



26. Februar 2014

Agglomerationsprogramm Limmattal

2. Generation

Prüfbericht des Bundes

Referenz/Aktenzeichen: 321.1 / N034-0121

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	9
4	Beurteilung der Programmwirkung	10
4.1	Nutzen - Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien	10
4.2	Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis)	14
5	Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen	15
5.1	Anpassung Massnahmen aufgrund Vorgaben der UVEK-Weisung	15
5.2	Nicht mitfinanzierte Massnahmen	17
5.3	Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen	20
5.4	Durch den Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C	21
5.5	A-, B- und C*-Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung	22
6	Übereinstimmung mit der Gesetzgebung und Planungsinstrumenten des Bundes sowie den kantonalen Richtplänen	23
6.1	Gesetzgebung, Sach- und Massnahmenpläne und Inventare des Bundes	23
6.2	Nachweis der Abstimmung von Infrastrukturmassnahmen der Priorität A oder B mit den kantonalen Richtplänen	24
7	Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms	25
ANHANG 1	26
ANHANG 2	27
Tabelle Anhang 2	27

1 Gegenstand, Ziel, Vorgehen

1.1 Gegenstand der Prüfung

Gegenstand der Prüfung ist das Agglomerationsprogramm Limmattal bestehend aus:

- Agglomerationsprogramme Dachkonzept, 2. Generation, 30. Mai 2012
- Agglomerationsprogramm Limmattal, 2. Generation, 30. Mai 2012
- Agglomerationsprogramm Umsetzungsbericht 2012, 1. Generation, 30. Mai 2012

Das Agglomerationsprogramm (AP) wurde am 26. Juni 2012 beim Bund zur Prüfung eingereicht. Damit bewirbt sich die Agglomeration/Trägerschaft für die Mitfinanzierung der im Agglomerationsprogramm als prioritär eingestuften 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 26.02.2013 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 Limmattal der 2. Generation baut in einem erweiterten Teilperimeter auf dem Agglomerationsprogramm Zürich der 1. Generation auf. Es wurde als einzelnes Teilgebiet der Agglomeration Zürich unter Berücksichtigung der starken Verflechtungen zum Kernraum Zürich bearbeitet und als gemeinsames Programm der Kantone Zürich und Aargau eingereicht. Für die kantonsübergreifende Planung ist das neue Rückgrat des öffentlichen Verkehrs (ÖV) - die Limmattalbahn - von zentraler Bedeutung. Mit dieser kann das Programm vor allem gute Wirkungen für das Gesamtverkehrssystem und die Verkehrssicherheit erzielen.

Die Abstimmung der Verkehrsmassnahmen untereinander im Sinne eines Gesamtverkehrskonzeptes ist mehrheitlich angedacht und in der Umsetzung gelungen. Die Absichten der Entwicklung einer konzentrierten Bandstadt sind mit einer Analyse, der Herleitung des Handlungsbedarfs und dem Zukunftsbild klar ersichtlich. Zukunftsbild, Teilstrategien und Massnahmen wurden in einem integralen Planungsansatz angegangen, der rote Faden ist gut erkennbar. Die Kohärenz auf Programm- und Massnahmenebene zwischen der 1. und 2. Generation ist gut gelungen. 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 Agglomerationsprogramms liegt in der Konzeption der Limmattalbahn, die eine hohe Leistungsfähigkeit des ÖV entlang der Talachse sicherstellt. Durch die neuen, verbesserten Verbindungen wird das öffentliche Verkehrssystem (Bus/Stadtbahn/S-Bahn/BDWM) gut untereinander abgestimmt. Einzelne Verkehrsmanagement- und Gestaltungsmaßnahmen tragen weiter zur Verstetigung des Verkehrsflusses auf Hauptachsen bei, was die Konzentration des motorisierten Individualverkehrs (MIV), Buspriorisierungen und eine qualitative Verbesserung für den Langsamverkehr auf wichtigen Achsen in den dicht besiedelten Gebieten der Agglomeration ermöglicht.

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 auf die Siedlungsentwicklung zu erwarten ist. Das Agglomerationsprogramm mit seinem integralen Ansatz in einem grösseren Perimeter könnte vor allem in Kantonsgrenzen überschreitenden Fragen in der Planung und Umsetzung von Strategien und Massnahmen aber konsequenter genutzt werden. Weitere Stärken des Programmes hinsichtlich einer gezielten Siedlungsentwicklung nach innen liegen in den vielen Massnahmen zur Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume. Einige Verkehrsmassnahmen, insbesondere die Limmattalbahn, unterstützen eine konzentrierte Entwicklung in der angestrebten Bandstadt und tragen zur Aufwertung des öffentlichen Raumes in Siedlungsverdichtungsgebieten bei.

Die Schwächen im Bereich Verkehr liegen in der unreichenden Reife der Langsamverkehrskonzeption und der regionalen Verkehrssteuerung (RVS). Einzelmassnahmen zur Lenkung des Verkehrs werden vorgeschlagen, jedoch fehlt ein klar ersichtliches Gesamtkonzept. Im Siedlungsbereich sind neben einzelnen Masterplanungen und Gebietsentwicklungen an geeigneten Standorten mit guter ÖV-Erschliessung die vorgeschlagenen Massnahmen noch zu wenig lenkungs- und umsetzungsstark, um eine überzeugende Siedlungsbegrenzung und -entwicklung nach innen über die Kantonsgrenzen hinweg zu unterstützen. Trotz einer verbindlichen Abgrenzung des kantonalen Siedlungsgebietes auf Zürcher Seite, bestehen in der Agglomeration noch grössere Reserven ungenutzter Bau- und Verdichtungszonen, für die das Agglomerationsprogramm keine lenkenden Massnahmen vorsieht. Eine kantonsübergreifend abgestimmte Politik für verkehrsentensive Einrichtungen (VE) ist aus dem Programm nicht ersichtlich.

Im Bereich Verkehrssicherheit wird durch die Beseitigung von Unfallschwerpunkten eine deutliche Verbesserung erwartet. Trotz guter Konzeption kann dem Agglomerationsprogramm ohne Konkretisierung beziehungsweise Aktualisierung der regionalen Richtpläne noch keine deutliche Reduktion des Flächenverbrauchs attestiert werden. Demgegenüber können mit dem Agglomerationsprogramm Modal Split-Verlagerungen zugunsten des ÖV und Langsamverkehrs und damit positive Effekte in Bezug auf Umweltbelastungen erwartet werden. Das kantonsübergreifende

Freiraumkonzept Agglopark und die Landschaftsspanne Sulperg-Rüser werden positiv bewertet, jedoch fehlen noch konkrete flächendeckende Konzeptionen zur Aufwertung von Landschafts- und Naturräumen.

Nach der Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen für die Agglomeration Limmattal belaufen sich die Investitionskosten des Agglomerationsprogramms auf CHF 664.00 Mio. Dieser Betrag umfasst CHF 658.31 Mio. für die A- und B-Massnahmen sowie CHF 5.69 Mio. für die A1-Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm der 1. Generation. Die Investitionskosten der Agglomerationsprogramme Limmattal und Stadt Zürich - Glattal werden als Ganzes betrachtet und betragen CHF 2190.36 Mio.². Sie werden als mittel eingestuft³.

Aufgrund der Programmwirkung (Kosten/Nutzen-Verhältnis) wird dem eidg. Parlament beantragt, folgenden Beitragssatz des Bundes an die mitfinanzierten Massnahmen der 2. Generation festzulegen⁴:

35%

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**
0261-2.2.002	ÖV_2	Dietikon - Doppelspur-Ausbau BDWM	34.60	31.01	10.85
0261-2.2.033	LV_1	Limmattal - Schliessung Netzlücken Langsamverkehr Priorität A - Schlieren	6.00	5.09	1.78
0261-2.2.042	MIV_1	Limmattal - Optimierung Verkehrssteuerung und -management - Limmattal, Ausfahrtsteuerung	2.00	1.65***	0.58
0261-2.2.043	MIV_1	Limmattal - Optimierung Verkehrssteuerung und -management - Limmattal - RVS Dietikon-Spreitenbach	9.80	7.04***	2.46
0261-2.2.045	MIV_2	Limmattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Dietikon, Überlandstrasse	2.50	1.50***	0.53
0261-2.2.046	MIV_2	Limmattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Schlieren, Engstringerstrasse - Süd	6.00	3.00***	1.05
0261-2.2.050	MIV_2	Limmattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Oetwil bis Unterengstringen, Limmattalstrasse	4.00	3.39	1.19
0261-2.2.051	MIV_2	Limmattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Urdorf, Birmensdorferstrasse Nord und Feldstrasse	6.50	5.16***	1.81

² Zur Beurteilung der Kosten wurden die Agglomerationsprogramme Limmattal und Stadt Zürich-Glattal zusammen betrachtet, da sie im selben BFS-Perimeter umgesetzt werden. Diese Kosten betragen CHF 2190.36 Mio. (664.00 + 1526.36).

³ Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. und Teuerung

⁴ Der Beitragssatz an die A1-Massnahmen, welcher in der Leistungsvereinbarung (1. Generation) festgehalten ist, bleibt unverändert.

<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>
0261-2.2.052	MIV_2	Limmattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Oberengstringen. Zürcherstrasse	4.00	1.35***	0.47
0261-2.2.053	MIV_2	Limmattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Würenlos, Landstrasse	2.50	1.86***	0.65
0261-2.2.054	MIV_2	Limmattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Würenlos, Schulstrasse	3.50	2.64***	0.92
0261-2.2.057	ÖV_3	Limmattal - Busbeschleunigung/Umsteigeoptimie- rung - Dietikon	2.00	1.52***	0.53
0261-2.2.058	ÖV_3	Limmattal - Busbeschleunigung/Umsteigeoptimie- rung - Schlieren/Dietikon	2.00	1.70	0.59
0261-2.2.059	ÖV_3	Limmattal - Busbeschleunigung/Umsteigeoptimie- rung - Unterengstringen	2.00	1.70	0.59
0261-2.2.060	ÖV_1	Limmattalbahn - Etappe 1/3	183.00	164.00	57.40
0261-2.2.067		LV A-Liste (Anhang 1)		4.33	1.51
	Summe			236.94	82.91

Tabelle 2-1 (* Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. und Teuerung; ** Höchstbeitrag Bund, Preisstand 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 Verstärkung der Mitfinanzierung des Programms Agglomerationsverkehr durch den Bund angestrebt. Unter Vorbehalt der Sicherung der Finanzierung sollen diese Massnahmen in den Agglomerationsprogrammen der 3. Generation von den Agglomerationen neu eingereicht und vom Bund nochmals geprüft werden:

B-Liste

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>	<i>Kosten (Mio CHF) 2005*</i>	<i>Bundes- beitrag*</i>
0261-2.2.035	LV_2	Limmattal - Schliessung Netzlücken Langsamverkehr Priorität B - Schlieren	1.50	1.27	0.45
0261-2.2.036	LV_2	Limmattal - Schliessung Netzlücken Langsamverkehr Priorität B - Killwangen	4.00	3.39	1.19
0261-2.2.037	LV_2	Limmattal - Schliessung Netzlücken Langsamverkehr Priorität B - Würenlos, Erholungsweg Sulperg-Rüsler	4.00	3.39	1.19
0261-2.2.038	LV_2	Limmattal - Schliessung Netzlücken Langsamverkehr Priorität B - Würenlos, Limmatsteg	6.00	5.09	1.78

<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>
0261-2.2.039	MIV_1	Limmattal - Optimierung Verkehrssteuerung und -management - Dietikon, Optimierung der Leistungsfähigkeit Mutschellenstrasse	7.10	6.02	2.11
0261-2.2.044	MIV_1	Limmattal - Optimierung Verkehrssteuerung und -management - Schlieren, Ausbau Engstringerkreuzung	10.00	8.48	2.97
0261-2.2.055	MIV_3	Limmattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität B - Dietikon, Badener-/Zürcherstrasse (Zentrumsbereich)	2.50	2.12	0.74
0261-2.2.061	ÖV_1	Limmattalbahn - Etappe 2/3	294.00	263.47	92.21
0261-2.2.062	ÖV_1	Limmattalbahn - Etappe 3/3	143.00	128.15	44.85
	Summe			421.38	147.49

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

Hinweise

Die relevanten nicht mitfinanzierten Massnahmen im Bereich Siedlung und Verkehr (vgl. Kap. 5.2.1, 5.2.2) sowie die durch andere Bundesmittel (mit)finanzierbaren Massnahmen (Kap. 5.3) werden als wesentlicher Bestandteil für die Programmwirkung betrachtet und sind damit für die Festlegung des 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 „dringlichen Projekte“. Deren Umsetzung inkl. flankierender Massnahmen ist jedoch Voraussetzung für eine allfällige Beteiligung des Bundes an Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm.

Die angeführten Kosten wurden aus dem eingereichten Agglomerationsprogramm der 2. Generation bzw. der Leistungsvereinbarung zum Agglomerationsprogramm der 1. Generation entnommen. Die Kostenbewertung einer Massnahme erfolgt durch eine Einteilung in fünf Haupt- und vier Zwischenkostenkategorien, die anhand von vier Agglomerationsgrössenkategorien abgestuft werden. Bei der Agglomeration Limmattal handelt es sich um eine grosse⁵ 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.

⁵ Das Agglomerationsprogramm Limmattal ist Teil des BFS-Perimeters Zürich und somit als grosse Agglomeration betrachtet.

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 die Kantone 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

*Wirksamkeits-
kriterium* *Beurteilung mit Begründung*

<i>Wirksamkeits- kriterium</i>	<i>Beurteilung mit Begründung</i>
WK1: Qualität der Verkehrssysteme verbessert	<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Im Bereich Verkehr hat die Agglomeration eine Gesamtstrategie auf Basis des Agglomerationsprogramms Zürich der 1. Generation entwickelt, um eine Verlagerung beim Modal Split zugunsten des ÖV und des Langsamverkehrs zu erreichen und den verbleibenden MIV generell auf das übergeordnete Netz zu lenken. Der Aargauer Teil der Agglomeration wird jedoch in der Umsetzung der Teilstrategien teilweise nicht in der notwendigen Tiefe behandelt. ▪ Mit dem Gesamtprojekt der Limmattalbahn schafft sich die Agglomeration ein leistungsfähiges, zuverlässiges ÖV-Rückgrat durch das dicht besiedelte Siedlungsband. Damit werden wichtige Entwicklungsgebiete untereinander verknüpft und mit der S-Bahn, der BDWM und dem Zürcher Tramnetz verbunden. In Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung und unter Beachtung der gesamtverkehrlichen Koordination muss eine Realisierung in Etappen weiter vertieft werden. Die Buspriorisierungen, die laufende Weiterentwicklung des Bussystems, aber auch die Massnahmen bei der BDWM erhöhen die Qualität des Angebots, seine Kapazität und die Verkehrssicherheit. ▪ Mit der Einführung der Limmattalbahn und weiteren Verbesserungen am ÖV-Netz, den Veloschnellrouten und der Kanalisierung des MIV auf Hauptachsen ausserhalb der Siedlungsgebiete wird die Erreichbarkeit im Talboden verbessert, in den Hangbereichen kann eine entsprechende Verbesserung jedoch nur ungenügend aufgezeigt werden.

Wirksamkeits- Beurteilung mit Begründung
kriterium

- Im Langsamverkehr geht das Agglomerationsprogramm die Trennwirkungen der Strasse (Aufwertung Ortsdurchfahrten), der Bahn (Schlieren) und der Limmattal (Neuenhof) mit Massnahmen an. Das Netz wird verdichtet. Nebst den reinen Langsamverkehrswegen wird die Rolle des Langsamverkehrs insbesondere für die erste bzw. letzte Meile in der Verkehrskette in Wert gesetzt. Der Langsamverkehr wird zudem gut in Siedlungsentwicklungsplanungen (bspw. Schlieren West, Rietpark) eingebettet.
- Mit der Einführung der Limmattalbahn werden die Verbindungen der ÖV-Verkehrsmittel untereinander und ihre Fahrplanabstimmung verbessert und somit die Qualität der Intermodalität erhöht. Die Erarbeitung und Realisierung des B&R-Konzepts wird positiv beurteilt.
- Der übergeordnete Güterverkehr wird im Dachkonzept zwar erläutert, zu dessen Steuerung im Agglomerationsgebiet fehlen jedoch konkrete Aussagen.

Schwächen

- Die Einführung der Limmattalbahn wird als grosse Chance für ein Umsteigen vom MIV auf den ÖV wahrgenommen, müsste aber insbesondere nachfrageseitig mit einer klaren Strategie und lenkungsstarken Massnahmen ergänzt werden, um den vollen Nutzen (z.B. Quantensprung beim Modal Split zugunsten des ÖV und Langsamverkehrs) zu erreichen. So muss ein Gesamtkonzept Parkierung (Konkretisierung kantonale Parkierungsregelung, P+R) erst noch erarbeitet werden. Mobilitätsmanagement und die kantonalen Veloförderungsprogramme werden weitergeführt.
- Die konkrete Umsetzung der RVS Limmattal und die langfristigen Absichten in der Abstimmung mit dem übergeordneten Netz sind im Agglomerationsprogramm unklar, entsprechend offen bleibt dessen Wirkung. Mit der Bündelung des Verkehrs auf Hauptachsen, Steuerungsmassnahmen, gezielten Ausbauten und dem Paket der Aufwertung der Ortsdurchfahrten kann jedoch davon ausgegangen werden, dass schon so ein Beitrag zur Verstetigung des MIV geleistet und die Qualität des Netzes grundsätzlich verbessert werden kann.

WK2:

Siedlungsentwicklung nach innen gefördert

Stärken

- Mit dem integralen Planungsinstrumentarium des Kantons Zürich und den Ansätzen der Richtplanung des Kantons Aargau verfügt die Agglomeration über verbindliche Instrumente, welche die Siedlungskonzentration fördern.
- Das kantonsübergreifende Freiraumkonzept Agglopark ist positiv zu werten. Mit dieser Gesamtkonzeption für den Limmattalraum erfolgt eine Aufwertung von öffentlichen Räumen sowie eine Ausweitung der Frei- und Grünräume. Die vorgeschlagenen Betriebs- und Gestaltungskonzepte, einzelne Massnahmen im Langsamverkehr sowie die Aufwertungen von Bahnhofsbereichen und Haltestellen tragen ebenfalls zur Verbesserung der öffentlichen Räume bei.

Schwächen

- Neben Entwicklungs- und Masterplanungen, insbesondere in Dietikon (Silber-Lerzen-Stierenmatt, Niderfeld) und Schlieren (Zentrum, Schlieren West, Rietpark), in Kombination mit den Massnahmen im ÖV sind im Agglomerationsprogramm kaum konkrete Massnahmen zu einer qualitätvollen Siedlungsentwicklung nach innen ersichtlich. So sind die Richtplanungen der Kantone Aargau und Zürich bezogen auf den Agglomerationsperimeter kaum präzisiert (z.B. mit konkreten räumlichen Einschränkungen und Regelungen zur Verdichtung der Bandstadt). Ferner fehlen detaillierte Lenkungsmassnahmen

Wirksamkeits-
kriterium Beurteilung mit Begründung

	<p>entsprechend dem Handlungsbedarf, z.B. zur Sicherung der sorgfältigen Gestaltung der Siedlungsränder, zur Festlegung von Hochhausgebieten sowie konkrete Positiv- und Negativplanungen von VE. Dies soll jedoch im Rahmen der Instrumente der kantonalen und regionalen Richtpläne namentlich auf der Seite des Kantons Zürich nachgeholt werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die verbindliche Abgrenzung des Siedlungsgebietes im kantonalen Richtplan des Kantons Zürich trägt zu einer gewissen Begrenzung der Siedlungsentwicklung bei, obwohl innerhalb des ausgewiesenen Siedlungsgebietes noch grössere eingezonte, zu verdichtende und umzunutzende Flächen zur Verfügung stehen. Ausserdem sind kleinere Neueinzonungen in peripheren Lagen vorgesehen. Gegen die Gefahr der weiteren Zersiedelung im Limmattalraum (im Aargau und in Zürich) und insbesondere im Bereich Mutschellen (Verbesserung der Verkehrserschliessung) werden keine griffigen Massnahmen (z.B. Etappierung oder Kompensationsmechanismen) erarbeitet. ▪ Eine konkrete Politik bezüglich VE ist im Agglomerationsraum laut Handlungsbedarf notwendig, aber als Strategie nicht erkennbar. ▪ Die Masterplanung Limmattalbahn und Umfeld ist grundsätzlich gut, jedoch im Agglomerationsprogramm zu wenig präzise, um eine gute städtebauliche Integration und Zugänglichkeit zu den Quartieren dieses künftigen bedeutenden ÖV-Rückgrats im Limmattal zu sichern. .
<p>WK3: Verkehrssicherheit erhöht</p>	<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Verkehrssicherheit wird in der Teilstrategie Verkehr thematisiert und in den Strategieelementen des Gesamtkonzepts aufgenommen. Die Unfallschwerpunkte werden durch Massnahmen saniert. Dazu bestehen in Zürich und im Aargau kantonale Strategien zur Behebung von Unfallstellen. ▪ Die überdurchschnittliche Unfallhäufung wird zwar thematisiert, jedoch wird das Thema im Agglomerationsprogramm 2. Generation weder flächendeckend konzeptionell bearbeitet noch mit konkreten Massnahmen angegangen. Trotzdem werden viele Massnahmen (Entflechtung MIV-ÖV-Langsamverkehr, flächendeckende Aufwertung der Ortsdurchfahrten) vorgesehen, welche eine deutliche Verbesserung der objektiven und subjektiven Sicherheit mit sich bringen. ▪ Im Limmattal ist die Umsetzung eines Konzepts für die Verbesserung von Strassenquerungen für Fussgänger vorgesehen. <p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Analyse lässt es nur schwerlich zu, die sicherheitsrelevanten Stellen räumlich zu definieren. ▪ Im Programm ist nicht klar, wie die Umsetzung des bfu-Modells 30/50 durch die Gemeinden gesichert ist.
<p>WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert</p>	<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Insbesondere durch die Realisierung der Limmattalbahn wird der ÖV gegenüber dem MIV konkurrenzfähiger. Damit werden deutliche Modal Split-Verschiebungen zu Gunsten des ÖV erwartet, die eine deutliche Reduktion der Luft- und - wenn auch etwas abgeschwächt - der Lärmbelastung mit sich bringen. Die noch wenig lenkungsstarken Massnahmen im den Bereichen Siedlung und Verkehrsnachfrage schwächen allerdings die Wirkung wieder ab. ▪ Das kantonsübergreifende Freiraumkonzept Agglopark, die Landschaftsspanne Sulperg-Rüser und einige Langsamverkehrsmassnahmen

*Wirksamkeits- Beurteilung mit Begründung
kriterium*

beinhalten Aufwertungen für Natur und Landschaft und verbessern die Zugänglichkeit von Freiräumen. Eine flächendeckende Aufwertung von Landschafts- und Naturräumen kann jedoch aufgrund des mangelnden Konkretisierungsgrades der Massnahme Gesamtüberprüfung Regionaler Richtplan (Kapitel Landschaft) noch nicht attestiert werden.

Schwächen

- Mit der Umsetzung der Limmattalbahn und des Doppelspurausbaus der BDWM werden Grünflächen (Zerschneidung von Wiese, Rodung von Wald) beansprucht.
- Aufgrund des geringen Konkretisierungsgrads und der entsprechend geringen Lenkungsstärke der vorgeschlagenen Siedlungsmassnahmen kann eine weitere Reduktion der Zersiedelung kaum erreicht werden.

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

Tabelle 4-1

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

<i>Wirksamkeitskriterium</i>	<i>Nutzen (-1 bis 3 Punkte)</i>
WK1: Qualität der Verkehrssysteme verbessert	2
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert	1
WK3: Verkehrssicherheit erhöht	2
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert	1
Summe WK1 - WK4 (Nutzen)	6

Tabelle 4-2

4.2 Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis)

Die Kosten der Massnahmen der Priorität A und B (vgl. A- und B-Liste in Kap. 2) liegen bei CHF 664.00 Mio. zuzüglich von CHF 5.69 Mio. für die A1-Massnahmen aus der 1. Generation und von CHF 1526.36 aus dem Agglomerationsprogramm Stadt Zürich - Glattal.⁶ Die Investitionskosten von CHF 2190.36 Mio. werden als mittel eingestuft⁷.

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)

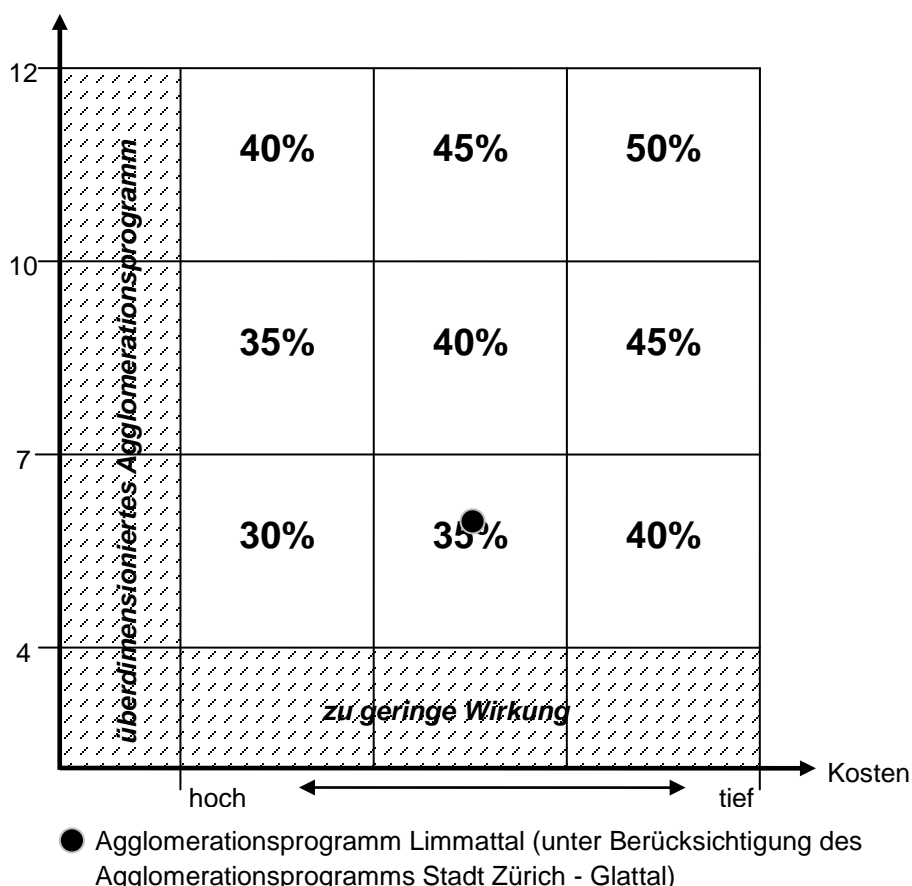


Abbildung 4-1

⁶ Zur Beurteilung der Kosten wurden die Agglomerationsprogramme Limmattal und Stadt Zürich-Glattal zusammen betrachtet, da sie im selben BFS-Perimeter umgesetzt werden. Diese Kosten betragen CHF 1'942.74 Mio. (535.85 + 1'406.90).

⁷ Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. und Teuerung

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>
0261-2.2.001	ÖV_1	Limmattalbahn	Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 0261-2.2.060, Limmattalbahn - Etappe 1/3, CHF 183.00 Mio., Priorität A ▪ 0261-2.2.061, Limmattalbahn - Etappe 2/3, CHF 294.00 Mio., Priorität B ▪ 0261-2.2.062, Limmattalbahn - Etappe 3/3, CHF 143.00 Mio., Priorität B ▪ 0261-2.2.066, Limmattalbahn - Depotanlage, CHF 50.00 Mio., nicht mitfinanziert, siehe Tab. 5-4

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Änderung Massnahmenkonfiguration</i>
0261-2.2.003	ÖV_3	Limmattal - Busbeschleunigung/Umsteigeoptimierung	<p>Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 0261-2.2.057, Limmattal - Busbeschleunigung/Umsteigeoptimierung - Dietikon, CHF 2.00 Mio., Priorität A ▪ 0261-2.2.058, Limmattal - Busbeschleunigung/Umsteigeoptimierung - Schlieren/Dietikon, CHF 2.00 Mio., Priorität A ▪ 0261-2.2.059, Limmattal - Busbeschleunigung/Umsteigeoptimierung - Unterengstringen, CHF 2.00 Mio., Priorität A
0261-2.2.009	LV_1	Limmattal - Schliessung Netzlücken Langsamverkehr Priorität A	<p>Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 0261-2.2.032, Limmattal - Schliessung Netzlücken Langsamverkehr Priorität A - Dietikon, CHF 2.10 Mio., Priorität A ▪ 0261-2.2.033, Limmattal - Schliessung Netzlücken Langsamverkehr Priorität A - Schlieren, CHF 6.00 Mio., Priorität A
0261-2.2.010	LV_2	Limmattal - Schliessung Netzlücken Langsamverkehr Priorität B	<p>Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 0261-2.2.034, Limmattal - Schliessung Netzlücken Langsamverkehr Priorität B - Dietikon, CHF 17.00 Mio., Priorität C ▪ 0261-2.2.035, Limmattal - Schliessung Netzlücken Langsamverkehr Priorität B - Schlieren, CHF 1.50 Mio., Priorität B ▪ 0261-2.2.036, Limmattal - Schliessung Netzlücken Langsamverkehr Priorität B - Killwangen, CHF 4.00 Mio., Priorität B ▪ 0261-2.2.037, Limmattal - Schliessung Netzlücken Langsamverkehr Priorität B - Würenlos, Erholungsweg Sulperg-Rüsler, CHF 4.00 Mio., Priorität B ▪ 0261-2.2.038, Limmattal - Schliessung Netzlücken Langsamverkehr Priorität B - Würenlos, Limmatsteg, CHF 6.00 Mio., Priorität B
0261-2.2.013	MIV_1	Limmattal - Optimierung Verkehrssteuerung und -management	<p>Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 0261-2.2.039, Limmattal - Optimierung Verkehrssteuerung und -management - Dietikon, Optimierung der Leistungsfähigkeit Mutschellenstrasse, CHF 7.10 Mio., Priorität B ▪ 0261-2.2.041, Limmattal - Optimierung Verkehrssteuerung und -management - Dietikon, Ausbau Überlandstrasse, CHF 10.00 Mio., Priorität C* ▪ 0261-2.2.042, Limmattal - Optimierung Verkehrssteuerung und -management - Limmattal, Ausfahrtsteuerung, CHF 2.00 Mio., Priorität A ▪ 0261-2.2.043, Limmattal - Optimierung Verkehrssteuerung und -management - Limmattal - RVS Dietikon-Spreitenbach, CHF 9.80 Mio., Priorität A ▪ 0261-2.2.044, Limmattal - Optimierung Verkehrssteuerung und -management - Schlieren, Ausbau Engstringerkreuzung, CHF 10.00 Mio., Priorität B

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Änderung Massnahmenkonfiguration</i>
0261-2.2.014	MIV_2	Limmattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A	Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 0261-2.2.045, Limmattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Dietikon, Überlandstrasse, CHF 2.50 Mio., Priorität A ▪ 0261-2.2.046, Limmattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Schlieren, Engstringerstrasse - Süd, CHF 6.00 Mio., Priorität A ▪ 0261-2.2.047, Limmattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Weiningen, Dietikoner- Badener- Regensdorferstrasse, CHF 3.00 Mio., nicht mitfinanziert, siehe Tab. 5-3 ▪ 0261-2.2.048, Limmattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Weiningen, Zürcherstrasse, CHF 2.50 Mio., nicht mitfinanziert, siehe Tab. 5-3 ▪ 0261-2.2.049, Limmattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Weiningen, Alte Niederholz-/Fahrweidstrasse, CHF 2.50 Mio., nicht mitfinanziert, siehe Tab. 5-3 ▪ 0261-2.2.050, Limmattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Oetwil bis Unterengstringen, Limmattalstrasse, CHF 4.00 Mio., Priorität A ▪ 0261-2.2.051, Limmattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Urdorf, Birmensdorferstrasse Nord und Feldstrasse, CHF 6.50 Mio., Priorität A ▪ 0261-2.2.052, Limmattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Oberengstringen. Zürcherstrasse, CHF 4.00 Mio., Priorität A ▪ 0261-2.2.053, Limmattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Würenlos, Landstrasse, CHF 2.50 Mio., Priorität A ▪ 0261-2.2.054, Limmattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Würenlos, Schulstrasse, CHF 3.50 Mio., Priorität A
0261-2.2.015	MIV_3	Limmattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität B	Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 0261-2.2.055, Limmattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität B - Dietikon, Badener-/Zürcherstrasse (Zentrumsbereich), CHF 2.50 Mio., Priorität B ▪ 0261-2.2.055, Limmattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität B - Schlieren, Kessler-/Urdorfstrasse, CHF 2.50 Mio., nicht mitfinanziert, 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.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Priorität</i>	<i>Begründung für die Nicht-Mitfinanzierbarkeit</i>
Siedlungsmassnahmen				
0261-2.2.021	L_1	Limmattal (ZH) - Gesamtüberprüfung Regionaler Richtplan (Kapitel Landschaft)	A	Es handelt sich um Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen, die nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierbar sind.
0261-2.2.022	L_2	Limmattal - Gesamtkonzept Limmattrraum (Leitprojekt Agglopark Limmattal)	A	
0261-2.2.023	L_3	Würenlos/Killwangen - Umsetzung Regionaler Sachplan Landschaft "Landschaftsspange Sulperg-Rüsler"	A	
0261-2.2.024	S_1	Limmattal - Umsetzung kantonale und regionale Raumordnungs-/Raumentwicklungskonzepte in der Richtplanung	A	
0261-2.2.025	S_2	Limmattal - Überprüfung und Anpassung kommunale Richt- und Nutzungsplanungen	A	
0261-2.2.026	S_3	Limmattal - Masterplanung LTB	A	
0261-2.2.027	S_4	Dietikon - Entwicklungsplanung Gebiet Silberm - Lerzen - Stierenmatt	A	
0261-2.2.028	S_5	Dietikon - Masterplanung Niderfeld	A	
0261-2.2.029	S_6	Schlieren - Masterplanung Zentrum Schlieren	A	
0261-2.2.030	S_7	Schlieren - Entwicklungsplanung Schlieren West und Rietpark	A	
0261-2.2.031	S_8	Spreitenbach - Entwicklungsplanung Handels- und Gewerbezone Ost	A	
Verkehrsmassnahmen				
0261-2.2.007	ÖV_7	Limmattal - Optimierung Busliniennetz und -angebot	A	Es handelt sich um nicht infrastrukturelle Massnahmen, die nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierbar sind.
0261-2.2.012	LV_4	Limmattal - Umsetzung kantonale Langsamverkehrsstrategien/-konzepte	A	
0261-2.2.016	GV_1	Limmattal - Entwicklung agglomerationspezifisches P+R-Konzept	A	

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Priorität</i>	<i>Begründung für die Nicht-Mitfinanzierbarkeit</i>
0261-2.2.017	GV_2	Limmattal - Entwicklung Gesamtkonzept Parkierung	A	
0261-2.2.018	GV_3	Limmattal - Pflege und Weiterentwicklung Mobilitätsmanagement	A	
0261-2.2.019	GV_4	Limmattal - Konzepte und Strategien zur Erhöhung der Verkehrssicherheit innerorts insbesondere für Langsamverkehr	A	
0261-2.2.020	GV_5	Limmattal - Konzept zur Reduktion der akustischen Hintergrundbelastung	A	

Nicht zur Mitfinanzierung beantragte Eigenleistungen der Agglomeration

0261-2.2.008	ÖV_8	Limmattal - Entwicklung und Umsetzung kantonales B&R-Konzept	A	Es handelt sich um eine infrastrukturelle Massnahme, für die keine Mitfinanzierung durch den IF beantragt wurde.
--------------	------	--	---	--

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.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Priorität</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>
Eigenleistungen Bund (Weisung 14.12.2010)				
0261-2.2.005	ÖV_5	Würenlos - Entflechtung Schiene - Strasse	B	25.00
0261-2.2.047	MIV_2	Limmattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Weiningen, Dietikoner- Badener- Regensdorferstrasse	A	3.00
0261-2.2.048	MIV_2	Limmattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Weiningen, Zürcherstrasse	A	2.50
0261-2.2.049	MIV_2	Limmattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Weiningen, Alte Niederholz-/Fahrweidstrasse	A	2.50
0261-2.2.056	MIV_3	Limmattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität B - Schlieren, Kessler-/Urdorfstrasse	B	6.50

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
0261-2.2.066	ÖV_1	Limmattalbahn - Depotanlage	Depotanlagen können nicht über den Infrastrukturfonds mitfinanziert werden. Sie sind für den Betrieb unumgänglich, jedoch für die Beurteilung der Programmwirkung 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.

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio CHF) laut AP	Finanzierungsmittel
--	--	N1 Wettingen - Dietikon	--	Engpassbeseitigung 2014, Modul 3
--	--	N1 Westumfahrung Zürich	--	Engpassbeseitigung 2014, Modul 3

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.

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme
Keine vorhanden		

Keine vorhanden

Tabelle 5-6

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

5.4 Durch den Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C

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

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>	<i>Begründung</i>
A → B				
0261-2.2.039	MIV_1	Limmattal - Optimierung Verkehrssteuerung und -management - Dietikon, Optimierung der Leistungsfähigkeit Mutschellenstrasse	7.10	Bau- und Finanzreife unzureichend für den A-Horizont. Die Massnahme ist mit der künftigen Verkehrssteuerung am Anschluss Dietikon zu koordinieren und in einem Gesamtkonzept mit RVS Limmattal, LTB und Anpassung des Anschlusses Urdorf Nord abzustimmen.
0261-2.2.044	MIV_1	Limmattal - Optimierung Verkehrssteuerung und -management - Schlieren, Ausbau Engstringerkreuzung	10.00	Kosten/Nutzen-Verhältnis: genügend. Der Handlungsbedarf an dieser Stelle ist zu wenig konkret dargestellt. Der Ausbau ist im Rahmen eines Gesamtkonzepts zu überprüfen und darzustellen.
0261-2.2.061	ÖV_1	Limmattalbahn - Etappe 2/3	294.00	Bau- und Finanzreife unzureichend für den A-Horizont. Die Limmattalbahn soll angesichts der hohen Kosten, noch offener Fragen in der gesamtverkehrlichen Koordination und in Abstimmung mit der bestehenden Siedlungsdichte beziehungsweise mit der noch zu konkretisierenden Siedlungsentwicklung etappiert ausgeführt werden.
0261-2.2.062	ÖV_1	Limmattalbahn - Etappe 3/3	143.00	Bau- und Finanzreife unzureichend für den A-Horizont. Die Limmattalbahn soll angesichts der hohen Kosten, noch offener Fragen in der gesamtverkehrlichen Koordination und in Abstimmung mit der bestehenden Siedlungsdichte beziehungsweise mit der noch zu konkretisierenden Siedlungsentwicklung etappiert ausgeführt werden.
A → C				
0261-2.2.041	MIV_1	Limmattal - Optimierung Verkehrssteuerung und -management - Dietikon, Ausbau Überlandstrasse	10.00	Kosten/Nutzen-Verhältnis: ungenügend. Der Bedarf des Ausbaus der Überlandstrasse ist im Agglomerationsprogramm nicht nachgewiesen. Die Notwendigkeit der Ausbauten soll nochmals geprüft und allenfalls verdeutlicht werden. Die Massnahmen sollen in einem Gesamtkonzept mit RVS Limmattal, LTB und Anpassung des Anschlusses Urdorf Nord überdacht werden.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>	<i>Begründung</i>
B → C				
0261-2.2.004	ÖV_4	Dietikon - Optimierung Erschliessung Gebiet SLS	34.00	Kosten/Nutzen-Verhältnis: ungenügend. Im Agglomerationsprogramm fehlen die nötigen Informationen bezüglich der betrieblichen Machbarkeit einer zusätzlichen S-Bahn-Haltestelle, um die Massnahme beurteilen zu können.
0261-2.2.034	LV_2	Limmattal - Schliessung Netzlücken Langsamverkehr Priorität B - Dietikon	17.00	Dementsprechend wird auch die Zubringerpassarelle aus Niederfeld (ARE-Code 0261-2.2.034) umpriorisiert.

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>
0261-2.2.004	ÖV_4	Dietikon - Optimierung Erschliessung Gebiet SLS	34.00
0261-2.2.041	MIV_1	Limmattal - Optimierung Verkehrssteuerung und -management - Dietikon, Ausbau Überlandstrasse	10.00

Tabelle 5-8

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

6.1 Gesetzgebung, Sach- und Massnahmenpläne und Inventare des Bundes

6.1.1 Allgemeines

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

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

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

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

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

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Tab. Prüf-bericht</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Zeit-horizont</i>	<i>Hinweis Konflikt/Schwierigkeit</i>
--	--	--	Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen	--	Die Flachmoore von nationaler Bedeutung Nr. 863, 864, 865, 867 und 3732 befinden sich in Randzonen „deutlich veränderter Gebiete“ und teilweise entlang von „stark veränderter Gebiete“. In den Perimetern der Moore darf keine Siedlungsentwicklung stattfinden.
0261-2.2.027	S_4	5-2	Dietikon - Entwicklungsplanung Gebiet Silber - Lerzen - Stierenmatt	A	Das benachbarte Flachmoor von nationaler Bedeutung Nr. 865 darf durch die zukünftige Entwicklung nicht beeinträchtigt werden.
0261-2.2.041	MIV_1	5-7	Limmattal - Optimierung Verkehrssteuerung und -management - Dietikon, Ausbau Überlandstrasse	A	Beim Ausbau der Überlandstrasse sind Waldflächen betroffen. Die relative Standortgebundenheit muss gegeben sein bzw. nachgewiesen werden.

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>
0261-2.2.060	ÖV_1	Limmattalbahn - Etappe 1/3
0261-2.2.002	ÖV_2	Dietikon - Doppelspur-Ausbau BDWM

Tabelle 6-2

B-Liste:

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>
0261-2.2.061	ÖV_1	Limmattalbahn - Etappe 2/3
0261-2.2.062	ÖV_1	Limmattalbahn - Etappe 3/3

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>
0261-2.2.026	S_3	Limmattal - Masterplanung LTB
0261-2.2.029	S_6	Schlieren - Masterplanung Zentrum Schlieren
0261-2.2.030	S_7	Schlieren - Entwicklungsplanung Schlieren West und Rietpark

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 Zürich-Limmattal 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 – kantonsübergreifende Konkretisierung der Strategien und Massnahmen zur Siedlungsentwicklung nach innen und gegen die Zersiedlung. Ebenfalls zu konkretisieren wären die Konzeptionen des Langsamverkehrs und des Verkehrsmanagements. Im Zusammenhang mit den weiteren Etappen der Limmattalbahn ist insbesondere die Klärung der gesamtverkehrlichen Koordination und die Konkretisierung der Siedlungsentwicklung nach innen von Bedeutung.



ANHANG 1

Massnahmenliste Benchmark Langsamverkehr

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Priorität</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>	<i>Kosten (Mio CHF) 2005*/**</i>
0261-2.2.011	LV_3	Limmattal - Verbesserung Sicherheit Fussgängerquerungen	A	3.00	2.54
0261-2.2.032	LV_1	Limmattal - Schliessung Netzlücken Langsamverkehr Priorität A - Dietikon	A	2.10	1.78
	Summe	A/B-Liste		5.10	4.33

Keine Kürzung lt. Benchmark (Methode siehe Erläuterungsbericht)

	LV A-Liste	A	4.33
	LV B-Liste	B	0.00

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>
0261-2.2.006	ÖV_6	Dietikon - Ausbau Schnellzugshalt	Die Massnahme ist in der aktuellen Bundesangebotsplanung nicht enthalten.

Tabelle Anhang 2