



26. Februar 2014

Agglomerationsprogramm Chur

2. Generation

Prüfbericht des Bundes

Referenz/Aktenzeichen: 321.1 / M124-0055

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Dr. Maria Lezzi
Direktorin

Inhaltsverzeichnis

1	Gegenstand, Ziel, Vorgehen	4
1.1	Gegenstand der Prüfung	4
1.2	Ziel und Zweck der Prüfung	4
1.3	Vorgehen im Prüfprozess	4
1.4	Vorgehen in der Umsetzung	4
2	Gesamtwürdigung, Beitragssatz, Listen der A- und B-Massnahmen	5
3	Prüfung der Grundanforderungen	8
4	Beurteilung der Programmwirkung	9
4.1	Nutzen - Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien	9
4.2	Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis)	13
5	Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen	14
5.1	Anpassung Massnahmen aufgrund Vorgaben der UVEK-Weisung	15
5.2	Nicht mitfinanzierte Massnahmen	15
5.3	Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen	17
5.4	Durch den Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C	18
5.5	A-, B- und C*-Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung	19
6	Übereinstimmung mit der Gesetzgebung und Planungsinstrumenten des Bundes sowie den kantonalen Richtplänen	20
6.1	Gesetzgebung, Sach- und Massnahmenpläne und Inventare des Bundes	20
6.2	Nachweis der Abstimmung von Infrastrukturmassnahmen der Priorität A oder B mit den kantonalen Richtplänen	20
7	Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms	22
ANHANG 1	23
ANHANG 2	24

1 Gegenstand, Ziel, Vorgehen

1.1 Gegenstand der Prüfung

Gegenstand der Prüfung ist das Agglomerationsprogramm Chur bestehend aus:

- Agglomerationsprogramm Chur, Synthesebericht, 6. Juni 2012
- Agglomerationsprogramm Chur, Massnahmenblätter, 6. Juni 2012
- Umsetzungsbericht Teil A und B

Das Agglomerationsprogramm (AP) wurde am 26. Juni 2012 beim Bund zur Prüfung eingereicht. Damit bewirbt sich die Agglomeration/Trägerschaft für die Mitfinanzierung der im Agglomerationsprogramm als prioritär eingestufteten Verkehrs-Infrastrukturvorhaben durch den Bund im Rahmen des Infrastrukturfondsgesetzes.

1.2 Ziel und Zweck der Prüfung

Die Prüfung hat vier Ziele:

1. Die Erfüllung der Grundanforderungen prüfen.
2. Die Wirkung des Agglomerationsprogramms beurteilen. Die Wirkung ist entscheidend für die Höhe der Bundesbeiträge.
3. Die Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen¹ über alle Agglomerationsprogramme mit Blick auf die verfügbaren Bundesmittel.
4. Die Berücksichtigung des Umsetzungsberichts Teil A und B als integraler Teil des Agglomerationsprogrammes.

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

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

1.3 Vorgehen im Prüfprozess

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

1.4 Vorgehen in der Umsetzung

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

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

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

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

Das Agglomerationsprogramm Chur 2. Generation behandelt in der Analyse und im Zukunftsbild alle Themen eines Agglomerationsprogramms, wobei ein roter Faden von der Analyse bis zum Zukunftsbild erkennbar ist. Letzteres kann jedoch noch verbessert und in Strategien, Konzepte und Massnahmen deutlich konkretisiert werden. Dabei ist zwar die Kohärenz zwischen der 1. und der 2. Generation des Agglomerationsprogramms erkennbar, es erfolgt jedoch lediglich eine punktuelle Weiterentwicklung.

Im Verkehrsbereich liegt die Stärke des Agglomerationsprogramms in der punktuellen Behebung von identifizierten Schwachstellen. So können eine Priorisierung des öffentlichen Verkehrs (ÖV) und eine Aufwertung auf den Einfallsachsen in Chur realisiert sowie die Sicherheit im Langsamverkehrsnetz verbessert werden. Auf Anpassungen im nationalen Bahnverkehr mit dem 30'-Takt Zürich - Chur und der daraus folgenden Taktverdichtung auf den RhB-Strecken reagiert die Agglomeration mit einer Aufwertung der Bahnhaltestellen. Im Siedlungsbereich trägt die in der kantonalen Richtplanung gut verankerte Politik im Umgang mit den Entwicklungsschwerpunkten (ESP) zu einer gewissen Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen und zur Konzentration von Bevölkerung und Arbeitsplätzen bei.

Eine bedeutende Schwäche des Agglomerationsprogramms liegt in der mangelnden Gesamtverkehrskonzeption, welche die Erschliessungsprinzipien und den Stellenwert der einzelnen Verkehrsmittel kaum erkennen lässt. Zudem wird der Freizeit- und Tourismusverkehr trotz seiner grossen Bedeutung für die Agglomeration nur in Teilaspekten behandelt. Ein Verkehrsmanagement wird lediglich punktuell vorgesehen, ein flächendeckender Ansatz zur Bündelung und Lenkung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) wird jedoch nicht thematisiert. Ebenso wird das Busangebot nur punktuell angepasst, um die Erreichbarkeit einzelner ESP leicht zu verbessern, ohne aber in einem multimodalen Erreichbarkeitskonzept der ESP eingebettet zu sein. Die aus den Weiterentwicklungen der Angebote im öffentlichen Verkehr und im Langsamverkehr erwartenden Verkehrsverlagerungen werden nur unzureichend durch Massnahmen zur Beeinflussung der Mobilitätsnachfrage bzw. zu Optimierung der Verkehrsmittelwahl unterstützt und verstärkt.

Die Abstimmung von Siedlung und Verkehr ist in der Agglomeration Chur erst im Aufbau. So wird das Agglomerationsprogramm noch zu wenig konsequent dazu genutzt, bereits laufende Planungen der Gemeinden und des Kantons zu einem kohärenten Gesamtkonzept auf der Planungsebene der Agglomeration zusammenzufügen und die bestehenden Lenkungsinstrumente zur Konzentration von Bevölkerung und Arbeitsplätzen sowie zur Begrenzung der Zersiedelung weiterzuentwickeln. Die vorgeschlagenen Massnahmen zeigen konzeptionelle Ansätze für eine Siedlungsentwicklung nach innen auf, sind aber deutlich zu wenig konkret, um als lenkungswirksam anerkannt zu werden. Aufeinander abgestimmte Siedlungs- und Verkehrskonzepte für die Entwicklungsgebiete werden erst angedacht und sind noch zu wenig weit entwickelt. Ausserdem fehlt im Agglomerationsprogramm eine adäquate Politik im Umgang mit verkehrintensiven Einrichtungen (VE).

Die vorgeschlagenen Verkehrsmassnahmen können zu einer gewissen Veränderung des Modal Splits beitragen und lassen eine leichte Reduktion der Umweltbelastungen erwarten. Die schwache Lenkungswirkung der Siedlungsmassnahmen genügt jedoch nicht, um eine Trendumkehr des Flächenverbrauchs zu erreichen. Das Thema Landschaft wird im Zukunftsbild mit konzeptionellen Vorstellungen behandelt und es werden einzelne konkrete Massnahmen zur Aufwertung und zum Schutz von Landschaft und Umwelt ergriffen.

Nach der Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen für die Agglomeration Chur belaufen sich die Investitionskosten des Agglomerationsprogramms auf CHF 80.67 Mio. Dieser Betrag umfasst CHF 53.01 Mio. für die A- und B-Massnahmen sowie CHF 27.66 Mio. für die A1-Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm der 1. Generation. Die Investitionskosten werden als mittel eingestuft².

² Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. und Teuerung

Aufgrund der Programmwirkung (Kosten/Nutzen-Verhältnis) wird dem eidg. Parlament beantragt, folgenden Beitragssatz des Bundes an die mitfinanzierten Massnahmen der 2. Generation festzulegen³:

40%

Gestützt auf diesen Beitragssatz und die Prüfung der Priorisierung der Massnahmen werden zur Mitfinanzierung der in der nachfolgenden A-Liste stehenden Massnahmen die aufgeführten Höchstbeiträge des Bundes beim eidgenössischen Parlament zur Freigabe beantragt.

A-Liste

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio CHF) laut AP	Kosten (Mio CHF) 2005*	Bundes- beitrag**
3901.2.020	2b	Optimierung öffentlicher Verkehr Stadtgebiet Chur - Kreuzung Sommerau	0.40	0.34	0.13
3901.2.021	2c	Optimierung öffentlicher Verkehr Stadtgebiet Chur - Malixerstrasse	2.00	1.68	0.67
3901.2.022	3a	Busbeschleunigung auf den Einfallsachsen von Chur - Masanserstrasse	4.00	3.37	1.35
3901.2.023	3b	Busbeschleunigung auf den Einfallsachsen von Chur - Kreisel Masans	1.00	0.84	0.34
3901.2.024	3c	Busbeschleunigung auf den Einfallsachsen von Chur - Kasernenstrasse	2.00	1.68	0.67
3901.2.025	3d	Busbeschleunigung auf den Einfallsachsen von Chur - Grabenstrasse und Postplatz	8.00	2.48***	0.99
3901.2.026	7a	Optimierung Strassennetz in Chur West - Sommerastrasse	2.50	2.11	0.84
3901.2.027	7b	Optimierung Strassennetz in Chur West - Bypass und Busspur Kreuzung Sommerau	0.50	0.42	0.17
3901.2.029	10.6	Optimierung und Koordination Langsamverkehr - Verbindung Chur - Haldenstein	2.60	2.19	0.88
3901.2.030	10.11	Optimierung und Koordination Langsamverkehr - Querung RhB Domat/Ems	1.00	0.84	0.34
3901.2.031		LV A-Liste		11.37	4.55
		Summe		24.84	10.93

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

Für die in der nachfolgenden B-Liste stehenden Massnahmen ist die Bau- und Finanzreife für die Vierjahresperiode 2015-2018 nicht erreichbar oder muss das Kosten/Nutzen-Verhältnis noch optimiert werden. Zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieses Prüfberichts (26.02.2014) ist die Mitfinanzierung dieser Massnahmen durch den Bund weder durch den Infrastrukturfonds noch durch ein anderes Finanzierungsinstrument des Bundes gesichert. Es wird eine Aufstockung der Bundesmittel und eine Verstetigung der Mitfinanzierung des Programms Agglomerationsverkehrs durch den Bund angestrebt. Unter Vorbehalt der Sicherung der Finanzierung sollen diese Massnahmen in den Agglomerationsprogrammen der 3. Generation von den Agglomerationen neu eingereicht und vom Bund nochmals geprüft werden:

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

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>Bundesbeitrag*</i>
3901.2.002	1	Verbesserung der Zugänglichkeit von RhB Stationen	20.00	16.85	6.74
3901.2.005	4	Neue Busführung in Landquart Tardis	0.50	0.42	0.17
3901.2.006	5	Neue Busführung in Domat/Ems	0.50	0.42	0.17
3901.2.019	2a	Optimierung öffentlicher Verkehr Stadtgebiet Chur - Rheinfelsstrasse und Sommerausstrasse		8.00	3.20
		Summe		25.69	10.28

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

Hinweise

Die relevanten nicht mitfinanzierten Massnahmen im Bereich Siedlung und Verkehr (vgl. Kap. 5.2.1, 5.2.2) sowie die durch andere Bundesmittel (mit)finanzierbaren Massnahmen (Kap. 5.3) werden als wesentlicher Bestandteil für die Programmwirkung betrachtet und sind damit für die Festlegung des Beitragsatzes des Bundes mitentscheidend.

Kosten und Nutzen der überarbeiteten Agglomerationsprogramme der zweiten Generation sind unter Einbezug der Massnahmen gemäss Leistungsvereinbarung der ersten Generation (ohne Massnahmen der Priorität B, vgl. Kap. 3.4 der Leistungsvereinbarung) bewertet, jedoch ohne Berücksichtigung der aus dem Infrastrukturfonds mitfinanzierten, sogenannten „dringlichen Projekte“. Deren Umsetzung inkl. flankierender Massnahmen ist jedoch Voraussetzung für eine allfällige Beteiligung des Bundes an Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm.

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

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

3 Prüfung der Grundanforderungen

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

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

Hinweis zur Trägerschaft im Hinblick auf die Umsetzung:

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

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

Hinweise zum Controlling:

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

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

Die Trägerschaft verpflichten 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>
WK1: Qualität der Verkehrssysteme verbessert	<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Im Bereich ÖV werden übergeordnete Verbesserungen im Schienenverkehr (Taktverdichtung Zürich - Chur) in das Agglomerationsprogramm integriert. Die Agglomeration setzt die damit verbundene Angebotsverdichtung der RhB zum 30-Min.-Takt durch die Verbesserung der Zugänge und eine intermodale Aufwertung der Haltestellen in Wert. Die in der Strategie vorgesehenen Anpassungen des Busnetzes sind bezüglich der Abstimmung mit dem verbesserten Bahnangebot noch zu konkretisieren. ▪ Das städtische Busnetz in Chur wird aufgrund einer Schwachstellenanalyse durch gezielte Massnahmen verbessert. Mit der Einführung der Tangentiallinie, deren Umsetzung jedoch verzögert erfolgen soll, kann das Siedlungsgebiet lokal besser erschlossen werden. Durch ÖV-Priorisierungen und eine Aufwertung der Einfallsachsen in Chur wird die Fahrplanstabilität verbessert. ▪ Im Langsamverkehr werden die Schwachstellen erhoben und entsprechende Massnahmen zur Netzergänzung sind vorgesehen. Der Stellenwert des LV im Gesamtverkehrssystem bleibt jedoch gering. Die Trennwirkung der Verkehrsinfrastrukturen oder der Gewässer wird nur teilweise angegangen. Schliesslich wird die Veloparkierung nur punktuell, ohne flächendeckenden Ansatz, verbessert. <p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mit einzelnen Massnahmen können lokal gewisse Verbesserungen im MIV, LV

und ÖV erreicht werden. Es fehlt jedoch eine Gesamtkonzeption des Verkehrssystems und eine langfristige Vision zur Mobilität in der Agglomeration. So wird beispielsweise die Absicht der Agglomeration bezüglich der Erhöhung des ÖV- und des LV-Anteils im Modal Split nicht mit konkreten Zielen und Massnahmen untermauert und bleibt somit unklar.. Trotz eines erkennbaren Zusammenhangs zwischen der Analyse und den einzelnen Massnahmen sind die Konzepte zu wenig konkret, unausgereift und ungenügend aufeinander abgestimmt.

- Das Agglomerationsprogramm zeigt nicht auf, wie mit dem prognostizierten MIV-Wachstum umgegangen werden soll. So sind keine Strategien oder Massnahmen ersichtlich, die auf eine Begrenzung der Verkehrsbelastungen hinwirken könnten. Konsequente und flächendeckende Massnahmen zur Bündelung des MIV fehlen. Ansatzweise ist eine Verkehrslenkung im Zusammenhang mit der Kapazitätserhöhung des Autobahnanschlusses Chur West und der Optimierung der Nutzung der Südumfahrung erkennbar. Die entwickelten Massnahmen wirken jedoch als Einzelinterventionen und nicht als Bestandteile eines kohärenten übergeordneten Verkehrs- und Betriebskonzeptes.
- Das Programm analysiert die Erschliessung der ESP. Es sind jedoch kaum Ambitionen erkennbar, die erreichten Minimalstandards im ÖV zu verbessern. Es werden lediglich punktuelle Massnahmen zur Verbesserung der ÖV-Erschliessung vorgeschlagen. Diese Massnahmen erscheinen jedoch isoliert und sind nicht in ein nachvollziehbares, mit den übrigen Verkehrsmitteln abgestimmtes Erschliessungskonzept eingebettet. Zudem bleibt die ÖV-Erschliessungsgüte des ESP Untervaz/Trimmis/Zizers weiterhin ungenügend.
- Das Agglomerationsprogramm nutzt die Chance noch nicht, Massnahmen zur Lenkung der Mobilitätsnachfrage und der Verkehrsmittelwahl zu ergänzen und weiterzuentwickeln. So sind die Parkplatzbewirtschaftung und das Parkleitsystem mit dem Agglomerationsprogramm 2. Generation nicht weiterentwickelt worden. Ebenso sind die Massnahmen zum Mobilitätsmanagement noch deutlich zu konkretisieren.
- Trotz seiner Bedeutung für die Agglomeration Chur als Eingangstor zu den alpinen Tourismusdestinationen wird der Freizeit- und Tourismusverkehr im Agglomerationsprogramm nur unzureichend behandelt; somit sind eine Veränderung der Verkehrsmittelwahl, eine höhere ÖV-Nutzung und eine entsprechende Entlastung des Strassennetzes nicht zu erwarten.

WK2:

Siedlungsentwicklung nach innen gefördert

Stärken

- Die Analyse von Siedlungsflächenreserven und Verdichtungspotentialen stellt eine gute Grundlage zur Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen dar. Hingegen werden die vorgeschlagenen Siedlungsmassnahmen als zu wenig lenkungswirksam beurteilt.
- Die im Agglomerationsprogramm vorgeschlagenen ESP sind im kantonalen Richtplan verankert.

Schwächen

- Die Siedlungsmassnahmen sind noch wenig konkret. So müssen Entwicklungsstrategien für die Abstimmung von Siedlung und Verkehr in den Teilräumen der Agglomeration erst noch erarbeitet werden. Es wird nicht klar dargestellt, wie die anzustrebende höhere Dichte erreicht werden soll.
- Das Agglomerationsprogramm behandelt die VE nicht. Damit verpasst die Agglomeration die Chance, ergänzend zum kantonalen Richtplan eine kohärente VE-Politik zu entwickeln.
- Über den kantonalen Richtplan hinaus gehende griffige Kriterien für den Umgang mit Neueinzonungen sind nicht ersichtlich. Ausserdem enthält das Agglomerationsprogramm keine spezifischen Lenkungsmassnahmen, die auf eine

	<p>Verringerung der Zersiedlung hinwirken können. Aufgrund der heute relativ geringen Flächenreserven besteht jedoch aktuell lediglich ein untergeordneter Bedarf.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ In der Stadt Chur sind einzelne Massnahmen zur Aufwertung von Strassenräumen vorgesehen. Eine systematische Herangehensweise im gesamten Agglomerationsgebiet ist jedoch nicht ersichtlich.
<p>WK3: Verkehrssicherheit erhöht</p>	<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Verkehrssicherheit wird durch die Entlastung der Hauptachsen in Chur und durch die lokalen Verbesserungen im Langsamverkehrsnetz verbessert. Lokal kann die Anpassung des Strassennetzes in Chur Süd im Zusammenhang mit der Kapazitätssteigerung des Autobahnanschlusses zu einer gewissen Erhöhung der Sicherheit in diesem Raum beitragen. <p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Das Thema Sicherheit wird innerhalb des Agglomerationsprogrammes lediglich rudimentär behandelt. Es bestehen kantonale und kommunale Programme zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. Im Agglomerationsprogramm ist jedoch kein systematischer, flächendeckender Ansatz ersichtlich. ▪ Im Agglomerationsprogramm ist kein systematisches Programm zur Sanierung der identifizierten Schwachstellen im Fussverkehr ersichtlich (Schulwege, Quartiere).
<p>WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert</p>	<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mit den vorgeschlagenen Massnahmen ist eine gewisse Verlagerung im Modal Split zu Gunsten des ÖV und des Langsamverkehrs zu erwarten, womit eine gewisse Reduktion der Luftbelastungen gegenüber der Trendentwicklung erreicht werden kann. Mit der Umsetzung des Verkehrsmanagementkonzeptes in der Stadt Chur kann insbesondere entlang der Einfallachsen in Chur der Verkehrsfluss verstetigt und damit die Lärm- und Luftbelastung lokal reduziert werden. ▪ Die Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen wird im Zukunftsbild thematisiert und es werden einzelne konkrete Aufwertungsmassnahmen erarbeitet. Eine flächendeckende Konzeption ist im Agglomerationsprogramm jedoch nicht ersichtlich. <p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die vorgeschlagenen Siedlungsmassnahmen haben eine zu geringe Lenkungswirkung, um den Flächenverbrauch gegenüber der Trendentwicklung zu reduzieren.
<p>Umsetzungsbericht</p>	<p>Der Umsetzungsbericht wurde hinsichtlich der zwei geforderten Aspekte Kohärenz zwischen der 1. und 2. Generation Agglomerationsprogramm Chur 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).</p>

Tabelle 4-1

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

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

Tabelle 4-2

4.2 Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis)

Die Kosten der Massnahmen der Priorität A und B (vgl. A- und B-Liste in Kap. 2) liegen bei CHF 53.01 Mio. zuzüglich von CHF 27.66 Mio. für die A1-Massnahmen aus der 1. Generation Die Investitionskosten von CHF 80.67 Mio. werden als tief eingestuft⁴.

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.

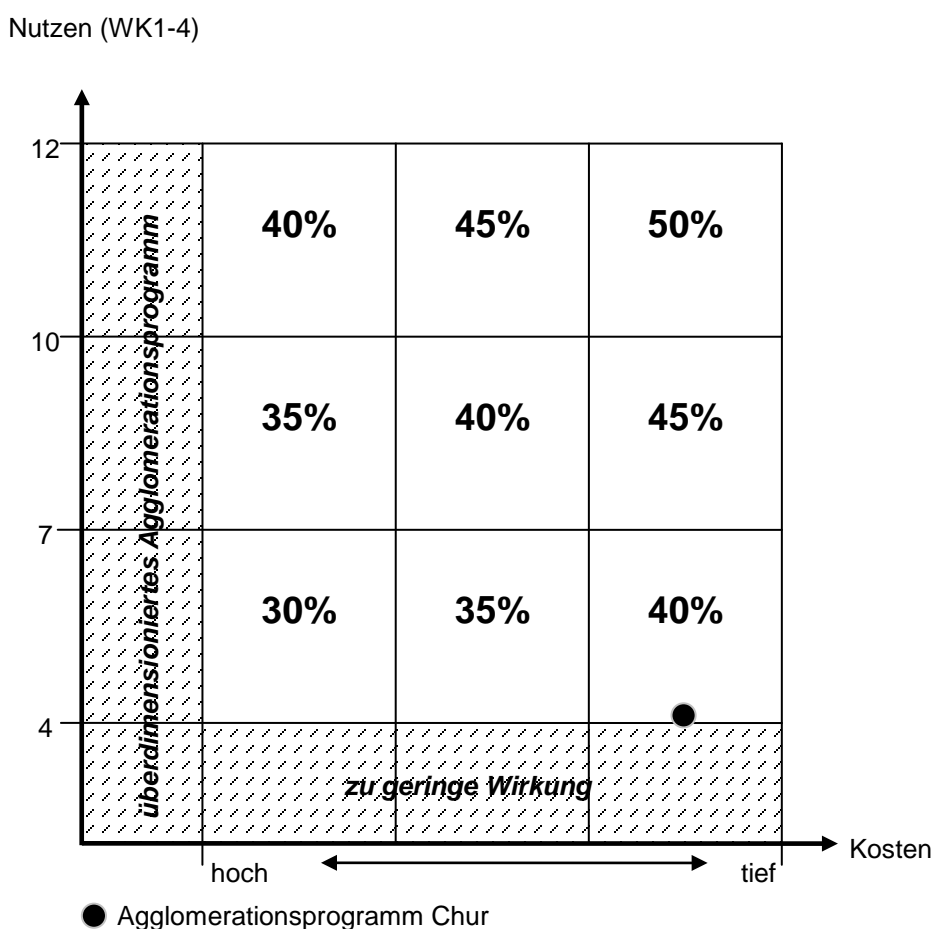


Abbildung 4-1

⁴ Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. und Teuerung

5 Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen

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

Anpassung Massnahmen (Kap. 5.1)

Ermittlung der nicht mitfinanzierten Massnahmen (Kap. 5.2)

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

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

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

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

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

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

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

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

5.1 Anpassung Massnahmen aufgrund Vorgaben der UVEK-Weisung

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

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Änderung Massnahmenkonfiguration
3901.2.003	2	Optimierung öffentlicher Verkehr Stadtgebiet Chur	Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 3901.2.019, Optimierung öffentlicher Verkehr Stadtgebiet Chur - Rheinfelsstrasse und Sommerausstrasse 9.50 Mio AP, Priorität B Bund ▪ 3901.2.020, Optimierung öffentlicher Verkehr Stadtgebiet Chur - Kreuzung Sommerau, 0.40 Mio AP, Priorität A Bund ▪ 3901.2.021, Optimierung öffentlicher Verkehr Stadtgebiet Chur - Malixerstrasse, 2.00 Mio AP, Priorität A Bund
3901.2.004	3	Busbeschleunigung auf den Einfallsachsen von Chur	Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 3901.2.022, Busbeschleunigung auf den Einfallsachsen von Chur - Masanserstrasse, 4.00 Mio AP, Priorität A Bund ▪ 3901.2.023, Busbeschleunigung auf den Einfallsachsen von Chur - Kreisel Masans, 1.00 Mio AP, Priorität A Bund ▪ 3901.2.024, Busbeschleunigung auf den Einfallsachsen von Chur - Kasernenstrasse, 2.00 Mio AP, Priorität A Bund ▪ 3901.2.025, Busbeschleunigung auf den Einfallsachsen von Chur - Grabenstrasse und Postplatz, 8.00 Mio AP, Priorität A Bund
3901.2.008	7	Optimierung Strassennetz in Chur West	Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 3901.2.026, Optimierung Strassennetz in Chur West - Sommeraustrasse, 2.50 Mio AP, Priorität A Bund ▪ 3901.2.027, Optimierung Strassennetz in Chur West - Bypass und Busspur Kreuzung Sommerau, 0.50 Mio AP, Priorität A Bund
3901.2.011	10	Optimierung und Koordination Langsamverkehr	Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt: <ul style="list-style-type: none"> ▪ ARE-Code, Optimierung und Koordination Langsamverkehr, 13.50 Mio AP, Priorität A Bund ▪ ARE-Code, Optimierung und Koordination Langsamverkehr - Verbindung Chur - Haldenstein, 2.60 Mio AP, Priorität A Bund ▪ ARE-Code, Optimierung und Koordination Langsamverkehr - Querung RhB Domat/Ems, 1.00 Mio AP, Priorität A Bund

Tabelle 5-1

5.2 Nicht mitfinanzierte Massnahmen

5.2.1 Nicht durch den Bund mitfinanzierbare Massnahmen

Aufgrund der gesetzlichen Vorgaben (insb. Art. 17a MinVG und Art. 21 MinVV), der ergänzenden Ausführungen der UVEK-Weisung (Kap. 3.6 und 4.4) oder aufgrund der Einreichung durch die Agglomeration als Eigenleistung können folgende programmrelevante Massnahmen nicht durch Bundesbeiträge mitfinanziert werden. Die Wirkung dieser Massnahmen ist jedoch in der Programmbeurteilung berücksichtigt. Sie sind somit relevant und in den ausgewiesenen Zeithorizonten von den Agglomerationen oder durch Dritte umzusetzen. Bei den Siedlungs- und Verkehrsmassnahmen sind bei der Weiterentwicklung und Umsetzung die Beurteilungen des Bundes auf Programmebene (Kap. 4) zu berücksichtigen, sodass sie eine möglichst positive Programmwirkung erreichen.

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Priorität	Begründung für die Nicht-Mitfinanzierbarkeit
Siedlungsmassnahmen				
3901.2.012	S01	Regionale Studie Verdichtungspotenziale	A	Es handelt sich um Siedlungs-, Landschaftsmassnahmen, die durch den Infrastrukturfonds m zierbar sind.
3901.2.013	S02	Werkzeugkasten Arbeitsstandorte	A	
3901.2.014	S03a	„Entwicklungs-strategie Siedlung & Verkehr“ für die Gemeinde Domat/Ems	A	
3901.2.015	S03b	„Entwicklungs-strategie Siedlung & Verkehr“ für Chur West	A	
3901.2.016	S03c	„Entwicklungs-strategie Siedlung & Verkehr“ für Chur Nord	A	
3901.2.017	S03d	„Entwicklungs-strategie Siedlung & Verkehr“ für Landquart	A	
3901.2.018	S03e	„Entwicklungsstrategien Siedlung & Verkehr“ für die Gemeinden ohne Gebiete mit erhöhtem Koordinations-bedarf	A	
Verkehrsmassnahmen				
Keine vorhanden				
Nicht zur Mitfinanzierung beantragte Eigenleistungen der Agglomeration				
Keine vorhanden				

Tabelle 5-2

5.2.2 Eigenleistungen

Aufgrund der lediglich lokalen Wirkungen und für die Agglomeration tragbaren Kosten werden die folgenden Massnahmen nicht durch den Bund mitfinanziert. Bei den Massnahmen zur Aufwertung des Strassenraums und zur Erhöhung der Sicherheit werden diejenigen, die in Bezug auf Verkehrsbelastungen und Anzahl betroffener Personen definierte Schwellenwerte nicht erreichen, ebenfalls den Eigenleistungen zugewiesen. Die Wirkung dieser Massnahmen ist jedoch in der Programmbeurteilung berücksichtigt. Sie sind in den ausgewiesenen Zeithorizonten von der Agglomeration oder durch Dritte umzusetzen.

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Priorität	Kosten (Mio CHF) laut AP
Eigenleistungen laut Bund (Weisung 14.12.2010)				
Keine vorhanden				

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
Keine vorhanden			

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>Massnahmen</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>	<i>Finanzierungsmittel</i>
-	-	N13 Anschluss Chur Süd	-	Nationalstrasse, Unterhalt und Ausbau

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>
A → B				
3901.2.002	1	Verbesserung der Zugänglichkeit von RhB Stationen	20.00	<p>Reifegrad: ungenügend.</p> <p>Der Handlungsbedarf für eine Aufwertung der Zugänge zu den RhB-Stationen ist annerkannt. Die Massnahme muss jedoch bezüglich der zu ergreifenden Massnahmen konkretisiert werden.</p>
3901.2.005	4	Neue Busführung in Landquart Tardis	0.50	<p>Reifegrad: ungenügend</p> <p>Ein Variantenenscheid für die neue Busführung im Raum Tardis wurde bisher nicht getroffen. Es besteht zudem eine Abhängigkeit zur Massnahme Neuer Anschluss Raum Tardis an Deutsche Strasse (Massnahme 8), die aufgrund eines ungenügenden Kosten/Nutzen-Verhältnisses in der C-Priorität liegt. Die ÖV-Erreichbarkeit des ESP Landquart Tardis ist als Ganzes (Bahn und Bus) zu betrachten sowie mit der Langsamverkehrserreichbarkeit und MIV-Erreichbarkeit abzustimmen.</p>
3901.2.019	2a	Optimierung öffentlicher Verkehr Stadtgebiet Chur - Rheinfelsstrasse und Sommerausstrasse	9.50	<p>Reifegrad: ungenügend</p> <p>Bevor eine Verlängerung der Linie vorgenommen wird, ist die Wirkung der Tangentiallinie (AP1, Massnahme Nr. 17) zu untersuchen. Insbesondere sind die Wirtschaftlichkeit des vorgesehenen Angebotes, die Erschliessungswirkung und die Verknüpfung mit dem bestehenden ÖV-Netz abzuklären.</p>
A → C				
3901.2.007	6	Neue Querverbindung Schanfiggerstrasse	58.00	<p>Kosten/Nutzen-Verhältnis: ungenügend</p> <p>Im schweizweiten Vergleich weist die zu entlastende Achse Schanfiggerstrasse lediglich eine geringe durchschnittliche Verkehrsbelastung auf. Ein Handlungsbedarf kann insbesondere im Zusammenhang mit Spitzenzeiten des Tourismusverkehrs bestehen. Bei der Massnahmenfestlegung müssten aber Auswirkungen des vorgesehenen oder noch zu entwickelnden Angebotsausbaus der RhB berücksichtigt und alternativen Lösungen wie beispielsweise Verkehrsmanagementansätze (Lenkungssystem) untersucht werden. Zudem wurde bereits im Januar 2012 vom Bund darauf aufmerksam gemacht, dass das Projekt nicht NHG-konform ist.</p>

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>	<i>Begründung</i>
3901.2.009	8	Neuer Anschluss Raum Tardis an Deutsche Strasse	4.50	Kosten/Nutzen-Verhältnis: ungenügend. Der Handlungsbedarf ist nicht genügend aufgezeigt. Die Massnahme ist nicht in ein Gesamtkonzept zur Verbesserung der Erreichbarkeit des ESP Tardis eingebettet. Die Netzwirkung der Massnahme für diesen Teil der Agglomeration ist nicht aufgezeigt.
3901.2.010	9	Neuer Anschluss Ems Werke an Italienische Strasse	5.00	Kosten/Nutzen-Verhältnis: ungenügend. Der Handlungsbedarf für eine neue Erschliessung der Ems Werke mit einer neuen Unterführung ist nicht genügend aufgezeigt. Es handelt sich um eine lokale Erschliessung deren Wirkung auf das Agglomerationsstrassennetz unklar ist. Alternativen zur Verminderung der Stausituationen in den Hauptverkehrszeiten sind noch zu untersuchen. Der Zusammenhang mit der angedachten neuen Erschliessungsstrasse südlich der Bahnlinie, welche eine Netzwirkung haben würde, und mit einer möglichen Weiterentwicklung des Busangebots ist nicht klar aufgezeigt.

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>
C*			
Keine vorhanden			

Tabelle 5-8

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

6.1 Gesetzgebung, Sach- und Massnahmenpläne und Inventare des Bundes

6.1.1 Allgemeines

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

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

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

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

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

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

Keine vorhanden

Tabelle 6-2

B-Liste:

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

Keine vorhanden

Tabelle 6-3

Nicht mitfinanzierte, jedoch richtplanrelevante Massnahmen (Kap. 5.2) sollen grundsätzlich ebenfalls vor Abschluss der Leistungsvereinbarung im entsprechenden Richtplan verankert und vom Bundesrat genehmigt werden. Für richtplanrelevante Siedlungsmassnahmen gilt dies insbesondere, wenn sie eng mit einer Infrastrukturmassnahme der A-Liste verknüpft sind:

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

Keine vorhanden

Tabelle 6-4

Die restlichen richtplanrelevanten Siedlungsmassnahmen müssen grundsätzlich bis zum Ablauf der mit der Leistungsvereinbarung erfassten Zeitspanne von vier Jahren im Richtplan umgesetzt und genehmigt sein. Die betroffenen Massnahmen sind auf Basis der bereinigten Tabelle 5-2 definitiv festzulegen. Hängen die Siedlungsmassnahmen von umfassenderen Revisionen des Richtplans ab (z. B. im Zusammenhang mit dem revidierten Raumplanungsgesetz), können in Ausnahmefällen abweichende Termine vereinbart werden. Dabei ist jedoch eine Koordination der Umsetzung von Siedlungs- und mitfinanzierten Infrastrukturmassnahmen zu gewährleisten. Der Bund behält sich entsprechende Vorbehalte im Rahmen des Abschluss von Finanzierungsvereinbarungen vor.

7 Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms

Die Ende 2011/Mitte 2012 eingereichten Agglomerationsprogramme 2. Generation bilden die Basis für die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr (2. Generation).

Der Bund unterstützt die Bestrebungen der Agglomeration, die Zusammenarbeit und die koordinierte Planung und Realisierung von Siedlungs-, Verkehrs- und Landschaftsmassnahmen fortzuführen. Für die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms Chur der nächsten Generation wird empfohlen, die im Kapitel 4 dieses Prüfberichtes nach Wirksamkeitskriterien erläuterten Stärken und Schwächen des vorliegenden Agglomerationsprogramms zu beachten. Zentraler Aspekt der Überarbeitung wäre die konsequentere Nutzung des Agglomerationsprogramms zur Abstimmung auf und zwischen den betroffenen Staatsebenen sowie zwischen den verschiedenen Fachgebieten. Im Bereich Siedlung wäre weiter die Massnahmen für eine Siedlungsentwicklung nach innen, insbesondere für den Umgang mit Entwicklungsgebieten und VE, und gegen die Zersiedlung zu konkretisieren. Im Bereich Verkehr sollte die Gesamtverkehrskonzeption unter Berücksichtigung des Tourismusverkehrs gestärkt werden, um das Kosten-Nutzen-Verhältnis der vorgesehenen Massnahmen optimieren 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>
3901.2.028	10	Optimierung und Koordination Langsamverkehr	A	13.50	11.37
Keine Kürzung lt. Benchmark (Methode siehe Erläuterungsbericht)					
		LV A-Liste	A		11.37
		LV B-Liste	B		0.00

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

ANHANG 2

Liste der nicht mitfinanzierbaren Infrastrukturmassnahmen mit aus Bundessicht kritischer Wirkung

In der folgenden Liste werden jene nicht mitfinanzierbaren Infrastrukturmassnahmen aufgelistet, welche Bestandteil des von der Agglomeration eingereichten Agglomerationsprogramms sind, die jedoch vom Bund kritisch beurteilt werden.

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

Keine vorhanden

Tabelle Anhang 2