



26. Februar 2014

---

# **Agglomerationsprogramm Obersee**

## **2. Generation**

### **Prüfbericht des Bundes**

---

Referenz/Aktenzeichen: 321.1 / N034-0024

Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Dr. Maria Lezzi  
Direktorin

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Gegenstand, Ziel, Vorgehen .....</b>	<b>4</b>
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
<b>2</b>	<b>Gesamtwürdigung, Beitragssatz, Listen der A- und B-Massnahmen .....</b>	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>Prüfung der Grundanforderungen .....</b>	<b>8</b>
<b>4</b>	<b>Beurteilung der Programmwirkung .....</b>	<b>9</b>
4.1	Nutzen - Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien .....	9
4.2	Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis) .....	12
<b>5</b>	<b>Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen .....</b>	<b>14</b>
5.1	Anpassung Massnahmen aufgrund Vorgaben der UVEK-Weisung .....	15
5.2	Nicht mitfinanzierte Massnahmen .....	15
5.3	Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen .....	18
5.4	Durch den Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C .....	19
5.5	A-, B- und C*-Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung .....	21
<b>6</b>	<b>Übereinstimmung mit der Gesetzgebung und Planungsinstrumenten des Bundes sowie den kantonalen Richtplänen .....</b>	<b>22</b>
6.1	Gesetzgebung, Sach- und Massnahmenpläne und Inventare des Bundes .....	22
6.2	Nachweis der Abstimmung von Infrastrukturmassnahmen der Priorität A oder B mit den kantonalen Richtplänen .....	23
<b>7</b>	<b>Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms .....</b>	<b>24</b>
<b>ANHANG 1</b>	<b>.....</b>	<b>25</b>
<b>ANHANG 2</b>	<b>.....</b>	<b>26</b>

---

## 1 Gegenstand, Ziel, Vorgehen

### 1.1 Gegenstand der Prüfung

Gegenstand der Prüfung ist das Agglomerationsprogramm Obersee bestehend aus:

- Agglomerationsprogramm 2. Generation Synthesebericht - Schlussfassung, 01. Juni 2012
- Agglomerationsprogramm 2. Generation Massnahmenbericht - Schlussfassung, 01. Juni 2012

Das Agglomerationsprogramm (AP) wurde am 22. Juni 2012 beim Bund zur Prüfung eingereicht. Damit bewirbt sich die Agglomeration/Trägerschaft für die Mitfinanzierung der im Agglomerationsprogramm als prioritär eingestufteten Verkehrs-Infrastrukturvorhaben durch den Bund im Rahmen des Infrastrukturgesetzes.

### 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 Massnahmen<sup>1</sup> über alle Agglomerationsprogramme mit Blick auf die verfügbaren Bundesmittel.
4. Die Berücksichtigung des Umsetzungsberichts Teil A und B als integraler Teil des Agglomerationsprogrammes.

Auf dieser Grundlage werden die Botschaft zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr zu Händen des eidgenössischen Parlaments und die Leistungsvereinbarungen erarbeitet.

Den allgemeinen gesetzlichen Anforderungen an die Realisierung der Infrastrukturen wird mit dem Prüfbericht nicht vorgegriffen.

### 1.3 Vorgehen im Prüfprozess

Das Verfahren der Prüfung ist grundsätzlich in der Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 2. Generation des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK vom 14.12.2010 (nachfolgend: UVEK-Weisung) festgelegt. Im Verlaufe des Prüfungsprozesses wurden diese Vorgaben in der praktischen Anwendung konkretisiert und präzisiert. Die Erläuterungen zum Vorgehen und zu den allgemeinen Ergebnissen des Prüfprozesses sind im Erläuterungsbericht vom 26.02.2014 dargelegt.

### 1.4 Vorgehen in der Umsetzung

In der Leistungsvereinbarung verpflichten sich die am Agglomerationsprogramm beteiligten Parteien zur Umsetzung aller darin enthaltenen mitfinanzierten und nicht mitfinanzierten Massnahmen. Für jede vom Bund mitfinanzierte Infrastrukturmassnahme der A-Liste, die bau- und finanzreif ist, wird gestützt auf die Leistungsvereinbarung eine Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen. Anschliessend kann die Massnahme umgesetzt werden. Bundesbeiträge werden für die effektiv erbrachten Leistungen maximal bis zu den nachfolgend festgelegten Höchstbeiträgen zuzüglich Teuerung und MWSt. ausbezahlt.

Die Umsetzung aller in der Leistungsvereinbarung aufgeführten Massnahmen wird im Rahmen eines laufenden Controllings durch den Bund überprüft.

---

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

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

Das Agglomerationsprogramm Obersee stellt sich der Herausforderung einer koordinierten Planung über drei Kantone und in einem polyzentral strukturierten Raum. Dabei gelingt es dem Agglomerationsprogramm jedoch nur teilweise, überzeugende kantonsübergreifende Planungen aufzuzeigen. Die Abstimmung zwischen Verkehrs- und Siedlungsentwicklung wird in einem Zukunftsbild aufgezeigt und in Teilstrategien vertieft. Ein roter Faden von den Teilstrategien zu den Massnahmen ist jedoch nicht durchgängig erkennbar. Die Kohärenz zwischen der 1. und 2. Generation ist grundsätzlich vorhanden, Schlüsselmassnahmen des Programms wie die Zentrumsentlastungen in Rapperswil und Pfäffikon können jedoch nicht zu tragfähigen Lösungen weiterentwickelt werden.

Das Programm kann mit einigen Massnahmen eine Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs insbesondere im Busverkehrssystem aufzeigen. Aufgrund von übergeordneten Projekten kann die Stadtbahnkonzeption jedoch erst im C-Horizont umgesetzt werden, dennoch werden mit einigen intermodalen Haltestellenaufwertungen Verbesserungen für die ÖV-Attraktivität erreicht. Weiter werden Massnahmen zur Verbesserung des Velowegnetzes und die Umsetzung von Betriebs- und Gestaltungskonzepten vorgeschlagen, die zusammen mit Verkehrsberuhigungen die Situation für den Langsamverkehr verbessern können. Bezüglich der Siedlungsentwicklung werden die Weiterentwicklung der Zentrumsstruktur und erste Schritte einer abgestimmten Planung mit Instrumenten zur Siedlungsbegrenzung positiv gewertet.

Eine Schwäche des Programms liegt in dem zu wenig abgestimmten Gesamtverkehrskonzept. Es werden Ausbaumassnahmen im MIV vorgeschlagen, die nicht genügend aufeinander abgestimmt und noch unreif sind. Dies zeigt sich auch im Bruch zwischen gut präsentierten Strategien und in ihrer Wirkung fragwürdigen MIV-Massnahmen (z. B. Kernentlastung Samstagern, Anschluss und Zubringer Halten). Ein weiterer Mangel des Programms ist die bewusste Vernachlässigung des Fussverkehrs als eigenständiges Verkehrsmittel. Auch das Mobilitätsmanagement und das Verkehrsmanagement stehen erst am Anfang und sind noch nicht ausgereift. Im Bereich Siedlung wird ebenfalls der teils geringe Reifegrad der Massnahmen negativ beurteilt. Auch ist eine kantonsübergreifende, koordinierte Planung noch zu wenig erkennbar. So können nur geringe Wirkungen für die Konzentration von Nutzungen und zur Verringerung der Zersiedelung erreicht werden.

Die Verkehrssicherheit ist kein Schwerpunkt des Programms. Zwar werden die Gefahrenstellen ausgewiesen und einige Massnahmen dienen der Verbesserung der Sicherheit, eine umfassende Herangehensweise ist jedoch nicht ersichtlich. Insgesamt können mit dem Programm der Modal Split und der Flächenverbrauch kaum beeinflusst werden, so dass lediglich gewisse positive Umweltwirkungen zu erwarten sind. Die Agglomeration zeigt zwar ein überzeugendes Landschaftskonzept auf, konkrete Massnahmen sind daraus jedoch noch kaum abgeleitet worden.

Nach der Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen für die Agglomeration Obersee belaufen sich die Investitionskosten des Agglomerationsprogramms auf CHF 121.08 Mio. Dieser Betrag umfasst CHF 84.44 Mio. für die A- und B-Massnahmen sowie CHF 36.64 Mio. für die A1-Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm der 1. Generation. Die Investitionskosten werden als tief eingestuft<sup>2</sup>.

Aufgrund der Programmwirkung (Kosten/Nutzen-Verhältnis) wird dem eidg. Parlament beantragt, folgenden Beitragssatz des Bundes an die mitfinanzierten Massnahmen der 2. Generation festzulegen<sup>3</sup>:

40%
-----

<sup>2</sup> Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. und Teuerung

<sup>3</sup> Der Beitragssatz an die A1-Massnahmen, welcher in der Leistungsvereinbarung (1. Generation) festgehalten ist, bleibt unverändert.

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

<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>
3336.2.017	ÖV15	Buspriorisierung Rapperswil-Jona	5.00	3.90	1.56
3336.2.018	ÖV16	Buspriorisierung Pfäffikon	10.00	7.72***	3.09
3336.2.019	ÖV17	Buspriorisierung Richterswil	0.30	0.23	0.09
3336.2.021	ÖV19	Umsteigeknotenpunkt Richterswil	4.00	3.12	1.25
3336.2.033	MIV5	Zentrumsentlastung Lachen	35.00	27.30	10.92
3336.2.037	MIV9	Kreisel Bergstrasse-Beichlenstrasse Samstagern	1.20	0.94	0.37
3336.2.039	MIV11	Aufwertung Dorfkern Lachen	4.00	3.12	1.25
3336.2.040	MIV12	Aufwertung Hauptachsen Rapperswil-Jona	11.60	9.05	3.62
3336.2.080	LV5-A	Zugang/Querung Bahnhöfe - Lachen	2.40	1.87	0.75
3336.2.081	LV5-A	Zugang/Querung Bahnhöfe - Richterswil	1.40	1.09	0.44
3336.2.085		LV A-Liste (Anhang 1)		14.33	5.73
	Summe			72.67	29.07

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

Für die in der nachfolgenden B-Liste stehenden Massnahmen ist die Bau- und Finanzreife für die Vierjahresperiode 2015-2018 nicht erreichbar oder muss das Kosten/Nutzen-Verhältnis noch optimiert werden. Zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieses Prüfberichts (26.02.2014) ist die Mitfinanzierung dieser Massnahmen durch den Bund weder durch den Infrastrukturfonds noch durch ein anderes Finanzierungsinstrument des Bundes gesichert. Es wird eine Aufstockung der Bundesmittel und eine Verstetigung der Mitfinanzierung des Programms 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>
3336.2.038	MIV10	Abzweiger St.Gallerstrasse-Feldmoosstrasse Lachen	3.50	2.73	1.09
3336.2.049	LV5-B	Zugang/Querung Bahnhöfe	1.60	1.25	0.50
	ÖV18	Umsteigeknotenpunkte Wollerau	6.00	4.68	1.87
	ÖV18	Umsteigeknotenpunkte Blumenau	4.00	3.12	1.25
3336.2.086		LV B-Liste (Anhang 1)		0.00	0.00
	Summe			11.78	4.71

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 „dringenden Projekte“. Deren Umsetzung inkl. flankierender Massnahmen ist jedoch Voraussetzung für eine allfällige Beteiligung des Bundes an Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm.

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

Die Massnahmen, die vom Bund als Sicherung/Aufwertung Strassenraum, Verkehrsmanagement und Langsamverkehr kategorisiert sind, wurden einem Benchmark unterzogen, der darauf abzielt, eine vergleichbare und angemessene Basis für die Beurteilung und Ausrichtung von Beiträgen zu stellen. Betriebsbeiträge (Bsp. Unterhalts- und Sanierungskosten) können mittels Infrastrukturfonds nicht finanziert werden (Art. 17a Abs. 4 MinVG). Entsprechende Nachweise werden im Rahmen des Abschlusses der Finanzierungsvereinbarungen verlangt.

### 3 Prüfung der Grundanforderungen

Die grundsätzliche Mitfinanzierungswürdigkeit des Agglomerationsprogramms durch den Bund ist entsprechend der UVEK-Weisung an bestimmte Grundanforderungen geknüpft. In Gesprächen zur Standortbestimmung des vorliegenden Agglomerationsprogramms hatte der Bund bereits zu einem früheren Zeitpunkt allfällige Lücken bei der Erfüllung der Grundanforderungen aufgezeigt.

In Anlehnung daran und in Kenntnis des eingereichten Agglomerationsprogramms stellt der Bund fest, dass die Grundanforderungen grundsätzlich erfüllt sind.

#### Hinweis zur Trägerschaft im Hinblick auf die Umsetzung:

Für die Umsetzung verlangt der Bund, dass sich die Kanton/e und die Gemeinden, ggf. auch die regionale Körperschaft zur Umsetzung aller in diesem Prüfbericht aufgelisteten, für die Programmwirkung relevanten Massnahmen (Kap. 2, 5.2.1, 5.2.2 und 5.3) in ihrer Verantwortung, verpflichten. Zu diesem Zweck müssen sie, i.d.R. auf Exekutivebene, Beschlüsse zur Einleitung und Durchführung dieser Massnahmen im Rahmen ihrer Kompetenzen abgeben und diese Beschlüsse dem/den Kanton(en) bzw. der Trägerschaft vor Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung weiterleiten. Die planungs- und kreditrechtlichen Beschlüsse der zuständigen Organe bleiben vorbehalten.

*Hinweis: Diese Regel gilt unter dem Vorbehalt, dass die betroffene Massnahme nicht schon juristisch, durch Planungs- und/oder Finanzierungsinstrumente verpflichtend ist.*

#### Hinweise zum Controlling:

Der Bund führt periodisch ein Controlling und ein Monitoring durch, um den Stand der Umsetzung und die Wirkung der Agglomerationsprogramme zu überprüfen. Die entsprechenden Berichte und die erforderlichen kantonalen/kommunalen Daten sind zur Verfügung zu stellen.

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

Die Trägerschaft verpflichtet sich, das Agglomerationsprogramm konform zu Gesetzgebung, übergeordneten Sachplänen und unter Beachtung von Schutzinventaren weiterzuentwickeln und umzusetzen. Strategien und Massnahmen von übergeordneter Bedeutung sind vor Abschluss der Leistungsvereinbarung im kantonalen Richtplan festzuschreiben (vgl. Kap. 6.).



## 4 Beurteilung der Programmwirkung

Das Verfahren für die Ermittlung der Programmwirkung ist in der UVEK-Weisung festgelegt (insb. Kap. 2, 3.5 und 4.5). Es stellt den Nutzen des Agglomerationsprogramms dessen Kosten gegenüber. Sowohl Nutzen als auch Kosten werden jeweils relativ, d.h. vor dem Hintergrund der Agglomerationsgrösse (Bevölkerung und mit 0.5 gewichtete Anzahl Arbeitsplätze auf Schweizer BFS-Perimeter) ermittelt.

Entscheidend für die Programmwirkung sind Zukunftsbild, Analysen, Herausforderungen, Strategien und Massnahmen sowie der verbindende rote Faden. Bei bereits im Rahmen der 1. Generation unterstützten Agglomerationsprogrammen wird zusätzlich die Kohärenz zwischen den Programmen 1. (nach Prüfung des Bundes) und 2. Generation geprüft. Von den Massnahmen werden grundsätzlich die aus dem Infrastrukturfonds mitfinanzierten Massnahmen der A- und B-Liste (Kap. 2), die durch den Bund nicht mitfinanzierbaren Massnahmen (Kap. 5.2.1), die Eigenleistungen (Kap. 5.2.2) sowie die durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbaren Massnahmen (Kap. 5.3) berücksichtigt. Bei bereits im Rahmen der 1. Generation unterstützten Agglomerationsprogrammen wird zudem der Nutzen der Massnahmen gemäss Leistungsvereinbarung der ersten Generation betrachtet, ausgenommen die Massnahmen der Priorität B (Kap. 3.4 der Leistungsvereinbarung). Zusätzlich werden Massnahmen der übergeordneten Ebene einbezogen, sofern sie für das Agglomerationsprogramm von Relevanz sind und von den zuständigen Stellen des Bundes zum Zeitpunkt der Beurteilung als zweckmässig und innerhalb der nächsten zwanzig Jahre mit hoher Wahrscheinlichkeit als realisierbar beurteilt werden.

Entscheidend für die Kostenbeurteilung des Programms sind die Massnahmen der Priorität A und B. Bei bereits im Rahmen der 1. Generation unterstützten Agglomerationsprogrammen werden zudem die Massnahmen der Priorität A gemäss Leistungsvereinbarung der 1. Generation, die sog. A1-Massnahmen, mitberücksichtigt.

### 4.1 Nutzen - Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien

*Wirksamkeitskriterium*      *Beurteilung mit Begründung*

<i>Wirksamkeitskriterium</i>	<i>Beurteilung mit Begründung</i>
<p>WK1:</p> <p>Qualität der Verkehrssysteme verbessert</p>	<p><b>Stärken</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Strategie, eine kantonsübergreifende Stadtbahn zu etablieren, wird als überzeugend angesehen. Jedoch ist deren Realisierung aufgrund der nötigen Abstimmungen mit dem Fernverkehr und den Prioritäten im Programm STEP erst im C-Horizont möglich. Zudem müssen die kantonsübergreifenden Planungen noch besser abgestimmt und das Angebotskonzept des Kantons Schwyz noch konkretisiert werden.</li> <li>▪ Einige Massnahmen wie neue Buslinien, Ortsbusse und einheitliche Takte dienen einer Verbesserung des ÖV-Systems. Zudem werden intermodale Verknüpfungen mit einigen Massnahmen verbessert und die Betriebsstabilität mit Busbeschleunigungsmassnahmen unterstützt.</li> <li>▪ Mit einigen Massnahmen wie Betriebs- und Gestaltungskonzepten, Knotenanpassungen und Verkehrsberuhigungen können lokal Verbesserungen für alle Verkehrsmittel erzielt werden. Der Verkehrsfluss für den MIV wird hier verstetigt und die Situation für den Langsamverkehr verbessert.</li> <li>▪ Das Programm überzeugt im Bereich des Langsamverkehrs mit einer guten Analyse und einer überzeugenden Konzeption für den Veloverkehr. Nachteilig ist jedoch, dass das kantonale Radroutenkonzept Schwyz erst noch erstellt werden muss und dass einige Massnahmen wegen der Finanzierung in den C-Horizont verschoben werden.</li> </ul>

Wirksamkeits-  
kriterium Beurteilung mit Begründung

**Schwächen**

- Das Agglomerationsprogramm enthält in weiten Teilen eine gute Analyse, ein überzeugendes Zukunftsbild und darauf abgestimmte Teilstrategien. Es gelingt jedoch kaum, daraus überzeugende, abgestimmte und tragfähige Massnahmen und Lösungen für die verkehrlichen Probleme abzuleiten.
- Die vorgeschlagenen Kernentlastungsstrassen, teilweise verknüpft mit Autobahnanschlüssen, sind untereinander kaum abgestimmt und zu wenig in ein Gesamtverkehrskonzept eingebettet. Zudem sind einige der Massnahmen unreif oder wurden in der eingereichten Form bereits in Volksabstimmungen abgelehnt. Eine abgestimmte, verkehrsmittelübergreifende Gesamtkonzeption ist insgesamt zu wenig erkennbar. Durch die einseitige Orientierung auf nicht tragfähige Grossprojekte entsteht zudem eine Situation in der auch einfache Lösungsansätze wie bspw. betriebliche Verbesserungen blockiert werden.
- Das vorgeschlagene RVS Konzept ist noch unausgereift und dessen Wirkung unklar, auch weil diese vom zeitlich nicht absehbaren Ausbau der Autobahn A53 und unreifen Kernentlastungsprojekten abhängig ist. So kann auf die bedeutendsten Engpässe der Agglomeration, den Seedamm und seine Anschlussknoten, keine entlastende Wirkung erzielt werden.
- Ein Mobilitätsmanagement in der Agglomeration Obersee liegt lediglich als Idee vor und der Aspekt Parkierung wird erst mit einer unverbindlichen Wegleitung angegangen. Es können lediglich in einzelnen Gemeinden positive Wirkungen gewürdigt werden, während eine flächendeckende Koordination im Agglomerationsraum noch fehlt.
- Es wird als bedeutende Schwäche angesehen, dass der Fussverkehr im Agglomerationsprogramm bewusst nicht als gleichberechtigtes Verkehrsmittel behandelt wurde. Lediglich im Rahmen von einzelnen MIV-Massnahmen wird den Belangen des Fussverkehrs Rechnung getragen.

WK2:  
Siedlungs-  
entwicklung  
nach innen  
gefördert

**Stärken**

- Das Bild der Perlenkette aus dem Agglomerationsprogramm der 1. Generation wurde zu einer eigentlichen Zentrumsstruktur weiterentwickelt, womit sich das Programm auf eine verbesserte Siedlungskonzeption abstützen kann.
- Das Agglomerationsprogramm verfolgt eine Strategie der Siedlungsbegrenzung gegen aussen, bei gleichzeitiger Aktivierung bestehender Innenverdichtungspotenziale. Viele Massnahmen weisen jedoch keinen ausreichenden Reifegrad auf, so dass die Planungen noch unkonkret sind und erst am Anfang stehen.
- Die Agglomeration macht Vorgaben für die Erschliessung von Neueinzonungen mit den ÖV-Güteklassen C und D. Die Agglomeration schlägt zudem die Realisierung einer Flächenabtauschbörse vor. Ein solches Instrument ist positiv zu sehen, es weist bisher jedoch erst den Stand einer Idee auf.
- Die Ausweisung von ESP Mischnutzung und ESP Wohnen an zentralen gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen unterstützt die Konzentration von Nutzungen. Zudem kann mit konkreten quantitativen Vorgaben von Mindestdichten für Räume mit guter ÖV-Erschliessung die Innenentwicklung gestärkt werden.
- Einzelne Massnahmen wie bspw. Strassenraumgestaltungen in Rapperswil-Jona oder flankierende Massnahmen zur Kernentlastung Lachen dienen einer Aufwertung öffentlicher Räume.

Wirksamkeits-  
kriterium Beurteilung mit Begründung

**Schwächen**

- Die Agglomeration setzt sich das Ziel das Bevölkerungswachstum auf jährlich maximal 0.9% zu beschränken. Es wird jedoch nicht ersichtlich mit welchen Strategien und Massnahmen dieses Ziel erreicht werden kann.
- Insgesamt bleibt unklar, wie das erwartete Einwohnerwachstum bis 2030 auf bestehende Bauzonen (Reserven entsprechen ca. 11'000 Einwohner/innen), auf innere Verdichtung und auf Neueinzonungen gelenkt werden soll. Es bleibt somit weitgehend offen, wo das Bevölkerungswachstum räumlich erfolgen wird.
- Die Agglomeration bedient sich verschiedener Instrumente zur Begrenzung des Siedlungsgebietes, wie z. B. der Begrenzung des Siedlungsgebietes auf die im Zukunftsbild verzeichneten Flächen und Siedlungsbegrenzungslinien. Diese Massnahmen sind jedoch noch nicht ausgereift und noch nicht ausreichend in den kantonalen Richtplänen gesichert.
- Der Aspekt der verkehrintensiven Einrichtungen (VE) wird im Agglomerationsprogramm behandelt und wurde für Teilgebiete analysiert (Studie PE-Linthgebiet). Es bestehen jeweils kantonale Vorgaben für die Anordnung von VE. Es gelingt jedoch nicht, im Agglomerationsprogramm eine verbindliche, einheitliche Lösung für den gesamten Agglomerationsraum aufzuzeigen.
- Die Vielzahl der innerhalb der Agglomeration dispers verteilten und teilweise an peripheren Lagen angesiedelten ESP Industrie und Gewerbe spiegelt die polyzentrale Raumstruktur der Agglomeration mit drei Kantonen wider. Es gelingt nicht aufzuzeigen, wie die ESP-Planungen abgestimmt werden sollen.
- Die Zürcher Gemeinden des Agglomerationsperimeters verbleiben im Planungsinstrumentarium des Kantons und werden von den Regelungen für Neueinzonungen ausgenommen, so dass agglomerationsweit einheitliche Planungsgrundsätze in diesem Punkt nicht erreicht werden können.

WK3:  
Verkehrssicherheit erhöht

**Stärken**

- Die Gefahrenstellen wurden identifiziert und im Programm aufgezeigt. Es ist jedoch nicht ersichtlich, welche Konsequenzen daraus gezogen werden.
- Einige Massnahmen dienen der Verbesserung der Verkehrssicherheit. Positiv zu werten sind insbesondere die Strassenraumgestaltungen, der Ausbau der Velowege, die Verbesserung der intermodalen Schnittstellen und die verkehrsberuhigenden Massnahmen.

**Schwächen**

- Eigene Strategien oder Konzepte zur Verbesserung der Verkehrssicherheit wurden nicht ausgearbeitet.
- Es ist nicht ersichtlich, dass die Gefahrenstellen konsequent mit Massnahmen saniert werden. Teilweise ist die Sanierung zudem von Kernentlastungsstrassen abhängig, die aufgrund ihres Reifegrades im C-Horizont liegen.

WK4:  
Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert

**Stärken**

- Es wurde ein eigenes Landschaftskonzept zum Agglomerationsprogramm entwickelt, aus welchem vor allem räumlich konkretisierte konzeptionelle Massnahmen abgeleitet werden. Die Landschaftsplanung ist jedoch erst noch mit konkreten Projekten und Massnahmen auszugestalten.
- Lokal ergeben sich deutliche Lärm- und Luftschadstoffentlastungen im dicht bebauten Siedlungsgebiet in Lachen, indem die Verkehrsachsen MIV und Bahn gebündelt werden und der MIV weniger sensible Gebiete tangiert.

*Wirksamkeits-  
kriterium*     *Beurteilung mit Begründung*

	<p><b>Schwächen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die im Agglomerationsprogramm vorgeschlagenen Massnahmen haben lediglich einen geringen Einfluss auf Modal-Split Verbesserungen zu Gunsten des ÖV und des Langsamverkehrs, so dass keine spürbaren Verbesserungen bzgl. Lärm- und Luftbelastung gegenüber dem Trend erwartet werden.</li> <li>▪ Aufgrund der Unreife vieler Siedlungsmassnahmen kann kein Rückgang des Ressourcenverbrauchs gegenüber dem Trend ausgewiesen werden.</li> </ul>
Umsetzungsbericht	Der Umsetzungsbericht wurde hinsichtlich der zwei geforderten Aspekte: Kohärenz zwischen der 1. und 2. Generation Agglomerationsprogramm Obersee 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	1
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert	1
WK3: Verkehrssicherheit erhöht	1
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert	1
<b>Summe WK1 - WK4 (Nutzen)</b>	<b>4</b>

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 84.44 Mio. zuzüglich von CHF 36.64 Mio. für die A1-Massnahmen aus der 1. Generation. Die Investitionskosten von CHF 121.08 Mio. werden als tief eingestuft<sup>4</sup>.

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.

<sup>4</sup> Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. und Teuerung

Nutzen (WK1-4)

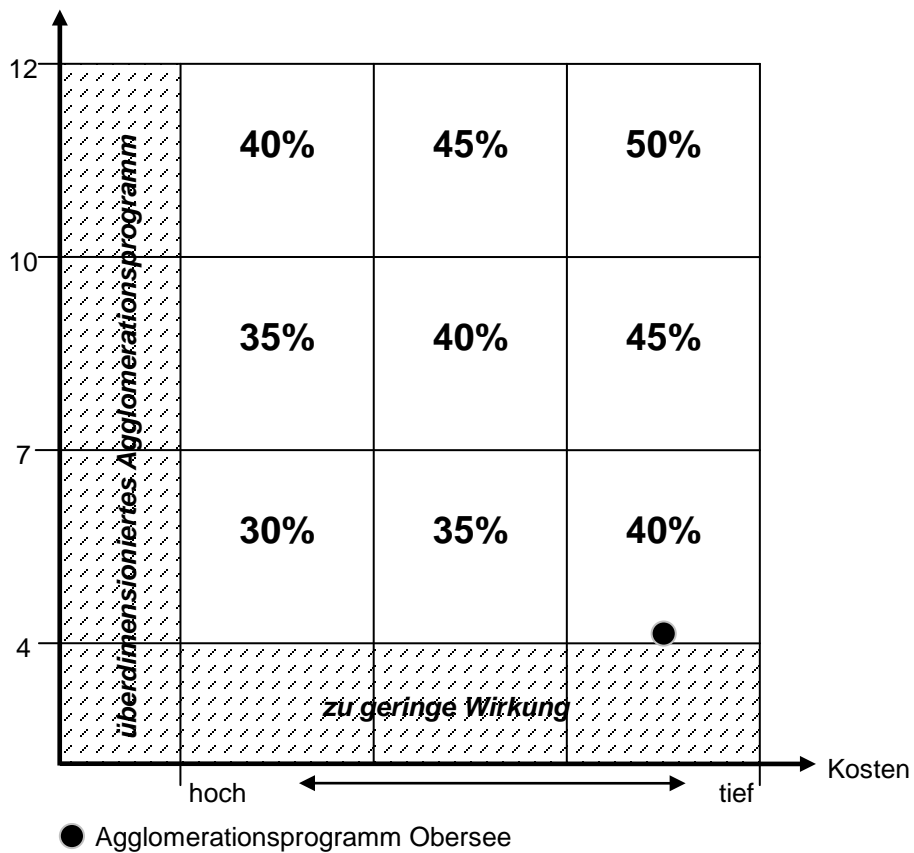


Abbildung 4-1

## 5 Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen

Im Vergleich aller eingereichten Agglomerationsprogramme und mit Blick auf die verfügbaren Mittel überprüft der Bund die von der Agglomeration vorgenommene Priorisierung der Massnahmen aufgrund des in der UVEK-Weisung erläuterten Verfahrens (insb. Kap. 2, 3.5 und 4.4). Dazu gehören die folgenden Schritte:

Anpassung Massnahmen (Kap. 5.1)

Ermittlung der nicht mitfinanzierten Massnahmen (Kap. 5.2)

- Siedlungsmassnahmen
- Nicht mitfinanzierbare Verkehrsmassnahmen
- Eigenleistungen der Agglomeration
- Eigenleistungen Bund
- Nicht programmrelevante Massnahmen

Ermittlung der durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbaren Massnahmen (Kap. 5.3)

Ermittlung der Massnahmen mit abgeänderten Prioritäten A/B/C (Kap. 5.4)

Ermittlung der Massnahmen mit Priorität A und B nach Überprüfung Bund (Kap. 2)

- Massnahmen der A-Liste sind innerhalb der Vierjahresperiode 2015-2018 bau- und finanzreif.
- Massnahmen der B-Liste werden die Bau- und Finanzreife erst später erreichen oder deren Kosten/Nutzen-Verhältnis muss noch optimiert werden.

Ermittlung der Massnahmen mit Priorität C mit vom Bund anerkanntem Handlungsbedarf (sog. C\*-Massnahmen, Kap. 5.5)

Kapitel 2 und 5 enthalten nur Massnahmen mit einer positiven oder neutralen Wirkung auf das Agglomerationsprogramm. Die in den Tabellen 2.1, 2.2, 5.2, 5.3 und 5.5 aufgelisteten Massnahmen sind für den Beitragssatz relevant und werden in die Leistungsvereinbarung übernommen.

Massnahmen, die von der Agglomeration in der C-Priorität eingereicht wurden, wurden vom Bund nicht beurteilt.

## 5.1 Anpassung Massnahmen aufgrund Vorgaben der UVEK-Weisung

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

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Änderung Massnahmenkonfiguration</i>
3336.2.020	ÖV18	Umsteigeknotenpunkte Wollerau und Blumenau	Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 3336.2.083, Umsteigeknotenpunkt Wollerau, 6.00 Mio., Priorität B</li> <li>▪ 3336.2.084, Umsteigeknotenpunkt Blumenau, 4.00 Mio., Priorität B</li> </ul>
3336.2.048	LV5-A	Zugang/Querung Bahnhöfe	Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 3336.2.079, Zugang/Querung Bahnhöfe - Freienbach, 0.06 Mio., Priorität A</li> <li>▪ 3336.2.080, Zugang/Querung Bahnhöfe - Lachen, 2.40 Mio., Priorität A</li> <li>▪ 3336.2.081, Zugang/Querung Bahnhöfe - Richterswil, 1.40 Mio., Priorität A</li> <li>▪ 3336.2.082, Zugang/Querung Bahnhöfe - Wollerau, 0.70 Mio., Priorität A</li> </ul>

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 et 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>
<b>Siedlungsmassnahmen</b>				
3336.2.055	S1	Entwicklungssteuerung Siedlungsgebiete	A	Es handelt sich um Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen, die nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierbar sind.
3336.2.056	S2	Kompensationsflächen - Flächenabtausch-Fonds	A	
3336.2.057	S3	Siedlungsbegrenzungslinien	A	
3336.2.059	S5	Entwicklungsschwerpunkte Wirtschaft	A	
3336.2.060	S6	Entwicklungsschwerpunkte Wohnen / Dienstleistung	A	
3336.2.061	S7	Entwicklungsschwerpunkte Wohnen	A	
3336.2.062	S8	Entwicklungsschwerpunkte Wissen	A	

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Priorität</i>	<i>Begründung für die Nicht-Mitfinanzierbarkeit</i>
3336.2.063	S9	Siedlungsdichten ÖV- Einzugsbereich	A	
3336.2.064	S10	Verkehrsintensive Einrichtungen	A	
3336.2.065	S11	Betriebs- und Gestaltungskonzepte Hauptverkehrsachsen	A	
3336.2.068	S14	Bezahlbarer Wohnraum	A	
3336.2.069	L1	Biodiversitäts-Hotspots	A	
3336.2.071	L3	Siedlungsränder	A	
3336.2.075	L7	See- und Flussuferanlagen	A	
3336.2.077	L9	Fliessgewässer	A	
3336.2.058	S4	Erneuerungsgebiete Wohnen und Gewerbe	B	
3336.2.066	S12	Substitution Industrie- und Gewerbegebiete	B	
3336.2.067	S13	Innere Erneuerung mit Strukturhaltung	B	
3336.2.070	L2	Freiraumverbindungen	B	
3336.2.074	L6	Innere Landschaft	B	
3336.2.076	L8	Naturräume	B	
<b>Verkehrsmassnahmen</b>				
3336.2.015	ÖV13	Busbeschleunigung Regionallinien	B	Es handelt sich um nicht infrastrukturelle Massnahmen, die nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierbar sind.
3336.2.024	ÖV22	Taktvereinheitlichung Buslinien	A	
3336.2.043	LV1	Koordination LV mit Grossprojekten Verkehr	A	
<b>Nicht zur Mitfinanzierung beantragte Eigenleistungen der Agglomeration</b>				
3336.2.042	MIV14	Regionale Verkehrssteuerung	A	Es handelt sich um infrastrukturelle Massnahmen, für die keine Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds beantragt wurde.
3336.2.052	LV8	Signalisationskonzept rLV-Netz	A	

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 der ausgewiesenen Priorität von der Agglomeration oder durch Dritte umzusetzen.

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Priorität	Kosten (Mio CHF) laut AP
<b>Eigenleistungen Bund (Weisung 14.12.2010)</b>				
3336.2.025	ÖV23	Bustangente Jona	B	1.00
3336.2.027	ÖV25	Quartierbus Richterswil	B	0.60

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
3336.2.035	MIV7	Zentrumsentlastung Uznach - Schmerikon	Diese Massnahme befindet sich ausserhalb des BFS-Perimeters und ihre Wirkung im Agglomerationsperimeter ist zu geringfügig, um eine Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds zu erhalten. Der Konkretisierungsgrad der Massnahme ist noch gering. Bei einer allfälligen Weiterentwicklung sollte darauf geachtet werden, dass Zerschneidungswirkung und Flächenverbrauch möglichst gering bleiben und eine landschaftsverträgliche Lösung gefunden werden kann. Weiter sind die Amphibienlaichgebiete und Vogelreservate zu beachten.

Tabelle 5-4

### 5.3 Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen

Für die folgenden Eisenbahn- und Strassenmassnahmen ist die (Mit-)Finanzierung des Bundes durch andere Finanzierungsinstrumente als den Infrastrukturfonds, Teil Agglomerationsverkehr geplant. Diese sind für die Gesamtverkehrs- und Siedlungsentwicklung im Agglomerationsraum relevant und werden in der Wirkungsbeurteilung des Agglomerationsprogramms durch den Bund mitberücksichtigt. Massnahmen, die im Programm Engpassbeseitigung im Modul 3 enthalten sind, werden zur Information aufgeführt, auch wenn sie aufgrund des Realisierungshorizontes nicht Bestandteil der Wirkungsbeurteilung des Agglomerationsprogramms waren.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>	<i>Finanzierungsmittel</i>
3336.2.001	ÖV1	Zweites Gleis Uznach - Schmerikon	48.00	In STEP, 2. Dringlichkeit vorgesehen.
3336.2.002	ÖV2	Vierte Perronkante Uznach	7.40	In STEP, 2. Dringlichkeit vorgesehen.
3336.2.003	ÖV3	Zugfolgezeiten Schmerikon - Rapperswil	9.50	In STEP, 2. Dringlichkeit vorgesehen.
3336.2.004	ÖV4	Perronverlängerung Rapperswil	12.00	Gemäss aktuellem Stand der Angebotsplanung ist die im Agglomerationsprogramm vorgesehene Perronverlängerung Rapperswil nicht nötig, um das angestrebte Angebot betrieblich umzusetzen.
3336.2.011	ÖV9-C	Überholgleis March, langfristige Massnahmen	70.00	In STEP, Ausbauschnitt 2025 vorgesehen.
--	--	N3 Anschluss Wollerau	--	Nationalstrasse, Unterhalt und Ausbau (sistiert infolge negativem Volksentscheid zu Zubringer)
--	--	N3 Anschluss Halten (Schindellegi)	--	Eine Finanzierung wird durch das ASTRA geprüft werden (Arbeiten sistiert, da die Variante des Zubringers Halten nicht gesichert ist)
--	--	N3 Anschluss Wangen-Ost	--	Nationalstrasse, Unterhalt und Ausbau
--	--	N3 Anschluss Pfäffikon	--	Nationalstrasse, Unterhalt und Ausbau (weitere Abstimmungen mit regionalen Projekten erforderlich (Kreisel Etzelbach, Schweizerhof, Anbindung Seedammcenter))

Tabelle 5-5

Folgende Massnahmen befinden sich auf Strecken die Bestandteil des neuen Netzbeschlusses (NEB) des Bundes waren. Die Übernahme und Finanzierung dieser NEB-Strecken durch den Bund wurde per Volksentscheid am 24.11.2013 abgelehnt. Die Massnahmen verbleiben unter kantonaler Hoheit. Die zukünftige Planung und Finanzierung der Massnahmen ist zu prüfen.

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

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>
<b>A → B</b>				
Keine vorhanden				
<b>A → C</b>				
3336.2.010	ÖV9-A	Überholgleis March, mittelfristige Massnahmen	15.90	Reifegrad: ungenügend.  Die im Agglomerationsprogramm vorgeschlagene mittelfristige Lösung ist aufgrund der vorgesehenen langfristigen Massnahme ÖV9-C nicht notwendig.
3336.2.016	ÖV14	Buspriorisierung Rüti	4.00	Reifegrad: ungenügend.  Die Massnahme wurde aufgrund der Fragebeantwortung der Agglomeration angepasst und entspricht nicht mehr der im Agglomerationsprogramm avisierten Zielsetzung einer umfassenden betrieblichen Buspriorisierung in Rüti, sondern es ist lediglich der Ausbau einer Sammelstrasse als neue Tangentialverbindung in der Gemeinde vorgesehen. Die Massnahme ist im Sinne des Gedankens einer Buspriorisierung nochmals zu überarbeiten. Dabei ist auch die Wirkung der Massnahme im Rahmen des Verkehrskonzepts „Verkehrsvision Rüti“ darzustellen.
3336.2.028	MIV1	Verlegung Anschluss Wollerau mit Zubringer	35.00	Reifegrad: ungenügend.  Das Projekt Autobahnzubringer ist im Rahmen einer Volksabstimmung von der Gemeinde Wollerau angenommen jedoch von der Gemeinde Freienbach abgelehnt worden. Das Projekt ist somit blockiert.
3336.2.029	MIV2	Vollanschluss Halten mit Zubringer	56.00	Reifegrad: ungenügend.  Für den Zubringer Halten wurde noch kein Variantenentscheid getroffen. Die Massnahme weist zudem eine Abhängigkeit zum Projekt MIV 1 auf. Solange keine Lösung für den Anschluss und Zubringer Wollerau gefunden werden kann, ist auch das Projekt Vollanschluss Halten blockiert.
3336.2.030	MIV3	Umgestaltung Wollenstrasse	4.50	Reifegrad: ungenügend.  Die Massnahme weist eine starke Abhängigkeit zu den derzeit nicht realisierbaren Anschlussumbauten Wollerau und Halten auf. Sie wird daher in den C-Horizont verschoben.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>	<i>Begründung</i>
3336.2.031	MIV4-1	Zentrumsentlastung Pfäffikon Variante 1	290.00	Kosten/Nutzen-Verhältnis und Reifegrad: ungenügend.  Für die Zentrumsentlastung Pfäffikon konnte im Rahmen des Agglomerationsprogramms 2. Generation noch kein Variantenentscheid getroffen werden. Zudem weist die Massnahme trotz einer anerkannten Entlastungswirkung aufgrund der sehr hohen Kosten lediglich ein mangelhaftes Kosten-/Nutzen-Verhältnis auf.
3336.2.032	MIV4-2	Zentrumsentlastung Pfäffikon Variante 2	140.00	Reifegrad: ungenügend.  Für die Zentrumsentlastung Pfäffikon konnte im Rahmen des Agglomerationsprogramms 2. Generation noch kein Variantenentscheid getroffen werden. Der Bund erkennt jedoch einen Handlungsbedarf für die Lösung des Verkehrsproblems in Pfäffikon an. Aufgrund des besseren Kosten-/Nutzen-Verhältnisses hat aus Sicht Bund die Variante 2 MIV4-2 Umgestaltung Churerstrasse Vorrang gegenüber der Variante 1 MIV4-1 Umfahrungsstrasse.
3336.2.036	MIV8	Zentrumsentlastung (Ostumfahrung) Samstagern	6.00	Kosten/Nutzen-Verhältnis und Reifegrad: ungenügend.  Die verkehrlichen Auswirkungen des Projektes, namentlich die Verkehrsentslastung des Ortsteils Samstagern, sind nicht ermittelt worden. Eine Zentrumsentlastung deren Wirkung nicht bekannt ist, kann nicht die nötige Projektreife für die A- oder B-Liste aufweisen. Zudem zeigt sich im schweizweiten Vergleich eine sehr geringe Betroffenheit, so dass lediglich eine mässige Entlastungswirkung erreicht werden kann. Die Massnahme erreicht daher nur ein ungenügendes Kosten/Nutzen-Verhältnis.

<b>B → C</b>				
3336.2.006	ÖV6	Verlängerung Doppelspur Hurden	14.00	Reifegrad: ungenügend.  Das Angebotskonzept Kanton Schwyz befindet sich erst in der Planungsphase. Es ist daher noch nicht bekannt, welche Infrastrukturausbauten tatsächlich benötigt werden, um den erst noch zu planenden Betrieb sicherzustellen. Zudem tangiert das Vorhaben das nationale Flachmoor „Frauenwinkel“ und das BLN-Objekt „Frauenwinkel-Ufenau-Lützelau“.
3336.2.007	ÖV7	Doppelspur Hurden - Rapperswil	150.00	Reifegrad: ungenügend.  Das Angebotskonzept Kanton Schwyz befindet sich erst in der Planungsphase. Es ist daher noch nicht bekannt, welche Infrastrukturausbauten tatsächlich benötigt werden, um den erst noch zu planenden Betrieb sicherzustellen. Das Vorhaben tangiert zudem das nationale Flachmoor „Frauenwinkel“.
3336.2.008	ÖV8	Perrongleis 1 Pfäffikon	3.00	Reifegrad: ungenügend.  Das Angebotskonzept Kanton Schwyz befindet sich erst in der Planungsphase. Es ist daher noch nicht bekannt, welche Infrastrukturausbauten tatsächlich benötigt werden, um den erst noch zu planenden Betrieb sicherzustellen.
3336.2.034	MIV6	Zentrumsentlastung Rapperswil-Jona	650.00	Reifegrad: ungenügend.  Das Projekt Zentrumsentlastung Rapperswil-Jona ist im Rahmen einer Volksabstimmung abgelehnt worden.

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>
3336.2.032	MIV4-2	Zentrumsentlastung Pfäffikon Variante 2	140.00
3336.2.034	MIV6	Zentrumsentlastung Rapperswil-Jona	650.00

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- be- richt</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Zeithorizont</i>	<i>Hinweis Konflikt/Schwierigkeit</i>
-----------------	---------------	-------------------------------------	------------------	---------------------	---------------------------------------

Keine vorhanden

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

3336.2.033	MIV5	Zentrumsentlastung Lachen
------------	------	---------------------------

Tabelle 6-2

### B-Liste:

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

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

3336.2.059	S5	Entwicklungsschwerpunkte Wirtschaft
------------	----	-------------------------------------

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 Obersee 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 kantonsübergreifend koordinierte Konkretisierung der Massnahmen zur Lenkung der Siedlungsentwicklung nach innen und zur Beschränkung der Zersiedlung. Ebenso sollte eine Ergänzung und bessere Abstimmung der Elemente der Gesamtverkehrsstrategie und auf deren Basis eine Überprüfung der teilweise ausserordentlich kostenintensiven Massnahmen im Verkehrsbereich erreicht werden. Dies ist u.a. auch deshalb wichtig, um für die verbleibenden, regional abgestimmten Massnahmen eine Verbesserung des Kosten/Nutzen-Verhältnis erreichen zu können.





## 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>
3336.2.044	LV2-A	Regionales und kantonales rLV-Netz	A	12.22	9.53
3336.2.046	LV3	Sofortmassnahmen rLV	A	0.34	0.27
3336.2.047	LV4	Niveaugleiche Gleisquerungen	A	0.18	0.14
3336.2.050	LV6	Öffentliche Veloparkierung	A	4.88	3.81
3336.2.079	LV5-A	Zugang/Querung Bahnhöfe - Freienbach	A	0.06	0.05
3336.2.082	LV5-A	Zugang/Querung Bahnhöfe - Wollerau	A	0.70	0.55
	Summe	A/B-Liste		18.38	14.33

Keine Kürzung lt. Benchmark (Methode siehe Erläuterungsbericht)

	LV A-Liste	A	14.33
	LV B-Liste	B	0.00

Tabelle Anhang 1 (\* Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. und Teuerung, gerundet; \*\* Die Kosten der Massnahmen Konzept 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>
Keine vorhanden			

Tabelle Anhang 2