



14.09.2018

Agglomerationsprogramm Zürich-Glattal

3. Generation

Prüfbericht des Bundes

Referenz/Aktenzeichen: 223.0-4/3/18/1/16

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	17
5.1	Anpassung der Massnahmen.....	17
5.2	Nicht mitfinanzierte Massnahmen	20
5.2.1	Nicht durch den Bund mitfinanzierbare Massnahmen	20
5.2.2	Nicht programmrelevante Massnahmen.....	21
5.3	Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen	21
5.4	Durch den Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C	22
5.5	A-, B- und C*-Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung	25
6	Übereinstimmung mit der Gesetzgebung und Planungsinstrumenten des Bundes sowie den kantonalen Richtplänen	27
6.1	Gesetzgebung, Sach- und Massnahmenpläne sowie Inventare des Bundes.....	27
6.1.1	Allgemeines	27
6.1.2	Massnahmen der Priorität A oder B mit möglichen Konflikten im Bereich Umwelt aus Sicht des Bundesamtes für Umwelt (BAFU)	27
6.2	Nachweis der Abstimmung von Massnahmen der Priorität A oder B mit den kantonalen Richtplänen	27
7	Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms.....	29
ANHANG 1		30

1 Gegenstand, Ziel und Zweck der Prüfung; Vorgehen

1.1 Gegenstand der Prüfung

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

- Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal 3. Generation, Teil 1: Bericht, 30. November 2016
- Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal 3. Generation, Teil 2: Massnahmenband
- Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal 3. Generation, Ergebnisbericht öffentliche Mitwirkung
- Tabellen zum Umsetzungsreporting AP Stadt Zürich-Glattal über die die Massnahmen des Agglomerationsprogramms der 1. und 2. Generation, 15. Dezember 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 Bundesgesetzes 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 1. und 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

Das Agglomerationsprogramm Zürich-Glattal der 3. Generation baut auf dem Programm der 2. Generation auf. Das Dachkonzept zu den Zürcher Agglomerationsprogrammen bildet den konzeptionellen Rahmen und stellt die Abstimmung mit den übergeordneten Planungen sicher. Das Agglomerationsprogramm zeigt einen roten Faden von der Analyse über das Zukunftsbild, die Identifikation des Handlungsbedarfs und die Formulierung von Strategien und Teilstrategien bis hin zur Massnahmenkonzeption. Planungen aus vorangehenden Generationen werden weitergeführt und konkretisiert.

Die Stärke des Programms liegt in einer schlüssigen Abstimmung von Siedlung und Verkehr dank einem konsequenten Ausbau des öffentlichen Verkehrs (ÖV) und des Veloverkehrs in Entwicklungsgebieten. Das Agglomerationsprogramm baut auf einem überzeugenden Zukunftsbild auf, das eine sinnvolle Strukturierung des Raumes aufzeigt. Es leitet daraus untereinander weitgehend gut abgestimmte Teilstrategien ab. Sogenannte «Funktionale Brennpunkte» liegen in dicht besiedelten Gebieten mit guter ÖV-Erschliessung. Ein punktueller Ausbau des Tramnetzes und die Aufwertung von ÖV-Drehscheiben verbessern die Kapazitäten und Erreichbarkeiten im ÖV-System und fördern die intermodalen Transportketten. Stark vom Veloverkehr nachgefragte Routen werden ausgebaut. Die Trennwirkung von Geleisen für den Langsamverkehr (LV) wird reduziert. Im Vergleich zur 2. Generation sind Entwicklungsgebiete stärker auf die ÖV-Korridore ausgerichtet. Die Verdichtung und Entwicklung erfolgt an planerisch sinnvollen Standorten. Der öffentliche Raum und die Siedlungsqualität finden als integrale Planungsbestandteile Beachtung und werden mit Massnahmen angegangen. Dies trägt zur Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen bei.

Schwächen zeigt das Programm noch bei der verkehrlichen regionalen Gesamtkonzeption von Zürich und dem Glattal und bei der Teilstrategie MIV. Es wird nicht klar, welche Konsequenzen der starke Ausbau von ÖV und LV im Glattal für den MIV hat. Letzterer wird nur lückenhaft im Programm behandelt. Zudem bleibt offen, wie die Verkehrsaufnahme auf dem untergeordneten Netz erfolgt und wie nachfrageseitig mit den begrenzt vorhandenen Kapazitäten umgegangen wird. Auch aufgrund der Schwächen des ÖV in den Tangentialbeziehungen bleibt deshalb im Glattal ein vergleichsweise hoher MIV-Anteil am Modal Split und eine hohe MIV-Belastung bestehen. Der konzeptionell überzeugende Ansatz des Fil Rouge, Fil Bleu und Fil Vert wird nicht konsequent mit konkreten Massnahmen umgesetzt. Insbesondere wird noch nicht aufgezeigt, wie die Aufwertung des öffentlichen Raums entlang der Fil Rouge-Achsen über die Zürcher Stadtgrenze hinweg koordiniert wird.

Die Unfallschwerpunkte wurden systematisch und flächendeckend analysiert und Unfälle mit Fussgängern und Velofahrenden werden explizit berücksichtigt. Mit der Umgestaltung von Ortsdurchfahrten, der Aufwertung von ÖV-Drehscheiben und mit Lückenschlüssen im Velonetz wird eine Erhöhung der Verkehrssicherheit erreicht.

Eine gewisse Verschiebung des Modal Split zugunsten von ÖV und LV vermindert die Luft- und Lärmbelastung im Agglomerationsperimeter. Die Verkehrsberuhigung im Rahmen von Betriebs- und Gestaltungskonzepten in den Ortszentren des Glattals und von Bülach sowie die Beruhigung der Sihlstrasse und der Bahnhofsstrasse in der Stadt Zürich wirken zudem direkt emissionsmindernd. Die Teilstrategie Landschaft und Natur ist zwar überzeugend, es werden jedoch noch sehr wenige Massnahmen zu ihrer Umsetzung vorgesehen.

Der Bund bewertet in der dritten Generation auch die Umsetzung der Massnahmen vorangehender Generationen und die Qualität des Umsetzungsreportings. Sind diese mangelhaft, kann die Programmwirkung um einen oder zwei Punkte reduziert werden. Im Agglomerationsprogramm Zürich-Glattal ist dies nicht der Fall, obwohl mit der starken Verzögerung der regionalen Verkehrssteuerung Glattal auch die Entlastung der Ortszentren und die Kanalisierung des MIV nur verzögert erreicht wird.

Nach der Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen belaufen sich die Investitionskosten des Agglomerationsprogramms **Zürich-Glattal** auf CHF 1844.82 Mio. Dieser Betrag umfasst CHF 276.09 Mio.³ für die A- Massnahmen der 2. Generation sowie CHF 961.28 Mio.⁴ für die Massnahmen der A-Liste aus dem Agglomerationsprogramm der 1. Generation⁵. Die Investitionskosten der Agglomerationsprogramme Stadt Zürich - Glattal und Limmattal werden als Ganzes betrachtet und betragen CHF 2846.05 Mio⁶. Die Investitionskosten werden für die betroffene grosse Agglomeration als mittel eingestuft.

Aufgrund der Programmwirkung (Kosten/Nutzen-Verhältnis) wird dem eidgenössischen Parlament beantragt, folgenden Beitragssatz des Bundes an die mitfinanzierten Massnahmen der 3. Generation festzulegen⁷:

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

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio. CHF) laut AP	Kosten (Mio. CHF) 2016*	Bundes- beitrag **	Bundes- beitrag ***
0261-1.3.002	G_GV2	Bülach - Aufwertung ÖV- Drehscheibe	4.50	4.43	1.77	
0261-1.3.003	G_GV3 a	Kloten - Neugestaltung Busbahnhof	2.00	1.97	0.79	
0261-1.3.030	Z_LV1	Zürich - Ausbau Unterführung Langstrasse	10.00	9.85	3.94	
0261-1.3.036	Z_LV7	Zürich - Fuss- und Veloverbindung Grubenackerweg	10.00	9.85	3.94	
0261-1.3.037	Z_MIV1	Zürich - Neue Verkehrsorganisation Uraniastrasse	11.00	10.20****	4.08	
0261-1.3.039	Z_ÖV2	Zürich - Kapazitätssteigerung Personenunterführung Bahnhof Altstetten West	10.00	9.85	3.94	
0261-1.3.040	Z_ÖV3	Zürich - Elektrifizierung Buslinien 69 und 80	37.00	36.45	14.58	
0261-1.3.059	G_GV6 c	Glattal - Betriebs- und Gestaltungskonzepte Priorität A - Teil Dübendorf - Überlandstrasse	9.40	7.65****	3.06	
0261-1.3.067	G_GV1	Bülach - Optimierung Verkehrssystem Bülach Nord - Teil Ausbau Knoten	6.40	6.31	2.52	

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 Diese Investitionskosten A1 wurden aus den Kosten mit Preisstand 2005 gemäss der Leistungsvereinbarung 1. Generation auf den aktuellen Preisstand umgerechnet und um die Beträge reduziert, von denen die Trägerschaften definitiv Abstand genommen haben.

⁵ Vgl. UVEK-Weisung S. 67 Ziff. 4.5.2.

⁶ Zur Beurteilung der Kosten wurden die Agglomerationsprogramme Stadt Zürich-Glattal und Limmattal zusammen betrachtet, da sie im selben BFS-Perimeter umgesetzt werden. Die Kosten betragen CHF 2846.05 Mio (1001.23 + 1844.82)

⁷ Die Beitragssätze an die A-Massnahmen, die in den Leistungsvereinbarungen der 1. und 2. Generation festgehalten sind, bleiben unverändert.

0261-1.3.068	G_GV1	Bülach - Optimierung Verkehrssystem Bülach Nord - Teil Gleisquerung	10.00	9.85	3.94
0261-1.3.073	-	Paket LV A-Liste	42.03	38.35	15.34
0261-1.3.074	-	Paket VM A-Liste	3.20	1.90	0.76
0261-1.3.075	-	Paket Aufw. Str. A-Liste	17.35	16.65	6.66
0261-1.3.079	Z_LV6	Zürich - Ausbau Veloabstellanlagen - Teil Bahnhof Stadelhofen	10.00	9.85	3.94
Summe			182.88	173.16	46.50
				22.76	

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

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 der Agglomerationsprogramme der 1. und 2. Generation (ohne Massnahmen der Priorität B, vgl. Kap. 3.4 der Leistungsvereinbarungen) bewertet, jedoch ohne Berücksichtigung der dringenden Projekte⁸. 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.

⁸ 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 werden⁹.

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

Zusammenfassung

Das Agglomerationsprogramm Zürich-Glattal ist gut in die übergeordnete Dachstrategie eingebettet. Der rote Faden ist kohärent und nachvollziehbar dargestellt. Das Agglomerationsprogramm ist sorgfältig strukturiert, prägnant geschrieben und von guten kartografischen Darstellungen begleitet, was eine rasche Erfassung der wesentlichen Inhalte und Zusammenhänge erlaubt.

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 der Agglomerationsprogramme 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 verstärken.

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 Glattal ist übersichtlich strukturiert und prägnant formuliert. Verschiedene Elemente des Agglomerationsprogramms sorgen dafür, dass der rote Faden gut nachvollziehbar ist und die wesentlichen Elemente des Programms erfasst werden können
- Das Zukunftsbild konzentriert sich auf die wesentlichen Aussagen und wird über Teilkarten konkretisiert.
- Die Teilstrategien werden direkt mit dem Handlungsbedarf verknüpft. Sie sind gut nachvollziehbar beschrieben und werden über Handlungsschwerpunkte konkretisiert.
- Aus einer knappen und übersichtlichen SWOT-Analyse wird der Handlungsbedarf konsequent abgeleitet.

⁹ Vgl. UVEK-Weisung S. 25 Ziff. 3.4.

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

Schwächen:

- Die Teilstrategien werden nur punktuell kartografisch dargestellt. Eine umfassendere kartografische Umsetzung der Teilstrategien könnte das Verständnis des Agglomerationsprogramms zusätzlich verbessern.
- Die Dachstrategie beschränkt sich bezüglich Analyse und übergeordnetes Zukunftsbild auf den Kanton Zürich.

Grundanforderung 6

- GA 6: Umsetzung und Controlling gesichert

Über die Umsetzung der Massnahmen der Agglomerationsprogramme der 1. und 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.
- 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.

4 Beurteilung der Programmwirkung

Das Verfahren für die Ermittlung der Programmwirkung ist in der UVEK-Weisung (insb. Kap. 2, 3.5 und 4.5) festgelegt¹⁰. 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 ermittelt¹¹.

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)¹² 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 der Agglomerationsprogramme der 1. und 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 diesen Perioden (2011–2014 resp. 2015–2018) umgesetzt oder begonnen wurden¹³.

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 Leistungsvereinbarungen der 1. und 2. Generation vorgesehenen mitfinanzierten Massnahmen der jeweiligen A-Liste¹⁴.

¹⁰ Vgl. UVEK-Weisung S. 14 ff. Ziff. 2, S. 40 Ziff. 3.5 und S. 65 ff. Ziff. 4.5).

¹¹ Vgl. UVEK-Weisung S. 65 Ziff. 4.5 und S. 67 Ziff. 4.5.2.

¹² SR 725.116.2

¹³ Vgl. UVEK-Weisung S. 65 Ziff. 4.5.1.

¹⁴ 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 Gesamtverkehrsstrategie der 2. Generation wird konsequent weiterverfolgt: Mehrverkehr soll vor allem mit dem ÖV und LV bewältigt und der MIV zunehmend auf das ausgebaute HLS-Netz verlagert werden. Im Agglomerationsprogramm wird jedoch nicht dargelegt, welche Kapazitäten das HVS- und HLS-Netz noch zusätzlich aufnehmen können. ▪ Im Masterplan Velo, im kantonalen Velonetzplan und im kantonalen Massnahmenplan Fussverkehr werden flächendeckend Schwachstellen und Netzlücken erhoben. Das Agglomerationsprogramm greift diese mit entsprechenden Massnahmen auf. So werden wichtige Veloverbindungen zwischen der Stadt Zürich und dem Glattal sowie auf weiteren stark nachgefragten Verbindungen weiter ausgebaut. Netzwidestände werden auch im Glattal entlang der Veloschnellroute sowie am Seebecken abgebaut. ▪ Die Strategie im ÖV ist nachvollziehbar. Sie ist auf die Siedlungsentwicklung ausgerichtet und verfolgt eine Stärkung der Tramtangentialachsen. Mit dem Tram Affoltern werden die Kapazitäten auf einem stark belasteten städtischen Buskorridor gezielt ausgebaut. Zudem hat es positive Auswirkungen auf die Fahrplanstabilität und die Reisezeiten sowie auf die städtebauliche Aufwertung. Trotz einzelner ÖV-Ausbauten in der 3. Generation wird jedoch zu wenig deutlich, wie die tiefen ÖV-Anteile auf den Tangentialbeziehungen im Glattal verbessert werden können. Eine Priorisierung der Tramprojekte im Raum Zürich Nord (Kloten-Bassersdorf, Giessen-Dübendorf und Tramtangente Nord) liegt noch nicht vor. ▪ Die multimodalen Drehscheiben werden in der Stadt Zürich, im Glattal und in Bülach weiter ausgebaut. Neue Gleisquerungen verbessern die Erreichbarkeit der Bahnhöfe für den LV. Zusätzliche Veloabstellanlagen stärken die Transportkette vom Velo auf die Bahn. Ausbauten von Bushöfen werden die Umsteigebeziehungen Bus-Bahn auf. Im Glattal ist die zeitliche und inhaltliche Abstimmung der einzelnen Massnahmen rund um die Bahnhöfe z.T. noch aufzuzeigen. Schwächen ▪ Für den Raum Glattal und Bülach ist noch zu wenig ersichtlich, wie die Gesamtverkehrsstrategie umgesetzt werden kann. Die grundsätzlich positiv bewerteten Massnahmen im Bereich ÖV und LV sowie die Umgestaltung von Ortsdurchfahrten sind zu wenig in eine regionale Gesamtverkehrsbetrachtung über den ganzen Agglomerationsperimeter eingebettet. Zudem werden keine griffigen Massnahmen zur Parkplatzreduktion und zum Mobilitätsmanagement in Betrieben vorgeschlagen. ▪ Die Teilstrategie MIV ist lückenhaft und zeigt in Abhängigkeit zum Ausbau des übergeordneten Netzes zu wenig auf, wie der Verkehr auf dem untergeordneten Netz aufgenommen werden kann. Einzelne Teilmassnahmen der Betriebs- und Gestaltungskonzepte, welche sich in der Nähe von HLS-Anschlüssen befinden, müssen noch mit dem ASTRA abgestimmt werden, damit die Leistungsfähigkeit des übergeordneten Strassennetzes und dessen Zuläufen gewährleistet werden kann. Dies betrifft die Überlandstrasse in Dübendorf, die Zürcherstrasse in Volketswil, die Dorfstrasse in Kloten und Wallisellerstrasse in Opfikon. ▪ Konzeptionell könnte die Abstimmung zwischen der städtischen und kantonalen Planung des LV noch weiter verbessert werden. Zwar werden die Schnittstellen sichergestellt, doch die Netzkonzeption erfolgt separat.

WK2:
Siedlungsent-
wicklung nach
innen

Stärken

- Die Abstimmung von Siedlung und Verkehr gelingt mit einer guten Strukturierung des Raumes in einem überzeugenden Zukunftsbild. Vor allem der ÖV und der LV werden konsequent auf die Siedlungsentwicklung abgestimmt. Die sogenannten «Funktionalen Brennpunkte» liegen in den «veränderten Gebieten» mit guter ÖV-Erschliessung. Der Fil Rouge dient dabei als verbindendes Element zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung.
- Die Teilstrategie Siedlung legt kohärent zum Zukunftsbild Stossrichtungen der Siedlungsentwicklung fest, die mit Gebiets- und Masterplanungen konkretisiert werden. Die Entwicklungs- und Zentrumsgebiete werden in Abstimmung mit der Verkehrsplanung gefördert. Dabei werden sowohl Planungen aus den vorangehenden Generationen des Agglomerationsprogramms weitergeführt (Umsetzung Masterplanung Hochschulgebiet, Gebietsmanagement Uster-Volketswil, Innovationspark Zürich), als auch neue Planungen angestossen (Gebietsmanagement Airport-Region, Zentrumsgebiete Hochbord/Stettbach und Zürich-Nord / Opfikon). In Abstimmung mit der kantonalen und regionalen Richtplanung führt dies zu einer wirkungsvollen Siedlungsentwicklung nach Innen.
- Die Siedlungsqualität wird mit verschiedenen Massnahmen verbessert wie z.B. Aufwertungen des Strassenraums (Neue Verkehrsführung Uraniastrasse in Zürich) oder den Betriebs- und Gestaltungskonzepten im Glattal (Bassersdorf, Bülach, Dübendorf, Greifensee, Volketswil). Auch die geplanten Langsamverkehrsmassnahmen tragen zur Siedlungsqualität bei.
- Der öffentliche Raum wird bei den Siedlungsmassnahmen als integraler Planungsbestandteil behandelt. Beispielsweise sind im zukünftigen Innovationspark Dübendorf oder im Hochschulgebiet Zürich-Zentrum Pärke geplant. Einige Massnahmen, welche die Qualität des öffentlichen Raums verbessern, sind entlang des Fil Rouge vorgesehen.

Schwächen

- Einzelne bestehende verkehrsintensive Nutzungen (Volketswil und Bülach-Süd / Bachenbülach) liegen ausserhalb des unmittelbaren S-Bahn Einzugsgebiets und weisen im Vergleich tiefere ÖV-Erschliessungsgüten auf. Verbesserungen für den ÖV werden bei steigendem Problemdruck im MIV angestrebt. Es werden keine weiteren Massnahmen ergriffen, um die Entwicklungen im Perimeter noch konsequenter auf Gebiete mit sehr guter ÖV-Erschliessung zu beschränken.
- Dem Fil Rouge wird im Strategieteil eine hohe Bedeutung zugemessen. Trotzdem wird nicht klar dargelegt, wie die Strecke des Fil Rouge genau festgelegt wurde und wie die Aufwertung des öffentlichen Raums ihm entlang über die Grenze der Stadt Zürich koordiniert wird.

WK3:
Verkehrssicher-
heit erhöht

Stärken

- Die systematische und flächendeckende Analyse der Unfallschwerpunkte bezieht auch die Unfallhäufungspunkte mit Fussgängern ein. Beim Handlungsbedarf wird besonders auf Unfälle mit Velofahrenden hingewiesen. Einige Unfallschwerpunkte werden mit der Umgestaltung von Ortsdurchfahrten behoben.
- Einige Massnahmen tragen zu einer deutlichen Erhöhung der Sicherheit bei. Dazu gehören die Strassenumgestaltungen bei der Überland- und Bahnhofstrasse in Dübendorf und bei der Stationsstrasse in Greifensee sowie weitere kleinere Aufwertungsmassnahmen im Glattal. Auch die LV-Massnahmen haben positive Auswirkungen auf die Sicherheit, wie z.B. die verbesserte Zugänglichkeit bei den Bahnhöfen Dübendorf und Bülach, die Schliessung von Velonetzlücken und die Behebung von Schwachstellen im LV v.a. in der Stadt Zürich.

	Schwächen ▪ Es wird nicht klar erläutert, wann Unfallschwerpunkte oder Unfallhäufungspunkte saniert werden, welche nicht als Massnahme im Agglomerationsprogramm eingegeben sind. ▪ Im Agglomerationsprogramm im Glattal werden keine weiteren verkehrsberuhigten Zonen vorgesehen, obwohl diesbezüglich noch Lücken bestehen.
WK4: Umweltbelas- tung und Ressourcenver- brauch	Stärken ▪ Dank den Massnahmen des Agglomerationsprogramms kann im Vergleich zum Referenzzustand eine Verschiebung des Modal Splits zugunsten von ÖV und LV und damit eine gewisse Reduktion der Luftbelastung erwartet werden. Hier wirken der Ausbau des ÖV und die Behebung der Netzlücken im LV. In der Stadt Zürich kann zudem die Elektrifizierung der Buslinien 69 und 80 eine Verbesserung bringen. ▪ Lokal sind Reduktionen der Lärmbelastung dank den Verkehrsberuhigungen in den Ortszentren des Glattals und von Bülach sowie an der Sihl- und Bahnhofstrasse in Zürich zu erwarten. Auch der leicht höhere ÖV- und LV-Anteil wird zur Lärmreduktion beitragen. Schwächen ▪ Im Bereich der Parkierung erreicht das Agglomerationsprogramm keine Verbesserungen, da noch keine konkrete Umsetzung der guten bestehenden Instrumente ersichtlich ist. Dies wird mit politischen Schwierigkeiten begründet. Eine Verschiebung des Modal Splits im Glattal ist deshalb nur in geringem Ausmass zu erwarten. ▪ Die Teilstrategie Landschaft und Natur ist überzeugend. Mit dem Fil Vert und dem Fil Bleu sind gute konzeptionelle Ansätze vorhanden. Die Massnahmen zur Umsetzung des Fil Vert sind jedoch erst ausserhalb des Wirkungshorizonts des Agglomerationsprogramms vorgesehen.
UR: Umsetzungs- reporting	Stärken ▪ Die Umsetzungskohärenz ist grundsätzlich gegeben und der Programmgedanke gewahrt. Die Weiterentwicklung der Massnahmen und die Abgrenzung der vorliegenden Massnahmen von Massnahmen der Vorgängergenerationen sind inhaltlich nachvollziehbar. Der Bezug zu den vorhergehenden Generationen ist vor allem in den Massnahmenblättern gut dargelegt. ▪ Das Umsetzungsreporting verweist auf den Handlungsbedarf und zeigt den Einfluss des Umsetzungsstandes auf die 3. Generation. Hingegen beziehen sich die Analyse, der Handlungsbedarf und die Teilstrategien zu wenig explizit auf den Umsetzungsstand. ▪ Das Umsetzungsreporting ist von guter Qualität. Es ist klar ersichtlich und nachvollziehbar in den Hauptbericht integriert. Die Abweichungen von der geplanten Umsetzung sind nachvollziehbar begründet. Soweit nötig sind ergänzende Informationen beigefügt. Die Karten mit den Massnahmen pro Generation und Horizont (A- und B-Horizont) sind für die Nachvollziehbarkeit und das Verständnis sehr hilfreich. ▪ Die Umsetzung der Siedlungsmassnahmen aus der 1. und 2. Generationen ist zufriedenstellend. Schwächen ▪ Die Umsetzung der Verkehrsmassnahmen aus der 1. und 2. Generationen weist Schwächen auf. Die Massnahme 261.056 «Regionale Verkehrssteuerung Glattal» wird mehrheitlich mit sehr starker Verzögerung umgesetzt und soll erst 2025 in Betrieb genommen werden, wodurch die Entlastung der Ortszentren und Kanalisierung des MIV verzögert erreicht wird. Von der Massnahme 0261-1.1.002 «Tramnetzergänzung Altstetterstrasse / Anbindung Bahnhof Altstetten» wird definitiv Abstand genommen. Es wird nicht aufgezeigt, wie der Wegfall der Massnahme aufgefangen werden kann (Umsteigen von S-Bahn auf Tram 2 direkt am Bahnhof Altstetten entfällt).

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)	2
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen (-1 bis 3 Punkte)	2
WK3: Verkehrssicherheit erhöht (-1 bis 3 Punkte)	2
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch (-1 bis 3 Punkte)	1
UR: Umsetzungsreporting (-2 bis 0 Punkte)	0
Summe (Nutzen)	7

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 607.45 Mio. einschliesslich CHF 111.09 Mio. für Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen und zuzüglich von CHF 1237.37 Mio. für die A-Massnahmen der Agglomerationsprogramme der 1. und 2. Generation. Die Investitionskosten der Agglomerationsprogramme Stadt Zürich - Glattal und Limmattal werden als Ganzes betrachtet und betragen CHF 2846.05 Mio¹⁵. Für eine grosse Agglomeration werden diese Kosten als mittel eingestuft.

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

¹⁵Zur Beurteilung der Kosten wurden die Agglomerationsprogramme Stadt Zürich-Glattal und Limmattal zusammen betrachtet, da sie im selben BFS-Perimeter umgesetzt werden. Die Kosten betragen CHF 2846.05 Mio (1001.23 + 1844.82).

Nutzen (gemäss
Tabelle 4-2)

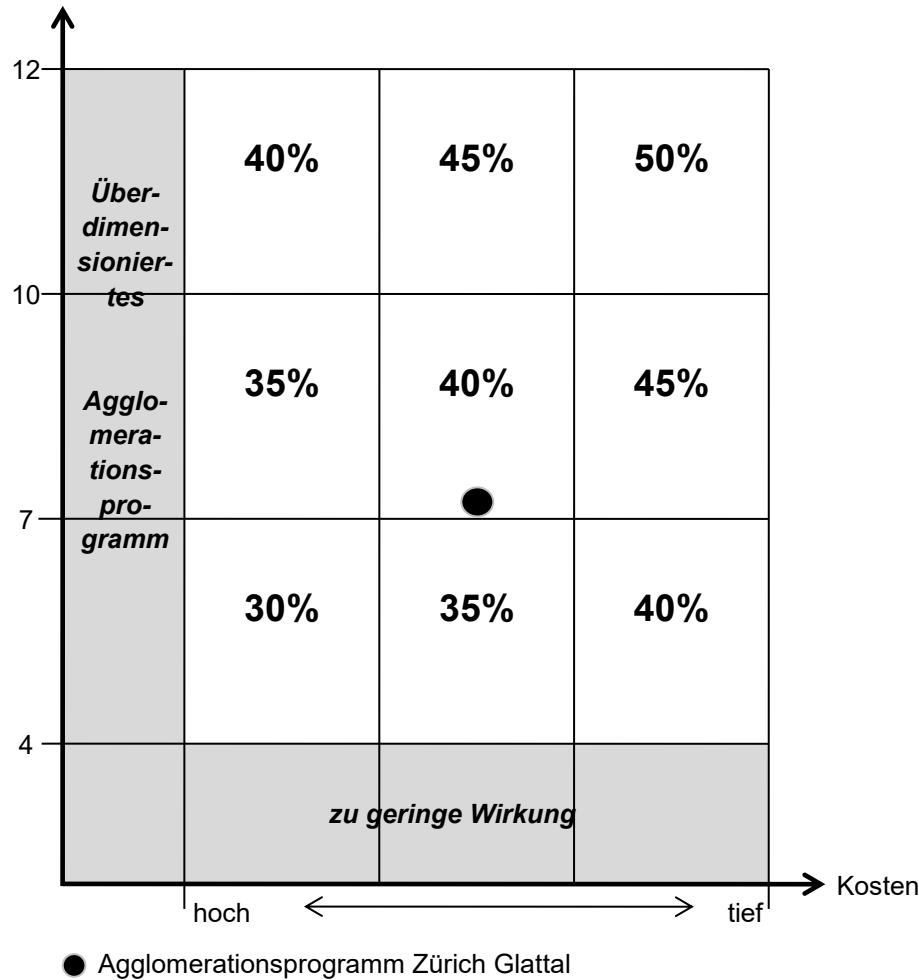


Abbildung 4-1

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 Verfahrens¹⁶. 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
0261-1.3.001	G_GV1	Bülach - Optimierung Verkehrssystem Bülach Nord	Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt: ▪ 0261-1.3.067, Bülach - Optimierung Verkehrssystem Bülach Nord - Teil Ausbau Knoten, 6.40 Mio. AP, Priorität A-Liste Bund ▪ 0261-1.3.068, Bülach - Optimierung Verkehrssystem Bülach Nord - Teil Gleisquerung, 10.00 Mio. AP, Priorität A-Liste Bund
0261-1.3.010	G_GV6	Glattal - Betriebs- und Gestaltungskonzepte Priorität A	Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt: ▪ 0261-1.3.059, Glattal - Betriebs- und Gestaltungskonzepte Priorität A - Teil Dübendorf

¹⁶ Vgl. UVEK-Weisung S. 14 ff. Ziff. 2, S. 40 Ziff. 3.5 und S. 65 ff. Ziff. 4.5.

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Änderung Massnahmenkonfiguration
			– Überlandstrasse, 9.40 Mio., Priorität A-Liste Bund 0261-1.3.060, Glattal - Betriebs- und Gestaltungskonzepte Priorität A - Teil Pauschalen, 13.60 Mio., Paket BGK A-Liste (Aufwertung Strassenraum)
0261-1.3.022	G_ÖV2	Kloten/Bassersdorf - Verlängerung Stadtbahn Flughafen - Kloten Industrie - Bassersdorf	Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt: 0261-1.3.061, Kloten/Bassersdorf - Verlängerung Stadtbahn: Teil Flughafen - Kloten Industrie , 166.00 Mio. AP, Priorität C*-Liste Bund 0261-1.3.062, Kloten/Bassersdorf - Verlängerung Stadtbahn: Teil Kloten Industrie - Bassersdorf Bahnhof, 114.00 Mio. AP, Priorität C-Liste Bund
0261-1.3.023	G_ÖV3	Dübendorf/Dietlikon - Ergänzung Stadtbahn Giessen - Bahnhof Dübendorf - Flugplatz Dübendorf - Bahnhof Dietlikon	Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt: 0261-1.3.063, Dübendorf/Dietlikon - Ergänzung Stadtbahn: Teil Giessen - Bahnhof Dübendorf - Flugplatz Dübendorf, 128.00 Mio. AP, Priorität C*-Liste Bund 0261-1.3.064, Dübendorf/Dietlikon - Ergänzung Stadtbahn: Teil Flugplatz Dübendorf - Bahnhof Dietlikon, 109.00 Mio. AP, Priorität C-Liste Bund
0261-1.3.024	Z_GV1	Zürich – Rosengartentram /Rosengartentunnel	Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt: 0261-1.3.071, Zürich - Rosengartentram, 300.00 Mio. AP, Priorität C*-Liste Bund 0261-1.3.072, Rosengartentunnel, 731.00 Mio. AP, Priorität C*-Liste Bund 0261-1.3.078, Zürich – Rosengartentram/Rosengartentunnel – Teil Aufwertung Strasse, 17.00 Mio. AP, Priorität C*-Liste Bund
0261-1.3.028	Z_GV2d	Zürich - Erschliessung Hochschulgebiet: Erschliessung Fuss- & Veloverkehr, 2. Etappe	Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt: 0261-1.3.069, Zürich - Erschliessung Hochschulgebiet: Erschliessung Fuss- & Veloverkehr, 2. Etappe - Teil Central, 15.00 Mio. AP, Priorität B-Liste Bund 0261-1.3.070, Zürich - Erschliessung Hochschulgebiet: Erschliessung Fuss- & Veloverkehr, 2. Etappe - Teil Stadelhofen, 15.00 Mio. AP, Priorität C*-Liste Bund
0261-1.3.033	Z_LV4	Zürich - Fuss- und Veloverbindung Europaallee – Limmat	Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt: 0261-1.3.065, Zürich - Fuss- und Veloverbindung Europaallee – Limmat - Teil Querung Sihl; Verbesserung Schweizer- Beatengasse, 3.00 Mio. AP, Priorität Pauschale A Bund 0261-1.3.066, Zürich - Fuss- und Veloverbindung Europaallee–Limmat - Teil Querung Limmat im Bereich Globus Provisorium, 2.00 Mio. AP, Priorität C-Liste Bund

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Änderung Massnahmenkonfiguration</i>
0261-1.3.035	Z_LV6	Zürich - Ausbau Veloabstellanlagen	0261-1.3.079, Zürich - Ausbau Veloabstellanlagen - Teil Bahnhof Stadelhofen, 10.00 Mio. AP, Priorität A-Liste Bund 0261-1.3.080, Zürich - Ausbau Veloabstellanlagen - Teil Bahnhof Altstetten, 10.00 Mio. AP, Priorität B-Liste 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>
0261-1.3.012	G_LV1	Glattal - Netzlückenschliessung und Ausbau Velorouten Priorität A	6.40
0261-1.3.016	G_LV5a	Kloten - Behebung Konfliktstrecken Fussverkehr in Querverbindungen	2.96
0261-1.3.027	Z_GV2c	Zürich - Erschliessung Hochschulgebiet: Erschliessung Fuss- & Veloverkehr, 1. Etappe	6.90
0261-1.3.032	Z_LV3	Zürich - Zentrumsverbindung Velo	9.85
0261-1.3.034	Z_LV5	Zürich - Veloroute Seebecken	9.85
0261-1.3.065	Z_LV4	Zürich - Fuss- und Veloverbindung Europaallee-Limmat - Teil Querung Sihl; Verbesserung Schweizer- Beatengasse	2.96

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>
0261-1.3.017	G_LV5b	Opfikon - Umgestaltung Kreuzung Schaffhauser-/ Oberhauserstrasse	2.46
0261-1.3.060	G_GV6	Glattal - Betriebs- und Gestaltungskonzepte Priorität A - Teil Pauschalen	13.60

Tabelle 5-1b

Paket VM A-Liste (Verkehrsmanagement)

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) April 2016 exkl. MWST</i>
0261-1.3.021	G_ÖV1	Glattal - Busspur Fällanden - Dübendorf	2.96

Tabelle 5-1c

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>
0261-1.3.014	G_LV3	Glattal - Netzlückenschliessung und Ausbau Velorouten Priorität B	41.38

Tabelle 5-1d

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>
0261-1.3.011	G_GV7	Glattal - Betriebs- und Gestaltungskonzepte Priorität B	12.81

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)¹⁷) und der ergänzenden Ausführungen der UVEK-Weisung¹⁸ 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			
0261-1.3.043	G_L1	Glattal - Gebietsplanung Bassersdorf, Dietlikon, Wangen-Brüttisellen	As
0261-1.3.044	G_S1	Glattal - Gebietsmanagement Airport-Region	As
0261-1.3.045	G_S2	Glattal - Innovationspark Zürich / Wangenstrasse / Bahnhof Nord Dübendorf	As
0261-1.3.046	G_S3	Glattal - Gebietsmanagement Raum Uster-Volketswil	As
0261-1.3.047	Z_S1	Zürich - Umsetzung Masterplanung Hochschulquartier Zürich-Zentrum	As
0261-1.3.048	Z_S2	Zürich - Weiterentwicklung Zentrumsgebiete Hochbord/Stettbach und Zürich-Nord/Opfikon	As
0261-1.3.049	Z_S3	Zürich - Erarbeitung kommunaler Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen	As

Tabelle 5-2

¹⁷ SR 725.116.21¹⁸ 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 Ausbauschritt 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
0261-1.3.009	G_GV5c	Dietlikon - West-Ost-Verbindung (MIV) beim Bhf. Dietlikon*
0261-1.3.050	ÜM1	Ausbau A1 Nordumfahrung Zürich
0261-1.3.053	ÜM4	Pannestreifenumnutzung A1 (PUN)
0261-1.3.056	ÜM7	Brüttenertunnel
0261-1.3.013	G_LV2	Bülach - Verlängerung SBB-Unterführung Mitte

* Die Massnahme ist in den Umbauten der Bahninfrastruktur die im Zusammenhang mit dem Bau des Brüttenertunnels in STEP 2030/2035 anfallen, bereits enthalten und kann deshalb nicht über das Agglomerationsprogramm mitfinanziert werden.

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-Weisung¹⁹ führt zu folgenden Änderungen gegenüber den Angaben im eingereichten Agglomerationsprogramm:

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) laut AP</i>	<i>Begründung</i>
A → B				
0261-1.3.007	G_GV5a	Dietlikon - Bushof beim Bhf. Dietlikon	3.00	Abhängigkeit Brüttenertunnel: Die Massnahme ist zwingend mit den Ausbauten des Brüttenertunnels zu koordinieren.
0261-1.3.018	G_LV5c	Dübendorf - Bahnhofstrasse	6.00	Abhängigkeit zu verschiedenen Massnahmen: Es besteht eine Abhängigkeit mit dem Bau des Bushofs sowie dem Ausbau der Personenunterführung am Bahnhof und der Gebietsentwicklung Bahnhof Süd und Neuhoferstrasse. Diese Massnahmen sind noch besser aufeinander abzustimmen.
0261-1.3.019	G_LV5d	Dübendorf - Ausbau Bahnunterführung Fuss- und Veloverkehr	10.00	Abhängigkeit zu verschiedenen Massnahmen: Es besteht eine Abhängigkeit mit dem Bau des Bushofs sowie der Umgestaltung der Bahnhofstrasse und der Gebietsentwicklung Bahnhof Süd und Neuhoferstrasse. Diese Massnahmen sind noch besser aufeinander abzustimmen.
0261-1.3.020	G_LV5e	Dübendorf - Fussverbindung Verlängerung Casinostrasse	6.60	Abhängigkeit zu verschiedenen Massnahmen: Die Massnahme ist abhängig von den Gebietsplanungen Wangenstrasse - Bahnhof Plus und dem Innovationspark Dübendorf und deshalb erst für den B-Horizont relevant. Zudem konnten noch nicht alle Grundstücke gesichert werden und die Realisierung des Perronzugangs bleibt offen.
0261-1.3.025	Z_GV2a	Zürich - Erschliessung Hochschulgebiet: Erschliessung öffentlicher Verkehr, 1. Etappe	23.00	Kosten-Nutzen-Verhältnis nur genügend: Da die Hauptwirkung der besseren ÖV-Erschliessung des Hochschulgebiets in erster Linie durch betriebliche Massnahmen (Taktverdichtung und grössere Fahrzeuge) erreicht werden kann, erscheinen die Kosten der Haltestellenverlegung und -sanierung in Anbetracht des dadurch

¹⁹Vgl. UVEK-Weisung, S. 57 ff. Ziff. 4.4.

				gewonnenen Nutzens als zu hoch. Zudem besteht der grösste Handlungsbedarf aufgrund der prognostizierten Fahrgastzahlen (2. Prognosehorizont) erst im B- und C-Horizont.
0261-1.3.080	Z_LV6	Zürich - Ausbau Veloabstellanlagen - Teil Bahnhof Altstetten	10.00	Kosten-Nutzen-Verhältnis nur genügend: Die Kosten erscheinen in Anbetracht der bestehenden Abstellmöglichkeiten als hoch. Zudem müssen die Attraktivität und die Zugänglichkeit der Veloabstellanlage noch besser nachgewiesen werden.
A → C				
0261-1.3.004	G_GV3b	Kloten - Unterführung Bhf. West	3.00	Reifegrad und Abhängigkeit mit Gebietsentwicklung Bahnhof Süd: Da die Entwicklung des Gebiets Bahnhof Süd stockt, ist eine Realisierung im A- oder B-Horizont aus heutiger Sicht nicht sinnvoll.
A → C*				
0261-1.3.031	Z_LV2	Zürich - Verbindung Stadtkreise 4 und 5 (Netzlückenschliessung Haupttrouten Velo)	23.00	Reifegrad ungenügend: Die Massnahme weist noch nicht den notwendigen Reifegrad auf, da zum Zeitpunkt der Einreichung des Agglomerationsprogramms noch keine Vor- und Machbarkeitsstudien vorliegen.
B → C*				
0261-1.3.005	G_GV3c	Kloten - Unterführung Bhf. Ost	15.00	Reifegrad ungenügend. Die Massnahme erreicht noch nicht den erforderlichen Reifegrad, da zum Zeitpunkt der Einreichung des Agglomerationsprogramms noch keine Vorstudien zur Machbarkeit und Zweckmässigkeit vorliegen.
0261-1.3.008	G_GV5b	Dietlikon - Personenunterführung Bhf. Dietlikon	11.00	Reifegrad ungenügend: Die Massnahme erreicht zum Zeitpunkt der Eingabe des Agglomerationsprogramms aufgrund fehlender spezifischer Vorstudien zur Machbarkeit noch nicht den erforderlichen Reifegrad 2. Überdies ist eine vertiefte Abstimmung mit den Ausbauten des Brüttenertunnels und dem Ausbau des Bushofs (0261-1.3.007) nötig.
0261-1.3.061	G_ÖV2	Kloten/Bassersdorf - Verlängerung Stadtbahn: Teil	166.00	Abhängigkeit zur Entwicklung des Arbeitsplatzgebiets Kloten/Bassersdorf und Kosten-Nutzen-Verhältnis ungenügend:

		Flughafen - Kloten Industrie		Die Planungen zum Arbeitsplatzgebiet Kloten/Bassersdorf sind zum Zeitpunkt der Einreichung des Agglomerationsprogramms noch zu wenig konkret. Die Massnahme erreicht trotz hohen Nutzens im Quervergleich noch kein genügendes Kosten-Nutzen-Verhältnis. Die Tramvorhaben im Raum Zürich Nord (Kloten/Bassersdorf, Giessen/Dübendorf/Dietlikon sowie die Tramtangente Nord) sind zusammenhängend zu betrachten und für die 4. Generation klarer untereinander zu priorisieren.
0261-1.3.063	G_ÖV3	Dübendorf/Dietlikon - Ergänzung Stadtbahn: Teil Giessen - Bahnhof Dübendorf - Flugplatz Dübendorf	128.00	Kosten-Nutzen-Verhältnis ungenügend und Abhängigkeit zur Entwicklung der Gebietsplanung des Innovationsparks: Die Massnahme erreicht im Quervergleich noch kein genügendes Kosten-Nutzen-Verhältnis. Zudem weisen die Planungen des Innovationsparks sowie der Verdichtungsgebiete entlang der Stadtbahntrasse, welche für das Fahrgastpotential zentral sind, noch nicht die erforderliche Reife für den B-Horizont auf. Die Tramvorhaben im Raum Zürich Nord (Kloten/Bassersdorf, Giessen/Dübendorf/Dietlikon sowie die Tramtangente Nord) sind zusammenhängend zu betrachten und für die 4. Generation klarer untereinander zu priorisieren.
0261-1.3.070	Z_GV2d	Zürich - Erschliessung Hochschulgebiet: Erschliessung Fuss- & Veloverkehr, 2. Etappe - Teil Stadelhofen	15.00	Abhängigkeit: 4. Gleis Stadelhofen: Die Massnahme steht in enger Abhängigkeit zur Realisierung des 4. Gleises im Bahnhof Stadelhofen und ist deshalb erst im C-Horizont umsetzbar.
0261-1.3.072	Z_GV1b	Rosengartentunnel	731.00	Reifegrad noch ungenügend, sehr hoher Nutzen, sehr hohe Kosten: Die Massnahme weist noch nicht den notwendigen Reifegrad auf. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis muss noch im Detail nachgewiesen werden. Der Tunnel schafft mit der beträchtlichen Entlastung der Rosengartenstrasse ein sehr grosses städtebauliches Potenzial. Auf dieses wird im Agglomerationsprogramm jedoch noch nicht ausreichend eingegangen. Es wird noch nicht aufgezeigt, welche siedlungsseitigen Massnahmen konkret geplant sind. Die Gestaltung der

				Tunnelportale weist zudem noch keine ausreichende Reife auf.
0261-1.3.071	Z_GV1a	Rosengartentram	300.00	Abhängigkeit zum Rosengartentunnel, Reifegrad noch ungenügend, sehr hoher Nutzen, sehr hohe Kosten: Da das Rosengartentram ohne eine Entlastung der Rosengartenstrasse durch den Rosengartentunnel (ARE-Code 0261-1.3.072) im bestehenden Strassenquerschnitt nicht realisierbar ist, wird es wie der Rosengartentunnel ebenfalls in den C-Horizont umpriorisiert. Zudem muss das Kosten-Nutzen-Verhältnis noch im Detail nachgewiesen werden.
0261-1.3.078	G_GV1c	Zürich – Rosengartentram/ Rosengartentunnel – Teil Aufwertung Strasse	17.00	Abhängigkeit zu Rosengartentram und Rosengartentunnel: Die Massnahme ist integraler Bestandteil des Rosengartentram/-tunnels und kann nicht unabhängig realisiert werden.

Tabelle 5-5

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 werden²⁰:

B-Liste

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio. CHF) laut AP	Kosten (Mio. CHF) 2016*	Bundesbeitrag **
0261-1.3.006	G_GV4	Dübendorf - Aufwertung ÖV-Drehscheibe	7.20	7.09	2.84
0261-1.3.007	G_GV5a	Dietlikon - Bushof beim Bhf. Dietlikon	3.00	2.96	1.18
0261-1.3.018	G_LV5c	Dübendorf - Bahnhofstrasse	6.00	5.91	2.36
0261-1.3.019	G_LV5d	Dübendorf - Ausbau Bahnhofsunterführung Fuss- und Veloverkehr	10.00	9.85	3.94
0261-1.3.020	G_LV5e	Dübendorf - Fussverbindung Verlängerung Casinostrasse	6.60	6.50	2.60
0261-1.3.025	Z_GV2a	Zürich - Erschliessung Hochschulgebiet: Erschliessung öffentlicher Verkehr, 1. Etappe	23.00	22.66	9.06

²⁰ Vgl. UVEK-Weisung S. 73 Ziff. 5.3.

0261-1.3.026	Z_GV2b	Zürich - Erschliessung Hochschulgebiet: Erschliessung öffentlicher Verkehr, 2. Etappe	5.00	4.93	1.97
0261-1.3.038	Z_ÖV1	Zürich - Tramnetzergänzung Affoltern	300.00	295.57	118.23
0261-1.3.069	Z_GV2d	Zürich - Erschliessung Hochschulgebiet: Erschliessung Fuss- & Veloverkehr, 2. Etappe - Teil Central	15.00	14.78	5.91
0261-1.3.076	-	Paket LV B-Liste	41.38	41.38	16.55
0261-1.3.077	-	Paket Aufw. Str. B-Liste	12.81	12.81	5.12
0261-1.3.080	Z_LV6	Zürich - Ausbau Veloabstellanlagen - Teil Bahnhof Altstetten	10.00	9.85	3.94
Summe			439.99	434.29	173.70

Tabelle 5-6 *Preisstand April 2016**Preisstand April 2016 exkl. Mehrwertsteuer und Teuerung

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

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) laut AP</i>
0261-1.3.005	G_GV3c	Kloten - Unterführung Bhf. Ost	15.00
0261-1.3.008	G_GV5b	Dietlikon - Personenunterführung Bhf. Dietlikon	11.00
0261-1.3.031	Z_LV2	Zürich - Verbindung Stadtkreise 4 und 5 (Netzlückenschliessung Haupttruten Velo)	23.00
0261-1.3.061	G_ÖV2	Kloten/Bassersdorf - Verlängerung Stadtbahn: Teil Flughafen - Kloten Industrie	166.00
0261-1.3.063	G_ÖV3	Dübendorf/Dietlikon - Ergänzung Stadtbahn: Teil Giessen - Bahnhof Dübendorf - Flugplatz Dübendorf	128.00
0261-1.3.070	Z_GV2d	Zürich - Erschliessung Hochschulgebiet: Erschliessung Fuss- & Veloverkehr, 2. Etappe - Teil Stadelhofen	15.00
0261-1.3.071	Z_GV1a	Zürich - Rosengartentram	300.00
0261-1.3.072	Z_GV1b	Rosengartentunnel	731.00
0261-1.3.078	G_GV1c	Zürich – Rosengartentram/Rosengartentunnel – Teil Aufwertung Strasse	17.00

Tabelle 5-7

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>
0261-1.3.043	G_L1	5-2	Glattal - Gebietsplanung Bassersdorf, Dietlikon, Wangen-Brüttisellen	As	Wildtierkorridor ZH 21 von überregionaler Bedeutung

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>
0261-1.3.025	Z_GV2a	Zürich - Erschliessung Hochschulgebiet: Erschliessung öffentlicher Verkehr, 1. Etappe	Vom Kantonsrat genehmigt 17.03.2017; zur Genehmigung beim Bund	Kein Handlungsbedarf
0261-1.3.026	Z_GV2b	Zürich - Erschliessung Hochschulgebiet: Erschliessung öffentlicher Verkehr, 2. Etappe	Vom Kantonsrat genehmigt 17.03.2017; zur Genehmigung beim Bund	Kein Handlungsbedarf

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)²¹ 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.

²¹ 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-Glattal** 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
Fussgängerstreifenmarkierung	10	Stück	10'000	40%	0%	4'000	40'000
Fussgängerschutzinseln ohne Strassenaufweitung	1	Stück	25'000	40%	0%	10'000	10'000
Fussgängerschutzinseln mit Strassenaufweitung	6	Stück	100'000	40%	0%	40'000	240'000
Langsamverkehrsunterführung	880	m2	8'466	40%	0%	3'390	2'983'200
Längsführung Kat.2	7'500	m	709	40%	0%	280	2'100'000
Längsführung Kat.3	7'600	m	1'540	40%	0%	620	4'712'000
Längsführung Kat.4	4'602	m	2'854	40%	0%	1'140	5'246'280

Total Beitrag Mio. CHF (gerundet)	15.34
--------------------------------------	-------

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.	60'500	m2	283	40%	5%	110	6'655'000

Total Beitrag Mio. CHF (gerundet)	6.66
-----------------------------------	------

Tabelle A1-b

Paket VM A-Liste (Verkehrsmanagement)

Massnahmentyp	Anzahl Leistungseinheiten	Leistungseinheit	Gemittelte Kosten pro Leistungseinheit	Beitragssatz	Konzeptkürzung	Beitrag pro Leistungseinheit (gerundet)	Total Beitrag
VM Kat.2	2	Knoten	1'000'000	40%	5%	380'000	760'000

Total Beitrag Mio. CHF (gerundet)	0.76
-----------------------------------	------

Tabelle A1-c