



14.09.2018

Agglomerationsprogramm Limmattal

3. Generation

Prüfbericht des Bundes

Referenz/Aktenzeichen: 223.0-4/3/18/1/11

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Raumentwicklung ARE



Stephan Scheidegger
Stellvertretender Direktor



Dr. Ulrich Seewer
Vizedirektor

Inhaltsverzeichnis

1	Gegenstand, Ziel und Zweck der Prüfung; Vorgehen.....	4
1.1	Gegenstand der Prüfung	4
1.2	Ziel und Zweck der Prüfung	4
1.3	Vorgehen im Prüfprozess.....	4
2	Gesamtwürdigung und Bundesbeitrag.....	6
3	Prüfung der Grundanforderungen	10
4	Beurteilung der Programmwirkung.....	12
4.1	Nutzen – Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien.....	13
4.2	Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis)	16
5	Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen	18
5.1	Anpassung der Massnahmen.....	18
5.2	Nicht mitfinanzierte Massnahmen	20
5.2.1	Nicht durch den Bund mitfinanzierbare Massnahmen	20
5.2.2	Nicht programmrelevante Massnahmen.....	20
5.3	Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen	21
5.4	Durch den Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C	21
5.5	A-, B- und C*-Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung	23
6	Übereinstimmung mit der Gesetzgebung und Planungsinstrumenten des Bundes sowie den kantonalen Richtplänen	24
6.1	Gesetzgebung, Sach- und Massnahmenpläne sowie Inventare des Bundes.....	24
6.1.1	Allgemeines	24
6.1.2	Massnahmen der Priorität A oder B mit möglichen Konflikten im Bereich Umwelt aus Sicht des Bundesamtes für Umwelt (BAFU)	24
6.2	Nachweis der Abstimmung von Massnahmen der Priorität A oder B mit den kantonalen Richtplänen	25
7	Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms.....	26
ANHANG 1		27

1 Gegenstand, Ziel und Zweck der Prüfung; Vorgehen

1.1 Gegenstand der Prüfung

Gegenstand der Prüfung ist das Agglomerationsprogramm **Limmattal** bestehend aus:

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

Das Agglomerationsprogramm (AP) wurde am 15. Dezember 2016 beim Bund zur Prüfung eingereicht. Damit bewirbt sich die Agglomeration für die Mitfinanzierung der im Agglomerationsprogramm als prioritär eingestuften Verkehrs-Infrastrukturvorhaben durch den Bund gestützt auf das Bundesgesetz vom 30. September 2017 über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAFG)¹.

1.2 Ziel und Zweck der Prüfung

Die Prüfung hat drei Ziele:

1. die Erfüllung der Grundanforderungen prüfen;
2. die Höhe der Bundesbeiträge festlegen, auf der Grundlage
 - a) der Wirkung des vorliegenden Agglomerationsprogramms;
 - b) des Stands der Umsetzung der Agglomerationsprogramme der 1. und 2. Generation. Dieser Stand der Umsetzung basiert auf dem Umsetzungsreporting, das integraler Teil des Agglomerationsprogrammes der 3. Generation bildet²;
3. die Priorisierung der Massnahmen aller Agglomerationsprogramme mit Blick auf die verfügbaren Bundesmittel prüfen (Kosten/Nutzen-Betrachtung, gestützt auf die gesetzlich definierten Wirksamkeitskriterien);

Auf dieser Grundlage werden die Botschaft des Bundesrats zum Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr ab 2019 (dritte Generation; nachfolgend: Botschaft des Bundesrates) zuhanden der eidgenössischen Räte sowie die Leistungsvereinbarungen für die Agglomerationsprogramme der 3. Generation erarbeitet.

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

1.3 Vorgehen im Prüfprozess

Das Verfahren der Prüfung ist in der Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 3. Generation des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK vom 16.02.2015 (nachfolgend: UVEK-Weisung) festgelegt. Im

¹ SR 725.13

² Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation vom 16.02.2015, S. 23 Ziff. 3.3.

Verläufe des Prüfprozesses wurden diese Vorgaben in der praktischen Anwendung konkretisiert und präzisiert. Die pauschalen Kosten wurden gestützt auf Artikel 3 der Verordnung des UVEK vom 20.12.2017 über Fristen und Beitragsberechnung für Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr (PAvV) berechnet. Weitere Hinweise zum Vorgehen und zu den Ergebnissen des Prüfprozesses sind im Erläuterungsbericht vom 14.09.2018 dargelegt.

2 Gesamtwürdigung und Bundesbeitrag

Das Agglomerationsprogramm Limmattal der 3. Generation baut kohärent auf dem entsprechenden Programm der 2. Generation auf. Ein übersichtliches Zukunftsbild bildet den Rahmen für die aufeinander abgestimmten Teilstrategien Verkehr, Siedlung und Landschaft. Der rote Faden ist gut ersichtlich. Das Dachkonzept zu den Zürcher Agglomerationsprogrammen bildet den konzeptionellen Rahmen und stellt die Abstimmung mit den übergeordneten Planungen sicher. Es behandelt jedoch nur den Zürcher Teil. Die Abstimmung zwischen den Kantonen Zürich und Aargau wie auch zwischen den Gemeinden im Limmattal wurde intensiviert.

Die Stärke des Agglomerationsprogramms liegt in einer guten Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung dank einem klaren Fokus auf die Entwicklung entlang des urbanen Entwicklungsbandes zwischen den Zentrumsgebieten Schlieren, Dietikon und Spreitenbach. Diese Entwicklung wird konsequent vorangetrieben. Mit der Abstimmung der siedlungsseitigen Planungen auf die Limmattalbahn als Treiber der Entwicklung trägt das Agglomerationsprogramm zu einer zweckmässigen Konzentration der Siedlungsentwicklung auf die zukünftige Achse des öffentlichen Verkehrs (ÖV) bei. Der Mehrverkehr soll in diesem stark wachsenden Gebiet hauptsächlich durch den ÖV und den Langsamverkehr (LV) aufgenommen werden. Dank der Limmattalbahn und deren Abstimmung auf die S-Bahn und das regionale Busangebot erfährt das ÖV-Angebot einen markanten Sprung. Es werden bedeutende Verbesserungen für Kapazität, Reisezeiten und Fahrplanstabilität erreicht. Busseitig ist auch der Ausbau von tangentialen Angeboten geplant. Im LV sorgen die Veloschnellroute und deren Zubringer für verbesserte Erreichbarkeit und einen direkten Anschluss an die Stadt Zürich. Das strassenseitige Steuerungskonzept und die gezielten Ausbauten des Strassennetzes stellen gleichzeitig sicher, dass das verbleibende Wachstum im Strassenverkehr die Erreichbarkeiten im Motorisierten Individualverkehr (MIV) nicht gefährdet. Die Realisierung der Limmattalbahn wird in Schlieren und Dietikon und in geringerem Masse auch in Spreitenbach mit Massnahmen zur Aufwertung des Strassenraums und des öffentlichen Raums verbunden. Der MIV wird weitgehend auf die Hauptverkehrsstrassen kanalisiert.

Eine Schwäche des Programms liegt in der eher allgemein gehaltenen Strategie zum Umgang mit Verkehrsintensiven Einrichtungen. Die MIV-Strategie fokussiert zu stark auf die Kanalisierung des MIV, anstatt das Wachstum der Nachfrage einzudämmen. Für nachfrageseitige Massnahmen wie beispielsweise eine konsequente Parkplatz-Strategie oder ein Mobilitätsmanagement formuliert das Agglomerationsprogramm zu wenig gesamtregionale Vorgaben an die Gemeinden. Vor allem bei den Verkehrsintensiven Einrichtungen in Spreitenbach bleibt deshalb auch in Zukunft eine hohe MIV-Ausrichtung. Die Limmattalbahn und der Angebotssprung im ÖV wird schliesslich in der 3. Generation kaum mit städtebaulichen Aufwertungsprojekten im Umfeld von Bahnhöfen ergänzt. Siedlungsseitig werden die unbebauten Bauzonenreserven der Gemeinden an den Talflanken mit dem Agglomerationsprogramm nicht angegangen. Dort gibt es keine entsprechenden Massnahmen zur Steuerung der Siedlungsentwicklung.

Das Agglomerationsprogramm erreicht eine gewisse Erhöhung der Verkehrssicherheit. Dazu tragen insbesondere die konsequente Entflechtung des LV vom MIV und ÖV, die MIV-Reduktion in den Ortszentren entlang der Limmattalbahn sowie der Sanierung gewisser Unfallschwerpunkte bei.

Dank der Limmattalbahn, der Anpassung des Busangebots und dem deutlichen Ausbau der Velo-Infrastruktur kann ein massgeblicher Teil des künftigen Mehrverkehrs vom ÖV und vom LV aufgenommen werden. Dies hat eine Verbesserung des Modal Splits sowie eine gewisse Reduktion der Luft- und Lärmbelastung zur Folge. Im Bereich Landschaft liegt neu ein gesamtregionales Konzept vor, die Massnahmen sind aber teilweise noch wenig konkret.

Der Bund bewertet in der dritten Generation die Umsetzung der Massnahmen vorangehender Generationen und das Reporting darüber mit. Bei mangelhafter Umsetzung und Reporting kann die Programmwirkung um einen oder zwei Punkte reduziert werden. Im vorliegenden Agglomerationsprogramm Limmattal ist dies nicht der Fall, obwohl gewisse Verzögerungen auftreten und die Parkplatzproblematik nicht mehr konkret angegangen wird.

Nach der Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen belaufen sich die Investitionskosten des Agglomerationsprogramms **Limmattal** auf CHF 1001.23 Mio.. Dieser Betrag umfasst CHF 275.69 Mio.³ für die A- Massnahmen der 2. Generation sowie CHF 6.76 Mio.⁴ für die Massnahmen der A-Liste aus dem Agglomerationsprogramm der 1. Generation. Die Investitionskosten der Agglomerationsprogramme Stadt Zürich - Glattal und Limmattal werden als Ganzes betrachtet und betragen CHF 2846.05 Mio⁵. Die Investitionskosten werden für die betroffene grosse Agglomeration als mittel eingestuft.

Aufgrund der Programmwirkung (Kosten/Nutzen-Verhältnis) wird dem eidgenössischen Parlament beantragt, folgenden Beitragssatz des Bundes an die mitfinanzierten Massnahmen der 3. Generation festzulegen⁶:

35 %

Aus diesem Beitragssatz werden für die Mitfinanzierung der in der nachfolgenden A-Liste enthaltenen Massnahmen die aufgeführten Beiträge des Bundes bei den eidgenössischen Räten zur Freigabe beantragt.

³ Diese Investitionskosten A2 wurden aus den Kosten mit Preisstand 2005 gemäss der Leistungsvereinbarung 2. Generation auf den aktuellen Preisstand umgerechnet und um die Beträge reduziert, von denen die Trägerschaften definitiv Abstand genommen haben.

⁴ Diese Investitionskosten A1 wurden aus den Kosten mit Preisstand 2005 gemäss der Leistungsvereinbarung 1. Generation auf den aktuellen Preisstand umgerechnet und um die Beträge reduziert, von denen die Trägerschaften definitiv Abstand genommen haben.

⁵ Zur Beurteilung der Kosten wurden die Agglomerationsprogramme Stadt Zürich-Glattal und Limmattal zusammen betrachtet, da sie im selben BFS-Perimeter umgesetzt werden. Die Kosten betragen CHF 2846.05 Mio (1001.23 + 1844.82).

⁶ Die Beitragssätze an die A-Massnahmen, die in den Leistungsvereinbarungen der 1. und 2. Generation festgehalten sind, bleiben unverändert.

A-Liste

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) laut AP</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) 2016*</i>	<i>Bundes- beitrag **</i>	<i>Bundes- beitrag ***</i>
0261-2.3.002	GV2a	Spreitenbach - Ausbau Erschliessungsspanne Müsli Priorität A	4.30	4.24	1.48	
0261-2.3.009	LV10	Würenlos/Neuenhof - Limmattsteg	6.00	5.91	2.07	
0261-2.3.012	LV1a	Kanton Zürich - Veloschnellroute, Abschnitt Altstetten - Schlieren	10.60	10.44	3.65	
0261-2.3.015	LV2	Schlieren - Schliessung Velonetzlücke, Gleisfeldquerung Höhe Wagistrasse	15.00	14.78	5.17	
0261-2.3.021	LV8	Killwangen - Neue Erschliessung Bahnhof	4.00	3.94	1.38	
0261-2.3.023	MIV1	Schlieren – Ausbau Engstringerkreuzung	45.00	44.34	15.52	
0261-2.3.025	ÖV1	Kantone Zürich und Aargau - Limmattalbahn 2. Etappe (Schlieren - Killwangen)	547.45	539.37	188.78	
0261-2.3.042	MIV2	Dietikon – Optimierung Leistungsfähigkeit und Verkehrsmanagement	22.10	21.77	7.62	
0261-2.3.043	-	Paket LV A-Liste	4.78	4.29		1.50
0261-2.3.044	-	Paket Aufw. Str. A-Liste	7.88	5.94		2.08
Summe			667.11	655.02	225.67	3.58

Tabelle 2-1 * Preisstand April 2016; ** Preisstand April 2016 exklusive Mehrwertsteuer und Teuerung; *** Preisstand April 2016 inkl. Mehrwertsteuer und Teuerung, vgl. Anhang 1

Übrige für die Programmwirkung relevante Massnahmen

Die folgenden Massnahmen sind für die Beurteilung der Programmwirkung und damit für die Festlegung der Höhe des Beitragssatzes relevant. Sie werden in die Leistungsvereinbarung übernommen.

- Nicht durch den Bund mitfinanzierte Massnahmen im Bereich Siedlung und Verkehr gemäss Tabelle 5.2 (vgl. Kapitel 5.2.1)
- Massnahmen der B-Liste gemäss Tabelle 5-6 (vgl. Kapitel 5.5).

Weitere durch den Bund (mit)finanzierbare Massnahmen gemäss Tabelle 5-4 (vgl. Kap. 5.3.), deren Realisierungsbeginn (voraussichtlich) in den A- oder B-Horizont der Agglomerationsprogramme der 3. Generation fällt, sind für die Gesamtverkehrs- und Siedlungsentwicklung im Agglomerationsraum relevant und werden in der Wirkungsbeurteilung des Agglomerationsprogramms durch den Bund indirekt mitberücksichtigt.

Kosten und Nutzen der überarbeiteten Agglomerationsprogramme der 3. Generation wurden unter Einbezug der Massnahmen der Agglomerationsprogramme der 1. und 2. Generation (ohne Massnahmen der Priorität B, vgl. Kap. 3.4 der Leistungsvereinbarung/en) bewertet, jedoch ohne Berücksichtigung der dringenden Projekte⁷. Auch der Umsetzungsstand dieser (bereits verbindlich

⁷ Für dringende Projekte des Agglomerationsverkehrs wurden im Oktober 2006 die Mittel aus dem Infrastrukturfonds gesprochen (vgl. Bundesbeschluss über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds vom 4. Oktober 2006). Mit Inkrafttreten des Infrastrukturfondsgesetzes 2008 konnte mit dem Bau dieser dringenden Projekte begonnen werden.

vereinbarten) Massnahmen ist daher für die Programmwirkung des vorliegenden Agglomerationsprogramms der 3. Generation und damit für die Festlegung des Beitragssatzes relevant.

3 Prüfung der Grundanforderungen

Die Mitfinanzierungswürdigkeit des Agglomerationsprogramms durch den Bund ist entsprechend der UVEK-Weisung zusammengefasst an sechs Grundanforderungen geknüpft.

Ein Agglomerationsprogramm muss alle Grundanforderungen erfüllen. In der Art und Weise und im Detaillierungsgrad kann es jedoch den spezifischen Herausforderungen und der Grösse der jeweiligen Agglomeration angepasst werden⁸.

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

Zusammenfassung

Das Agglomerationsprogramm Limmattal ist gut und nachvollziehbar in die übergeordnete Dachstrategie eingebettet. Der rote Faden ist kohärent und nachvollziehbar dargestellt. Das Agglomerationsprogramm zeichnet sich durch ein klares, auf Teilbilder aufgegliedertes Zukunftsbild und eine insgesamt gut nachvollziehbare Darstellung der Zusammenhänge aus. Allerdings ist es nachteilig, dass sich die Dachstrategie auf den Kanton Zürich beschränkt.

Grundanforderungen 1 und 2

- GA 1: Partizipation gewährleistet
- GA 2: Bestimmung einer Trägerschaft

Die Grundanforderungen 1 und 2 betreffend die Gewährleistung von Partizipation und die Einsetzung einer Trägerschaft sind erfüllt.

Stärken:

- Die kantonalen Ämter sind umfassend einbezogen.
- Die Regionen sind in die Erarbeitung involviert.
- Der Verein «Regionale Projektschau Limmattal» ist ein konkretes Gefäss zur Förderung der überkommunalen und interkantonalen Koordination.

Schwächen:

- Die Gemeinden wurden indirekt über die Regionen einbezogen und konnten sich im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens äussern. Ein direkter Einbezug der Gemeinden in der Erarbeitungsphase könnte die Verankerung des Agglomerationsprogramms bei den Gemeinden verstärken.

Grundanforderungen 3, 4 und 5

- GA 3: Analyse von Ist-Zustand und Entwicklungstrends sowie Identifikation von Stärken, Schwächen, Chancen, Risiken und Handlungsbedarf
- GA 4: Entwicklung von Massnahmen in allen Bereichen, in Kohärenz zu Zukunftsbild, Teilstrategien und Priorisierung (erkennbarer roter Faden)
- GA 5: Beschreibung und Begründung der prioritären Massnahmen

Ebenfalls sind die Grundanforderungen 3 bis 5 betreffend Analyse, Zukunftsbild, Teilstrategien und Entwicklung von Massnahmen sowie die Angaben zu den MOCA-Indikatoren (Zielwerte) erfüllt.

Stärken:

- Das Agglomerationsprogramm Limmattal ist übersichtlich strukturiert. Verschiedene Elemente des Agglomerationsprogramms sorgen dafür, dass der rote Faden sehr gut nachvollziehbar ist und die wesentlichen Elemente des Programms erfasst werden können:
- Das Zukunftsbild wird auf verschiedene Teilbilder aufgegliedert, was das Verständnis des sehr differenzierten Zukunftsbildes erleichtert.
- Der rote Faden wird dank einer gut nachvollziehbaren Verknüpfung von Handlungsbedarf, Teilstrategien und Massnahmen systematisch dargelegt.

⁸ Vgl. UVEK-Weisung S. 25 Ziff. 3.4.

- Die Teilstrategien sind knapp und klar erläutert und werden konsequent mit dem Handlungsbedarf in Bezug gebracht. Text und Karten ergänzen sich gut und nehmen aufeinander Bezug.
- Kapitel 7 gibt einen guten Überblick über die Massnahmen und verknüpft zwischen den Teilstrategien und den einzelnen Massnahmenblättern.

Schwächen:

- Die Zusammenfassung beschränkt sich auf die Darstellung der Veränderungen gegenüber dem Agglomerationsprogramm der zweiten Generation. Eine Zusammenfassung der wesentlichen Inhalte der dritten Generation könnte den Lesenden den Einstieg und die Übersicht erleichtern.
- Eine systematischere Übersicht über die Schwachstellen könnte das Verständnis des Agglomerationsprogramms verbessern. Insbesondere ist die Analyse zum Fussverkehr sehr knapp und legt deshalb nur eine ungenügende Basis für die Begründung der Massnahmen (z.B. kann die inhaltlich gute Kategorie „attraktive, sichere und behindertengerechte Stadträume“ in der Teilstrategie Fussverkehr nicht aus der Analyse nachvollzogen werden).
- Die Dachstrategie beschränkt sich bezüglich Analyse und übergeordnetes Zukunftsbild auf den Kanton Zürich. Angesichts der starken kantonsübergreifenden Verflechtungen, namentlich im Limmattal, wäre eine stärkere Bezugnahme auf kantonsübergreifende Fragen zweckmässig.

Grundanforderung 6

- GA 6: Umsetzung und Controlling gesichert

Über die Umsetzung der Massnahmen der Agglomerationsprogramme der 1. und 2. Generation wurde im Umsetzungsreporting Bericht erstattet und auch die formellen Aspekte (Kap. 6 der UVEK-Weisung) wurden eingehalten, womit auch die Grundanforderung 6 erfüllt ist.

Stärken:

- Die Einbettung in die verschiedenen Planungen wird in der Dachstrategie und im Agglomerationsprogramm nachvollziehbar dargestellt.
- Die Umsetzungsvereinbarung und Umsetzungsbestätigung, die Koordinationsgruppe Umsetzung sowie der Umsetzungsleitfaden tragen zu einer systematischen und koordinierten Umsetzung bei.
- Im Limmattal wurde ein gemeinsames städtebauliches Monitoring eingeführt.

4 Beurteilung der Programmwirkung

Das Verfahren für die Ermittlung der Programmwirkung ist in der UVEK-Weisung (insb. Kap. 2, 3.5 und 4.5) festgelegt⁹. Es stellt den Nutzen des Agglomerationsprogramms dessen Kosten gegenüber. Sowohl Nutzen als auch Kosten werden jeweils relativ im Verhältnis zur Grösse der Agglomeration (Summe von Bevölkerungszahl und der mit 0.5 gewichteten Beschäftigtenzahl) und unter Berücksichtigung ihrer Eigenheiten ermittelt¹⁰.

Für die Beurteilung des Nutzens ist die Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramms, gemessen an dessen Beitrag zur Verwirklichung der gemäss Artikel 17d des Bundesgesetzes vom 22. März 1985 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und der Nationalstrassenabgabe (MinVG)¹¹ vorgegebenen Wirkungsziele (bessere Qualität des Verkehrssystems, mehr Siedlungsentwicklung nach innen, weniger Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch, mehr Verkehrssicherheit) massgebend.

In die Beurteilung des Nutzens des Agglomerationsprogrammes der 3. Generation fliessen folgende Massnahmen ein:

- Massnahmen der A- Liste des Agglomerationsprogramms der 3. Generation gemäss Priorisierung des Bundes (Kap. 2);
- die durch den Bund nicht mitfinanzierbaren Massnahmen in den Bereichen Siedlung, Landschaft und Verkehr (Kap. 5.2.1);
- Massnahmen der B-Liste des Agglomerationsprogramms der 3. Generation gemäss Priorisierung des Bundes (Kap. 5.5);
- Massnahmen der A-Liste der Agglomerationsprogramme der 1. und 2. Generation, die Teil der jeweiligen Leistungsvereinbarung sind (mitfinanzierbare und nicht mitfinanzierbare Massnahmen sowie Eigenleistungen; Kap. 3.1–3.3 der Leistungsvereinbarung);
- allfällige zusätzliche relevante Massnahmen, welche während diesen Perioden (2011–2014 resp. 2015–2018) umgesetzt oder begonnen wurden¹².

Weitere durch den Bund (mit)finanzierbare Massnahmen gemäss Tabelle 5-4 (vgl. Kap. 5.3), deren Realisierungsbeginn (voraussichtlich) in den A- oder B-Horizont der Agglomerationsprogramme der 3. Generation fällt, sind für die Gesamtverkehrs- und Siedlungsentwicklung im Agglomerationsraum relevant und werden in der Wirkungsbeurteilung des Agglomerationsprogramms durch den Bund indirekt mitberücksichtigt.

Auch das Umsetzungsreporting (Stand der Umsetzung der Massnahmen aus den Leistungsvereinbarungen früherer Generationen, Herleitung der Massnahmen der 3. Generation auf der Grundlage von Agglomerationsprogrammen früherer Generationen) fliesst in die Beurteilung des Nutzens ein.

Die Kosten ergeben sich aus den Gesamtkosten aller durch den Bund als A- und B-Massnahmen priorisierten Massnahmen des Agglomerationsprogramms der 3. Generation zuzüglich der Kosten der in den Leistungsvereinbarungen der 1. und 2. Generation vorgesehenen mitfinanzierten Massnahmen der jeweiligen A-Liste¹³.

⁹ Vgl. UVEK-Weisung S. 14 ff. Ziff. 2, S. 40 Ziff. 3.5 und S. 65 ff. Ziff. 4.5).

¹⁰ Vgl. UVEK-Weisung S. 65 Ziff. 4.5 und S. 67 Ziff. 4.5.2.

¹¹ SR 725.116.2

¹² Vgl. UVEK-Weisung S. 65 Ziff. 4.5.1.

¹³ Vgl. UVEK-Weisung S. 66 Ziff. 4.5.2.

4.1 Nutzen – Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien

Wirksamkeitskriterium	Beurteilung mit Begründung
WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert	Stärken ▪ Die Gesamtverkehrsstrategie beabsichtigt den Mehrverkehr mehrheitlich mit der Limmattalbahn und dem LV bewältigen und setzt dieses Ziel konsequent um. Dementsprechend wird die Erreichbarkeit für den ÖV und die Qualität des LV entlang der Hauptachse deutlich verbessert. ▪ Die Limmattalbahn erschliesst die urbanen Räume mit einem leistungsstarken ÖV-Feinverteiler. Zusammen mit dem langfristigen Buskonzept führt dies zu einem Quantensprung im Limmattaler ÖV-Angebot: Kapazität und Benutzerfreundlichkeit, Fahrplanstabilität und Reisezeiten werden deutlich verbessert. Die Limmattalbahn verbessert die ÖV-Erreichbarkeit des Niderfelds und diverser Verdichtungsgebiete in Schlieren sowie des Kreuzäckers und des Zentrumsentwicklungsgebiets in Spreitenbach. ▪ Die MIV-Strategie will den Hauptverkehr auf die Bern- und Überlandstrasse resp. auf das ausgebaute HLS-Netz verlagern. Deren Umsetzung ist über ein Betriebskonzept und gezielte Ausbauten des Strassennetzes sichergestellt. Die Verlagerung des MIV wird genutzt, um den Strassenraum auf der Limmattalbahntrasse in Schlieren und Dietikon und in geringerem Masse in Spreitenbach für den ÖV und LV zu optimieren und städtebaulich aufzuwerten. ▪ Schwachstellen und Netzlücken im LV werden flächendeckend im Rahmen des kantonalen Velonetzplans und des Massnahmenplans Fussverkehr analysiert und teilweise mit Massnahmen im Agglomerationsprogramm behoben. Es ist jedoch nicht klar, in welchem Rahmen die verbleibenden Schwachstellen und Netzlücken behoben werden sollen. ▪ Der Ausbau der Veloschnellroute und deren Zubringer sowie die verbesserten Gleisquerungen verringern Netzwidestände und verbessern die Erreichbarkeit für den LV stark. Im aargauischen Teil der Agglomeration ist die Linienführung der Veloschnellroute und deren Zubringer jedoch noch weitgehend unklar. Mit der Aufwertung der Zentrumsstrasse auf einer Querachse in Spreitenbach wird allerdings eine zusätzliche LV-Infrastruktur bereitgestellt. Schwächen ▪ Die Gesamtverkehrsstrategie sieht vor, den zukünftigen Mehrverkehr mehrheitlich mit der Limmattalbahn zu bewältigen. Wichtige nachfrageseitige Massnahmen dazu liegen aber nicht vor. Es sind weder Mobilitätskonzepte für die bestehenden verkehrs- und kundenintensiven Betriebe noch klare Vorgaben für Neubebauungen vorgesehen. Für den Kanton Zürich bestehen zwar kantonale Programme zum Mobilitätsmanagement, deren Umsetzung im Agglomerationsperimeter bleibt jedoch vage. Für die Verkehrsintensiven Einrichtungen in Spreitenbach werden keine Aussagen zu nachfrageseitigen Massnahmen gemacht. ▪ Im Agglomerationsprogramm 3. Generation wird noch zu wenig klar, wie die Chancen für eine Aufwertung der multimodalen Drehscheiben entlang der Limmattalbahn genutzt werden. Beispielsweise gibt es keine weiteren Überlegungen für eine städtebauliche Aufwertung der Bahnhofsumfelder und für eine Verbesserung der Zugänge für den LV. Einzig am Bahnhof Killwangen-Spreitenbach wird der LV-Zugang leicht verbessert. ▪ An den Talflanken sieht das regionale Buskonzept zwar Tangentialverbindungen vor. Gleichzeitig entfallen aber auch Direktverbindungen. Zudem gibt es keine konsequenten Buspriorisierungen auf der Achse Urdorf-Schlieren-Engstringen. ▪ Die MIV-Strategie ist noch besser mit dem Konzept der regionalen Verkehrssteuerung (RVS), dem Ausbau und der Anschlussdosierung des Nationalstrassennetzes

abzustimmen. Zudem ist auch der aargauische Teil der Agglomeration in die MIV-Strategie zu integrieren.

WK2: Siedlungs-
entwicklung
nach innen

Stärken

- Das Agglomerationsprogramm zeigt in einem übersichtlichen Zukunftsbild, wie die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in Abstimmung mit den Landschaftsräumen gelenkt werden soll. Die Teilstrategie Siedlung greift den in der Analyse formulierten Handlungsbedarf auf. Der Spannungsbogen der Siedlungsentwicklung zwischen den Zentrumsgebieten Schlieren, Dietikon und Spreitenbach, das „blaue Band“ und die talquerenden Landschaftsspannen sind konzeptionell überzeugend und insgesamt aufeinander abgestimmt.
- Die Abstimmung der Siedlungsentwicklung zwischen den Kantonen Zürich und Aargau wurde im Limmattal intensiviert.
- Die Masterplanung Niderfeld in Dietikon, das Stadtentwicklungskonzept Schlieren sowie die Planungen zur räumlichen Entwicklung und Zentrumsentwicklung in Spreitenbach werden konsequent vorangetrieben. Sie sind auf die Limmattalbahn als Treiber der Entwicklung abgestimmt. Damit trägt das Agglomerationsprogramm zu einer zweckmässigen Konzentration der Siedlungsentwicklung auf die zukünftige ÖV-Achse und damit zur Siedlungsentwicklung nach innen bei.
- Der öffentliche Raum wird durch verschiedene Massnahmen aufgewertet. Das Trasse der Limmattalbahn wird mehrheitlich vom MIV entlastet. Die Ortsdurchfahrt Dietikon, der Strassenraum beim Muulaffeplatz in Urdorf und der Raum beim Shoppi in Spreitenbach werden aufgewertet. Weiter tragen der Ausbau der Baumgartenstrasse in Spreitenbach und verschiedene Massnahmen im LV zu einer erhöhten Qualität des öffentlichen Raums bei.

Schwächen

- Die Gemeinden an den Talflanken verfügen über unbebaute Bauzonenreserven. Dennoch werden dort im Agglomerationsprogramm keine Massnahmen zur Steuerung der Siedlungsentwicklung definiert, die über die kantonale und regionale Richtplanung hinausgehen und diese ergänzen. Eine griffige Strategie zur Abstimmung der Entwicklung im Bestand mit allfälligen Neueinzonungen (z.B. Etappierung bestehender Bauzonen, Reduktion von Bauzonenreserven) als Teil des Agglomerationsprogramms wird nicht dargelegt. Es wirkt entsprechend über die bestehenden Grundlagen hinaus erst richtungsweisend und wenig konkret lenkend.
- Die Strategie für die Standortfestlegung und Qualitätsanforderungen für Verkehrsintensive Einrichtungen im Agglomerationsprogramm bleibt vage. Die positiven Wirkungen auf den öffentlichen Raum fallen wegen des hohen MIV-Aufkommens bei den Verkehrsintensiven Einrichtungen in Spreitenbach deutlich geringer aus als in Schlieren, Dietikon und Urdorf. Auch liegen die Entwicklungsgebiete Limmatfeld/Zweifelstrasse und Zinggacher/Ställe in Spreitenbach in Gebieten mit geringer Erschliessungsgüte. Der Umgang mit diesen Standorten im Agglomerationsprogramm wird nicht weiter erläutert.
- Die Thematik der städtebaulichen Qualität wird im Agglomerationsprogramm der dritten Generation nicht direkt thematisiert.

WK3: Verkehrs-
sicherheit erhöht

Stärken

- Für den Agglomerationsperimeter liegt eine flächendeckende Analyse der Unfallschwerpunkte vor. Unfallhäufungspunkte mit Fussgängern werden ebenfalls flächendeckend betrachtet. Gewisse Unfallschwerpunkte werden mit den Massnahmen des Agglomerationsprogramms saniert. Positiv wirken v.a. die flankierenden strassenseitigen Massnahmen zur Limmattalbahn sowie die Aufwertung von Ortsdurchfahrten (v.a. Dietikon) und die LV-Massnahmen im Nahbereich der Bahnhöfe Killwangen und Würenlos. So wird eine gewisse Verbesserung bei der objektiven Verkehrssicherheit erreicht.

- Das bfu-Modell 30/50 ist in den Gemeinden des Agglo-Perimeters teilweise umgesetzt, andernorts ist eine Umsetzung geplant. Teilweise wurden auch Begegnungszonen eingeführt.

Schwächen

- Die Analyse der Verkehrssicherheit für den Aargauer Teil der Agglomeration ist knapp. Die Kohärenz zwischen Handlungsbedarf und der Ableitung von Massnahmen ist auch nicht immer vorhanden. So werden z.B. die Unfälle entlang der BDWM nicht angegangen. Auch lässt sich die Herleitung des Handlungsbedarfs „Verbesserung der Verkehrssicherheit im Strassenraum“ nicht transparent nachvollziehen.
- In den Ortszentren der Gemeinden ausserhalb des Spannungsbogens besteht noch Potenzial zur Verbesserung der subjektiven Sicherheit.

WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch

Stärken

- Die Fertigstellung der Limmattalbahn, die Verlagerung des MIV, die Anpassung des Busangebots und der substanzielle Ausbau der Velo-Infrastruktur beeinflussen den Modal Split positiv. ÖV und LV übernehmen einen massgeblichen Teil des künftigen Mehrverkehrs. Dies bewirkt lokale Reduktionen der Luft- und Lärmbelastungen. Ein grosser Teil des dichten Siedlungsgebiets in Schlieren und Dietikon wird v.a. entlang der Limmattalbahn von Emissionen entlastet.
- Das Thema Landschaft und Freiräume wurde konzeptionell gut bearbeitet. Im Konzept „Natur – Landschaft – Freiraum“ wurde eine umfassende Analyse vorgenommen, deren Schlussfolgerungen überwiegend in das Zukunftsbild des Agglomerationsprogramms eingeflossen sind. Das Projekt „Agglopark Limmattal“ aus der 2. Generation wird weitergeführt. Der Limmatsteg und der talquerenden Erholungsweg Sulperg-Rüsler verbessern die Zugänglichkeit zu den Freiräumen.

Schwächen

- Das Agglomerationsprogramm der dritten Generation enthält wenig konkrete neue Massnahmen zur Umsetzung der Teilstrategie Landschaft und Natur. Es gibt keine konkreten Aussagen zur Umsetzung der Landschaftsspange Hüttikerberg-Niderfeld. Die Vernetzungsachsen "Hasleren-Weiniger Feld-Schönenwerd" und "Gubrist-Werd-Schlierenberg" werden noch nicht bearbeitet. Zum Thema „gestaltete Siedlungsränder“ gemäss Zukunftsbild sind keine entsprechenden Massnahmen geplant.
- Der Bau der zweiten Etappe der Limmattalbahn beansprucht Flächen (v.a. zwischen Dietikon und Spreitenbach). Der bereits hohe Druck auf Biotope wird durch das angestrebte Wachstum in der Agglomeration weiter steigen, auch durch einzelne LV-Massnahmen und einige «deutlich» sowie «stark veränderte Gebieten».

UR: Umsetzungsreporting

Stärken

- Die Weiterentwicklung der Massnahmen und die Abgrenzung der vorliegenden Massnahmen von Massnahmen der Vorgängergeneration sind inhaltlich nachvollziehbar. Das Umsetzungsreporting stellt den Bezug zwischen dem Stand der Umsetzung und dem Handlungsbedarf her. Dies bildet eine gute Grundlage, allerdings wird bei der folgenden Analyse und der Herleitung von Handlungsbedarf und Teilstrategien auf Programmebene wenig explizit auf den Umsetzungsstand eingegangen.
- Das Umsetzungsreporting ist von guter Qualität, klar ersichtlich und nachvollziehbar in das Agglomerationsprogramm integriert. Die Karten mit den Massnahmen pro Generation und Horizont (A- und B-Horizont) sind für den Nachvollzug und das Verständnis sehr hilfreich. Meistens werden Abweichungen nachvollziehbar begründet, die Argumentation fällt allerdings teilweise etwas knapp aus.
- Die Umsetzung der Siedlungsmassnahmen aus der 1. und 2. Generation ist zufriedenstellend.
- Die Umsetzung der Limmattalbahn 1. Etappe als Schlüsselmassnahme schreitet gut voran.

Schwächen

- Insgesamt weist die Umsetzung der Verkehrsmassnahmen aus der 1. und 2. Generation Schwächen auf. Die Verkehrssteuerungsmassnahmen sowie die Buspriorisierung in Dietikon aus der zweiten Generation sind verzögert resp. sistiert.
- Die Umsetzungskohärenz weist kleinere Schwächen auf. Die wichtige Massnahme 0261-2.2.017, Limmattal – Entwicklung Gesamtkonzept Parkierung wurde sistiert, ohne eine wirkungsvolle Alternative vorzuschlagen. Kommunale Gesamtverkehrskonzepte greifen die Thematik des zu grossen Parkplatzangebots zwar auf, diese sind aber noch zu wenig konkret. Vor diesem Hintergrund bleibt offen, wie bei den grossen Verkehrsintensiven Einrichtungen (namentlich in Spreitenbach) die Verlagerung auf den ÖV gefördert werden soll. Mehrheitlich ist der Programmgedanke aber gewahrt.

Tabelle 4-1

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

<i>Wirksamkeitskriterium</i>	<i>Nutzen</i>
WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert (-1 bis 3 Punkte)	2
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen (-1 bis 3 Punkte)	2
WK3: Verkehrssicherheit erhöht (-1 bis 3 Punkte)	1
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch (-1 bis 3 Punkte)	1
UR: Umsetzungsreporting (-2 bis 0 Punkte)	0
Summe (Nutzen)	6

Tabelle 4-2

4.2 Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis)

Die Kosten der Massnahmen der Priorität A und B (vgl. A-Liste in Kap. 2 und B-Liste in Kap. 5.5) liegen bei CHF 718.78 Mio. einschliesslich CHF 10.62 Mio. für Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen und zuzüglich von CHF 282.45 Mio. für die A-Massnahmen der Agglomerationsprogramme der 1. und 2. Generation. Die Investitionskosten der Agglomerationsprogramme Limmattal und Stadt Zürich - Glattal werden als Ganzes betrachtet und betragen CHF 2846.05 Mio¹⁴. Für eine grosse Agglomeration werden diese Kosten als mittel eingestuft.

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

¹⁴Zur Beurteilung der Kosten wurden die Agglomerationsprogramme Limmattal und Stadt Zürich-Glattal zusammen betrachtet, da sie im selben BFS-Perimeter umgesetzt werden. Die Kosten betragen CHF 2846.05 Mio (1001.23 + 1844.82).

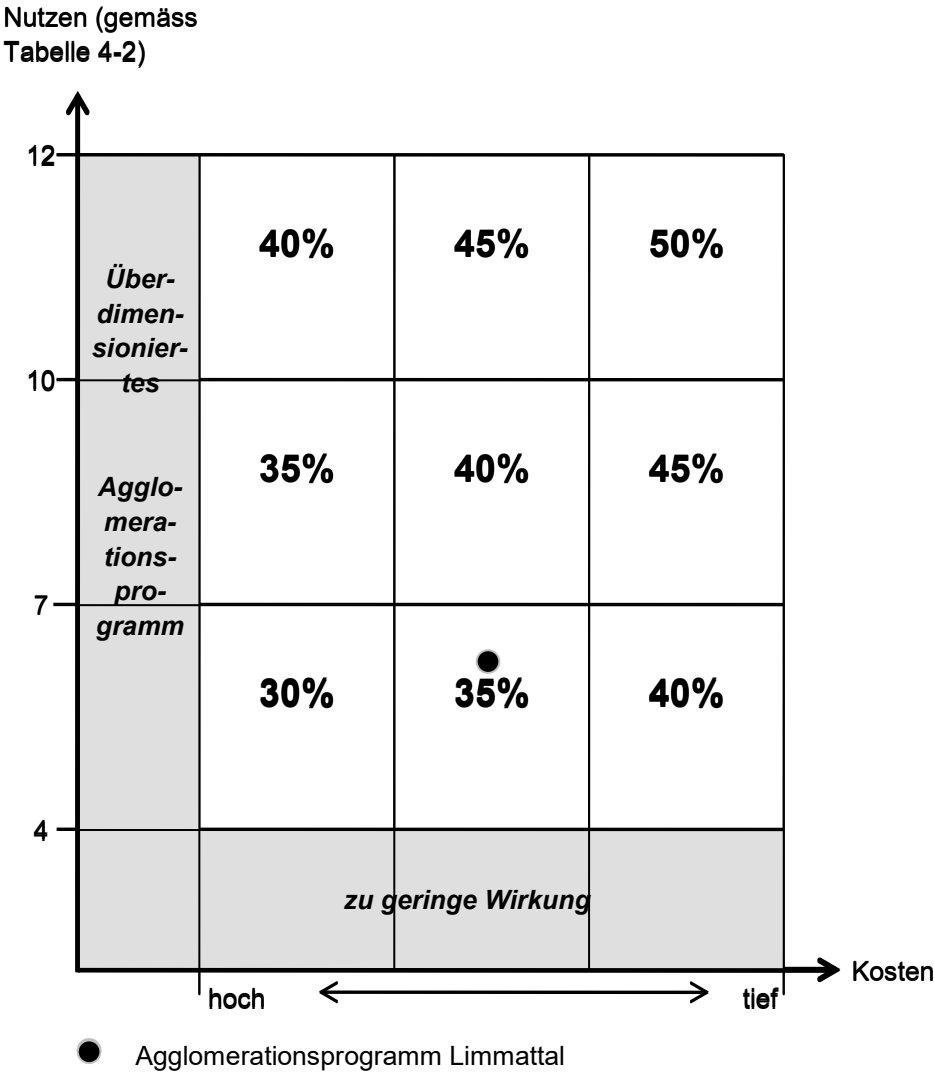


Abbildung 4-1

5 Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen

Unter Berücksichtigung aller eingereichten Agglomerationsprogramme und mit Blick auf die verfügbaren Mittel überprüft der Bund die von der Trägerschaft vorgenommene Priorisierung der Massnahmen aufgrund des in der UVEK-Weisung erläuterten Verfahrens¹⁵. Dazu gehören die folgenden Schritte:

- Anpassung der Massnahmen (Kap. 5.1)
- Ermittlung der nicht mitfinanzierten Massnahmen (Kap. 5.2)
 - Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen (Kap. 5.2.1)
 - nicht mitfinanzierbare Verkehrsmassnahmen (Kap. 5.2.1)
 - Eigenleistungen der Agglomeration (Kap. 5.2.1)
 - nicht programmrelevante Massnahmen (Kap. 5.2.2)
- Ermittlung der durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbaren Massnahmen (Kap. 5.3)
- Ermittlung der Massnahmen mit abgeänderten Prioritäten A/B/C (Kap. 5.4)
- Ermittlung der Massnahmen mit Priorität A und B nach Überprüfung durch den Bund (Kap. 2 sowie Kap. 5.5)
 - Massnahmen der A-Liste sind innerhalb der Vierjahresperiode 2019-2022 bau- und finanzreif.
 - Massnahmen der B-Liste werden die Bau- und Finanzreife erst später erreichen oder deren Kosten/Nutzen-Verhältnis muss noch optimiert werden.
- Ermittlung der Massnahmen mit Priorität C mit Handlungsbedarf nach Überprüfung durch den Bund (sog. C*-Massnahmen, Kap. 5.5)

Kapitel 2 und 5 enthalten nur Massnahmen mit einer positiven oder neutralen Wirkung auf das Agglomerationsprogramm.

Die in den Tabellen 2-1, 5-2 und 5-6 aufgelisteten Massnahmen sind für den Beitragssatz relevant und werden in die Leistungsvereinbarung übernommen.

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

5.1 Anpassung der Massnahmen

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

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Änderung Massnahmenkonfiguration
0261-2.3.024	MIV2	Dietikon – Optimierung Leistungsfähigkeit und Verkehrsmanagement	Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt: ▪ 0261-2.3.041, Dietikon – Optimierung Leistungsfähigkeit und Verkehrsmanagement - Teil nicht mitfinanzierbar, 6.70 Mio. AP, Priorität Nicht mitfinanzierbare Massnahme Verkehr A Bund ▪ 0261-2.3.042, Dietikon – Optimierung Leistungsfähigkeit und Verkehrsmanagement, 22.10 Mio. AP, Priorität A-Liste Bund

Tabelle 5-1

¹⁵ Vgl. UVEK-Weisung S. 14 ff. Ziff. 2, S. 40 Ziff. 3.5 und S. 65 ff. Ziff. 4.5.

Folgende Massnahmen wurden den Paketen mit pauschalen Bundesbeiträgen zugewiesen:

Paket LV A-Liste (Langsamverkehr)

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) April 2016 exkl. MWST</i>
0261-2.3.010	LV11	Spreitenbach - Zentrumsachse mit Langsamverkehr - Sandäckerstrasse	0.49
0261-2.3.022	LV9	Würenlos/Neuenhof - Talquerender Erholungsweg Sulperg-Rüsler	3.94

Tabelle 5-1a

Paket Aufw. Str. A-Liste (Aufwertung Strassenraum)

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) April 2016 exkl. MWST</i>
0261-2.3.005	GV3	Spreitenbach - Interventionsgebiet Stadtzentrum, Ausbau Baumgartenstrasse	1.48
0261-2.3.007	GV5	Dietikon - Aufwertung Ortsdurchfahrt Zürcherstrasse	2.46
0261-2.3.008	GV6	Urdorf - Aufwertung Strassenraum Bachstrasse / Muulaffeplatz	3.35

Tabelle 5-1b

Paket LV B-Liste (Langsamverkehr)

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) April 2016 exkl. MWST</i>
0261-2.3.011	LV12	Spreitenbach - Zentrumsachse mit Langsamverkehr - Zentrumsstrasse	0.39

Tabelle 5-1c

5.2 Nicht mitfinanzierte Massnahmen

5.2.1 Nicht durch den Bund mitfinanzierbare Massnahmen

Aufgrund der gesetzlichen Vorgaben (insb. Art. 17a MinVG und Art. 21 der Verordnung vom 7. November 2007 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer im Strassenverkehr (MinVV)¹⁶) und der ergänzenden Ausführungen der UVEK-Weisung¹⁷ können folgende programmrelevante Massnahmen nicht durch Bundesbeiträge mitfinanziert werden. Sie sind in den ausgewiesenen Zeithorizonten umzusetzen.

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Priorität	Kommentar
Siedlungsmassnahmen				
0261-2.3.027	L1	Spreitenbach/Würenlos/Dietikon/O etwil a.d.L - Landschaftsspanne I2, Räumliches Freiraumkonzept	As	
0261-2.3.028	S1	Schlieren - Stadtentwicklungskonzept	As	
0261-2.3.029	S2	Dietikon - Planungsrechtliche Umsetzung und Sicherstellung des Masterplans Niederfeld	As	
0261-2.3.030	S3	Spreitenbach - Planungsrechtliche Umsetzung und Sicherstellung der räumlichen Entwicklungsstrategie 2030 (Masterplan)	As	
0261-2.3.031	S4	Spreitenbach - Zentrumsentwicklung («Shoppi»)	As	
Verkehrsmassnahmen				
0261-2.3.041	MIV2	Dietikon – Optimierung Leistungsfähigkeit und Verkehrsmanagement - Teil nicht mitfinanzierbar	Av	Diese Teilmassnahme wird bereits über das Agglomerationsprogramm der 2. Generation mitfinanziert (vgl. ARE-Code 0261-2.2043).

Tabelle 5-2

5.2.2 Nicht programmrelevante Massnahmen

Nachfolgend werden Massnahmen aufgelistet, die von der Agglomeration zur Mitfinanzierung oder als Eigenleistung eingereicht wurden, die aber vom Bund als für die Programmwirkung als nicht relevante Massnahmen eingestuft werden. Deren Umsetzung steht der Agglomeration frei.

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Begründung
Keine Massnahmen vorhanden			

Tabelle 5-3

¹⁶ SR 725.116.21

¹⁷ Vgl. UVEK-Weisung, S. 48 ff. Ziff. 3.6 und S. 57 ff. Ziff. 4.4.1.

5.3 Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen

Die folgenden Strassen- und Eisenbahnmassnahmen sind für die Gesamtverkehrs- und Siedlungsentwicklung im Agglomerationsraum relevant und werden in der Wirkungsbeurteilung des Agglomerationsprogramms durch den Bund indirekt mitberücksichtigt:

- beschlossene nationale Infrastrukturen, deren Realisierungsbeginn in den A- und B-Horizont der Agglomerationsprogramme der 3. Generation fällt;
- noch nicht beschlossene Massnahmen, die der Bundesrat in seiner Botschaft zum STEP Schiene Ausbauschritt 2030/35 zur Finanzierung vorschlägt oder im Programm Engpassbeseitigung Nationalstrassen in den Modulen 2 und 3 enthalten sind und deren Baubeginn aufgrund der Einschätzung der zuständigen Bundesämter (BAV und ASTRA) voraussichtlich in den A- und B-Horizont der Agglomerationsprogramme der 3. Generation fällt

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

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>
0261-2.3.032	ÜM1	Ausbau A1 Nordumfahrung Zürich
0261-2.3.035	ÜM4	Pannestreifenumnutzung A1 (PUN)

Tabelle 5-4

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

5.4 Durch den Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C

Die Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen auf ihre Plausibilität, ihr Kosten/Nutzen-Verhältnis sowie ihren Reifegrad gemäss der UVEK-Weisung¹⁸ 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				
0261-2.3.001	GV1	Würenlos - Vernetzung Bahnhof - Grosszelg / Im Grund	3.35	Abhängigkeit: Gebietsentwicklung Bahnhof, Im Grund, Steinhof: Da voraussichtlich nicht mit dem Vollausbau der Areale im A-Horizont gerechnet werden kann, ist die vorliegende Massnahme v.a. für den B- Horizont relevant.
0261-2.3.016	LV3	Schlieren - Gleisquerung Reitmenweg für Langsamverkehr	15.00	Bau- und Finanzreife unzureichend: Die Massnahme erfüllt aufgrund der fehlenden Kostengenauigkeit bei Eingabe des Agglomerationsprogramms für die Langsamfahrstelle SBB noch nicht die

¹⁸Vgl. UVEK-Weisung, S. 57 ff. Ziff. 4.4.

				nötige Bau- und Finanzreife für den A-Horizont.
0261-2.3.017	LV4	Dietikon - Ausbau Fuss- und Velounterführung unter Bahngleisen zwischen Post- und Bahnstrasse	15.00	Kosten-Nutzen-Verhältnis nur genügend: Der Ausbau der bestehenden Velounterführung wird grundsätzlich befürwortet. Das eingereichte Projekt weist jedoch aufgrund der hohen Steigung von 18% und der unzureichenden Entflechtung von Fuss- und Veloverkehr noch ein grosses Sicherheitsmanko auf, das reduziert werden muss.
B → C				
0261-2.3.026	ÖV2	Urdorf/Birmensdorf - Neue Buserschliessungsstrasse Bergermoos-Ristet	1.10	Kosten-Nutzen-Verhältnis ungenügend: Die Verbesserung der Buserschliessung im Arbeitsplatzgebiet Bergmoos wird grundsätzlich unterstützt, jedoch sollte die bestehende Güterschieneninfrastruktur nicht tangiert werden.
B → C*				
0261-2.3.003	GV2b	Spreitenbach - Ausbau Erschliessungsspange Müsli Priorität B	7.00	Kosten-Nutzen-Verhältnis und Reifegrad ungenügend: Die neue Strasse erschliesst vorwiegend die Shoppingmeile von Norden her. Im Vergleich zur 1. Etappe der Müslispange ist die Entlastung der Industriestrasse hier weniger ausgeprägt, da auf diesem westlicheren Abschnitt einerseits die LTB nur noch teilweise auf der Industriestrasse geführt wird und die Müslistrasse hier bereits hinreichend ausgebaut ist. Die Zweckmässigkeit eines weiteren Ausbaus einer dritten Längsachse in Spreitenbach muss in GV-Konzept und mit Differenzplot-Analysen und einem Steuerungs- und Lenkungskonzept nachgewiesen werden.

Tabelle 5-5

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

Die **A-Liste** ist im Kapitel 2 ersichtlich.

Für die in der nachfolgenden **B-Liste** stehenden Massnahmen ist die Bau- und Finanzreife für die Vierjahresperiode 2019–2022 nicht erreichbar oder muss das Kosten/Nutzen-Verhältnis noch optimiert werden. Zum Zeitpunkt des Versands dieses Prüfberichts (14.09.2018) ist die Mitfinanzierung dieser Massnahmen durch den Bund nicht gesichert. Diese Massnahmen sollen optimiert und/oder zur Bau- und Finanzreife gebracht werden, in den Agglomerationsprogrammen der nachfolgenden Generation von der Agglomeration neu eingereicht und vom Bund nochmals geprüft werden¹⁹:

B-Liste

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio. CHF) laut AP	Kosten (Mio. CHF) 2016*	Bundes- beitrag **
0261-2.3.001	GV1	Würenlos - Vernetzung Bahnhof - Grosszelg / Im Grund	3.35	3.30	1.16
0261-2.3.006	GV4	Spreitenbach - Interventionsgebiet Stadtzentrum, Neubau Zentrumsplatz	7.00	1.84***	0.64
0261-2.3.013	LV1b	Kanton Zürich - Veloschnellroute, Abschnitt Schlieren - Dietikon	15.60	15.37	5.38
0261-2.3.016	LV3	Schlieren - Gleisquerung Reitmenweg für Langsamverkehr	15.00	14.78	5.17
0261-2.3.017	LV4	Dietikon - Ausbau Fuss- und Velounterführung unter Bahngleisen zwischen Post- und Bahnstrasse	15.00	14.78	5.17
0261-2.3.018	LV5	Geroldswil/Dietikon - Velozubringer Moosmatt	5.50	5.42	1.90
0261-2.3.019	LV6	Oberengstringen/Schlieren, Schliessung Velonetzlücke Oberengstringen - Schlieren	8.00	7.88	2.76
0261-2.3.045	-	Paket LV B-Liste	0.39	0.39	0.14
Summe			69.84	63.76	22.32

Tabelle 5-6 *Preisstand April 2016; **Preisstand April 2016 exkl. Mehrwertsteuer und Teuerung; ***Kosten im Benchmark gekürzt

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

C*-Liste

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio. CHF) laut AP
0261-2.3.003	GV2b	Spreitenbach - Ausbau Erschliessungsspanne Müsli Priorität B	7.00

Tabelle 5-7

¹⁹ Vgl. UVEK-Weisung S. 73 Ziff. 5.3.

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

6.1 Gesetzgebung, Sach- und Massnahmenpläne sowie Inventare des Bundes

6.1.1 Allgemeines

Das vorliegende Agglomerationsprogramm wurde auf seine Übereinstimmung mit der Raumplanungs- und Umweltgesetzgebung sowie mit den themenbezogenen Sachplänen, namentlich den Teilen Infrastruktur Schiene bzw. Strasse des Sachplans Verkehr, mit Massnahmenplänen und Inventaren des Bundes überprüft. Dabei wurden keine Widersprüche festgestellt.

Die gesetzlichen Bestimmungen und Planvorgaben sind auch bei der Weiterentwicklung und Umsetzung des vorliegenden Agglomerationsprogramms zwingend einzuhalten. Bei der Umsetzung von A-Massnahmen müssen allfällig auftretende Konflikte bis zur Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarungen mit den zuständigen Bundesstellen geklärt sein.

6.1.2 Massnahmen der Priorität A oder B mit möglichen Konflikten im Bereich Umwelt aus Sicht des Bundesamtes für Umwelt (BAFU)

Folgende für die Wirkung des Agglomerationsprogramms mitberücksichtigte Massnahmen der Priorität A oder B können aufgrund einer Grobprüfung des BAFU Konflikte oder Schwierigkeiten in Bezug auf die Einhaltung der Umweltschutzgesetzgebung aufweisen (nicht abschliessende Aufzählung).

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Tab. Prüfbericht</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Zeit-horizont</i>	<i>Mögliche Konflikte</i>
0261-2.3.013	LV1b	5-6	Kanton Zürich - Veloschnellroute, Abschnitt Schlieren - Dietikon	B	Flachmoor von regionaler Bedeutung (Feuchtgebiet von Müligiessen), Ufervegetation und schutzwürdige Lebensräume..
0261-2.3.018	LV5	5-6	Geroldswil/Dietikon - Velozubringer Moosmatt	B	Flachmoor von nationaler Bedeutung Nr 865 «Schachen». Ufervegetation und Feuchtgebiet des alten Limmatarms.
0261-2.3.025	ÖV1	2-1	Kantone Zürich und Aargau - Limmattalbahn 2. Etappe (Schlieren - Killwangen)	A	Vernetzungsfunktion der Landschaftsspange Hüttikerberg-Niderfeld im Bereich des Rangierbahnhofs
0261-2.3.042	MIV2	2-1	Dietikon – Optimierung Leistungsfähigkeit und Verkehrsmanagement	A	Wald (Teilmassnahme "Ausbau Überlandstrasse") und Landschaft (Bau Limmatfeldstrassenbrücke)
0261-2.3.002	GV2a	2-1	Spreitenbach - Ausbau Erschliessungsspange Müsli Priorität A	A	Ufervegetation, Gewässerraum und Vernetzungsfunktion der Landschaftsspange.
0261-2.3.009	LV10	5-6	Würenlos/Neuenhof – Limmatsteg	B	Sensibler landschaftlicher Bereich des Flusses

Tabelle 6-1

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

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

A-Liste:

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Koordinationsstand im Richtplan	Handlungsbedarf / Konsequenz
0261-2.3.002	GV2a	Spreitenbach - Ausbau Erschliessungsspanne Müsli Priorität A	Nicht im Richtplan	Muss vor der Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung vom Bund als FS genehmigt werden.
0261-2.3.025	ÖV1	Kantone Zürich und Aargau - Limmattalbahn 2. Etappe (Schlieren - Killwangen)	Teile ZH und AG: vom UVEK genehmigt	Kein Handlungsbedarf

Tabelle 6-2

B-Liste:

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Koordinationsstand im Richtplan	Handlungsbedarf / Konsequenz
Keine Massnahmen vorhanden				

Tabelle 6-3

Richtplanrelevante Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen, die eng mit einer Infrastrukturmassnahme der A-Liste verknüpft sind, müssen vor Abschluss der Leistungsvereinbarung vom Bund als „Festsetzung“ (FS) genehmigt sein.

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Koordinationsst and im Richtplan	Handlungsbedarf / Konsequenz	Zeit-horizont
0261-2.3.029	S2	Dietikon - Planungsrechtliche Umsetzung und Sicherstellung des Masterplans Niederfeld	Festgesetzt; genehmigt	Kein Handlungsbedarf	As

Tabelle 6-4

Die restlichen richtplanrelevanten Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen müssen grundsätzlich bis zum Ablauf der mit der Leistungsvereinbarung erfassten Zeitspanne von vier Jahren im Richtplan verankert und genehmigt sein.

Der Umgang mit Fruchtfolgeflächen (FFF) ist insbesondere in der Raumplanungsverordnung (RPV)²⁰ geregelt. Die Zuständigkeit in diesem Bereich liegt grundsätzlich bei den Kantonen. Für die FFF und sofern dies notwendig ist, werden weitere entsprechende Vorbehalte in der Leistungsvereinbarung angebracht.

²⁰ SR 700.1

7 Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms

Die am 30. September 2016 / 31. Dezember 2016 eingereichten Agglomerationsprogramme der 3. Generation bilden die Basis für die dritte Phase der Mittelfreigabe aus dem Infrastrukturfonds bzw. der Bewilligung eines Verpflichtungskredits zur Entnahme von Mitteln aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) ab 2019. Die eidgenössischen Räte werden nach Inkraftsetzung des NAFG in der Regel alle vier Jahre einen Verpflichtungskredit bewilligen.

Der Prüfbericht weist betreffend die Grundanforderungen und die Wirksamkeitskriterien jeweils Stärken und Schwächen des vorliegenden Agglomerationsprogramms aus (Kapitel 3 und 4). Für die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms **Limmattal** der nächsten Generation wird empfohlen, die erläuterten Schwächen zu beseitigen und die Stärken beizubehalten oder auszubauen.

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

ANHANG 1

Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen

Im Anhang 1 werden vergleichsweise kostengünstige Langsamverkehrsmassnahmen, Verkehrsmanagementmassnahmen und Aufwertungs-/Sicherheitsmassnahmen im Strassenraum aufgeführt. Diese Massnahmen wurden einem Benchmark unterzogen bzw. es wurden hierfür standardisierte Kosten berechnet, um eine vergleichbare und angemessene Basis für die Beurteilung und Ausrichtung von pauschalen Bundesbeiträgen zu erhalten.

Paket LV A-Liste (Langsamverkehr)

Massnahmentyp	Anzahl Leistungseinheiten	Leistungseinheit	Gemittelte Kosten pro Leistungseinheit	Beitragssatz	Konzeptkürzung	Beitrag pro Leistungseinheit (gerundet)	Total Beitrag
Veloabstellanlagen Kat.3	64	Stück	4'725	35%	5%	1'570	100'480
Fussgängerstreifenmarkierung	4	Stück	10'000	35%	5%	3'330	13'320
Fussgängerschutzinseln ohne Strassenaufweitung	5	Stück	25'000	35%	5%	8'310	41'550
Langsamverkehrsüberführungen	123	m2	4'408	35%	5%	1'470	180'080
Längsführung Kat.2	6'162	m	526	35%	5%	170	1'047'540
Längsführung Kat.3	300	m	1'080	35%	5%	360	108'000

Total Beitrag Mio. CHF (gerundet)	1.50
--------------------------------------	------

Tabelle A1-a

Paket Aufw. Str. A-Liste (Aufwertung Strassenraum)

Massnahmentyp	Anzahl Leistungseinheiten	Leistungseinheit	Gemittelte Kosten pro Leistungseinheit	Beitragssatz	Konzeptkürzung	Beitrag pro Leistungseinheit (gerundet)	Total Beitrag
Aufw.Str. schwierig	13'865	m2	464	35%	5%	150	2'079'750

Total Beitrag Mio. CHF (gerundet)	2.08
--------------------------------------	------

Tabelle A1-b