, die insbesondere eine gute Abstimmung von ÖV und Langsamverkehr sowie eine Optimierung des Verkehrsmanagements umfasst.</li> <li>▪ Die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr kann dank der 4. Teilergänzung 3. Etappe S-Bahn Zürich und der ÖV-Hochleistungskorridore in der Region und in der Stadt Winterthur massgeblich verbessert werden. Die ÖV-Hochleistungskorridore können durch Priorisierungen die Fahrplanstabilität im strassengebundenen ÖV verbessern. Damit können Reisezeitoptimierungen und eine Sicherung der Anschlussqualität an den Bahnverkehr erreicht werden.</li> <li>▪ Alle bedeutenden Bahnhaltstellen können mit dem Agglomerationsprogramm aufgewertet und in ihrer Funktion als intermodale Drehscheiben gestärkt werden. Bedeutendster Ausbau ist der Bahnhof Grüze, der mit der neuen Querung die Funktion als ÖV-Drehscheibe des zweiten Zentrumsgebietes der Stadt Winterthur übernimmt. Es wird eine flächendeckende Aufwertung des B+R an den Bahnhaltstellen erreicht und die grossen Engpässe bei der Veloparkierung am Hauptbahnhof Winterthur werden entschärft.</li> <li>▪ Mit dem Agglomerationsprogramm werden, trotz der bereits guten Ausgangslage, nochmals Verbesserungen des Veloverkehrsnetzes erreicht. Mit der Realisierung von Veloschnellrouten und deren Anknüpfung an die Umlandgemeinden wird der Netzgedanke wesentlich weiterentwickelt und die Anbindung der</li> </ul>

*Wirksamkeits-  
kriterium*     *Beurteilung mit Begründung*

Stadt an das Umland verbessert. Davon profitieren letztlich auch die Reisezeiten und die Sicherheit im Veloverkehr.

- Mit umfassenden Massnahmen zur Strassenraumgestaltung, zum Verkehrsmanagement (regionale Verkehrssteuerung RVS) und zur Verkehrsberuhigung können deutliche Effekte zur Bündelung des motorisierten Individualverkehrs (MIV), zur Verstetigung des Verkehrsflusses und zum Abbau von Stau erreicht werden. Diese Massnahmen dienen auch dazu, die Trennwirkung der Verkehrsachsen für den Fussverkehr zu reduzieren.
- Mit den vorgeschlagenen Massnahmen im ÖV kann die Erreichbarkeit des Zentrumsgebietes Neuhegi-Grüze sowie einiger regionaler Arbeitsplatzgebiete verbessert werden.

**Schwächen**

- Während in der Stadt Winterthur eine umfassende und flächendeckende Herangehensweise zur Verbesserung des Gesamtverkehrssystems erkennbar ist, fehlt diese in der Region teilweise. Die Gemeinden der Region ergreifen nur vereinzelt Massnahmen, die der Verkehrsberuhigung und der Erreichung des strategischen Ziels dienen, eine Veloregion zu werden.
- In einzelnen Aspekten fällt die noch unzureichende Abstimmung zwischen Stadt und Region Winterthur auf. So liegt das Regionalbuskonzept erst als grobe Konzeption vor und die Parkraumbewirtschaftung wird zwischen der Stadt Winterthur und dem Gemeinden im Umland nicht genügend abgestimmt.
- Eine reife und abgestimmte Verkehrslösung für den MIV im Raum Oberwinterthur kann nicht aufgezeigt werden. Der Variantenentscheid für eine neue Erschliessungsstrasse Neuhegi-Grüze steht noch aus und die Wirkungen dieser neuen Strasse in Abstimmung mit den Massnahmen RVS, ÖV (4. Teilergänzung S-Bahn und Regionalbus) und Veloverkehr (Schnellrouten und deren Verknüpfungen in die Region) werden nicht ausreichend dargelegt.
- Massnahmen zur Beeinflussung der Mobilitätsmassnahmen werden ergriffen, verbleiben jedoch auf der Stufe von kantonalen Planungen (MIU) oder sind noch nicht in Kraft gesetzt (Parkierungskonzept Winterthur).

WK2:

Siedlungsentwicklung nach innen gefördert

**Stärken**

- Mit dem integralen Planungsinstrumentarium des Kantons Zürich verfügt die Agglomeration mit dem kantonalen Richtplan und den regionalen Richtplänen über verbindliche Instrumente, mit deren Anwendung bzw. Aktualisierung grundsätzlich eine positive Wirkung zu erwarten ist. Das Agglomerationsprogramm könnte dabei bei der Planung und Umsetzung von Strategien und -massnahmen konsequenter genutzt werden.
- Insbesondere die Entwicklung von Neuhegi-Grüze zu einem zweiten Stadtzentrum von Winterthur kann die Entwicklung nach innen und die Konzentration von Einwohnern und Arbeitsplätzen an einer mit dem ÖV gut erschlossenen Lage fördern.
- Einige Verkehrsmassnahmen wie die Aufwertung von Ortsdurchfahrten, die Masterplanungen und die urban Boulevards dienen der Aufwertung öffentlicher Räume und unterstützen damit indirekt die Verdichtung nach innen.

**Schwächen**

- Neben den Masterplanungen in den Zentrumsgebieten Winterthur Stadtmitte, Neuhegi-Grüze und Bahnhof Effretikon sind kaum konkrete Massnahmen zur Siedlungsentwicklung nach innen dargelegt. Insbesondere fehlen für den Agglomerationsraum noch konkrete Vorgaben zum Umgang mit VE, Regeln und

*Wirksamkeits-  
kriterium*      *Beurteilung mit Begründung*

Kriterien für die Ausweisung und Etappierung von Bauzonen und quantitative Dichtevorgaben. Der Umgang mit bestehenden Bauzonen an schlechten Lagen wird nicht thematisiert. Die verbindliche Abgrenzung des Siedlungsgebietes gemäss kantonalem Richtplan trägt erst zu einer gewissen Begrenzung der Siedlungsentwicklung bei.

- Die Strategie der Ansiedlung von Arbeitsplätzen ist ein nachvollziehbares Ziel für die Entwicklung der Region. Es wird jedoch zu wenig aufgezeigt, wie die flächendeckende Förderung einer Vielzahl von kleinen, teils peripher gelegenen Arbeitsplatzgebieten, mit den Bemühungen zur Konzentration in den Zentrumsgebieten und der Begrenzung der Zersiedlung abgestimmt wird.
- Solange die Erschliessung von Oberwinterthur und des Zentrumsgebietes Neuhegi-Grüze nur unzureichend geklärt ist, verstärkt die Ansiedlungspolitik im Raum Oberwinterthur mit einem VE-Standort und einem regionalen Arbeitsplatzgebiet die Verkehrsprobleme in einem bereits heute stark belasteten Raum.

WK3:  
Verkehrssicherheit erhöht

**Stärken**

- Es besteht eine kantonale Strategie zur Behebung von Unfallstellen, die im Agglomerationsprogramm für den Langsamverkehr vertieft wird.
- Die Unfallschwerpunkte in der Agglomeration wurden erhoben und werden an neuralgischen Stellen mit Massnahmen angegangen. Es werden zudem weitere Massnahmen ergriffen, die der Verbesserung der Verkehrssicherheit dienen (Strassenraumgestaltungen, RVS, Langsamverkehrsmassnahmen, Zugänge ÖV-Knoten).
- Im Agglomerationsprogramm Winterthur und Umgebung ist die Umsetzung eines Konzepts für die Verbesserung von Strassenquerungen für Fussgänger vorgesehen.

**Schwächen**

- Die Verbesserung der Verkehrssicherheit wird in den Teilstrategien der einzelnen Verkehrsmittel behandelt, es wird jedoch auf Agglomerationsebene keine eigentliche Strategie zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und für die Unfallprävention aufgezeigt.

WK4:  
Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert

**Stärken**

- Mit den vorgeschlagenen Massnahmen kann eine Erhöhung der Modal Split-Anteile von ÖV und Langsamverkehr erwartet werden. Damit wird durch das Agglomerationsprogramm eine deutliche Wirkung zur Reduktion der Luftschadstoffbelastung und eine gewisse Wirkung auf die Reduktion der Lärmbelastung erwartet.

**Schwächen**

- Lenkungsstarke Massnahmen und Instrumente, die über die Festlegung des kantonalen Siedlungsgebietes hinausgehen, sind noch nicht ausreichend konkretisiert, um eine deutliche Reduktion des Flächenbedarfs zu bewirken.
- Aspekte von Landschaftsentwicklung sowie Natur- und Umweltschutz werden in der Analyse bearbeitet und Konzepte für die Flussräume Eulach und Töss aufgezeigt. Jedoch werden wesentliche Aspekte der Landschaftsentwicklung in die Revision des regionalen Richtplans delegiert, ohne konkret aufzuzeigen, wie diese zu Aufwertung und Schutz der Landschaft beitragen können.

*Wirksamkeits-  
kriterium*     *Beurteilung mit Begründung*

Umsetzungs- bericht	Der Umsetzungsbericht wurde hinsichtlich der zwei geforderten Aspekte Kohärenz zwischen der 1. und 2. Generation Agglomerationsprogramm Winterthur und Umgebung und Massnahmenumsetzung im Bereich Verkehr und Siedlung vom Bund geprüft (vgl. dazu Erläuterungen unter Kap. 4.2). Die relevanten Aspekte der Umsetzung sind in die Beurteilung der Wirkung des Agglomerationsprogramms eingeflossen (Kap. 2 und 4.1).
------------------------	--

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	3
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert	1
WK3: Verkehrssicherheit erhöht	2
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert	1
<b>Summe WK1 - WK4 (Nutzen)</b>	<b>7</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 293.73 Mio. zuzüglich CHF 56.95 Mio. für die A1-Massnahmen aus der 1. Generation. Die Investitionskosten von CHF 350.68 Mio. werden als mittel eingestuft<sup>4</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.

<sup>4</sup> Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. und Teuerung

Nutzen (WK1-4)

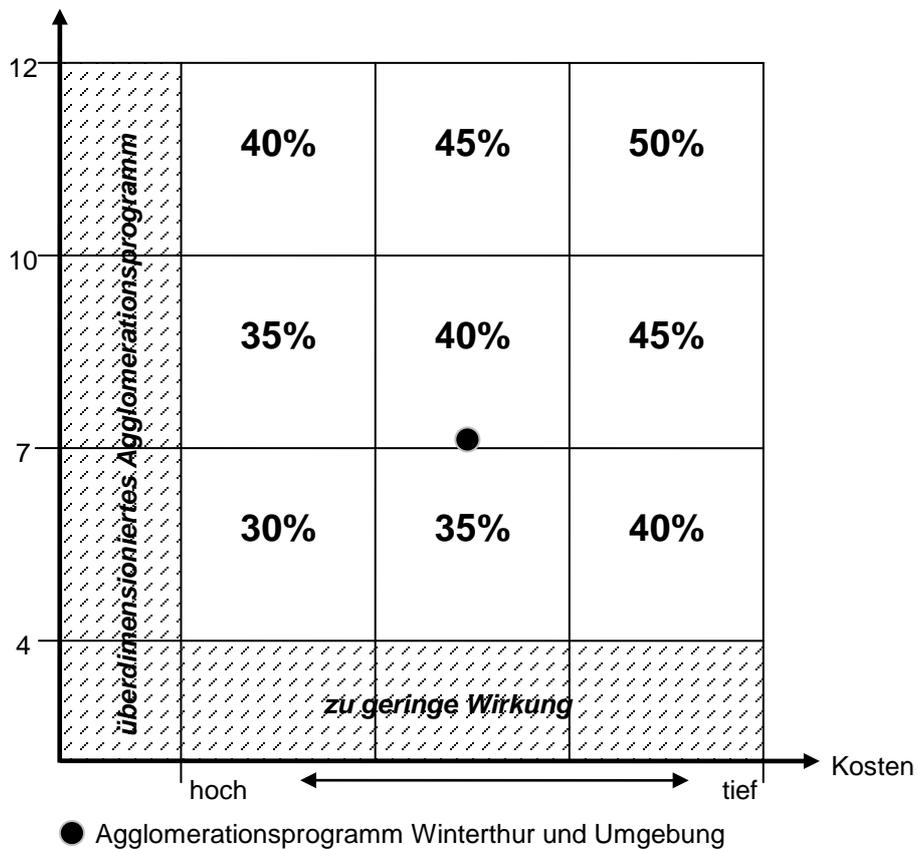


Abbildung 4-1

## 5 Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen

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

Anpassung Massnahmen (Kap. 5.1)

Ermittlung der nicht mitfinanzierten Massnahmen (Kap. 5.2)

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

Ermittlung der durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbaren Massnahmen (Kap. 5.3)

Ermittlung der Massnahmen mit abgeänderten Prioritäten A/B/C (Kap. 5.4)

Ermittlung der Massnahmen mit Priorität A und B nach Überprüfung Bund (Kap. 2)

- Massnahmen der A-Liste sind innerhalb der Vierjahresperiode 2015-2018 bau- und finanzreif.
- Massnahmen der B-Liste werden die Bau- und Finanzreife erst später erreichen oder deren Kosten/Nutzen-Verhältnis muss noch optimiert werden.

Ermittlung der Massnahmen mit Priorität C mit vom Bund anerkanntem Handlungsbedarf (sog. C\*-Massnahmen, Kap. 5.5)

Kapitel 2 und 5 enthalten nur Massnahmen mit einer positiven oder neutralen Wirkung auf das Agglomerationsprogramm. Die in den Tabellen 2.1, 2.2, 5.2, 5.3 und 5.5 aufgelisteten Massnahmen sind für den Beitragssatz relevant und werden in die Leistungsvereinbarung übernommen.

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

## 5.1 Anpassung Massnahmen aufgrund Vorgaben der UVEK-Weisung

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

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Änderung Massnahmenkonfiguration</i>
0230.2.002	GV2	Winterthur und Umgebung - Sanierung/Aufwertung Ortsdurchfahrten, 1. Etappe	<p>Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 0230.2.037, Winterthur und Umgebung - Sanierung/ Aufwertung Ortsdurchfahrten, 1. Etappe - <b>Effretikon Bahnhofstrasse - Rikonstrasse (2. Teil)</b>, CHF 4.00 Mio., Priorität A</li> <li>▪ 0230.2.038, Winterthur und Umgebung - Sanierung/ Aufwertung Ortsdurchfahrten, 1. Etappe - <b>Pfungen Dorfstrasse</b>, CHF 1.00 Mio., nicht mitfinanziert durch Infrastrukturfonds, siehe Tab. 5-3</li> <li>▪ 0230.2.039, Winterthur und Umgebung - Sanierung/ Aufwertung Ortsdurchfahrten, 1. Etappe - <b>Zell Ortsdurchfahrt Kollbrunn</b>, CHF 4.00 Mio., nicht mitfinanziert durch Infrastrukturfonds, siehe Tab. 5-3</li> </ul>
0230.2.003	GV3	Winterthur und Umgebung - Regionale Verkehrssteuerung (RVS), 2. Etappe	<p>Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 0230.2.040, Winterthur und Umgebung - Regionale Verkehrssteuerung (RVS), 2. Etappe - <b>Winterthur</b>, CHF 5.00 Mio., Priorität A</li> <li>▪ 0230.2.041, Winterthur und Umgebung - Regionale Verkehrssteuerung (RVS), 2. Etappe - <b>Region</b>, CHF 1.00 Mio., Priorität A</li> </ul>
0230.2.020	LV1	Winterthur -Langsamverkehrsmassnahmen Masterplan Stadtraum Bahnhof	<p>Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 0230.2.042, Winterthur - Langsamverkehrsmassnahmen Masterplan Stadtraum Bahnhof - <b>Umgestaltung Rudolfstrasse</b>, CHF 10.00 Mio., nicht mitfinanziert durch Infrastrukturfonds, siehe Tab. 5-4</li> <li>▪ 0230.2.043, Winterthur - Langsamverkehrsmassnahmen Masterplan Stadtraum Bahnhof - <b>Verbreiterung PU-Nord</b>, CHF 6.00 Mio., nicht mitfinanziert durch Infrastrukturfonds, siehe Tab. 5-4</li> <li>▪ 0230.2.044, Winterthur - Langsamverkehrsmassnahmen Masterplan Stadtraum Bahnhof - <b>Veloquerung Nord</b>, CHF 18.00 Mio., Priorität A</li> </ul>
0230.2.021	LV2	Winterthur und Umgebung - Ausbau Veloparkierung	<p>Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 0230.2.045, Winterthur und Umgebung - Ausbau Veloparkierung - <b>Stadtraum Bahnhof Winterthur</b>, CHF 11.00 Mio., Priorität A</li> <li>▪ 0230.2.046, Winterthur und Umgebung - Ausbau Veloparkierung - <b>verbleibende Haltestellen</b>, CHF 5.00 Mio., Priorität A</li> </ul>

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Änderung Massnahmenkonfiguration</i>
0230.2.022	LV3	Winterthur - Veloschnellrouten und Ausbau städtisches Velonetz	<p>Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 0230.2.047, Winterthur - Veloschnellrouten und Ausbau städtisches Velonetz - <b>Hegistrasse und/oder Wartstrasse</b>, Vorleistung ohne Kostenangaben, siehe Tab. 5-2</li> <li>▪ 0230.2.048, Winterthur - Veloschnellrouten und Ausbau städtisches Velonetz - <b>Ausbau Velonetz 1. Priorität</b>, CHF 6.00 Mio., Priorität A</li> <li>▪ 0230.2.049, Winterthur - Veloschnellrouten und Ausbau städtisches Velonetz - <b>Bau Achsen 1. Priorität (Neuhegi-Grütze und Winterthur Mitte)</b>, CHF 9.00 Mio., Priorität A</li> <li>▪ 0230.2.050, Winterthur - Veloschnellrouten und Ausbau städtisches Velonetz - <b>Bau Achsen 2. Priorität</b>, nicht mitfinanziert durch Infrastrukturfonds, siehe Tab. 5-6</li> </ul>
0230.2.023	LV4	Winterthur und Umgebung - Optimierung regionales Velonetz und Anbindung an städtische Veloschnellrouten	<p>Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 0230.2.057, Winterthur und Umgebung - Optimierung regionales Velonetz und Anbindung an städtische Veloschnellrouten: <b>Teil Anbindung Seuzach</b>, CHF 6.00 Mio., Priorität A</li> <li>▪ 0230.2.058, Winterthur und Umgebung - Optimierung regionales Velonetz und Anbindung an städtische Veloschnellrouten: <b>Teil übrige Massnahmen</b>, CHF 15.50 Mio., Priorität A</li> </ul>
0230.2.024	LV5	Winterthur - Verbesserung Zugang / Aufwertung Bahnhöfe beim urbanen Zentrum Neuhegi-Grütze	<p>Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 0230.2.051, Winterthur - Verbesserung Zugang / Aufwertung Bahnhöfe beim urbanen Zentrum Neuhegi-Grütze - <b>Bahnhof Grütze</b>, CHF 3.50 Mio., Priorität B</li> <li>▪ 0230.2.052, Winterthur - Verbesserung Zugang / Aufwertung Bahnhöfe beim urbanen Zentrum Neuhegi-Grütze - <b>Bahnhof Oberwinterthur</b>, CHF 3.00 Mio., Priorität B</li> <li>▪ 0230.2.053, Winterthur - Verbesserung Zugang / Aufwertung Bahnhöfe beim urbanen Zentrum Neuhegi-Grütze - <b>Bahnhof Hegi</b>, CHF 5.50 Mio., Priorität B</li> </ul>
0230.2.013	ÖV4	Winterthur - Optimierung städtisches Busnetz	<p>Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 0230.2.061, Winterthur - Optimierung städtisches Busnetz - Buslinie 1 Ruchwiesen und Buslinie 2 Wülflingen, CHF 6.00 Mio., Priorität A</li> <li>▪ 0230.2.062, Winterthur - Optimierung städtisches Busnetz - Kleinmassnahmen, CHF 8.00 Mio., siehe Tabelle 5-3</li> </ul>

Tabelle 5-1

## 5.2 Nicht mitfinanzierte Massnahmen

### 5.2.1 Nicht durch den Bund mitfinanzierbare Massnahmen

Aufgrund der gesetzlichen Vorgaben (insb. Art. 17a MinVG und Art. 21 MinVV), der ergänzenden Ausführungen der UVEK-Weisung (Kap. 3.6 und 4.4) oder aufgrund der Einreichung durch die Agglomeration als Eigenleistung können folgende programmrelevante Massnahmen nicht durch Bundesbeiträge mitfinanziert werden. Die Wirkung dieser Massnahmen ist jedoch in der Programmbeurteilung be-

rücksichtigt. Sie sind somit relevant und in den ausgewiesenen Zeithorizonten von den Agglomeratio-  
nen 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 mög-  
lichst 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>				
0230.2.029	S1	Gesamtüberarbeitung regionaler Richtplan RWU (Kapitel Siedlung)	A	Es handelt sich um Siedlungs- und Land- schaftsmassnahmen, die nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierbar sind.
0230.2.030	S2a	Winterthur - Masterplanung Stadt- raum Bahnhof Winterthur	A	
0230.2.031	S2b	Winterthur - Masterplanung urba- nes Zentrum Neuhegi-Grüze	A	
0230.2.032	S2c	Effretikon - Masterplanung urba- nes Zentrum	A	
0230.2.033	S2d	Winterthur - Masterplanung Hoch- schulstandorte Winterthur	A	
0230.2.034	S3	Überprüfung und Anpassung kommunale Richt- und Nutzungs- planungen RWU	A	
0230.2.035	NL1	Gesamtüberarbeitung regionaler Richtplan RWU (Kapitel Land- schaft)	A	
0230.2.036	NL2	Winterthur - Stadträumliche und naturräumliche Aufwertung der Töss und der Eulach	A	
<b>Verkehrsmassnahmen</b>				
0230.2.008	GV8	Winterthur - Mobilitätsmana- gement Stadt Winterthur	A	Es handelt sich um nicht infrastrukturelle Massnahmen, die nicht durch den Infrastruk- turfonds mitfinanzierbar sind.
0230.2.014	ÖV5	Winterthur und Umgebung - Opti- mierung regionales Busnetz	A	
0230.2.015	ÖV6	Effretikon - Optimierung regionales Busnetz	A	
0230.2.018	MIV2	Winterthur - Parkraumplanung und -bewirtschaftung	A	
0230.2.026	LV7	Winterthur - Aufbau städtisches Veloverleih-System	A	
<b>Nicht zur Mitfinanzierung beantragte Eigenleistungen der Agglomeration</b>				
0230.2.006	GV6	Winterthur und Umgebung - Sa- nierung/Aufwertung Ortsdurchfah- ren, Eigenleistungen	A	Es handelt sich um infrastrukturelle Massnah- men, für die keine Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds beantragt wurde.
0230.2.007	GV7	Winterthur - Beruhigung Quar- tierstrassen	A	

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Priorität	Begründung für die Nicht-Mitfinanzierbarkeit
0230.2.047	LV3	Winterthur - Veloschnellrouten und Ausbau städtisches Velonetz - Hegistrasse und/oder Wartstrasse	A	
0230.2.027	LV8	Winterthur - Optimierung städtisches Velonetz	A	
0230.2.028	LV9	Winterthur - Optimierung und Ausbau städtisches Fusswegnetz	A	

Tabelle 5-2

### 5.2.2 Eigenleistungen

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

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Priorität	Kosten (Mio CHF) laut AP
<b>Eigenleistungen Bund (Weisung 14.12.2010)</b>				
0230.2.013	ÖV4	Winterthur - Optimierung städtisches Busnetz - Kleinmassnahmen	A	8.00
0230.2.038	GV2	Winterthur und Umgebung - Sanierung/Aufwertung Ortsdurchfahrten, 1. Etappe - Pfunzen Dorfstrasse	A	1.00
0230.2.039	GV2	Winterthur und Umgebung - Sanierung/Aufwertung Ortsdurchfahrten, 1. Etappe - Zell Ortsdurchfahrt Kollbrunn	A	4.00
0230.2.042	LV1	Winterthur - Langsamverkehrsmassnahmen Masterplan Stadtraum Bahnhof - Umgestaltung Rudolfstrasse	A	10.00
0230.2.043	LV1	Winterthur - Langsamverkehrsmassnahmen Masterplan Stadtraum Bahnhof - Verbreiterung PU-Nord	A	6.00

Tabelle 5-3

### 5.2.3 Massnahmen mit zu geringer Programmrelevanz

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

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Begründung
Keine vorhanden			

Tabelle 5-4

## 5.3 Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen

Für die folgenden Eisenbahn- und Strassenmassnahmen ist die (Mit-)Finanzierung des Bundes durch andere Finanzierungsinstrumente als den Infrastrukturfonds, Teil Agglomerationsverkehr geplant. Diese sind für die Gesamtverkehrs- und Siedlungsentwicklung im Agglomerationsraum relevant und

werden in der Wirkungsbeurteilung des Agglomerationsprogramms durch den Bund mitberücksichtigt. Massnahmen, die im Programm Engpassbeseitigung im Modul 3 enthalten sind, werden zur Information aufgeführt, auch wenn sie aufgrund des Realisierungshorizontes nicht Bestandteil der Wirkungsbeurteilung des Agglomerationsprogramms waren.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>	<i>Finanzierungsmittel</i>
--	--	N1 Umfahrung Winterthur	370	Engpassbeseitigung 2014, Modul 2 (die Umsetzung des Projektes PUN als Sofortmassnahme ist Voraussetzung für diese Massnahme)
--	--	N4 Andelfingen - Winterthur	285	Engpassbeseitigung 2014, Modul 1

Tabelle 5-5

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

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

Keine vorhanden

Tabelle 5-6

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

#### 5.4 Durch den Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C

Die Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen auf ihre Plausibilität, ihr Kosten/Nutzen-Verhältnis sowie ihren Reifegrad gemäss der UVEK-Weisung (Kap. 4.4) führt zu folgenden Änderungen gegenüber den Angaben im eingereichten Agglomerationsprogramm.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>	<i>Begründung</i>
<b>A → B</b>				
0230.2.051	LV5	Winterthur - Verbesserung Zugang /Aufwertung Bahnhöfe beim urbanen Zentrum Neuhegi-Grüze - Bahnhof Grüze	3.50	Bau- und Finanzreife unzureichend für den A-Horizont. Das Projekt ist noch nicht weit genug fortgeschritten. In Bezug auf die Verbesserung der Zugänge und die Aufwertung von Bahnhöfen liegen die Prioritäten der Agglomeration beim Hauptbahnhof. Im Entwicklungsgebiet Neuhegi-Grüze wird in einer ersten Etappe das Angebot von S-Bahn und Bus verbessert. In einer zweiten Etappe ist die Verknüpfung von ÖV und Langsamverkehr mit der Aufwertung der Zugänglichkeit der S-Bahnhöfe umzusetzen.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>	<i>Begründung</i>
0230.2.052	LV5	Winterthur - Verbesserung Zugang /Aufwertung Bahnhöfe beim urbanen Zentrum Neuhegi-Grüze - Bahnhof Oberwinterthur	3.00	Bau- und Finanzreife unzureichend für den A-Horizont. Das Projekt ist noch nicht weit genug fortgeschritten. In Bezug auf die Verbesserung der Zugänge und die Aufwertung von Bahnhöfen liegen die Prioritäten der Agglomeration beim Hauptbahnhof. Im Entwicklungsgebiet Neuhegi-Grüze wird in einer ersten Etappe das Angebot von S-Bahn und Bus verbessert. In einer zweiten Etappe ist die Verknüpfung von ÖV und Langsamverkehr mit der Aufwertung der Zugänglichkeit der S-Bahnhöfe umzusetzen.
0230.2.053	LV5	Winterthur - Verbesserung Zugang /Aufwertung Bahnhöfe beim urbanen Zentrum Neuhegi-Grüze - Bahnhof Hegi	5.50	Bau- und Finanzreife unzureichend für den A-Horizont. Das Projekt ist noch nicht weit genug fortgeschritten. In Bezug auf die Verbesserung der Zugänge und die Aufwertung von Bahnhöfen liegen die Prioritäten der Agglomeration beim Hauptbahnhof. Im Entwicklungsgebiet Neuhegi-Grüze wird in einer ersten Etappe das Angebot von S-Bahn und Bus verbessert. In einer zweiten Etappe ist die Verknüpfung von ÖV und Langsamverkehr mit der Aufwertung der Zugänglichkeit der S-Bahnhöfe umzusetzen.
<b>A → C</b>				
0230.2.017	MIV1	Winterthur - Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze	45.00	<p>Reifegrad und Kosten/Nutzen-Verhältnis: ungenügend.</p> <p>Der Bedarf für eine Verbesserung der Situation im Bereich Oberwinterthur wird grundsätzlich anerkannt. Mit einer direkten Verbindung des kantonalen Zentrumsgebietes an das Hochleistungsstrassennetz können bestehende sensible Siedlungsgebiete vom MIV entlastet und der Schwerverkehr direkt auf das HLS-Netz geleitet werden. Der Bedarf für eine neue Erschliessung ist jedoch noch nicht gänzlich ausgewiesen. So könnte der geplante ÖV-Hochleistungskurs erst bei einer möglichen Verlängerung im C-Horizont (2. Priorität nach 2022) von einer möglichen Entlastung der Frauenfelderstrasse profitieren. Der schweizweite Quervergleich zeigt zudem auf dem am stärksten belasteten Abschnitt der Frauenfelderstrasse lediglich eine mässige Entlastungswirkung auf. Überdies wird mit einigen A-Massnahmen im Raum Oberwinterthur bereits eine Wirkung erzielt, die die Dringlichkeit der Massnahme vermindert (4. Teilergänzung S-Bahn 3. Etappe, RVS Teilmassnahmen Oberwinterthur, Ausbauten Veloschnellrouten).</p> <p>Für die Zentrumserschliessung konnte zudem noch kein Variantenentscheid getroffen werden. Die Auswirkungen der Massnahme auf die Landschaft (Betroffenheit Gewässerräume und Fruchtfolgeflächen) sind zudem nur unzureichend aufgezeigt.</p>

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>	<i>Begründung</i>
<b>B → C</b>				
0230.2.050	LV3	Winterthur - Veloschnellrouten und Ausbau städtisches Velonetz - Bau Achsen 2. Priorität	Keine Kostenangabe vorhanden	Reifegrad: ungenügend. Es liegen keine Kostenschätzungen für die Massnahme vor.

Tabelle 5-7

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

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

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

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>
0230.2.017	MIV1	Winterthur - Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze	45.00

Tabelle 5-8

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

### 6.1 Gesetzgebung, Sach- und Massnahmenpläne und Inventare des Bundes

#### 6.1.1 Allgemeines

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

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

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

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

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

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Tab. Prüfbericht</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Zeithorizont</i>	<i>Hinweis Konflikt/Schwierigkeit</i>
-----------------	---------------	-------------------------	------------------	---------------------	---------------------------------------

Keine vorhanden

Tabelle 6-1

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

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

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

**A-Liste:**

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>
0230.2.001	GV1	Winterthur - öV-Hochleistungskorridor und Urban Boulevards 1. Priorität
0230.2.010	ÖV1	4. Teilergänzungen S-Bahn 3. Etappe
0230.2.012	ÖV3	Winterthur - Neue Querung und Aufwertung Umsteigepunkt Grüze

Tabelle 6-2

**B-Liste:**

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>
0230.2.005	GV5	Winterthur - öV-Hochleistungskorridor und Urban Boulevards 2. Priorität

Tabelle 6-3

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

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>
0230.2.031	S2b	Winterthur - Masterplanung urbanes Zentrum Neuhegi-Grüze

Tabelle 6-4

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

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

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

Der Bund unterstützt die Bestrebungen der Agglomeration, die Zusammenarbeit und die koordinierte Planung und Realisierung von Siedlungs-, Verkehrs- und Landschaftsmassnahmen fortzuführen. Für die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms Winterthur und Umgebung der nächsten Generation wird empfohlen, die im Kapitel 4 dieses Prüfberichtes nach Wirksamkeitskriterien erläuterten Stärken und Schwächen des vorliegenden Agglomerationsprogramms zu beachten. Zentrale Aspekte der Überarbeitung wären die – unter Nutzung von Synergien zwischen den verschiedenen Planungsinstrumenten – Konkretisierung der Strategien und Massnahmen zur Siedlungsentwicklung nach innen und gegen die Zersiedlung sowie eine Weiterentwicklung von Verkehrsmassnahmen ausserhalb der Kernagglomeration. Im Zusammenhang mit Verkehrsinfrastrukturmassnahmen wie der vierten Teilergänzung der S-Bahn wird es auch darum gehen, positive Auswirkungen sichern und negative vermeiden zu können.



## ANHANG 1

### Massnahmenliste Benchmark Langsamverkehr

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Priorität	Kosten (Mio CHF) laut AP	Kosten (Mio CHF) 2005*/**
0230.2.025	LV6	Winterthur und Umgebung - Sichere Fussgängerquerungen	A	6.00	5.09
0230.2.046	LV2	Winterthur und Umgebung - Ausbau Veloparkierung - verbleibende Haltestellen	A	5.00	4.24
0230.2.048	LV3	Winterthur - Veloschnellrouten und Ausbau städtisches Velonetz - Ausbau Velonetz 1. Priorität	A	6.00	5.09
0230.2.058	LV4	Winterthur und Umgebung - Optimierung regionales Velonetz und Anbindung an städtische Veloschnellrouten: Anbindung übrige Gemeinden	A	15.50	13.15
	Summe	A/B-Liste		32.50	27.57

Keine Kürzung lt. Benchmark (Methode siehe Erläuterungsbericht)

	LV A-Liste		A	32.50	27.57
	LV B-Liste		B	0.00	0.00

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

## ANHANG 2

### Liste der nicht mitfinanzierbaren Infrastrukturmassnahmen mit aus Bundessicht kritischer Wirkung

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

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

---

Keine vorhanden

Tabelle Anhang 2