



22.02.2023

Agglomerationsprogramm Zürcher Oberland

4. Generation

Prüfbericht des Bundes

Aktenzeichen: ARE-223.1-04-1/4/2



Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Raumentwicklung ARE



Lezzi Lauper Maria QZOAGC
15.02.2023

Info: admin.ch/esignature | validator.ch

Dr. Maria Lezzi
Direktorin



Seewer Ulrich FZ4UYO
07.02.2023

Info: admin.ch/esignature | validator.ch

Dr. Ulrich Seewer
Vizedirektor

Inhaltsverzeichnis

1	Gegenstand, Ziel und Zweck der Prüfung, Eingangsprüfung	4
1.1	Gegenstand der Prüfung	4
1.2	Ziel und Zweck der Prüfung	4
1.3	Vorgehen im Prüfprozess	4
2	Zusammenfassung der Prüfergebnisse	5
2.1	Beitragssatz	5
2.2	Gesamtwürdigung	5
2.3	Mitfinanzierte Massnahmen	7
3	Eingangsprüfung und Prüfung der Grundanforderungen	8
3.1	Eingangsprüfung	8
3.2	Prüfung der Grundanforderungen	8
4	Massnahmenbeurteilung	8
4.1	Angepasste Massnahmen	8
4.2	Nicht mitfinanzierte Massnahmen	11
4.2.1	Nicht durch den Bund mitfinanzierbare Massnahmen	11
4.2.2	Nicht programmrelevante Massnahmen	11
4.3	Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen	11
4.4	Durch den Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C	12
4.5	B-Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung	14
5	Programmbeurteilung	14
5.1	Gesamtnutzen	14
5.2	Gesamtkosten	15
5.3	Umsetzungsbeurteilung und Beitragssatz	15
6	Übereinstimmung mit der Gesetzgebung und Planungsinstrumenten des Bundes sowie den kantonalen Richtplänen	17
6.1	Gesetzgebung, Sach- und Massnahmenpläne sowie Inventare des Bundes	17
6.1.1	Allgemeines	17
6.1.2	Massnahmen der Priorität A oder B mit möglichen Konflikten im Bereich Umwelt aus Sicht des Bundesamtes für Umwelt (BAFU)	17
6.2	Nachweis der Abstimmung von Infrastrukturmassnahmen der Priorität A mit den kantonalen Richtplänen	18
7	Empfehlungen zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms	19
	ANHANG 1	21
	ANHANG 2	23

1 Gegenstand, Ziel und Zweck der Prüfung, Eingangsprüfung

1.1 Gegenstand der Prüfung

Gegenstand der Prüfung ist das Agglomerationsprogramm Zürcher Oberland bestehend aus:

- Teil 1, Bericht, 27. Mai 2021
- Teil 2, Massnahmenband, 27. Mai 2021
- Teil 3, Umsetzungstabellen, 22. Januar 2021
- Teil 4, Ergebnisbericht öffentliche Mitwirkung, 22. Januar 2021
- Agglomerationsprogramme Zürich 4. Generation, Rahmenbericht, 27. Mai. 2021
- Weitere Referenzdokumente (Massnahmenlisten, Sachinformationen, GIS-Daten)

Mit dem Agglomerationsprogramm (AP) stellt die Trägerschaft ein Gesuch um Mitfinanzierung der im Agglomerationsprogramm als prioritär eingestuften Verkehrs-Infrastrukturvorhaben durch den Bund, gestützt auf das Bundesgesetz vom 30. September 2017 über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAFG)¹. Die Voraussetzungen für die Mitfinanzierung von Verkehrsinfrastrukturen richten sich nach den Art. 17a – 17f des Bundesgesetzes vom 22. März 1985 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel (MinVG)² und der Verordnung vom 7. November 2007 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassenverkehr zweckgebundener Mittel (MinVV)³.

1.2 Ziel und Zweck der Prüfung

Die Prüfung des Agglomerationsprogramms dient dazu, den Beitragssatz und die Bundesbeiträge für das Agglomerationsprogramm Zürcher Oberland nachvollziehbar herzuleiten.

Auf der Grundlage des Prüfberichts erarbeitet der Bund die Botschaft des Bundesrats zum Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr ab 2024 (vierte Generation) zuhanden der eidgenössischen Räte.

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

1.3 Vorgehen im Prüfprozess

Die Prüfung der Agglomerationsprogramme richtet sich im Rahmen von MinVG und MinVV nach der Verordnung des UVEK vom 20. Dezember 2019 über das Programm Agglomerationsverkehr (PAVV) und den Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr vom 13. Februar 2020 (RPAV). Im Verlaufe des Prüfprozesses wurden die Vorgaben der PAVV und der RPAV in der praktischen Anwendung konkretisiert und präzisiert.

Das Prüfverfahren gliedert sich gemäss Art. 11 ff. PAVV in folgende Schritte:

1. Eingangsprüfung;
2. Prüfung der Grundanforderungen;

¹ SR 725.13

² SR 725.116.2

³ SR 725.116.21

3. Prüfung und Priorisierung der einzelnen Massnahmen des Agglomerationsprogramms Zürcher Oberland (Massnahmenbeurteilung)
4. Beurteilung des Agglomerationsprogramms aufgrund
 - des Gesamtnutzens der geprüften und priorisierten Massnahmen und dessen Relation zu den Gesamtkosten (Kosten-Nutzen-Verhältnis)
 - des Stands der Umsetzung des Agglomerationsprogramms der 2. Generation.

Weitere Hinweise zum Vorgehen und zu den Ergebnissen des Prüfprozesses sind im Erläuterungsbericht vom 22.02.2023 dargelegt.

2 Zusammenfassung der Prüfergebnisse

2.1 Beitragssatz

Aufgrund der Programmbeurteilung (vgl. Kap. 2.2 und Kap. 5) wird dem eidgenössischen Parlament beantragt, folgenden Beitragssatz des Bundes an die mitfinanzierten Massnahmen des Agglomerationsprogramms Zürcher Oberland der 4. Generation festzulegen:

35%

2.2 Gesamtwürdigung

Nachfolgend werden die Beurteilung des Bundes für die Wirkungsziele des Agglomerationsprogramms erläutert und die einzelnen Stärken und Schwächen dargelegt. Im Kapitel 7 werden ausserdem wichtige Empfehlungen zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms gegeben.

Das Agglomerationsprogramm Zürcher Oberland der 4. Generation (AP) baut kohärent auf den vorangehenden Generationen auf. Die Abstimmung mit dem teilweise räumlich überschneidenden Agglomerationsprogramm Obersee ist erfolgt und transparent dargelegt. Der Handlungsbedarf wurde nachvollziehbar aus der Differenz zwischen der Situations- und Trendanalyse sowie dem Zukunftsbild abgeleitet und schlüssig in die Strategien übersetzt. Im konzeptionellen Teil des Agglomerationsprogramms ist der rote Faden gut erkennbar. Die Massnahmen lassen sich nur teilweise nachvollziehbar aus der Strategie ableiten.

Die Abstimmung von Verkehr und Siedlung ist auf konzeptioneller Ebene nachvollziehbar dargestellt und die Abstimmung mit den nationalen Planungen gelungen. In Bezug auf die Siedlung verzichtet das Agglomerationsprogramm auf eine Konkretisierung der kantonalen und regionalen Richtpläne im Sinne einer Umsetzung und Priorisierung der Siedlungsmassnahmen. Somit kann schwer beurteilt werden, welcher Mehrwert im Siedlungsbereich durch das Agglomerationsprogramm generiert wird, und ob die Verkehrsmassnahmen in guter Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung ausgewählt und priorisiert sind. Weiter werden die Schwierigkeiten mit den häufig erwähnten "exportierten" Verkehrsproblemen nicht gelöst, insbesondere in Verbindung mit dem benachbarten Glattal.

Für das Gesamtverkehrssystem erzielt das Programm eine moderate Wirkung. Die Strategien sehen eine Stärkung der S-Bahn und Veloschnellrouten vor. Damit soll das Verkehrssystem in der Agglomeration, aber auch in den benachbarten Gebieten optimiert werden. Die konzeptionellen Überlegungen erfolgen allerdings weitgehend für jedes Verkehrsmittel einzeln und das Zusammenspiel der Modi wird zu wenig in einem Gesamtsystem dargestellt. Das AP zeigt nur wenige vereinzelte Massnahmen zur Reduktion des prognostizierten Wachstums des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf. Somit bleibt das Gesamtverkehrssystem, auch im angrenzenden Glattal, weiterhin stark belastet. Ausserdem wird, trotz ausgewiesenem Handlungsbedarf, nicht aufgezeigt, wie die grossen Herausforderungen im Freizeitverkehr bewältigt werden können.

Das Programm schlägt einige gute Massnahmen zur Verbesserung der Intermodalität, beispielsweise an den Bahnhöfen Uster und Pfäffikon, vor, die jedoch nicht in ein übergeordnetes Konzept eingebettet sind. Der Bedeutung der Bahnhöfe als multimodale Drehscheiben und deren Verknüpfung mit der

Siedlungsentwicklung wird zu wenig Rechnung getragen und der Handlungsbedarf bezüglich Qualität der Drehscheiben wird nicht mit konkreten Massnahmen angegangen. Zudem fehlen nachfrageorientierte Mobilitätsmassnahmen, welche eine Wirkung zur Verschiebung des Modalsplits vom MIV zum öffentlichen Verkehr (ÖV) und Fuss- und Veloverkehr (FVV) entfalten. Im Bereich Parkraummanagement werden aus dem regionalen Parkraumkonzept keine konkreten Massnahmen abgeleitet. Somit bleibt unklar, wie die Gemeinden zur Überprüfung ihrer Parkierungsreglemente bewegt werden sollen. Im Bereich Mobilitätsmanagement gehen trotz ausgewiesenem Handlungsbedarf und wenig verankertem Angebot die Anstrengungen nicht weiter als der Verweis auf das kantonale Programm «Impuls Mobilität». Ebenso werden umweltfreundliche Mobilitätsformen wie Elektromobilität nicht durch das Agglomerationsprogramm gefördert.

Bezüglich ÖV wird ein bedarfsgerechtes Busangebot in der Fläche angestrebt. Das Programm beinhaltet einige punktuelle Massnahmen mit kurz- bis mittelfristiger Wirkung für das ÖV-System, beispielsweise die Linienverlängerung in Wetzikon und die Busbeschleunigung in Uster. Für weitere Massnahmen wird auf den bahnseitigen Ausbauschnitt 2035 gewartet oder auf punktuelle Optimierungen ausserhalb des Agglomerationsprogramms hingewiesen. Mit diesen wenigen Massnahmen kann das Programm keine agglomerationsweite Wirkung im Sinne einer stetigen Verbesserung des ÖV-Systems und dessen Betriebsstabilität entfalten.

Mit den Betriebs- und Gestaltungskonzepten (BGK) wird ein Beitrag zur verträglichen Abwicklung des motorisierten Verkehrs geleistet. Allerdings werden die vor allem lärmtechnisch problematischen Ortsdurchfahrten nicht angegangen. Ausserdem werden trotz ausgewiesenem Handlungsbedarf keine Massnahmen zur Verkehrslenkung, die insbesondere die Erhöhung des Durchfahrtswiderstands für den MIV zum Ziel hätten, ergriffen. Der konzeptionell angedachte Überlastschutz gewisser Strecken und Knoten wird nur in Hinwil mit zwei Massnahmen konkretisiert. Weiter wird die Erweiterung von verkehrsberuhigten Zonen, insbesondere in Wetzikon, Hinwil und Uster, nicht konkretisiert. Das Agglomerationsprogramm erzielt somit wenig Wirkung hinsichtlich Steuerung und Lenkung des Verkehrs.

Die Förderung des FVV, insbesondere durch die Veloschnellroute als Herzstück der FVV-Entwicklung im Zürcher Oberland, ist eine Stärke des Agglomerationsprogramms. Die Kombination von Infrastrukturmassnahmen mit den Präventions- und Förderkampagnen dürfte eine gewisse Wirkung in Bezug auf die Modalsplit-Verschiebung erzeugen. Allerdings sind, mit Ausnahme der Fuss- und Radwegbrücke Aathal, die wichtigsten Massnahmen trotz hohem und dringlichem Handlungsbedarf erst im B-Horizont zur Umsetzung vorgesehen.

Im Bereich der Siedlungsentwicklung kann das Agglomerationsprogramm kaum eine Wirkung entfalten. Die Siedlungsentwicklung wird in der Situations- und Trendanalyse zwar übersichtlich dargestellt und das daraus folgende konzeptionelle Zukunftsbild ist nachvollziehbar. Trotzdem folgen aus dem ausgewiesenen Handlungsbedarf und der darauf abgestimmten Strategie lediglich zwei Siedlungsmassnahmen. Während die erste Massnahme dem üblichen Raumplanungsprozess zuzuschreiben ist, wird die zweite Massnahme bereits vor dem Programmhorizont umgesetzt. Weiter werden die Entwicklungsschwerpunkte nicht dokumentiert und die Auswirkungen der Siedlungsentwicklung auf das Verkehrssystem weder qualitativ noch quantitativ aufgezeigt. Im Handlungsbedarf sowie in der Strategie wird zudem die Bedeutung von industriell-gewerblicher Nutzung bzw. Flächen hervorgehoben; entsprechende Massnahmen werden jedoch nicht aufgezeigt. Es gelingt dem Programm nicht aufzuzeigen, wie die Siedlungsentwicklung nach innen durch das Agglomerationsprogramm konkretisiert und priorisiert wird, da entsprechende Massnahmen fehlen. Auch wenn mit dem planerischen Rahmen (kantonaler und insbesondere regionaler Richtplan) gute Rahmenbedingungen vorliegen, kann dem AP fast keine Wirkung im Siedlungsbereich attestiert werden.

Daneben wird im Handlungsbedarf die Notwendigkeit genannt, die urbanen Freiräume zu gestalten; die aufgeführten BGK leisten diesbezüglich jedoch nur einen marginalen Beitrag. Weitere konkrete Massnahmen sind nicht vorgesehen. Aus den knappen Angaben im Programm kann daher auch nicht beurteilt werden, inwiefern die Siedlungsmassnahmen die Aufwertung von öffentlichen Freiräumen unterstützen.

Das Agglomerationsprogramm hat eine eher starke Wirkung auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit. Die Ausführungen zur Verkehrssicherheit werden mit guten analytischen

Grundlagen, wie den Schwachstellenanalysen zum FVV, untermauert. Zudem weist das Programm eine eigene Teilstrategie zur Verkehrssicherheit auf. Insbesondere die aufgeführten FVV-Massnahmen und die BGK tragen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bei. Es fehlen jedoch klare Aussagen zu eventuellen Temporeduktionen.

Hinsichtlich der Reduktion der Umweltbelastung erreicht das Programm wenig Wirkung. Mit dem Programm werden die Luft- und die Lärmbelastung nur geringfügig reduziert. Der Modal-Split verschiebt sich vermutlich nur sehr punktuell, da die angestrebte Steuerung der Verkehrsnachfrage angesichts fehlender Massnahmen ausbleiben wird. Dies gilt insbesondere in Bezug auf die starken MIV-Ströme vom und ins Glattal. Die Emissionen lassen sich lokal geringfügig durch die BGK sowie die FVV-Massnahmen reduzieren. Aus dem Programm geht allerdings nicht hervor, ob flächendeckend mit Temporeduktionen gearbeitet wird. Somit kann auch hier keine bedeutende Verbesserung attestiert werden.

Landschafts- und Naturaspekte werden zwar in der Teilstrategie Landschaft behandelt. Jedoch wird der Strategie weder mit spezifischen Landschaftsmassnahmen noch durch Siedlungs- oder Verkehrsmassnahmen zur Umsetzung verholpen. So wird der Handlungsbedarf bezüglich der durch die Erholungsnutzung und den Freizeitverkehr stark belasteten Räume nicht gelöst.

Die Umsetzung der Verkehrs- und Siedlungsmassnahmen der 2. Generation ist mehrheitlich auf Kurs und damit genügend. Die Gründe für verzögerte Massnahmen werden erklärt. Teilweise werden auch Alternativen aufgezeigt, bzw. wird noch mit einer Umsetzung der Massnahmen gerechnet. Der Umsetzungsbericht ist vollständig und nachvollziehbar. Damit ist der Umsetzungsstand der Massnahmen der 2. Generation insgesamt als genügend zu bewerten.

2.3 Mitfinanzierte Massnahmen

Auf der Grundlage dieses Beitragssatzes werden den eidgenössischen Räten die in der nachfolgenden A-Liste aufgeführten Massnahmen zur Mitfinanzierung und die entsprechenden Bundesbeiträge zur Freigabe beantragt.

A-Liste

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio. CHF) laut AP	Kosten (Mio. CHF)*	Bundes- beitrag **	Bundes- beitrag ***
0121.4.015	ÖV3	Pfäffikon (ZH) - Ausbau Bushof	8.10	8.19	2.87	
0121.4.020	MIV4	Fehrltorf - Erschliessungsstrasse und Nordanschluss Allmendstrasse	1.60	1.62	0.57	
0121.4.052	FVV5	Seegräben, Fuss- und Radwegbrücke Aathal	6.00	6.06	2.12	
0121.4.068	LV-A	Paket LV A-Liste	20.89	19.49		6.82
0121.4.069	VM-A	Paket VM A-Liste	2.02	1.97		0.69
0121.4.070	BGK-A	Paket Aufw. Str. A-Liste	17.08	14.00		4.90
0121.4.071	Bus-A	Paket Aufw. Bushalt. A-Liste	0.42	0.46		0.16
Summe			56.11	51.79	5.56	12.57

Tabelle 2-1 * Preisstand Oktober 2020, exkl. Mehrwertsteuer und Teuerung; für Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen inkl. Mehrwertsteuer und Teuerung; ** Preisstand Oktober 2020 exkl. Mehrwertsteuer und Teuerung; *** inkl. Mehrwertsteuer und Teuerung, vgl. Anhang 1 und Erläuterungsbericht zur Prüfung der Agglomerationsprogramme der 4. Generation

3 Eingangsprüfung und Prüfung der Grundanforderungen

3.1 Eingangsprüfung

Der Bund prüft nur Agglomerationsprogramme, welche die Anforderungen gemäss Art. 1-3 und Art. 8 PAVV erfüllen (Art. 11 PAVV und Anhang 1 RPAV)⁴. Im vorliegenden AP sind diese Voraussetzungen erfüllt. Die Anforderungen gemäss Art. 1 – 3 und 8 PAVV sind eingehalten, weshalb eine Prüfung des AP an die Hand genommen wurde.

3.2 Prüfung der Grundanforderungen

Ein Agglomerationsprogramm muss die Grundanforderungen gemäss Art. 7 PAVV erfüllen. In der Art und Weise und im Detaillierungsgrad können die Grundanforderungen den spezifischen Herausforderungen und der Grösse der jeweiligen Agglomeration angepasst werden⁵.

Im Agglomerationsprogramm Zürcher Oberland sind die Grundanforderungen erfüllt.

4 Massnahmenbeurteilung

Das Ergebnis der Massnahmenbeurteilung gemäss Art. 13 PAVV und Kap. 3.3. RPAV wird nachfolgend im Sinne einer Übersicht wie folgt dargestellt.

- Angepasste Massnahmen (Kap. 4.1)
- Nicht mitfinanzierte Massnahmen (Kap. 4.2)
 - Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen (Kap. 4.2.1)
 - nicht mitfinanzierbare Verkehrsmassnahmen (Kap. 4.2.1)
 - Eigene Leistungen der Agglomeration (Kap. 4.2.1)
 - nicht programmrelevante Massnahmen (Kap. 4.2.2)
- Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen (Kap. 4.3)
- Massnahmen mit abgeänderten Prioritäten A/B/C (Kap. 4.4)

Eine Zusammenstellung der Massnahmen mit Priorität A und B nach Überprüfung durch den Bund ist in Kap. 2 resp. Kap. 4.5 ersichtlich

- Massnahmen der A-Liste sind innerhalb der Vierjahresperiode 2024-2027 bau- und finanzreif.
- Massnahmen der B-Liste werden die Bau- und Finanzreife erst später erreichen und/oder deren Kosten-Nutzen-Verhältnis muss noch optimiert werden.

Die in den Tabellen 2-1, 4-2 und 4-6 aufgelisteten Massnahmen sind für den Beitragssatz relevant und werden in die Leistungsvereinbarung übernommen.

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

4.1 Angepasste Massnahmen

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

⁴ Vgl. RPAV S.21, Ziff.2.3

⁵ Vgl. RPAV S. 27 Ziff. 2.6.

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

Keine Massnahmen

Tabelle 4-1

Folgende Massnahmen wurden den Paketen mit pauschalen Bundesbeiträgen zugewiesen:

Paket Langsamverkehr A-Liste (LV A-Liste)

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) Okt. 2020 exkl. MWST</i>
0121.4.021	FVV-P1a	Gossau (ZH) - Lückenschluss Velonetz Bönlerstrasse - Fochenmattweg	0.10
0121.4.022	FVV-P1b	Hinwil - Fussverkehrsmassnahmen Bahnhof: Personenpasserelle Bahnhof Hinwil	2.32
0121.4.023	FVV-P1c	Hinwil - Fussweg Wildbach: Fussweg	2.32
0121.4.024	FVV-P1d	Hinwil - Fussweg Wildbach: Querungsstelle Winterthurerstrasse	0.20
0121.4.025	FVV-P1e	Mönchaltorf – Veloverbindung Mönchaltorf – Gossau	2.02
0121.4.026	FVV-P1f	Uster - Veloparkhaus Nord - Bahnhof	2.53
0121.4.027	FVV-P1g	Uster - Fussgängerführung entlang Aabach	2.02
0121.4.028	FVV-P1h	Wetzikon - Radwegverbindung Usterstrasse (Zürcherstrasse - Haldenstrasse)	1.21
0121.4.029	FVV-P1i	Wetzikon - Fuss-/Radwegunterführung Kempton	2.63
0121.4.030	FVV-P1j	Wetzikon - Rad- und Fusswegverbindung Pestalozzi - Mattacker - Meierwiesen	0.91
0121.4.031	FVV-P1k	Wetzikon – Rückwärtige Fuss- und Radverkehrserschliessung Zentrum	0.45
0121.4.032	FVV-P1l	Wetzikon - Rad- + Gehweg Widum West bis Strandbadstrasse (Abschnitt Färberwiese)	0.33
0121.4.034	FVV-P1n	Wetzikon/Hinwil - Veloverbindung Wetzikon (Kempton)- Hinwil	3.34
0121.4.036	FVV-P1p	Fehraltorf - kommunale Fusswegerschliessung Allmendstrasse	0.51

Tabelle 4-1a

Paket Aufwertung und Sicherheit des Strassenraums A-Liste (Aufw. Str. A-Liste)

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) Okt. 2020 exkl. MWST</i>
0121.4.001	GV-P1a	Fehraltorf - Umgestaltung / Verkehrsberuhigung Ortskern	0.91
0121.4.002	GV-P1b	Hinwil - Fussverkehrsmassnahmen Bahnhof: Begegnungszone Bahnhofplatz/-strasse	2.53
0121.4.003	GV-P1c	Uster - Verkehrsberuhigtes Zentrum, Phase 1	2.02
0121.4.004	GV-P1d	Wetzikon - Umgestaltung Ortsdurchfahrt, Bahnhofstrasse - Zentrum Oberwetzikon	4.04
0121.4.005	GV-P1e	Wetzikon - Verkehrsberuhigung Bachtelstrasse	1.82
0121.4.006	GV-P1f	Wetzikon - Kreisel Bachtel- / Spitalstrasse	1.21
0121.4.007	GV-P1g	Mönchaltorf - Umgestaltung Ortsdurchfahrt, Usterstrasse	4.55

Tabelle 4-1b

Paket Verkehrsmanagement A-Liste (VM A-Liste)

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) Okt. 2020 exkl. MWST</i>
0121.4.017	MIV-P1a	Hinwil, Knoten Erlösen-/Winterthurerstrasse	1.01
0121.4.018	MIV-P1b	Hinwil, Knoten Kemptner-/Winterthurerstrasse	1.01

Tabelle 4-1c

Paket Aufwertung von Bus-Haltestellen A-Liste (Bus A-Liste)

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) Okt. 2020 exkl. MWST</i>
0121.4.011	ÖV-P1a	Wetzikon – Aufwertung Bushaltestellen	0.42

Tabelle 4-1d

Paket Langsamverkehr B-Liste (LV B-Liste)

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) Okt. 2020 exkl. MWST</i>
0121.4.037	FVV-P2a	Gossau (ZH) - Veloroute Herschmettlen - Bubikon	0.81
0121.4.038	FVV-P2b	Gossau (ZH) - Zwetschmetweg, Oele- bis Grütstr., Ausbau zu Rad-/Fussweg	0.15
0121.4.039	FVV-P2c	Gossau (ZH) - Querung Bubikerstrasse bei A52	0.05
0121.4.040	FVV-P2d	Gossau (ZH) - Querung Unterottikon	0.10
0121.4.041	FVV-P2e	Gossau (ZH) - Querungen Grüninger-/Hasenacherstr.	0.06
0121.4.042	FVV-P2f	Gossau (ZH) - Veloverbindung Bertschikon - Gossau	2.02
0121.4.043	FVV-P2g	Hittnau – Velo- und Fussweg Oberhittnau	0.96
0121.4.044	FVV-P2h	Uster (Wermatswil) - Veloverbindung Uster - Pfäffikon	1.01
0121.4.045	FVV-P2i	Uster - Veloverbindung Niederuster - Uster Nord	0.51
0121.4.046	FVV-P2j	Uster - Veloverbindung Riedikon - Uster	1.52
0121.4.047	FVV-P2k	Uster/Fehraltorf - Veloverbindung Fehraltorf - Uster	0.20
0121.4.048	FVV-P2l	Wetzikon - Veloverbindungen entlang Rapperswilerstr./Zürcherstr.	0.51

Tabelle 4-1e

Paket Aufwertung und Sicherheit des Strassenraums B-Liste (Aufw. Str. B-Liste)

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) Okt. 2020 exkl. MWST</i>
0121.4.008	GV-P2a	Pfäffikon (ZH) – Umgestaltung Ortsdurchfahrt, Hoch-/Kempthalstrasse	4.04
0121.4.009	GV-P2b	Wetzikon - Umgestaltung Ortsdurchfahrt, Zürcherstrasse	3.34
0121.4.010	GV-P2c	Uster - Verkehrsberuhigtes Zentrum - Phase 2	2.02

Tabelle 4-1f

4.2 Nicht mitfinanzierte Massnahmen

4.2.1 Nicht durch den Bund mitfinanzierbare Massnahmen

Aufgrund der gesetzlichen Vorgaben (insb. Art. 17a MinVG und Art. 21 MinVV⁶) und der ergänzenden Ausführungen der RPAV (Kap. 2.7) können folgende Massnahmen nicht durch Bundesbeiträge mitfinanziert werden. Sie waren jedoch für die Beurteilung der Wirkung relevant und sind daher in den ausgewiesenen Zeithorizonten umzusetzen.

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Priorität
Siedlungsmassnahmen			
0121.4.066	S1	Uster - Revision Ortsplanung «Stadtraum Uster 2035»	As
Verkehrsmassnahmen			
0121.4.058	GV6	Programm «Impuls Mobilität», Mobilitätsberatung im Kanton Zürich	Av
0121.4.059	GV7	Nicht-Infrastrukturelle Massnahmen Verkehrssicherheit	Av
0121.4.060	FVV8	Veloförderprogramm Kanton Zürich	Av
Nicht zur Mitfinanzierung beantragte Eigenleistungen der Agglomeration			
0121.4.061	GV4	Wetzikon - Umsetzung Städtisches Gesamtverkehrskonzept	Av E
0121.4.062	GV5	Gossau (ZH) - Erweiterung Tempo-30-Zonen	Av E
0121.4.063	GV8	Wetzikon - Erstellung und Umsetzung Konzept intelligente Strassenbeleuchtung	Av E
0121.4.064	ÖV5	Wetzikon - Umsetzung Infrastrukturmassnahmen Buskonzept	Av E
0121.4.065	FVV7	Gossau (ZH) - Veloabstellplätze Bushaltestellen	Av E

Tabelle 4-2

4.2.2 Nicht programmrelevante Massnahmen

Nachfolgend werden Massnahmen aufgelistet, die von der Agglomeration zur Mitfinanzierung oder als eigene Leistung eingereicht wurden, die aber vom Bund im Rahmen der Wirkungsbeurteilung als nicht programmrelevant eingestuft wurden. Deren Umsetzung steht der Agglomeration frei.

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Begründung
Keine Massnahmen			

Tabelle 4-3

4.3 Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen

Die folgenden Strassen- und Eisenbahnmassnahmen fliessen nicht direkt in die Wirkungsbeurteilung ein, hingegen wird bei der Wirkungsbeurteilung berücksichtigt, wie gut das Agglomerationsprogramm auf diese Massnahmen abgestimmt ist:

- beschlossene nationale Infrastrukturen, deren Realisierungsbeginn in den A- und B-Horizont der Agglomerationsprogramme der 4. Generation fällt;

⁶ SR 725.116.21

- noch nicht beschlossene Massnahmen, deren Baubeginn aufgrund der Einschätzung der zuständigen Bundesämter (BAV und ASTRA) voraussichtlich in den A- und B-Horizont der Agglomerationsprogramme der 4. Generation fällt.

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

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

Keine Massnahmen

Tabelle 4-4

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.

4.4 Durch den Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C

Die Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen auf Planungsstand, Kosten-Nutzen-Verhältnis und Bau- und Finanzreife gemäss den RPAV (Kap. 3.3) führt zu untenstehenden 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

0121.4.012	ÖV2a	Bushof	9.00	Kosten-Nutzen-Verhältnis nicht gut genug: Der Handlungsbedarf wird nicht klar genug ausgewiesen. Die Anzahl von 16 Haltekannten wird nicht begründet. Die Auswirkungen auf das Gesamtverkehrssystem bei der Anordnung auf der Nordseite werden nicht genügend aufgezeigt.
------------	------	--------	------	---

A → C

0121.4.033	FVV- P1m	Wetzikon - Fussweg Schulhaus Egg/Birkenweg bis Spitalstr./ Hintere Eggstrasse	1.50	Konflikt im Bereich Umwelt: Die Linienführung fragmentiert offenes Landwirtschaftsland (in siedlungsorientierten Freiräumen des AP) auf unnötige Art. Die Linienführung ist zu überdenken.
------------	-------------	--	------	--

0121.4.035	FVV-P1o	Pfäffikon (ZH) - Fuss- und Veloweg Pfäffikersee West	2.00	Konflikt im Bereich Umwelt: Konflikt mit Moorlandschaft Nr. 5, BLN Nr. 1409. Die Massnahme ist Teil des Freizeitkonzeptes Mobilität und Umwelt Pfäffikersee, zu welchem sich die ENHK 2016 kritisch geäussert hat. Vereinbarkeit mit den Schutzzielen der Moorlandschaft und dem BLN ist abzuklären. Die gesamthaft positive Bilanz ist zu beweisen. Anhörung BAFU nötig.
0121.4.014	ÖV2c	Bahnhofplatz Nord/Industriestr.	2.20	Handlungsbedarf anerkannt, Planungsstand ungenügend: Der konkrete Inhalt der Massnahme ist nicht ersichtlich. Die Machbarkeit, Zweckmässigkeit und Auswirkungen sind noch nicht klar dargestellt und der Finanzierungsschlüssel unklar.
B → C				
0121.4.019	MIV2	Grünigen - Umfahrungsstrasse Stedtli	25.00	Handlungsbedarf anerkannt, Planungsstand ungenügend: Die Einbettung der Massnahme ins Gesamtverkehrssystem, die verkehrliche Wirkung sowie allfällige flankierende Massnahmen müssen noch besser dargelegt werden. Eine Stellungnahme der ENHK zu ISOS ist einzuholen. Konflikte im Bereich Umwelt: Fragmentierung einer noch verschonten, offenen, strukturierten Landschaft; Ufervegetation und schutzwürdige Lebensräume (Hecke und potentiell artenreiche Wiesen) sind betroffen. Möglicher Konflikt mit Gewässerraum.
0121.4.053	FVV6	Uster - Unterführung Bahnhof- / Brunnenstrasse	6.00	Handlungsbedarf anerkannt, Planungsstand ungenügend: Das weitere Vorgehen ist stark von übergeordneten Planungen abhängig. Ein Baubeginn im B-Horizont wird als nicht realistisch betrachtet. Die Machbarkeit einer Unterführung, die gleichzeitig als Perronzugang dienen soll, ist mit der SBB abzustimmen. Die künftige Verkehrsorganisation auf der heutigen Strasse soll ebenfalls konkretisiert werden.

Tabelle 4-5

4.5 B-Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung

Für die in der nachfolgenden B-Liste stehenden Massnahmen ist die Bau- und Finanzreife für die Vierjahresperiode 2024–2027 nicht erreichbar oder muss das Kosten-Nutzen-Verhältnis noch optimiert werden. Zum Zeitpunkt des Versands dieses Prüfberichts (22.02.2023) 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 werden:

B-Liste

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio. CHF) laut AP	Kosten (Mio. CHF) 2020*	Bundes- beitrag **
0121.4.012	ÖV2a	Bushof	9.00	9.10	3.19
0121.4.013	ÖV2b	Bahnhofplatz Süd/Bankstr.	1.70	1.72	0.60
0121.4.016	ÖV4	Uster - Busbeschleunigung	7.00	7.08	2.48
0121.4.049	FVV3a	Abschnitt Greifensee – Uster Zentrum	5.50	5.56	1.95
0121.4.050	FVV3b	Abschnitt Uster Zentrum – Aathal	2.00	2.02	0.71
0121.4.051	FVV3c	Abschnitt Aathal – Wetzikon Bahnhof	9.50	9.60	3.36
0121.4.072	LV-B	Paket LV B-Liste	7.90	7.90	2.77
0121.4.073	BGK-B	Paket Aufw. Str. B-Liste	9.40	9.40	3.29
Summe			52.00	52.38	18.33

Tabelle 4-6 * Preisstand Oktober 2020; ** Preisstand Oktober 2020 exkl. Mehrwertsteuer und Teuerung

5 Programmbeurteilung

Im Rahmen der Programmbeurteilung werden in einem ersten Schritt der Gesamtnutzen und die Gesamtkosten des Agglomerationsprogramms ermittelt. Die Gesamtkosten werden ins Verhältnis gesetzt zur Grösse der Agglomeration. Die Agglomeration Zürcher Oberland ist als mittlere Agglomeration einzustufen (vgl. dazu Erläuterungsbericht zur Prüfung). Im zweiten Schritt wird mittels Gegenüberstellung von Gesamtnutzen und Gesamtkosten das Kosten-Nutzen-Verhältnis ermittelt (Art. 14 Abs. 1 PAVV, Kap. 3.4 RPAV, vgl. dazu Ziff. 5.2.).

Im letzten Schritt wird der Stand der Umsetzung der verbindlich vereinbarten A-Massnahmen gemäss der Leistungsvereinbarung der vorletzten Generation beurteilt (Art. 14 Abs. 1 i.V.m. Abs. 3 PAVV, vgl. dazu Ziff. 5.3.). Aus dem Kosten-Nutzen-Verhältnis und der Berücksichtigung des Stands der Umsetzung resultiert die Programmbeurteilung. Aus der Programmbeurteilung ergibt sich der Beitragssatz.

Der Erläuterungsbericht zur Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 4. Generation legt die einzelnen Schritte der Programmbeurteilung detaillierter dar.

5.1 Gesamtnutzen

Der Gesamtnutzen eines Agglomerationsprogramms bildet dessen Beitrag ab zur Verwirklichung der gemäss Artikel 17d MinVG⁷ vorgegebenen Wirkungsziele. Diese umfassen eine bessere Qualität des Verkehrssystems, mehr Siedlungsentwicklung nach innen, mehr Verkehrssicherheit und weniger Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch.

⁷ SR 725.116.2

In die Beurteilung des Gesamtnutzens des Agglomerationsprogrammes Zürcher Oberland der 4. Generation fliessen folgende Massnahmen ein:

- Massnahmen der A- Liste des Agglomerationsprogramms der 4. Generation gemäss Priorisierung des Bundes (Kap. 2);
- die durch den Bund nicht mitfinanzierbaren Massnahmen in den Bereichen Siedlung, Landschaft und Verkehr (Kap. 4.2.1);
- Massnahmen der B-Liste des Agglomerationsprogramms der 4. Generation gemäss Priorisierung des Bundes (Kap. 4.5).

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

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

Tabelle 5-1

Weitere durch den Bund (mit)finanzierbare Massnahmen gemäss Tabelle 4-4 (vgl. Kap. 4.3), deren Realisierungsbeginn voraussichtlich in den A- oder B-Horizont der Agglomerationsprogramme der 4. Generation fällt, sind für die Gesamtverkehrs- und Siedlungsentwicklung im Agglomerationsraum relevant und werden in der Nutzenbeurteilung des Agglomerationsprogramms durch den Bund indirekt mitberücksichtigt.

5.2 Gesamtkosten

Die Gesamtkosten enthalten alle durch den Bund im A- und B-Horizont priorisierten Massnahmen des Agglomerationsprogramms der 4. Generation (inkl. Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen).

Die Gesamtkosten des Agglomerationsprogramms Zürcher Oberland belaufen sich auf 104.17 Mio. CHF. Für die mittelgrosse Agglomeration Zürcher Oberland werden diese Gesamtkosten als mittel eingestuft.

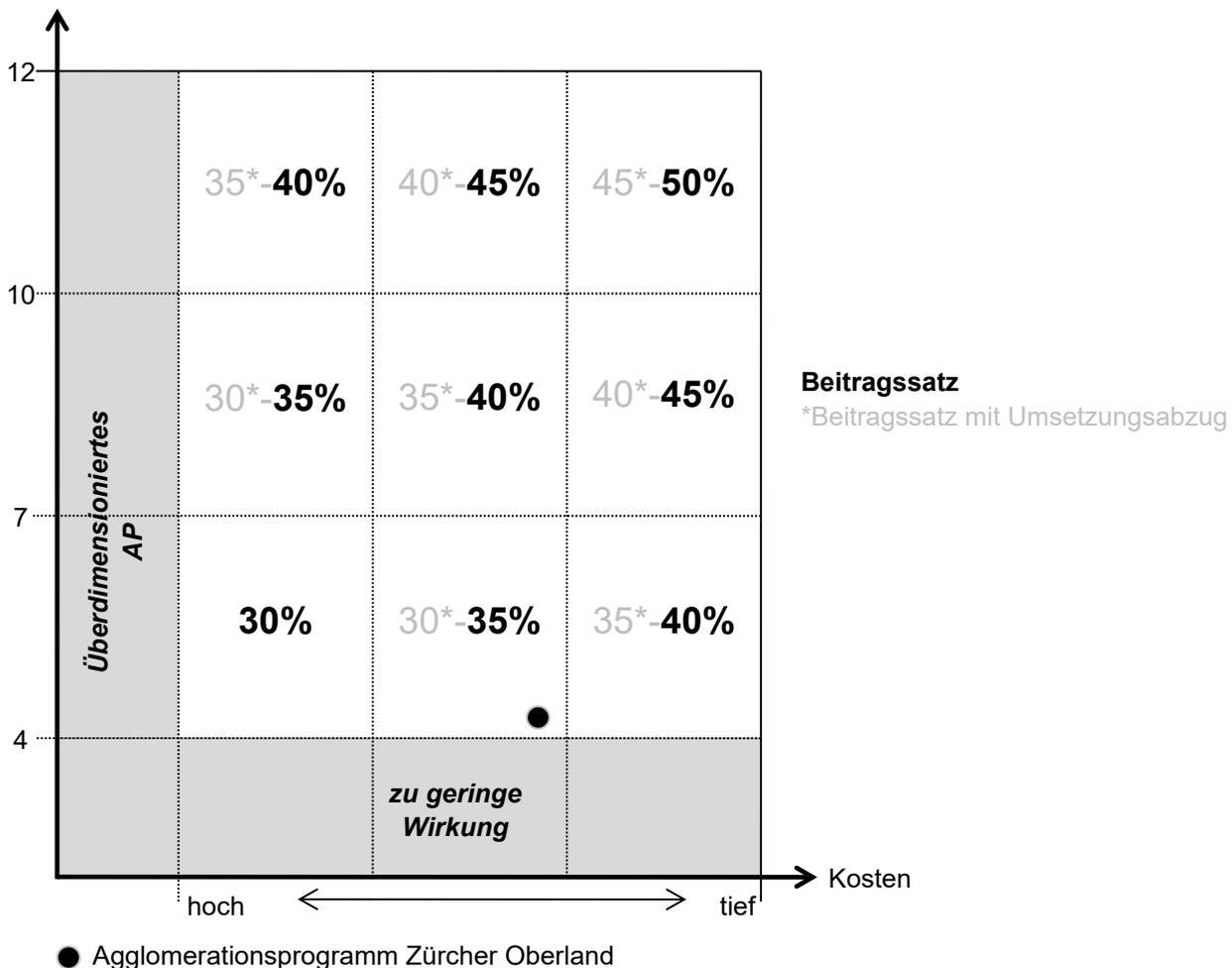
5.3 Umsetzungsbeurteilung und Beitragssatz

Im Rahmen der 4. Generation bewertet der Bund den Umsetzungsstand der Massnahmen in Verkehr und Siedlung der 2. Generation sowie den Umsetzungsbericht. Mängel in diesen Bestandteilen können einen Abzug von 5% Bundesbeitrag zur Folge haben. Die Umsetzung wurde als genügend beurteilt. Demnach ergibt sich der Beitragssatz direkt aus dem Kosten-Nutzen-Verhältnis.⁸

Für das vorliegende Agglomerationsprogramm resultiert damit ein Beitragssatz von 35%.

⁸ Art. 22 MinVV und RPAV Kap. 3.4.4.

Nutzen (gemäss Tabelle 4-2)



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 «Mobilität und Raum 2050», Sachplan Verkehr Teil Programm sowie den Teilen Infrastruktur Schiene und Strasse wie auch mit Massnahmenplänen und Inventaren des Bundes summarisch 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 Beurteilung der Wirkung des Agglomerationsprogramms mitberücksichtigte Massnahmen der Priorität A oder B können aufgrund einer summarischen Prüfung des BAFU Konflikte oder Schwierigkeiten in Bezug auf die Einhaltung der Umweltschutzgesetzgebung aufweisen (nicht abschliessende Aufzählung):

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Tab. Prüfbericht</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Zeit-horizont</i>	<i>Mögliche Konflikte</i>
0121.4.049	FVV3a	4-6	Abschnitt Greifensee – Uster Zentrum	B	FM Nr. 2190 IANB ZH 870 und Wald; Linienführung ausserhalb der Biotope festlegen
0121.4.050	FVV3b	4-6	Abschnitt Uster Zentrum – Aathal	B	Wald und Gewässerraum (entlang Aa)
0121.4.051	FVV3c	4-6	Abschnitt Aathal – Wetzikon Bahnhof	B	Wildtierkorridor von überregionaler Bedeutung ZH 42 Gewässerraum, schutzwürdige Ufervegetation und Wald; Durchlässigkeit gewährleisten und mit Doppelspurbau SBB Uster-Aathal koordinieren
0121.4.052	FVV5	2-1	Seegräben, Fuss- und Radwegbrücke Aathal	A	Gewässerraum, schutzwürdige Ufervegetation und Wald; Wildtierkorridor von überregionaler Bedeutung SZ42 (Wirkung zu prüfen); Lage am Rand des BLN Nr. 1409

0121.4.031	FVV-P1k	4-1a	Wetzikon – Rückwärtige Fuss- und Radverkehrserschliessung Zentrum	Pausch A	Schutzwürdige artenreiche Wiesen; potenzielle Magerwiesen auf den Bahnböschungen
0121.4.025	FVV-P1e	4-1a	Mönchaltorf – Veloverbindung Mönchaltorf – Gossau	Pausch A	Gewässerraum, schutzwürdige Hecken und Ufervegetation
0121.4.047	FVV-P2k	4-1e	Uster/Fehraltorf - Veloverbindung Fehraltorf - Uster	Pausch B	Wald
0121.4.042	FVV-P2f	4-1a	Gossau (ZH) - Veloverbindung Bertschikon - Gossau	Pausch B	IANB ZH318; im Abschnitt östlich der Kiesgrube Amphibienwanderungen in Konflikt mit dem Verkehr (Nr. 607): mit dem Projekt zu sanieren

Tabelle 6-1

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

Sämtliche richtplanrelevanten Verkehrsinfrastrukturmassnahmen, die im Rahmen des PAV mitfinanziert werden und in die A-Listen aufgenommen wurden, müssen spätestens bis zum Abschluss der Leistungsvereinbarung im entsprechenden kantonalen Richtplan mit dem Koordinationsstand «Festsetzung» verankert und vom Bund genehmigt sein. 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</i>
Keine Massnahmen				

Tabelle 6-2

Dies gilt auch für richtplanrelevante Siedlungs- und allfällige Landschaftsmassnahmen, die eng mit einer Verkehrsinfrastrukturmassnahme der A-Liste verknüpft sind (z.B. Entwicklungsschwerpunkt, der mit einer neuen Tramlinie erschlossen werden soll). Folgende Massnahmen müssen im Richtplan enthalten sein:

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

Tabelle 6-3

Es wird empfohlen, die übrigen richtplanrelevanten Siedlungs-, Landschafts-, und nicht infrastrukturellen Verkehrsmassnahmen der A-Liste spätestens vier Jahre nach Abschluss der Leistungsvereinbarung im kantonalen Richtplan mit dem Koordinationsstand «Festsetzung» einzutragen und vom Bund genehmigen zu lassen.

Der Umgang mit Fruchtfolgeflächen (FFF) ist insbesondere in der Raumplanungsverordnung (RPV)⁹ geregelt. Die Zuständigkeit in diesem Bereich liegt grundsätzlich bei den Kantonen. Sofern es notwendig ist, werden für die FFF weitere Vorbehalte in der Leistungsvereinbarung angebracht.

⁹ SR 700.1

7 Empfehlungen zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms

Der Prüfbericht weist in der Gesamtwürdigung in Kapitel 2.2 für die einzelnen Wirkungskriterien Stärken und Schwächen des Agglomerationsprogramms aus. Nachfolgend werden – ohne Anspruch auf Vollständigkeit – weitere Empfehlungen u.a. zur Verbesserung der Abstimmung mit den übergeordneten Planungen, zur Verbesserung der Programmwirkung und zu operativen Aspekten gegeben.

Die verkehrliche Wirkung des Agglomerationsprogramms könnte mit einer Abstimmung der verschiedenen Verkehrsmittel im Sinne einer Gesamtverkehrskonzeption verbessert werden. Die bestehenden (Teil-)Strategien sollten mit lenkungsstarken, konkreten und verbindlichen Push-Massnahmen zur Einschränkung des MIV unterstützt werden, um die angestrebten Entlastungs- und Verlagerungsziele zu erreichen. Dazu zählen beispielsweise ein agglomerationsweites Parkraummanagement, Verkehrsmanagement, Mobilitätsmanagement für Unternehmen und Behörden oder auch Massnahmen zur Erhöhung des Besetzungsgrads. Solche Einschränkungen des MIV würden auch dem stark von Verkehr aus dem Oberland belasteten Glattal zugutekommen. Die Förderung von nachhaltigen Mobilitätsformen, beispielsweise Angebote zur Förderung der Elektromobilität, würden helfen, den MIV umwelt- und siedlungsverträglicher zu gestalten. Der ausgewiesene Handlungsbedarf bezüglich Lärmprobleme entlang der Ortsdurchfahrten könnte mit Erweiterungen von verkehrsberuhigten Zonen, zum Beispiel in Wetzikon, Hinwil und Uster angegangen werden. Der bedeutsame Freizeitverkehr sollte in zukünftigen Generationen vertieft behandelt werden, von der Analyse bis hin zu konkreten Massnahmen. Überlegungen zu flankierenden Massnahmen zum im Programm hoch gewichteten Lückenschluss der Oberlandautobahn sind bereits in einer kommenden Generation prüfenswert. Die bessere Einbettung der Umfahrung Grünigen ins Gesamtverkehrssystem sowie die Darstellung der flankierenden Massnahmen könnten die Chance auf eine Mitfinanzierung in einer künftigen Generation erhöhen. Mögliche Konflikte mit dem Heimatschutz und Umweltwerten müssen vorgängig geklärt werden. Ein kontinuierlicher Ausbau des Busfeinverteilernetzes würde ausserdem die bahnsseitigen Massnahmen im Ausbauschnitt 2035 vorgängig in Wert setzen.

Für ein zukünftiges Agglomerationsprogramm ist zu evaluieren, wie der Teilbereich Siedlung stärker verankert sowie der bestehende planerische Rahmen (kantonaler und insbesondere regionaler Richtplan) besser in Wert gesetzt werden können. Eine stärkere Wirkung beim Kriterium Siedlung sollte durch die Definition und/oder Darstellung von Massnahmen in beiden ProgrammhORIZONTEN A und B erreicht werden. Gemäss Art. 4 Abs. 2 PAVV sind zukünftig Siedlungsmassnahmen sowohl in A- als auch in B-Priorität einzureichen. Diese sind gut auf das Zukunftsbild und die Strategie abzustimmen. Dabei ist für die Massnahmen zu dokumentieren, wie die Abstimmung von Siedlung und Verkehr und insbesondere die Konzentration an mit dem ÖV gut erschlossenen Lagen gelingt (vgl. Kap. 3.3.2 RPAV); die Auswirkungen der Siedlungsentwicklung auf die Kapazitäten des Verkehrssystems sollen quantitativ oder zumindest qualitativ aufgezeigt werden. Zudem sollte aufgezeigt werden, wie das prognostizierte Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum konkret aufgefangen werden kann. Die Wirkung des AP könnte auch in Bezug auf die Aufwertung der Freiräume im Siedlungsgebiet verbessert werden, wenn die Thematik «Freiräume/Grünräume» in den Siedlungs- und BGK-Massnahmen behandelt und konkretisiert würde.

Schliesslich sollte auch der Teilstrategie Landschaft sowie dazugehörigen Massnahmen mehr Aufmerksamkeit geschenkt werden. So könnten z.B. der Handlungsbedarf in den sensiblen Siedlungsrändern, die Belastung durch Freizeitverkehr/Freizeitnutzungen sowie beeinträchtigte Fliessgewässer und Wildtierkorridore aufgegriffen werden.

Weiter dienen auch die Zielwerte der MOCA-Indikatoren als Hilfsmittel für die Erarbeitung bzw. Weiterentwicklung eines Agglomerationsprogramms. Zukunftsbild, Strategien und Massnahmen müssen darauf abgestimmt sein. Das AP 4. Generation setzt sich zum Ziel, bis 2040 den MIV-Anteil von aktuell 60.6% auf 58% zu reduzieren und die Raumnutzerdichte von zurzeit 69.1 auf 80 Einwohner und Beschäftigte pro Hektar zu erhöhen. Im Hinblick auf die 5. Generation sollte ein merklicher Fortschritt in Bezug auf die Wirkungsziele erreicht werden. Der Bund empfiehlt, das für 2040 gesetzte

Ziel insbesondere hinsichtlich der Modalsplit-Verschiebung anzuheben und aufzuzeigen, welchen konkreten Teilbeitrag die nächste Generation zur Wirkungserzielung 2040 leistet.¹⁰

¹⁰ Vgl. RPAV S.12, Ziff. 1.6

ANHANG 1

Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen

Paket Langsamverkehr A-Liste (LV A-Liste)

Massnahmentyp	Anzahl Leistungseinheiten	Leistungs-einheit	Gemittelte Kosten pro Leistungseinheit	Beitrags-satz	Konzept-kürzung	Teuerungs-zuschlag	Beitrag pro Leistungseinheit	Total Beitrag
Veloabstellanlagen Kat.3	570	Stück	4'724	35%	5%	8%	1'696	966'877
Fussgängerschutzinseln mit Strassenaufweitung	4	Stück	100'000	35%	5%	8%	35'910	143'640
Langsamverkehrsüberführungen	175	m2	10'000	35%	5%	8%	3'591	628'425
Langsamverkehrsunterführung	126	m2	8'548	35%	5%	8%	3'069	386'751
Längsführung Kat.2	2'511	m	858	35%	5%	8%	308	773'501
Längsführung Kat.3	1'410	m	1'451	35%	5%	8%	521	734'826
Längsführung Kat.4	3'373	m	2'629	35%	5%	8%	944	3'184'036

	Total Beitrag Mio. CHF (gerundet)	6.82
--	-----------------------------------	------

Tabelle A1-a

Paket Verkehrsmanagement A-Liste (VM A-Liste)

Massnahmentyp	Anzahl Leistungseinheiten	Leistungs-einheit	Gemittelte Kosten pro Leistungseinheit	Beitrags-satz	Konzept-kürzung	Teuerungs-zuschlag	Beitrag pro Leistungseinheit	Total Beitrag
VM Kat.2	2	Knoten	1'000'000	35%	10%	8%	340'200	680'400

	Total Beitrag Mio. CHF (gerundet)	0.69
--	-----------------------------------	------

Tabelle A1-b

Paket Aufwertung und Sicherheit des Strassenraums A-Liste (Aufw. Str. A-Liste)

Massnahmentyp	Anzahl Leistungseinheiten	Leistungseinheit	Gemittelte Kosten pro Leistungseinheit	Beitragsatz	Konzeptkürzung	Teuerungszuschlag	Beitrag pro Leistungseinheit	Total Beitrag
Aufw. Str.	31'000	m2	440	35%	5%	8%	158	4'894'533

	Total Beitrag Mio. CHF (gerundet)	4.90
--	-----------------------------------	------

Tabelle A1-c

Paket Aufwertung von Bus-Haltestellen A-Liste (Aufw. Bushalt. A-Liste)

Massnahmentyp	Anzahl Leistungseinheiten	Leistungseinheit	Gemittelte Kosten pro Leistungseinheit	Beitragsatz	Konzeptkürzung	Teuerungszuschlag	Beitrag pro Leistungseinheit	Total Beitrag
Haltestelle Bus Kat.2	4	Stück	112'500	35%	10%	8%	38'273	153'090

	Total Beitrag Mio. CHF (gerundet)	0.16
--	-----------------------------------	------

Tabelle A1-d

ANHANG 2

Liste der nicht mitfinanzierten Massnahmen mit aus Bundessicht kritischer Wirkung

In der folgenden Liste werden jene nicht mitfinanzierten Massnahmen aufgelistet, die Bestandteil des eingereichten Agglomerationsprogramms sind, die jedoch vom Bund kritisch beurteilt werden.

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

Tabelle A2-1