



26. Februar 2014

Agglomerationsprogramm Zürcher Oberland

2. Generation

Prüfbericht des Bundes

Referenz/Aktenzeichen: 321.1 / N034-0022

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Dr. Maria Lezzi
Direktorin

Inhaltsverzeichnis

1	Gegenstand, Ziel, Vorgehen	4
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
2	Gesamtwürdigung, Beitragssatz, Listen der A- und B-Massnahmen	5
3	Prüfung der Grundanforderungen	8
4	Beurteilung der Programmwirkung	9
4.1	Nutzen - Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien	9
4.2	Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis).....	12
5	Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen	14
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	20
6	Übereinstimmung mit der Gesetzgebung und Planungsinstrumenten des Bundes sowie den kantonalen Richtplänen	21
6.1	Gesetzgebung, Sach- und Massnahmenpläne und Inventare des Bundes.....	21
6.2	Nachweis der Abstimmung von Infrastrukturmassnahmen der Priorität A oder B mit den kantonalen Richtplänen	22
7	Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms	23
ANHANG 1	24
ANHANG 2	25

1 Gegenstand, Ziel, Vorgehen

1.1 Gegenstand der Prüfung

Gegenstand der Prüfung ist das Agglomerationsprogramm Zürcher Oberland bestehend aus:

- Agglomerationsprogramm Zürcher Oberland, 30. Mai 2012
- Agglomerationsprogramme Dachkonzept, 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 eingestufteten Verkehrs-Infrastrukturvorhaben 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 Massnahmen¹ 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.

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

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

Das Agglomerationsprogramm Zürcher Oberland baut in einem erweiterten Teilperimeter auf dem Agglomerationsprogramm Zürich der 1. Generation auf und stellt sich den Herausforderungen einer gemeinsamen Planung in einem Raum mit mehrpoliger Zentrumsstruktur mit den Zentren Uster, Wetzikon, Hinwil und Pfäffikon sowie deren ländlich geprägtem Umland. Als grösste Herausforderung erweist sich dabei die Siedlungsentwicklung in die Fläche und die damit zusammenhängende Dominanz des motorisierten Individualverkehrs (MIV). Ein Ansatz zur Begrenzung der Zersiedelung und der Förderung ressourcenschonenderer Verkehrsmittel wird aufgezeigt, kann aber noch deutlich verbessert werden.

Im Agglomerationsprogramm ist ein roter Faden von den Analysen bis zur Ableitung der Massnahmen erkennbar. Zukunftsbild, Teilstrategien und Massnahmen wurden in einem integralen Planungsansatz angegangen. Das Zukunftsbild zeigt die angestrebte Struktur der Agglomeration auf. 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 Stärke des Programms im Verkehrsbereich liegt in der Aufwertung des Langsamverkehrs. Insbesondere für den Veloverkehr werden Anstrengungen zur Verbesserung der Wegenetze unternommen. Weiter erfolgt eine Aufwertung der Bahnhöfe Wetzikon und Uster, womit die Intermodalität an zentralen Orten verbessert wird. Auf die 4. Teilergänzung S-Bahn Zürich reagiert die Agglomeration mit einer Buskonzeption, die jedoch noch deutlich zu konkretisieren ist. 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. Weiter unterstützen Aufwertungen von öffentlichen Räumen die Siedlungsentwicklung nach innen.

Die zentrale Schwäche des Programms ist die Gesamtverkehrskonzeption die insbesondere im MIV keine überzeugende Lösung aufzeigt. Die geplanten Ausbauten im übergeordneten und im lokalen Strassennetz schaffen neue MIV-Kapazitäten und wirken den Bemühungen zur Verschiebung des Modal Split zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs (ÖV) und des Langsamverkehrs entgegen. Bedarf und Wirkung insbesondere auch der übergeordneten Strassenausbauten werden dabei zu wenig thematisiert. Massnahmen wie eine regionale Verkehrssteuerung und ein Mobilitätsmanagement sind zwar angedacht, weisen aber noch eine sehr geringe Reife auf. Die Verkehrsberuhigung in den Quartieren wird nicht thematisiert. Siedlungsseitig liegt eine bedeutende Schwäche des Programms im noch mangelnden Konkretisierungsgrad der Massnahmen. Lediglich die Masterplanungen in Zentrumsgebieten sind konkret ausgestaltete Massnahmen zur Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen. Zudem werden Massnahmen zur Steuerung und Etappierung der Bauzonenentwicklung wie z.B. Kriterien und Regeln für Neueinzonungen nach Erschliessungsgüte nicht thematisiert. Massnahmen zur Strukturierung des Siedlungsgebietes im regionalen Richtplan müssen erst noch ergriffen werden.

Mit den vorgeschlagenen Massnahmen werden gegenüber dem Trend eine gewisse Verbesserung der Verkehrssicherheit und eine gewisse Reduktion der Umweltbelastungen erzielt. Durch die noch zu wenig gebremste Zersiedelung und Verkehrsinfrastrukturausbauten sind trotz gutem Planungsinstrumentarium jedoch negative Auswirkungen auf den Flächenverbrauch zu erwarten. Zudem ist eine Gesamtplanung zur Aufwertung des Natur- und Landschaftsraumes im Programm nicht ersichtlich.

Nach der Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen für die Agglomeration Zürcher Oberland belaufen sich die Investitionskosten des Agglomerationsprogramms auf CHF 112.08 Mio. Dieser Betrag umfasst die A- und B-Massnahmen. Die Investitionskosten werden als tief eingestuft².

² 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:

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**
0121.2.001	ÖV1	Oberland - Bauliche Massnahmen zur Busbeschleunigung - 1. Priorität	2.50	2.12	0.85
0121.2.008	MIV2	Wetzikon - Umgestaltung Bahnhofstrasse	14.00	2.70***	1.08
0121.2.014	LV2	Uster - Öffnung der ortstrennenden Verkehrsachse für den Langsamverkehr	3.00	2.54	1.02
0121.2.033	LV6	Uster - Umsetzung Velostrategie - Veloparkhaus	5.50	4.66	1.87
0121.2.034	MIV3	Oberland - Umgestaltung Ortsdurchfahrten - 1. Priorität - Gossau Grüningerstrasse	2.90	2.46	0.98
0121.2.037	MIV3	Oberland - Umgestaltung Ortsdurchfahrten - 1. Priorität - Fehraltorf	4.70	2.70***	1.08
0121.2.038	MIV3	Oberland - Umgestaltung Ortsdurchfahrten - 1. Priorität - Hinwil Zürcherstrasse / Dürntnerstrasse	5.00	3.00***	1.20
0121.2.043	ÖV4	Wetzikon - Ausbau Bushof: Teil Bushof und Velostation	34.30	29.09	11.64
0121.2.044	ÖV4	Wetzikon-Ausbau Bushof: Teil Personenunterführung Ost	14.00	12.55	5.02
0121.2.055		LV A-Liste (Anhang 1)		20.70	8.28
	Summe			82.52	33.02

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

Für die in der nachfolgenden B-Liste stehenden Massnahmen ist die Bau- und Finanzreife für die Vierjahresperiode 2015-2018 nicht erreichbar oder muss das Kosten/Nutzen-Verhältnis noch optimiert werden. Zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieses Prüfberichts (26.02.2014) ist die Mitfinanzierung dieser Massnahmen durch den Bund weder durch den Infrastrukturfonds noch durch ein anderes Finanzierungsinstrument des Bundes gesichert. Es wird eine Aufstockung der Bundesmittel und eine Verstetigung der Mitfinanzierung des Programms 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>
0121.2.002	ÖV2	Oberland - Bauliche Massnahmen zur Bus- beschleunigung - 2. Priorität	11.00	9.33	3.73
0121.2.039	MIV4	Oberland - Umgestaltung Ortsdurchfahrten - 2. Priorität - Pfäffikon Hoch-/Kempthalstrasse	8.00	4.20**	1.68
0121.2.054	LV4	Oberland - Netzergänzungen gem. kant. Radwegstrategie - 2. Priorität: Teil Hinwil Dürnten	6.50	5.51	2.21
0121.2.056		LV B-Liste		10.52	4.21
	Summe			29.56	11.83

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

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 Beitragsatzes 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 Zürcher Oberland 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 (Bsp. Unterhalts- und Sanierungskosten) können mittels Infrastrukturfonds nicht finanziert werden (Art. 17a Abs. 4 MinVG). Entsprechende Nachweise werden im Rahmen des Abschlusses der Finanzierungsvereinbarungen verlangt.

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>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mit einem umfassenden Massnahmenbündel kann der Bahnhof Wetzikon zur multimodalen Drehscheibe aufgewertet werden. Dazu tragen auch Angebotsausbauten im Regionalbusverkehr bei. Am Bahnhof Uster wird mit der Aufwertung des B+R die Intermodalität ebenfalls verbessert. Für die übrigen Bahnhöfe werden jedoch trotz erfolgter Schwachstellenanalyse keine Massnahmen für die Verbesserung der Intermodalität aufgezeigt. ▪ Mit der Umsetzung der kantonalen Radwegstrategie und dem Ausbau des kantonalen Radwegenetzes wird der Veloverkehr gefördert. Als zweckmässig wird die zusätzliche Erarbeitung von eigenen Konzepten und Massnahmen für die urbanen Zentren Uster und Wetzikon beurteilt. Die Entwicklung feinmaschiger Velowegnetze wird so unterstützt. ▪ Mit der Umsetzung von Buskonzepten und Buspriorisierungen wird der ÖV gefördert. Die Massnahmen sind jedoch noch zu unkonkret und die Abstimmung mit der 4. Teilergänzung S-Bahn Zürich wird zu wenig aufgezeigt. Dennoch kann insbesondere für die Zentren von einer Verbesserung der Erreichbarkeit mit dem ÖV ausgegangen werden. Eine Abstimmung zur Verbesserung der Erreichbarkeit für die regional bedeutsamen Arbeitsplatzgebiete mit dem ÖV ist hingegen kaum erkennbar. ▪ Mit der Sanierung und Umgestaltung von Ortsdurchfahrten kann lokal eine Verstetigung des Verkehrs und ein verbesserter Verkehrsablauf für alle Ver-

Wirksamkeits-
kriterium Beurteilung mit Begründung

kehrsmittel erreicht werden.

Schwächen

- Die Gesamtverkehrskonzeption mit der übergeordneten Massnahme Oberlandautobahn und weiteren lokalen Strassenausbauten fokussiert auf einen flächendeckenden Kapazitätsausbau im MIV. Damit wird das ambitionierte Ziel der Förderung von ÖV und Langsamverkehr stark in Frage gestellt und konterkariert. Einzelne geplante Netzergänzungen (Umfahrung Grüningen, Uster West, Moosackerstrasse und Westtangente Pfäffikon) werden zudem bezüglich Bedarf und Wirkung im Agglomerationsprogramm nicht thematisiert.
- Die Planungen bezüglich der regionalen Verkehrssteuerung bestehen bisher lediglich als Grobkonzeption, so dass die Wirkung der Verkehrsmanagement-Massnahmen nicht ersichtlich wird.
- Das Agglomerationsprogramm thematisiert die Umsetzung des bfu-Modells 30/50 und die Verkehrsberuhigung (T-30- und T20-Zonen) nicht. Damit wird die Chance verpasst, eine Attraktivierung für den Langsamverkehr, insbesondere für den Fussverkehr, auf Quartierebene zu erreichen.
- Massnahmen zum Mobilitätsmanagement liegen lediglich auf kantonaler Ebene vor und werden im Zürcher Oberland kaum angewandt. Zudem sind Massnahmen zur Umsetzung und Vereinheitlichung des Parkraummanagements noch unreif und müssen erst noch erarbeitet werden. Die geplante Erarbeitung von Konzepten und der Wille die kantonalen Instrumente künftig zu nutzen, werden jedoch als erste Schritte in die richtige Richtung gewertet.

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, welche die Siedlungsentwicklung nach innen fördern können. Das Agglomerationsprogramm mit seinem integralen Ansatz für den gesamten Agglomerationsperimeter könnte dabei in der Planung und Umsetzung von Strategien und Massnahmen konsequenter genutzt werden.
- Die Qualität der öffentlichen Räume wird durch einzelne Gestaltungsmassnahmen an bedeutenden Bahnhöfen und an Ortsdurchfahrten verbessert.

Schwächen

- Neben einzelnen Masterplanungen (Wetzikon, Pfäffikon, Hinwil), fehlen konkrete Massnahmen für eine Siedlungsentwicklung nach innen noch weitgehend. Insbesondere fehlen noch konkrete, flächendeckende Vorgaben zum Umgang mit verkehrsintensiven Einrichtungen (VE), quantitative Vorgaben für die angestrebten Dichtestufen sowie griffige Regeln und Kriterien, die eine Begrenzung und Etappierung des Bauzonenwachstums nach der Erschliessungsgüte fördern.
- Der Aspekt der Reduktion von Bauzonen an schlechten Lagen wird als Handlungsbedarf erkannt und in der Siedlungsstrategie behandelt. Es ist jedoch im Agglomerationsprogramm noch kein griffiges Instrumentarium zur Lösung dieses Problems ersichtlich. Die verbindliche Abgrenzung des Siedlungsgebietes gemäss kantonalem Richtplan trägt erst zu einer gewissen Begrenzung der Siedlungsentwicklung bei.
- Für das Gewerbegebiet Hinwil kann keine adäquate Strategie aufgezeigt werden, die den Umgang mit der Funktion des Standortes als Gebiet für bestehende und zukünftige VE klärt.

*Wirksamkeits-
kriterium* *Beurteilung mit Begründung*

<p>WK3: Verkehrssicherheit erhöht</p>	<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Es besteht eine kantonale Strategie zur Behebung von Unfallstellen. Einige Massnahmen des Agglomerationsprogramms, wie die Umgestaltung von Ortsdurchfahrten, die Massnahmen für den Langsamverkehr sowie die systematische Analyse und Sanierung aller Fussgängerstreifen tragen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bei. <p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Unfallschwerpunkte und ergänzend auch Gefahrenstellen für den Veloverkehr wurden agglomerationsweit analysiert. Das Programm lässt aber offen, mit welchen konkreten Massnahmen die identifizierten Schwachstellen saniert werden sollen. Zudem werden auf Agglomerationsebene noch keine eigentlichen Strategien zur Verbesserung der Verkehrssicherheit aufgezeigt. ▪ Die Umsetzung des bfu-Modells 30/50 und Verkehrsberuhigungen in Quartieren werden nicht thematisiert. Damit wird ein wesentlicher Aspekt der Verkehrssicherheit nicht berücksichtigt.
---	---

<p>WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert</p>	<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ein Teil der Massnahmen des Programms fördert in gewissem Masse eine Verlagerung im Modal Split zu Gunsten von ÖV und Langsamverkehr und lässt somit eine leichte Reduktion der Luftbelastung gegenüber dem Trend erwarten. Die geplanten Strassenausbauten laufen jedoch dem postulierten Modal Split Verlagerungsziel zuwider. ▪ Einige Massnahmen wie Betriebs- und Gestaltungskonzepte zur Aufwertung von Ortsdurchfahrten und das Verkehrssystemmanagement können zu einer Verstetigung des Verkehrs beitragen, so dass eine gewisse Verminderung der Lärmbelastung innerhalb des Siedlungsgebietes zu erwarten ist. <p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Der Zersiedelung wird noch nicht mit ausreichend konkretisierten und lenkungsstarken Massnahmen und Instrumenten entgegengewirkt, so dass weiterhin eine flächenhafte Siedlungsentwicklung zu erwarten ist. ▪ Die geplanten Strassenausbauten beeinträchtigen die Landschaft sowie die Umwelt und lassen den Bodenverbrauch zusätzlich ansteigen. ▪ Aus den Konzepten zur Aufwertung und Entwicklung von Natur und Landschaft wird nicht ersichtlich wie diese Aufwertung erreicht werden soll, da wesentliche Aspekte der Landschaftsentwicklung in die regionalen Richtpläne verschoben werden und dort erst noch zu erarbeiten sind.
--	--

Tabelle 4-1

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

<i>Wirksamkeitskriterium</i>	<i>Nutzen (-1 bis 3 Punkte)</i>
WK1: Qualität der Verkehrssysteme verbessert	1
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert	1
WK3: Verkehrssicherheit erhöht	1
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert	1
Summe WK1 - WK4 (Nutzen)	4

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 CHF112.08 Mio. und werden als tief eingestuft.

Auf das gemäss UVEK-Weisung vorgesehene Malus-System im Zusammenhang mit dem Fortschritt der Umsetzung der A1-Massnahmen der überarbeiteten Agglomerationsprogramme wurde verzichtet. Grund dafür ist die kurze zur Verfügung stehende Zeit zwischen Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung und Stichtag des Umsetzungsberichts. Stattdessen wurden die Resultate des Umsetzungsberichts im Rahmen der Wirksamkeitsbeurteilung berücksichtigt (vgl. Kap. 4.1).

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

Nutzen (WK1-4)

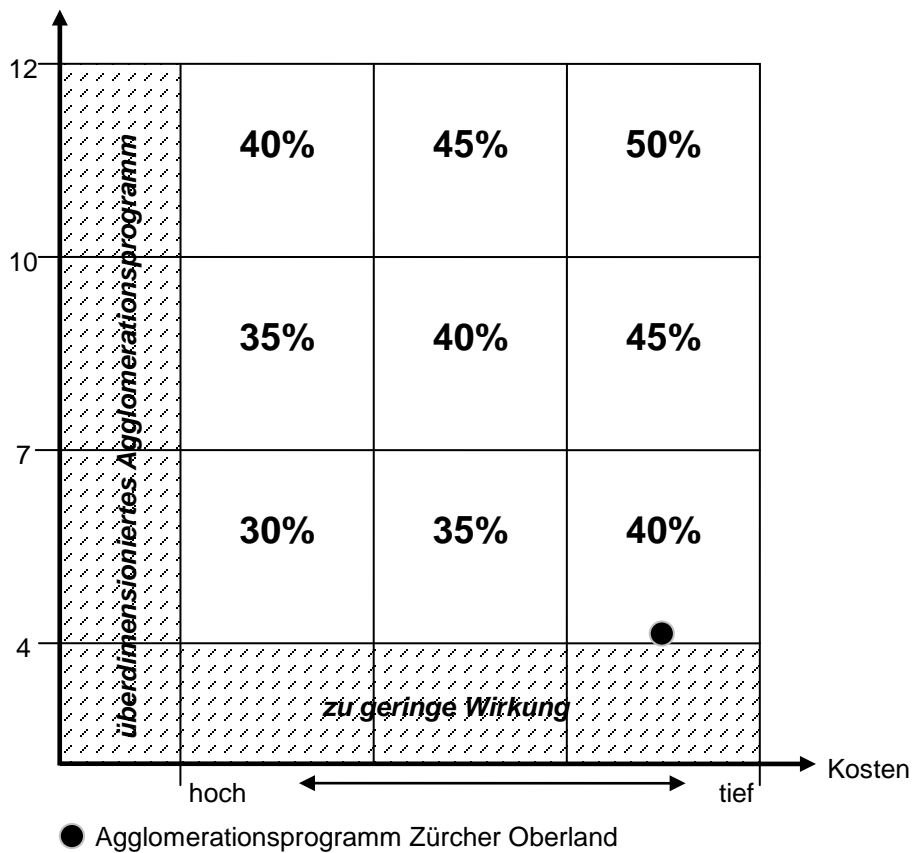


Abbildung 4-1

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>
0121.2.009	MIV 3	Oberland - Umgestaltung Ortsdurchfahrten - 1. Priorität	<p>Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 0121.2.034, Oberland - Umgestaltung Ortsdurchfahrten - 1. Priorität - Gossau Grüningerstrasse, CHF 2.90 Mio., Priorität A ▪ 0121.2.035, Oberland - Umgestaltung Ortsdurchfahrten - 1. Priorität - Gossau Unterhofen, CHF 3.40 Mio., nicht mitfinanziert durch Infrastrukturfonds, siehe Tab. 5-3 ▪ 0121.2.036, Oberland - Umgestaltung Ortsdurchfahrten - 1. Priorität - Pfäffikon Seestrasse/Kirchplatz, CHF 2.00 Mio., nicht mitfinanziert durch Infrastrukturfonds, siehe Tab. 5-3 ▪ 0121.2.037, Oberland - Umgestaltung Ortsdurchfahrten - 1. Priorität - Fehraltdorf, CHF 4.70 Mio., Priorität A ▪ 0121.2.038, Oberland - Umgestaltung Ortsdurchfahrten - 1. Priorität - Hinwil Zürcherstrasse / Dürntnerstrasse, CHF 5.00 Mio., Priorität A
0121.2.010	MIV 4	Oberland - Umgestaltung Ortsdurchfahrten - 2. Priorität	<p>Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 0121.2.039, Oberland - Umgestaltung Ortsdurchfahrten - 2. Priorität - Pfäffikon Hoch-/Kemptalstrasse, CHF 8.00 Mio., Priorität B ▪ 0121.2.040, Oberland - Umgestaltung Ortsdurchfahrten - 2. Priorität - Durchfahrt Auslikon, CHF 1.00 Mio., nicht mitfinanziert durch Infrastrukturfonds, siehe Tab. 5-3 ▪ 0121.2.041, Oberland - Umgestaltung Ortsdurchfahrten - 2. Priorität - Wetzikon Rapperswiler-/Zürichstrasse, nicht mitfinanziert durch Infrastrukturfonds, siehe Tab. 5-6 ▪ 0121.2.042, Oberland - Umgestaltung Ortsdurchfahrten - 2. Priorität - Mönchaldorf, nicht mitfinanziert durch Infrastrukturfonds, siehe Tab. 5-6
0121.2.013	LV 1	Pfäffikon - Mobilität, Umwelt und Freizeit Pfäffikersee	<p>Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 0121.2.048, Pfäffikon - Mobilität, Umwelt und Freizeit Pfäffikersee: Teil Verlegung Ruetschbergstrasse, CHF 4.60 Mio., nicht mitfinanziert durch Infrastrukturfonds, siehe Tab. 5-4 ▪ 0121.2.49, Pfäffikon - Mobilität, Umwelt und Freizeit Pfäffikersee: Teil Neubau Radweg, CHF 4.40 Mio., nicht mitfinanziert durch Infrastrukturfonds, siehe Tab. 5-4 ▪ 0121.2.050, Pfäffikon - Mobilität, Umwelt und Freizeit Pfäffikersee: Teil Parkierungsanlage Ruetschberg, CHF 4.00 Mio., nicht mitfinanziert durch Infrastrukturfonds, siehe Tab. 5-4 ▪ 0121.2.051, Pfäffikon - Mobilität, Umwelt und Freizeit Pfäffikersee: Teil Parkierungsanlage Auslikon, CHF 4.00 Mio., nicht mitfinanziert durch Infrastrukturfonds, siehe Tab. 5-4

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Änderung Massnahmenkonfiguration</i>
0121.2.016	LV 4	Oberland - Netzergänzungen gem. kant. Radwegstrategie - 2. Priorität	Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 0121.2.053, Oberland - Netzergänzungen gem. kant. Radwegstrategie - 2. Priorität: Teil Kleinmassnahmen, CHF 5.70 Mio., Priorität B ▪ 0121.2.054, Oberland - Netzergänzungen gem. kant. Radwegstrategie - 2. Priorität: Teil Hinwil Dürnten, CHF 6.50 Mio., Priorität B
0121.2.018	LV 6	Uster - Umsetzung Velostrategie	Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 0121.2.032, Uster - Umsetzung Velostrategie - Schwachstellenbehebung: Teil Kleinmassnahmen, CHF 5.20 Mio., Priorität A³ ▪ 0121.2.033, Uster - Umsetzung Velostrategie - Schwachstellenbehebung: Teil Veloparkhaus, CHF 5.50 Mio., Priorität A ▪ 0121.2.052, Uster - Umsetzung Velostrategie - Schwachstellenbehebung: Teil Freudwilerstrasse, CHF 5.00 Mio., nicht mitfinanziert durch Infrastrukturfonds, siehe Tab. 5-6
0121.2.004	ÖV 4	Wetzikon - Ausbau Bushof	Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 0121.2.043, Wetzikon - Ausbau Bushof: Teil Bushof und Velo-station, CHF 34.30 Mio., Priorität A ▪ 0121.2.044, Wetzikon - Ausbau Bushof: Teil Personenunterführung Ost, CHF 14.00 Mio., Priorität A ▪ 0121.2.045, Wetzikon - Ausbau Bushof: Teil Platzgestaltung und Parkierung, CHF 8.00 Mio., nicht mitfinanziert durch Infrastrukturfonds, siehe Tab. 5-3

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 berücksichtigt. Sie sind somit relevant und in den ausgewiesenen Zeithorizonten von den Agglomerationen oder durch Dritte umzusetzen.

Bei den Siedlungs- und Verkehrsmassnahmen sind bei der Weiterentwicklung und Umsetzung die Beurteilungen des Bundes auf Programmebene (Kap. 4) zu berücksichtigen, sodass sie eine möglichst positive Programmwirkung erreichen.

³ Die mitfinanzierbaren Investitionskosten wurden gegenüber den Kosten laut Agglomerationsprogramm um CHF 200'000 gekürzt (Kleinmassnahmen wie Heckenschneiden o.ä. sind nicht mitfinanzierbar).

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Priorität</i>	<i>Begründung für die Nicht-Mitfinanzierbarkeit</i>
Siedlungsmassnahmen				
0121.2.023	S1	Gesamtüberprüfung regionaler Richtplan Oberland (Kapitel Siedlung)	A	Es handelt sich um Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen, die nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierbar sind.
0121.2.024	S2a	Wetzikon - Masterplanung Zentrumsentwicklung	A	
0121.2.025	S2b	Uster - Masterplanung Zentrumsentwicklung	A	
0121.2.026	S2c	Hinwil - Masterplanung Zentrumsentwicklung	A	
0121.2.027	S2d	Pfäffikon - Masterplanung Zentrumsentwicklung	A	
0121.2.028	S2e	Uster und Volketswil - Masterplanung	A	
0121.2.029	S3	Überprüfung und Anpassung kommunale Richt- und Nutzungsplanungen Oberland	A	
0121.2.030	L1	Oberland - Stadträumliche und naturräumliche Aufwertung des Aabachs	A	
0121.2.031	L2	Gesamtüberprüfung regionaler Richtplan Oberland (Kapitel Landschaft)	A	
Verkehrsmassnahmen				
0121.2.012	MIV6	Oberland - Entschärfung von Unfallschwerpunkten	A	Es handelt sich um nicht infrastrukturelle Massnahmen, die nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierbar sind.
0121.2.019	LV7	Oberland - Aufbau eines einheitlichen Veloverleihsystem	A	
0121.2.021	NM1	Oberland - Parkraummanagement	A	
0121.2.022	NM2	Oberland - Mobilitätsmanagement und Mobilitätsberatung	A	
0121.2.005	ÖV5	Oberland - Infrastruktur für langfristige Angebots-optimierungen im Busnetz	B	
Nicht zur Mitfinanzierung beantragte Eigenleistungen der Agglomeration				
0121.2.003	ÖV3	Oberland - Infrastrukturergänzungen Busnetz	A	Es handelt sich um infrastrukturelle Massnahmen, für die keine Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds beantragt wurde.
0121.2.011	MIV5	Oberland - Regionale Verkehrssteuerung	B	

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
Eigenleistungen Bund (Weisung 14.12.2010)				
0121.2.035	MIV3	Oberland - Umgestaltung Ortsdurchfahrten - 1. Priorität - Gossau Unterhofen	A	3.40
0121.2.036	MIV3	Oberland - Umgestaltung Ortsdurchfahrten - 1. Priorität - Pfäffikon Seestrasse/Kirchplatz	A	2.00
0121.2.040	MIV4	Oberland - Umgestaltung Ortsdurchfahrten - 2. Priorität - Durchfahrt Auslikon	B	1.00
0121.2.045	ÖV4	Wetzikon - Ausbau Bushof: Teil Platzgestaltung und Parkierung	A	8.00

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
0121.2.048	LV1	Pfäffikon - Mobilität, Umwelt und Freizeit Pfäffiker- see: Teil Verlegung Ruetschbergstrasse	Die Massnahmen sind für die Wirkung des Agglomerationsprogramms nicht relevant.
0121.2.049	LV1	Pfäffikon - Mobilität, Umwelt und Freizeit Pfäffiker- see: Teil Neubau Radweg	
0121.2.050	LV1	Pfäffikon - Mobilität, Umwelt und Freizeit Pfäffiker- see: Teil Parkierungsanlage Ruetschberg	Diese Parkierungsanlagen sind nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierbar. Sie
0121.2.051	LV1	Pfäffikon - Mobilität, Umwelt und Freizeit Pfäffiker- see: Teil Parkierungsanlage Auslikon	sind für die Beurteilung der Programmwir- kung nicht relevant.

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>
-----------------	---------------	------------------	---	----------------------------

Keine vorhanden

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>
-----------------	---------------	------------------

-- -- Oberlandautobahn A53 Brüttisellen – Rüti

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>
A → B				
Keine vorhanden				
A → C				
0121.2.052	LV6	Uster - Umsetzung Velostrategie - Schwachstellenbehebung: Teil Freudwilerstrasse	5.00	Kosten/Nutzen-Verhältnis: ungenügend. Die Massnahme weist aufgrund des geringen Potenzials und des geringen DTV auf der bestehenden Strecke ein schlechtes Kosten/Nutzen-Verhältnis auf.
B → C				
0121.2.041	MIV 4	Oberland - Umgestaltung Ortsdurchfahrten - 2. Priorität - Wetzikon Rapperswiler-/Zürichstrasse	Keine Kostenangabe Vorhanden	Reifegrad: ungenügend. Die Massnahme hat noch nicht die nötige Projektreife für eine Kostenschätzung erreicht.
0121.2.042	MIV 4	Oberland - Umgestaltung Ortsdurchfahrten - 2. Priorität - Mönchaldorf	Keine Kostenangabe Vorhanden	Reifegrad: ungenügend. Die Massnahme hat noch nicht die nötige Projektreife für eine Kostenschätzung erreicht.

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>
-----------------	---------------	------------------	---

Keine vorhanden

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>Zeit-horizont</i>	<i>Hinweis Konflikt/Schwierigkeit</i>
0121.2.015	LV3	Tabelle Anhang 1	Oberland - Netzergänzungen gem. kant. Radwegstrategie - 1. Priorität	A	Der geplante Radweg tangiert das Objekt Nr. 285 „Lützelsee“ der Moorlandschaften von nat. Bed. Bei der Planung des Radweges ist den entsprechenden Schutzbestimmungen Rechnung zu tragen.
0121.2.049	LV1	Nicht programm-relevante Massnahmen	Pfäffikon - Mobilität, Umwelt und Freizeit Pfäffikersee: Teil Neubau Radweg	A	Der geplante Radweg befindet sich sehr nahe am und teilweise sogar im Flachmoor v. nat. Bed. Nr. 2211. Bei einer weiteren Planung des Radweges ist den Schutzbestimmungen zum Flachmoor Rechnung zu tragen. Darüber hinaus sind die Schutzziele des BLN-Objektes Nr. 1409 „Pfäffikersee“ zu berücksichtigen.
0121.2.050	LV1	Nicht programm-relevante Massnahmen	Pfäffikon - Mobilität, Umwelt und Freizeit Pfäffikersee: Teil Parkierungsanlage Ruetschberg	A	Die Parkierungsanlage befindet sich im Perimeter der Moorlandschaften von nationaler Bedeutung, Objekt Nr. 5, „Pfäffikersee“. Bei einer weiteren Planung der Parkierungsanlage ist den entsprechenden Schutzbestimmungen Rechnung zu tragen.

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>
-----------------	---------------	------------------

Keine vorhanden

Tabelle 6-2

B-Liste:

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

Keine vorhanden

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>
-----------------	---------------	------------------

Keine vorhanden.

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 Oberland 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 die Weiterentwicklung der Gesamtverkehrskonzeption, insbesondere in Bezug zum MIV.



ANHANG 1

Massnahmenliste Benchmark Langsamverkehr

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Priorität	Kosten (Mio CHF) laut AP	Kosten (Mio CHF) 2005*/**
0121.2.01 5	LV3	Oberland - Netzergänzungen gem. kant. Radwegstrategie - 1. Priorität	A	6.00	5.09
0121.2.02 0	LV8	Oberland - Verbesserung Sicherheit Fussgängerquerungen	A	13.20	11.20
0121.2.03 2	LV6	Uster - Umsetzung Velostrategie - Schwachstellenbehebung	A	5.20	4.41
0121.2.01 7	LV5	Pfäffikon, Wetzikon und Hinwil - Velonetzergänzungen / -optimierungen	B	6.70	5.68
0121.2.05 3	LV4	Oberland - Netzergänzungen gem. kant. Radwegstrategie - 2. Priorität: Teil Kleinmassnahmen	B	5.70	4.83
	Summe	A/B-Liste		36.80	31.21

Keine Kürzung lt. Benchmark (Methode siehe Erläuterungsbericht)

	LV A-Liste	A	20.70
	LV B-Liste	B	10.52

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

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>
0121.2.007	MIV1	Wetzikon - Lückenschluss Weststrasse (zwischen Industrie- und Pfäffikerstrasse)	Die Auswirkungen dieser neuen Strasse auf Landschaft und Umwelt sind als kritisch zu beurteilen. In Kombination mit weiteren - nicht im Agglomerationsprogramm thematisierten - Strassenausbauten wird durch Kapazitätsaufweitungen das Modal Split Ziel der Agglomeration gefährdet.

Tabelle Anhang 2