

GROSSER LANDRAT DER GEMEINDE DAVOS

AMTSPERIODE 2021 – 2024

EINLADUNG

zur

14. Sitzung des Grossen Landrats

auf

Donnerstag, 25. August 2022, 13:30 Uhr

im Landratssaal

Sehr geehrte Damen und Herren Landräte

Ich gestatte mir, Sie höflich zur Teilnahme an der 14. Ratssitzung einzuladen und unterbreite Ihnen die nachfolgende Traktandenliste:

1. Protokoll

Das Protokoll der Sitzung vom 7. Juli 2022 wird nächste Woche fertiggestellt. Alle übrigen in dieser Einladung genannten Unterlagen, inkl. Aktenauflage, sind ab sofort für die Mitglieder des Grossen Landrats zum elektronischen Bezug bereit.

2. Teilrevision Ortsplanung, Ausscheidung von Gewässerraumzonen und Anpassung der Gefahrenzonen

Beilage Nr. 123: Antrag des Kleinen Landrats vom 12.04.2022

Beilage Nr. 124: Antrag des Kleinen Landrats vom 26.07.2022

Beilage Nr. 125: Vorprüfungsbericht des Amtes für Raumentwicklung Graubünden (ARE) vom 25. Juni 2020

Beilage Nr. 126: Planungs- und Mitwirkungsbericht (Bearbeitungsstand März 2022)

Beilage Nr. 127: Zonenplan und Genereller Erschliessungsplan 1:2'000 Wolfgang, Gewässerraum und Gefahrenzonen vom 24.02.2022
Zonenplan und Genereller Erschliessungsplan 1:2'000 Davos Dorf, Gewässerraum und Gefahrenzonen vom 01.04.2022
Zonenplan und Genereller Erschliessungsplan 1:2'000 Davos Platz, Gewässerraum und Gefahrenzonen vom 01.04.2022
Zonenplan und Genereller Erschliessungsplan 1:2'000 Frauenkirch, Gewässerraum und Gefahrenzonen vom 24.02.2022
Zonenplan und Genereller Erschliessungsplan 1:2'000 Glaris, Gewässerraum und Gefahrenzonen vom 01.04.2022
Zonenplan und Genereller Erschliessungsplan 1:2'000 Sertig, Ischmeder, Duchli, Gewässerraum und Gefahrenzonen vom 01.04.2022
Zonenplan 1:5'000 Übriges Gemeindegebiet, Ober Laret, Flüelatal, Gewässerraum und Gefahrenzonen vom 23.02.2022
Zonenplan 1:5'000 Übriges Gemeindegebiet, Dischmatal, Gewässerraum und Gefahrenzonen vom 23.02.2022
Zonenplan 1:5'000 Übriges Gemeindegebiet, Sertig, Frauenkirch, Glaris, Gewässerraum und Gefahrenzonen vom 23.02.2022
Zonenplan 1:5'000 Übriges Gemeindegebiet, Monstein, Gewässerraum und Gefahrenzonen vom 23.02.2022
Zonenplan 1:10'000 Übriges Gemeindegebiet, Nord, Gefahrenzonen vom 23.02.2022
Zonenplan 1:10'000 Übriges Gemeindegebiet, Süd, Gefahrenzonen vom 23.02.2022

Link im LIS Davos zu den Gefahrenzonen und Gewässerräumen:

https://darnuzer.mapplus.ch/public/?lang=de&base-map=av&blop=0.28&x=2781949.8132982&y=1185293.4265963&zl=7&hl=0&layers=nup_mwp_grundnutzung|eav_proj_bb|nup_mwp_pli|nup_mwp_gewraum|nup_mwp_gefahren|eav_weitere_parz_schwarz

Linke Bildschirmseite: Karten – Register Raumplanung (nach unten scrollen) – Davos – Mitwirkungs-Phasen

Eine Parzelle suchen: Bitte Suchbegriff eingeben (Davos auswählen)

Auflageakten: – Protokoll der Sitzung der Raumplanungskommission vom 20.06.2022

3. Vorbereitungsarbeiten zur Teilnahme am Agglomerationsprogramm 5. Generation, Umsetzung des Postulats Walter von Ballmoos

Beilage Nr. 128: Antrag des Kleinen Landrats vom 02.08.2022

Beilage Nr. 129: Agglomerationsprogramm Davos 2. Generation Prüfbericht des Bundes vom 26.02.2014

Beilage Nr. 130: Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr (PAV) vom 13.02.2020

Beilage Nr. 131: Postulat Walter von Ballmoos vom 19.08.2021

Auflageakten: – Bericht "Agglomerationsprogramm 5. Generation: Entscheidungsgrundlage für die Erarbeitung eines AP5G Davos" (Stand 01.07.2022)

4. Interpellation Claudio Rhyner betreffend Davoser Strategie zu einer übergeordneten Verkehrsplanung und Koordination der verschiedenen kommunalen Detailplanungen, Stellungnahme des Kleinen Landrats

Beilage Nr. 132: Antrag des Kleinen Landrats vom 02.08.2022

Beilage Nr. 133: Interpellation Rhyner betreffend Davoser Strategie zu einer übergeordneten Verkehrsplanung und Koordination der verschiedenen Detailplanungen vom 13.01.2022

Beilage Nr. 134: Gesamtschau und Gesamtstrategie Stadt- und Landschaftsentwicklung Davos

Auflageakten: – Auslegeordnung Gesamtschau Stadt- und Landschaftsentwicklung Davos

5. Reorganisation Kultursekretariat und Anpassung der Finanzierung des Kulturraums am Arkadenplatz – Mehrausgaben im Vergleich zu einem genehmigten Verpflichtungskredit

Beilage Nr. 135: Antrag des Kleinen Landrats vom 02.08.2022

Beilage Nr. 136: Antrag des Kleinen Landrats an den Grossen Landrat vom 08.09.2020 betreffend Finanzierung des Betriebs des neuen Kulturzentrums am Arkadenplatz (Protokoll-Nr. 20-732)

Auflageakten:

- Entwurf der neuen Leistungsvereinbarung zwischen der Gemeinde Davos und dem Verein Kulturplatz Davos
- Entwurf des neuen Pachtvertrags zwischen der Gemeinde Davos und dem Verein Kulturplatz Davos
- Aktuell geltender Leistungsvertrag zwischen der Gemeinde Davos und dem Verein Kulturplatz Davos vom November bzw. Dezember 2020
- Aktuell geltender Pachtvertrag zwischen der Gemeinde Davos und dem Verein Kulturplatz Davos vom November 2020
- Protokollauszug der Sitzung der Kulturkommission vom 30.06.2022
- Stellenbeschrieb neues Kultursekretariat
- Pflichtenheft der Kulturkommission
- Darstellung der Minder- und Mehrausgaben
- Antrag des Kleinen Landrats an den Grossen Landrat vom 30.04.2019 betreffend Postulat Alioth betreffend Verwendung der zurückbezahlten Postauto-Gelder, Frage der Überweisung (Protokoll-Nr. 19-285)

6. Postulat Christian Thomann betreffend Nutzung der Wasserkraft in der Landschaft Davos, Frage der Überweisung

Beilage Nr. 137: Antrag des Kleinen Landrats vom 02.08.2022

Beilage Nr. 138: Postulat Christian Thomann betreffend Nutzung der Wasserkraft in der Landschaft Davos vom 13.01.2022

Auflageakten:

- a. Verordnung über die Förderung der Produktion von Elektrizität aus erneuerbaren Energien (Energieförderungsverordnung, EnFV), 01.11.2017 (Stand am 01.04.2022)
- b. Einspeisevergütung (KEV) für Kleinwasserkraft-, Windenergie-, Geothermie- und Biomasseanlagen, Faktenblatt, 02.11.2017
- c. Direktvermarktung, Faktenblatt, Bundesamt für Energie, 22.11.2017
- d. Parlamentarische Initiative Girod, www.parlament.ch
- e. Bericht Energieperspektiven 2050+, Bundesamt für Energie, November 2020
- f. Wasserkraftpotenzial der Schweiz, Abschätzung des Ausbaupotenzials der Wasserkraftnutzung im Rahmen der Energiestrategie 2050, August 2019
- g. Faktensammlung Kleinwasserkraft, Studie, Bundesamt für Energie / EnergieSchweiz, Dezember 2020
- h. Kostenstruktur von Kleinwasserkraftwerken auf Basis der vorhandenen Grobanalysen und Vorstudien, Bundesamt für Energie / EnergieSchweiz, 02.12.2014

- i. Kleinwasserkraft Modul V umwelt- und sozioökonomische Aspekte, EnergieSchweiz, Mai 2020
- j. Botschaft "Ausgliederung des Elektrizitätswerkes Davos EWD aus der Gemeinde und Gründung einer neuen Aktiengesellschaft", 26.11.2000
- k. Energiewelten – VSE-Denkmodell für die Schweizer Energieversorgung im Jahr 2035, 2017 mit Trendupdate 2021
- l. Stromversorgungssicherheit: Rollen und Verantwortlichkeiten in der Schweiz, Bundesamt für Energie, 13.10.2021
- m. Faktenblatt 2 – Der Schweizer Strommarkt, Bundesamt für Energie, 17. Oktober 2018
- n. Bericht Strommarktdesign 2023, Vorschläge zu Versorgungssicherheit, Klimaschutz und für ein neues Strommarktdesign, Dr. Rudolf Rechsteiner resolution.ch, Januar 2019
- o. Umweltkennwerte und Primärenergiefaktoren von Transportsystemen KBOB-Ökobilanzdatenbestand v.2.2:2016, Stand 2016, treeze.ch im Auftrag KBOB, 24.02.2017
- p. Gesetzliche Grundlagen mit Bezug zu den Wasserkraftwerken (Übersicht)
- q. Umweltbilanz Strommixe Schweiz 2018, Tab. 5.1, Luana Krebs, Rolf Frischknecht, treeze Ltd., im Auftrag BAFU
- r. Photovoltaik-Versuchsanlage Davos Totalp, Messergebnisse Winterhalbjahr 2019/2020 [Messbericht]; Anderegg, D., Strelbel, S., & Rohrer, J. (2020), ZHAW Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften, IUNR Institut für Umwelt und Natürliche Ressourcen
- s. Versorgungssicherheit im Winter – Faktenblatt zu den Importrisiken, Eidgenössische Elektrizitätskommission ECom, Juni 2021
- t. EWD AG, Geschäftsbericht 2021

7. Wahl einer Vorberatungskommission Neugestaltung Ortszentrum Davos Dorf

- a) Kommissionsgrösse (Anzahl der Mitglieder)
- b) Zusammensetzung (Wahl der Mitglieder)
- c) Präsidium (Wahl Präsident/-in)

8. Persönliche Vorstösse

9. Mitteilungen des Kleinen Landrats

Meinungsaustausch

Im Anschluss an die ordentliche Sitzung findet im Landratssaal ein kurzer Meinungsaustausch zwischen Grossem Landrat und Kleinem Landrat statt. Dieser Meinungsaustausch ist nicht öffentlich und wird ohne Publikum und Medien durchgeführt.

Präsentation Projekte Davos Digital Agenda @ Innovation Center Davos

Im Anschluss an die ordentliche Sitzung und den Meinungsaustausch findet für die Behördenmitglieder und die Medien eine Besichtigung von Projekten rund um die Davos Digital Agenda statt. Treffpunkt ist an der Oberen Strasse 22. Rundgang mit drei Stationen: Lab42, Co-Working Space und Davos Instruments. Anschliessend kleiner Apéro und Gelegenheit zum Gedankenaustausch mit den Fachleuten.

Ich danke Ihnen für Ihre geschätzte Mitarbeit.

Mit freundlichen Grüssen



Alexandra Bossi, Landratspräsidentin

Davos, 3. August 2022

Sitzung vom 12.04.2022
Mitgeteilt am 13.04.2022
Protokoll-Nr. 22-262
Reg.-Nr. V4.2.3

An den Grossen Landrat

Teilrevision Ortsplanung, Ausscheidung von Gewässerraumzonen und Anpassung der Gefahrenzonen

I. Revisionsgegenstand

Mit der vorliegenden Teilrevision der Ortsplanung werden zum einen die Gewässerraumzonen zur Schaffung des vom übergeordneten Recht verlangten Gewässerraums festgelegt und zum andern die Gefahrenzonen auf die Gefahrenzonenpläne der kantonalen Gefahrenkommission abgestimmt. Die Grundnutzung wird durch die beiden, sich überlagernden Zonen nicht geändert, abgesehen von den in der Gefahrenzone mit hoher Gefahr liegenden Bereichen von Bauzonen. In beiden Zonen gelten spezifische Nutzungsbeschränkungen.

Die Gemeinde hat auf den Revisionsgegenstand nur wenig Einfluss, da sie im Rahmen der Raumplanung die übergeordnete Bundes- und Kantongesetzgebung umsetzen muss. Die Vorlagen zu den Gewässerraum- und Gefahrenzonen werden wegen ihres engen sachlichen Zusammenhanges zusammen behandelt.

Die Gefahrenzonen umfassen die Prozesse Lawinen (Staub- und Fliesslawinen, Gleitschnee) und Wasser (Murgang, Überschwemmung, Erosion). Die Gewässerraumzonen regeln die natürlichen Funktionen der Gewässer, den Schutz vor Hochwasser und die Gewässernutzung. Gebiete, die in der Gefahrenkarte Wasser eine erhebliche Gefährdung der Prozessarten Überschwemmung und Erosion aufweisen, sind zwingend der Gewässerraumzone zuzuordnen. Beim Hochwasserschutz steht dabei die über die Gewässerraumzonen gesicherte Zugänglichkeit zu den Gewässern im Vordergrund.

II. Bestandteile der Teilrevision

1. Gewässerraumzonen

1.1 Rechtliche Grundlagen

Der Kanton Graubünden kannte bislang in der Grundordnung festgelegte Gewässerabstandslinien und, wo solche fehlten, mussten bestimmte Abstände eingehalten werden (rev. Art. 78 Abs. 1 und 2 KRG). In der Gemeinde Davos sind die Gewässerabstandslinien im Generellen Erschliessungsplan (GEP) festgehalten.

Über eine Teilrevision des Raumplanungsgesetzes für den Kanton Graubünden (KRG) wurde auf den 1. April 2019 die neue Bestimmung zu den Gewässerraumzonen in Kraft gesetzt und gleichzeitig die Regelung aus rev. Art. 78 Abs. 1 und 2 KRG zu den Gewässerabstandslinien aufgehoben. Die neue Zonenart geht auf eine Anpassung der bundesrechtlichen Gewässerschutzverordnung (GSchV) vom 4. Mai 2011 (in Kraft getreten am 1. Juni 2011) zurück. Darin werden die Kantone verpflichtet, bis Ende 2018 für Fliessgewässer und stehende Gewässer bestimmte Gewässerräume festzulegen (Art. 41a und 41b GSchV). Die Umsetzung der neuen Vorschriften ist über die bundesrechtlichen Übergangsbestimmungen zur Änderung der GSchV vom 4. Mai 2011 über breite Schutzstreifen abgesichert.

Im Kanton Graubünden hat das Amt für Natur und Umwelt (ANU) zur Festlegung der Gewässerräume über die neuen Gewässerraumzonen einen Leitfaden "Gewässerraumausscheidung Graubünden" vom 20. August 2018 entwickelt. In Zusammenarbeit mit dem Planungsbüro Stauffer & Studach AG wurden die Planungsgrundlagen nach den Vorgaben aus dem erwähnten Leitfaden bereitgestellt.

1.2 Festlegung und Breite des Gewässerraums in den Gewässerraumzonen

Massgebend für die Festlegung des Gewässerraums ist das Auftreten eines Nutzungskonfliktes wegen eines Gewässers, was in Bauzonen und bei landwirtschaftlichen Nutzungen schnell absehbar ist. Sofern keine Nutzungskonflikte bestehen, kann im Sömmerungsgebiet, im Waldareal, bei künstlichen oder eingedolten Gewässern und für Kleinstgewässer aber auf die Festlegung eines Gewässerraums verzichtet werden.

Auf dem Territorium der ehemaligen Gemeinde Wiesen werden keine Gewässerraumzonen ausgeschieden, da die relevanten Gewässer dort nur Wald und unproduktive Flächen betreffen. Bei den stehenden Gewässern ist gemäss dem kantonalen Leitfaden ein Gewässerraum ab einer Wasseroberfläche von mehr als 0.5 ha und demnach für den Davoser- und Schwarzsee sowie das Tschuggenseeli auszuscheiden.

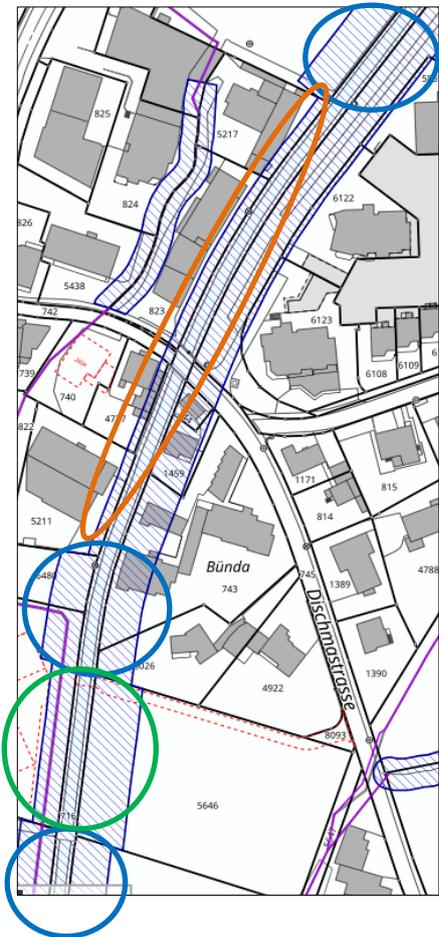
Die Breite des Gewässerraums bestimmt sich bei Fliessgewässern nach der Gerinnesohle und beträgt im Minimum 11 m (Art. 41a GSchV).

Die GSchV erlaubt innerhalb eines dicht überbauten Gebietes eine auf die baulichen Gegebenheiten abgestimmte Verminderung des Gewässerraums (Art. 41a Abs. 4 GSchV). Entsprechende Bereiche finden sich im zentralen Siedlungsgebiet von Davos Dorf und Platz sowie bei strategisch wichtigen Entwicklungsschwerpunkten entlang des Landwassers. Im Abschnitt des revitalisierten Dischmabachs ist der Gewässerraum 25 m breit.

Neben der Verminderung des Gewässerraums sind unter bestimmten Umständen auch laterale Verschiebungen zulässig (vgl. dazu den kantonalen Leitfaden) und beispielsweise im Gebiet "Färich" und "Gadastatt" (kantonale Genehmigung noch ausstehend) bereits umgesetzt.

Beispiel für unterschiedliche Breiten der Gewässerraumzone infolge Verminderung oder lateraler Verschiebung:

-  ordentliche Gewässerraumbreite entlang dem Landwasser
-  einseitige Verminderung des Gewässerraums
-  laterale Verschiebung des Gewässerraums



Eine Verbreiterung des Gewässerraums bis an die Gefahrenzone 1 ist dann angezeigt, wenn die Gefahrenzone 1 einer Überschwemmungs- oder Erosionsgefährdung breiter ausfällt als der minimale Gewässerraum. Ebenfalls wurde der Gewässerraum im Bereich der inventarisierten Auengebiete im Flüelatal und Sertig auf die entsprechenden Auenperimeter erhöht.

Die Breite des Gewässerraums muss bei stehenden Gewässern mindestens 15 m ab der Uferlinie betragen (Art. 41 Abs. 1 GSchV). Dieser Wert gilt beim Davosersee und Schwarzsee. Beim Tschuggenseeli kann die Gewässerraumbreite angesichts der Bebauungssituation reduziert werden (Art. 41b Abs. b GSchV).

1.3 Auswirkungen der Festlegung von Gewässerraumzonen

a) Nutzungsmöglichkeiten und Bestandesschutz

Der Gewässerraum muss grundsätzlich frei von zusätzlich neuen Anlagen bleiben. Deshalb dürfen in der Gewässerraumzone nur noch standortgebundene und im öffentlichen Interesse liegende neue Anlagen erstellt werden (Art. 41c Abs. 1 GSchV). Die baurechtliche Ausnützung bleibt in den von den Gewässerraumzonen betroffenen Baugrundstücken aber erhalten.

Rechtmässig erstellte und bestimmungsgemäss nutzbare Anlagen im Gewässerraum sind in ihrem Bestand grundsätzlich geschützt (Art. 41c Abs. 2 GSchV). Im Gewässerraum ist eine extensive landwirtschaftliche Nutzung zulässig, es dürfen aber keine Düngemittel und Pflanzenschutzmittel eingebracht werden.

b) Gewässerabstandslinien

Die bisherigen Gewässerabstandslinien wurden im GEP festgelegt. Mit der Einführung der Regeln zu den Gewässerraumzonen im KRG (Art. 37a) wurden gleichzeitig die Bestimmungen zu den Gewässerabstandslinien (rev. Art. 78 Abs. 1 und 2 KRG) aufgehoben, weshalb heute eine gesetzliche Grundlage dafür fehlt. Dementsprechend ist mit der Ausscheidung der Gewässerraumzonen auch der GEP im Hinblick auf die Aufhebung der Gewässerabstandslinien zu revidieren.

2. Gefahrenzonen

2.1 Rechtlichen Grundlagen

Die Gefahrenkarten stellen die aktuelle Beurteilung der Naturgefahren durch das Amt für Wald und Naturgefahren Graubünden dar und werden periodisch oder aufgrund neuer Erkenntnisse (Ereignisse, besseres Prozessverständnis u.ä.) überprüft. Sie werden nicht flächendeckend, sondern nur innerhalb der Erfassungsbereiche, getrennt nach den Naturgefahrenprozessen Lawinen, Hochwasser, Rutschungen und Sturz erarbeitet. Die kantonale Gefahrenkommission setzt die Ergebnisse der Gefahrenkarten behördenverbindlich in einem Plan der Gefahrenkommission um (früher Gefahrenzonenplan). Auf dieser Grundlage scheidet die Gemeinde zeitnah grundeigentümerverbindliche Gefahrenzonen in ihrer Grundordnung aus (Art. 28 kantonales Waldgesetz [KWaG]).

2.2 Gefahrenkarte 2015

Der Kanton Graubünden muss die Gefahrenkarte regelmässig aktualisieren. Die heute massgebende Karte umfasst die Naturgefahrenprozesse Lawinen und Wasser (Pläne vom 30. Oktober resp. 6. November 2015).

Erstmals wurden in der Gefahrenkarte Lawinen 2015 auch Gleitschneelawinen aufgenommen. Unter dem Prozess Gleitschnee wird das Abgleiten der Schneedecke auf dem gewachsenen Untergrund verstanden. Im Unterschied zu den anderen Lawinenarten gleitet dabei die ganze Schneedecke ab. Gleitschneelawinen haben keine typische Sturzbahn und treten häufig auf grasigen, gleichförmigen und steilen Hängen (Neigung > 25 Grad) auf. Das Abgleiten kann sowohl spontan erfolgen oder sich auch langsam über Tage hinziehen. Die Aktivität von Gleitschnee ist im Gelände gut sichtbar. Einerseits durch die abgerutschten, schneefreien Hänge, andererseits durch die "Fischmaul"-förmigen Anrisse.

2.3 Anpassungen bei den Gefahrenzonen

Bei den Gefahrenzonen, d.h. bei den Gebieten, die durch Lawinen, Rutschungen, Steinschlag, Überschwemmungen oder andere Naturereignisse bedroht sind (Art. 38 Abs. 1 KRG und Art. 89 BauG), werden zwei Arten unterschieden: Die Gefahrenzone 1 (rote Gefahrenzone für Bereiche mit hoher Gefahr) und die Gefahrenzone 2 (blaue Gefahrenzone für Bereiche mit geringer Gefahr).

Gesamthaft betrachtet vergrössert sich die Gefahrenzone 2 wegen den in der aktuellen Gefahrenkarte nun ausgewiesenen Bereiche der Gleitschneelawinen. Andererseits können im Gebiet "Tschuggen", Davos Dorf, einige Gebiete aus der Gefahrenzone 2 entlassen werden, da die erweiterte Lawinenverbauung Dorfberg dies erlaubt.

Auf dem Schwemmkegel des Albertitobels (Davos Platz) müssen die Gefahrenzone 1 und die Gefahrenzone 2 dagegen ausgeweitet werden. Das Einzugsgebiet des Albertitobels ist ausserordentlich weitläufig und es kann zu Wasser- und Lawinenereignissen kommen. Lawinen sind zwar selten, im Ereignisfall aber besonders gross. Wie heimtückisch die Lawinen aus dem Albertitobel sind, zeigte sich letztmals 1984, als am 9. Februar 1984 eine grosse Staublawine an der Ortsstrasse ein Todesopfer forderte. Obwohl das Albertitobel der grösste Lawinenprozessraum in Davos darstellt, gibt es bislang keine Schutzbauten gegen Lawinen. Projekte für Schutzbauten gegen Lawinen- und Wasserereignisse sind jedoch in Bearbeitung.



Albertitobel: Bestehende Gefahrenzonen



Albertitobel: Neue Gefahrenzonen mit Aussonnungszwang zu den neu in der G1 liegenden Bauzonenbereiche (vgl. unten)

2.4 Auswirkungen der neuen Gefahrenzonen

In der Gefahrenzone 1 dürfen im Allgemeinen keine neuen Bauten und Anlagen erstellt werden, die dem Aufenthalt von Menschen und Tieren dienen. Bestehende Bauten und Anlagen, die dem Aufenthalt von Menschen und Tieren dienen, dürfen aber erneuert, d.h. in Stand gehalten und gestellt sowie modernisiert werden (Art. 38 Abs. 2 KRG). Ein Wiederaufbau nach Abbruch resp. Zerstörung ist jedoch ausgeschlossen (Urteil des Verwaltungsgerichts Graubünden vom 25. Februar 2003 [R 02 87] m.w.H.).

Angesichts dieser restriktiven Regelung kann kein Bauland in der Gefahrenzone 1 liegen, weshalb dennoch davon betroffenes resp. von der Ausweitung der Gefahrenzone 1 erfasstes Bauland in die Nichtbau-Zone Übriges Gemeindegebiet (Art. 41 KRG) oder allenfalls in die Landwirtschaftszone auszuzonen ist. Die davon betroffenen Parzellen werden in den Zonenplänen ausgewiesen und im Anhang 2 zum Planungs- und Mitwirkungsbericht aufgeführt.

In der Gefahrenzone 2 bedürfen neue Bauten und Anlagen, die dem Aufenthalt von Menschen und Tieren dienen, besonderer baulicher Schutzmassnahmen und bei wesentlichen Änderungen an bestehenden Gebäuden sind die erforderlichen Schutzmassnahmen für das ganze Gebäude zu treffen (Art. 38 Abs. 3 KRG).

Soweit Bauten und Anlagen in diesen Zonen nicht dem Aufenthalt von Menschen und Tieren dienen, muss für einen angemessenen Objektschutz gesorgt werden (Art. 38 Abs. 4 KRG).

3. Kantonale Vorprüfung

Der Kleine Landrat hat mit Beschluss vom 19. November 2019 die Teilrevision der Ortsplanung zur Ausscheidung und Festlegung der Gewässerraum- und Gefahrenzonen zur Vorprüfung beim Amt für Raumentwicklung Graubünden (ARE) eingereicht. Am 25. Juni 2020 stellte das ARE der Gemeinde Davos den Vorprüfungsbericht zu. Die im Bericht erwähnten Anpassungen und Ergänzungen wurden übernommen. Die massgebenden Änderungen sind im Planungs- und Mitwirkungsbericht (Bearbeitungsstand März 2022) im Anhang 1 beschrieben.

4. Mitwirkungsverfahren

Die Mitwirkungsaufgabe, welche der Orientierung der Betroffenen und Interessierten dient (Art. 4 Bundesgesetz über die Raumplanung [RPG] i.V.m. Art. 13 Raumplanungsverordnung für den Kanton Graubünden [KRVO]), erfolgte während der Zeit vom 1. bis 30. Juni 2021.

Im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens zur vorliegenden Teilrevision der Ortsplanung wurden der Gemeinde 36 Vorschläge resp. Einwendungen unterbreitet. 18 Eingaben betrafen die Gefahrenzonen, 12 Eingaben die Gewässerräume und 6 Eingaben bezogen sich auf beide Revisionsvorlagen. Der Kleine Landrat nahm gegenüber den Mitwirkenden am 6. Dezember 2021 Stellung und passte die Vorlage aufgrund der Eingaben in einzelnen Bereichen noch geringfügig an. Da die vorgenommenen Korrekturen in den Plänen jedoch ohne grundlegende Auswirkungen auf die zu revidierende Ortsplanung bleiben, konnte von einer zweiten Auflage abgesehen werden.

5. Erwägungen des Kleinen Landrats

Mit der vorliegenden Teilrevision der Ortsplanung zur Festsetzung der im kantonalen Recht neu geschaffenen Gewässerraumzonen und Aktualisierung der Gefahrenzonen 1 und 2 (die Grundnutzung überlagernde Zonen) vollzieht die Gemeinde die bundesrechtlichen Vorgaben zum Gewässerschutz resp. setzt die neusten Erkenntnisse im Bereich der Naturgefahren um. Dabei folgt die Ausscheidung der Gewässerraumzonen den kantonalen Anforderungen wie sie im Leitfaden des ANU zusammengestellt sind. Die Gemeinde hat die ihr verbleibenden Möglichkeiten zur Anpassung der Gewässerraumzonen mittels Verkleinerung, lateralen Verschiebungen oder Ausweitungen genutzt, um den örtlichen Verhältnissen gerecht zu werden.

Ohne Ausscheidung der Gewässerraumzonen gelten zwingend die bundesrechtlichen Übergangsbestimmungen, die erheblich breitere Schutzzonen entlang von Fließgewässern und stehenden Gewässern vorsehen.

Die Gefahrenzonen wurden nach den neusten wissenschaftlichen Erkenntnissen überarbeitet. Zusätzlich zu den bestehenden und bewährten Grundlagen wie Ereigniskataster und gutachtliche Beurteilung wurden dabei auch dynamische Berechnungen (Modellierungen) berücksichtigt.

Geordnete raumplanerische Verhältnisse mit Bezug auf Naturschutz und der Gefahrenabwehr sind zwangsläufig mit Nutzungseinschränkungen bis hin zu Auszonungen von in der Gefahrenzone 1 liegendem Bauland verbunden. Andererseits kann bislang der Gefahrenzone 2 zugeordnetes Bauland infolge von realisierten Verbauungen zur Gefahrenabwehr von der Pflicht zur Vornahme von besonderen eigenen baulichen Schutzmassnahmen entlastet werden. Die Besiedelung und Nutzung des Raumes muss auf die lokalen Gegebenheiten abgestimmt werden. In einem qualitativ hochwertigen Lebensraum kommt dem Schutz der Gewässer und dem Schutz vor Naturgefahren ein sehr hoher Stellenwert zu.

6. Zuständigkeiten

Für die zur Aufhebung der Gewässerabstandslinien notwendig werdende Anpassung des GEP ist der Grosse Landrat zuständig. Revisionen des Zonenplans (Gewässerräume und Gefahrenzonen mit den damit zusammenhängenden Auszonungen) sind aber dem Stimmbürger bzw. der Stimmbürgerin vorzulegen (Art. 48 Abs. 1 Raumplanungsgesetz für den Kanton Graubünden [KRG] i.V.m. Art. 164 Abs. 1 und 2 lit. c BauG).

Die Teilrevisionen treten mit der anschliessenden Genehmigung und allfälligen Behandlung von Planungsbeschwerden durch die Kantonsregierung in Kraft (Art. 49 und 101 KRG).

Antrag an den Grossen Landrat:

1. Die im Generellen Erschliessungsplan (GEP) festgesetzten Gewässerabstandslinien seien aufzuheben.
2. Die Teilrevision Ortsplanung zur Ausscheidung und Festlegung der Gewässerraumzonen sei zuhanden der Volksabstimmung zu verabschieden.
3. Die Teilrevision Ortsplanung zur Anpassung der Gefahrenzonen 1 und 2 sei zuhanden der Volksabstimmung zu verabschieden.
4. Die Teilrevision Ortsplanung zur Zuweisung der von der Gefahrenzone 1 betroffenen Baulandflächen in die Zone Übriges Gemeindegebiet resp. Landwirtschaftszone sei zuhanden der Volksabstimmung zu verabschieden.

Gemeinde Davos

Namens des Kleinen Landrates

Stefan Walser
StatthalterMichael Straub
Landschreiber

Beilage/n

Link im LIS Davos zu den Gefahrenzonen und Gewässerräume:

https://darnuzer.mapplus.ch/public/?lang=de&base-map=av&blop=0.28&x=2781949.8132982&y=1185293.4265963&zl=7&hl=0&layers=nup_mwp_grundnutzung|eav_proj_bb|nup_mwp_pli|nup_mwp_gewraum|nup_mwp_gefahren|eav_weitere_parz_schwarz

Linke Bildschirmseite: Karten – Register Raumplanung (nach unten scrollen) - Davos – Mitwirkungs-Phasen

Eine Parzelle suchen: Bitte Suchbegriff eingeben (Davos auswählen)

- Vorprüfungsbericht des Amtes für Raumentwicklung Graubünden (ARE) vom 25. Juni 2020
- Planungs- und Mitwirkungsbericht (Bearbeitungsstand März 2022)
- Zonenplan und Genereller Erschliessungsplan 1:2'000 Wolfgang, Gewässerraum und Gefahrenzonen vom 24. Februar 2022
- Zonenplan und Genereller Erschliessungsplan 1:2'000 Davos Dorf, Gewässerraum und Gefahrenzonen vom 1. April 2022
- Zonenplan und Genereller Erschliessungsplan 1:2'000 Davos Platz, Gewässerraum und Gefahrenzonen vom 1. April 2022
- Zonenplan und Genereller Erschliessungsplan 1:2'000 Frauenkirch, Gewässerraum und Gefahrenzonen vom 24. Februar 2022
- Zonenplan und Genereller Erschliessungsplan 1:2'000 Glaris, Gewässerraum und Gefahrenzonen vom 1. April 2022
- Zonenplan und Genereller Erschliessungsplan 1:2'000 Sertig, Ischmeder, Duchli, Gewässerraum und Gefahrenzonen vom 1. April 2022
- Zonenplan 1:5'000 Übriges Gemeindegebiet, Ober Laret, Flüelatal, Gewässerraum und Gefahrenzonen vom 23. Februar 2022
- Zonenplan 1:5'000 Übriges Gemeindegebiet, Dischmatal, Gewässerraum und Gefahrenzonen vom 23. Februar 2022
- Zonenplan 1:5'000 Übriges Gemeindegebiet, Sertig, Frauenkirch, Glaris, Gewässerraum und Gefahrenzonen vom 23. Februar 2022
- Zonenplan 1:5'000 Übriges Gemeindegebiet, Monstein, Gewässerraum und Gefahrenzonen vom 23. Februar 2022
- Zonenplan 1:10'000 Übriges Gemeindegebiet, Nord, Gefahrenzonen vom 23. Februar 2022
- Zonenplan 1:10'000 Übriges Gemeindegebiet, Süd, Gefahrenzonen vom 23. Februar 2022

KLEINER LANDRAT

Berglistutz 1, Postfach
7270 Davos Platz 1
Telefon +41 81 414 30 10
kanzlei@davos.gr.ch
www.gemeindedavos.ch



Sitzung vom 26.07.2022
Mitgeteilt am 29.07.2022
Protokoll-Nr. 22-547
Reg.-Nr. G2.1.1

An den Grossen Landrat

Behandlung der Teilrevision der Ortsplanung zur Ausscheidung von Gewässerraumzonen und Anpassung der Gefahrenzonen durch die Raumplanungskommission

Mit Beschluss vom 12. April 2022 verabschiedete der Kleine Landrat die obengenannte Teilrevision zur Ortsplanung. Gemäss Art. 20 Abs. 2 Geschäftsordnung des Grossen Landrats werden Vorlagen im Zusammenhang mit der kommunalen Nutzungsplanung durch die Raumplanungskommission zuhanden des Grossen Landrats vorbereitet. Die Kommission behandelte die eingangs erwähnte Teilrevision am 20. Juni 2022.

Der Kleine Landrat nimmt das Protokoll der Sitzung vom 20. Juni 2022 zur Kenntnis. Es liegt diesem Beschluss als Aktenauflage bei. Da keine Anträge gestellt wurden, erübrigt sich eine Stellungnahme.

Gemeinde Davos

Namens des Kleinen Landrates

Philipp Wilhelm
Landammann

Conradin Menn
Rechtskonsulent



Aktenauflage

– Protokoll der Sitzung der Raumplanungskommission vom 20. Juni 2022



Amt für Raumentwicklung GR, Grabenstrasse 1, 7001 Chur

Kleiner Landrat Davos
Berglistutz 1
7270 Davos Platz

Chur, 25. Juni 2020
2019/0642 Kr

Gemeinde Davos
Teilrevision der Ortsplanung; Gewässerräume und Gefahrenzonen
Vorprüfung

Sehr geehrter Herr Landammann
Sehr geehrte Dame, sehr geehrter Herr

Am 4. Dezember 2019 wurden uns durch das Planungsbüro Stauffer & Studach AG, im Auftrag der Gemeinde, die folgenden Unterlagen zur Durchführung des kantonalen Vorprüfungsverfahrens im Sinne von Artikel 12 der Raumplanungsverordnung für den Kanton Graubünden (KRVO) zugestellt:

- Zonenplan und Genereller Erschliessungsplan 1:2'000 Wolfgang, Gewässerraum und Gefahrenzonen vom 26.11.2019
- Zonenplan und Genereller Erschliessungsplan 1:2'000 Davos Dorf, Gewässerraum und Gefahrenzonen vom 26.11.2019
- Zonenplan und Genereller Erschliessungsplan 1:2'000 Davos Platz, Gewässerraum und Gefahrenzonen vom 26.11.2019
- Zonenplan und Genereller Erschliessungsplan 1:2'000 Frauenkirch, Gewässerraum und Gefahrenzonen vom 12.08.2019
- Zonenplan und Genereller Erschliessungsplan 1:2'000 Glaris, Gewässerraum und Gefahrenzonen vom 26.11.2019
- Zonenplan und Genereller Erschliessungsplan 1:2'000 Sertig, Duchli, Gewässerraum und Gefahrenzonen vom 12. August 2019
- Zonenplan 1:5'000 Übriges Gemeindegebiet, Ober Laret, Flüelatal, Gewässerraum und Gefahrenzonen vom 12.08.2019
- Zonenplan 1:5'000 Übriges Gemeindegebiet, Dischmatal, Gewässerraum und Gefahrenzonen vom 26.11.2019
- Zonenplan 1:5'000 Übriges Gemeindegebiet, Sertig, Frauenkirch, Glaris, Gewässerraum und Gefahrenzonen vom 12.08.2019
- Zonenplan 1:5'000 Übriges Gemeindegebiet, Monstein, Gewässerraum und Gefahrenzonen vom 26.11.2019
- Zonenplan 1:10'000 Übriges Gemeindegebiet Nord, Gefahrenzonen vom 12.08.2019

- Zonenplan 1:10'000 Übriges Gemeindegebiet Süd, Gefahrenzonen vom 12.08.2019
- Übersicht Reduktionen im Hauptsiedlungsgebiet 1:10'000 vom 29.07.2019
- Planungs- und Mitwirkungsbericht vom Oktober 2019

1. Inhalt der Planung

1.1 Ausscheidung und Festlegung Gewässerraum

Anlass der vorliegenden Teilrevision der Nutzungsplanung bildet die revidierte Gewässerschutzverordnung (GSchV) vom 1. Juni 2011, welche die Kantone dazu verpflichtet die Gewässerräume aller Fliessgewässer sowie stehenden Gewässer bis Ende 2018 festzulegen. Mit der Umsetzung in der Nutzungsplanung werden diese Gewässerräume grundeigentümerverbindlich. Die Gewässerräume werden unter Berücksichtigung der vorgesehenen Erhöhung, Verschiebung und Verminderung als Gewässerraumzone im Sinne einer überlagerten Schutzzone im Zonenplan festgelegt. Artikel 37a des Raumplanungsgesetzes für den Kanton Graubünden (KRG), in Kraft seit dem 1. April 2019, bildet die dazugehörige gesetzliche Grundlage.

1.2 Überarbeitung Gefahrenzonen

Die Gefahrenkommission III des Amtes für Wald und Naturgefahren hat einen neuen Gefahrenzonenplan für das gesamte Gemeindegebiet Davos ausgearbeitet. Mit der vorliegenden Teilrevision der Ortsplanung soll die grundeigentümerverbindliche Umsetzung der Gefahrenzonenpläne erfolgen. Dazu sollen die Gefahrenzone 1 (rot, erhebliche Gefährdung) und die Gefahrenzone 2 (blau, mittlere Gefährdung) im Zonenplan festgelegt werden.

1.3 Koordination Gewässerraum und Gefahrenzonen

Gebiete, welche eine erhebliche Gefährdung durch den Prozess Wasser aufweisen, sind gemäss kantonaler Praxis in den Gewässerraum zu integrieren. Darum hat sich die Gemeinde Davos dazu entschieden, diese beiden Aspekte (Gewässerraum und Gefahrenzonen) in einer Teilrevision zu kombinieren.

2. Vernehmlassung zur Vorprüfungsvorlage

Das kantonale Vorprüfungsverfahren erfolgt gestützt auf Art. 47 KRG in Verbindung mit Art. 12 KRVO. Die folgenden Amts- und Fachstellen hatten im Rahmen der verwaltungsinternen Vernehmlassung die Gelegenheit, zu den eingereichten Unterlagen Stellung zu nehmen:

- Amt für Energie und Verkehr (AEV)
- Amt für Jagd und Fischerei (AJF)
- Amt für Landwirtschaft und Geoinformation (ALG)
- Amt für Natur und Umwelt (ANU; für die Gewässerräume zuständige Fachstelle)
- Amt für Wald und Naturgefahren (AWN)
- Plantahof (PH)
- Tiefbauamt (TBA)

Zusätzlich wurde auch die Rhätische Bahn (RhB) zur Vernehmlassung eingeladen. Bezugnehmend auf die Ergebnisse der Vernehmlassung sowie der Beurteilung durch das Amt für Raumentwicklung (ARE) ergeben sich zum vorliegenden Vorhaben folgende Bemerkungen (das beaufsichtigende Departement für Volkswirtschaft und Soziales (DVS) und die für die allfällige Genehmigung der Revisionsvorlage zuständige Regierung haben sich zum Revisionsentwurf nicht geäußert):

3. Ausscheidung und Festlegung Gewässerraum

Die Festlegung der Gewässerräume wurde grundsätzlich gemäss den Vorgaben des Leitfadens «Gewässerräumauscheidung Graubünden» des ANU vom 20. August 2018 vorgenommen. Es bestehen jedoch kleinere Abweichungen, respektive Unklarheiten, die nachfolgend dargelegt werden.

3.1 Bestimmung der natürlichen Gerinnesohlenbreite bei Fliessgewässern

Die Abschnittsbildungen und die Berechnung der natürlichen Gerinnesohlenbreite geben zu keinen Bemerkungen Anlass.

3.2 Ausscheidung des Gewässerraums

Fliessgewässer

Die Gemeinde Davos "verzichtet" gemäss PMB auf die Gewässerräumauscheidung im Wald und im Sömmerungsgebiet (SöGe). Dabei muss von einer Nicht-Vornahme gesprochen werden, da projektbezogen unter Umständen der Gewässerraum im SöGe oder im Wald trotzdem festgestellt werden muss. Es wird davon ausgegangen, dass vorliegend bei sämtlichen Gewässern im SöGe und im Wald eine Nichtvornahme vorliegt.

Eindolungen

Der Gewässerraum soll im Siedlungsgebiet bei eingedolten Gewässern entweder festgelegt oder auf die Festlegung explizit verzichtet werden. Ein Verzicht kommt dann zum Tragen, wenn eine offene Führung nicht mehr möglich ist, das überwiegende öffentliche Interesse des Hochwasserschutzes jedoch gewährleistet wird. Sind bei Bauvorhaben Eindolungen betroffen, sind punktuell eine offene Wasserführung zu prüfen und der Gewässerraum nachträglich auszuscheiden.

Innerhalb der landwirtschaftlichen Nutzfläche kann bei Eindolungen auf die Festlegung des Gewässerraumes verzichtet werden, wenn eine offene Führung technisch nicht möglich ist, wenn die Linienführung für eine offene Gewässerführung nicht bekannt ist oder wenn eine erneute Eindolung grundsätzlich bewilligungsfähig wäre. Bei einer Ausdolung ist der Gewässerraum nachträglich in der Nutzungsplanung auszuscheiden.

Sowohl im PMB wie auch im Datenmodell wurde dargelegt, bei welchen Fliessgewässern explizit auf eine Ausscheidung verzichtet wird und wo es sich um eine Nicht-Vornahme handelt. Daher bedarf es keinen weiteren Bemerkungen.

Nutzungskonflikte mit der landwirtschaftlichen Nutzung

Als Mindestanforderung muss gemäss Leitfaden für all diejenigen Gewässer ein Gewässerraum ausgeschieden werden, die in der Landeskarte 1:25'000 aufgeführt sind. Bei den restlichen Gewässern, die einen Nutzungskonflikt aufweisen, muss in der Beurteilung des ANU ebenfalls ein Gewässerraum festgelegt werden. Gemäss PMB wird im Gebiet Triel explizit eine Gewässerräumfestlegung vorgenommen, da die Gewässer potentiell einen Nutzungskonflikt mit dem Bergbahnbetrieb aufweisen könnten. Dieser Entscheid wird begrüsst. Für die folgenden Gewässer(abschnitte) wurde kein Gewässerraum festgelegt, obwohl Konflikte mit der landwirtschaftlichen Nutzung möglich sind:

- Frauentobel, Koordinaten 2 779 291/1 183 224 sowie Gewässer östlich
- Chummeralpa; Koordinaten 2 778 246/ 1 181 686
- Bächli Chännjeweg; Koordinaten 2 779 473/ 1 179 381

- In den Isle; Koordinaten 2 781 064/ 1 183 225
- Ischneder; Koordinaten 2 782 507/ 1 182 959
- Büel; Koordinaten 2 783 436/ 1 186 510
- Ischlag; Koordinaten 2 784 717/1 186 302
- Schindelboda; Koordinaten 2 788 063/1 185 820
- Inner Pedra; Koordinaten 2 786 790/1 187 049
- Engialp; Koordinaten 2 788 924/1 185 341
- Bächli Laidbachalp 2; Koordinaten 2 779 803/1 178 743
- Bächli bei Balmisch; Koordinaten 2 778 510/1 178 193

Es wird beantragt, für die erwähnten Gewässer(abschnitte) eine Festlegung des Gewässerraumes zu prüfen.

Nutzungskonflikte mit der RhB

Die RhB plant im Bereich des Eisstadions Davos eine neue Haltestelle. Zudem soll die Haltestelle beim Bahnhof Davos Frauenkirch ausgebaut werden. Beide Vorhaben kommen im vorgesehenen Gewässerraum zu liegen. Damit diese Vorhaben durch die Ausscheidung der Gewässerräume nicht ver- oder behindert werden, wird der Gemeinde angeraten, die Ausscheidung der Gewässerräume beim Eisstadion sowie beim Bahnhof Frauenkirch mit den Planungen der RhB abzustimmen und allfällige Massnahmen (z.B. laterale Verschiebungen) oder Alternativen zu prüfen.

3.3 Anpassung des Gewässerraumes

Gefahrenkarte Prozess Wasser (Überflutung und Erosion)

Gemäss Art. 36a Abs. 1 des Bundesgesetzes über den Schutz der Gewässer (Gewässerschutzgesetz, GSchG) muss der Gewässerraum den Raumbedarf beinhalten, der für die natürlichen Funktionen der Gewässer, für den Hochwasserschutz und die Gewässernutzung nötig ist. Gemäss dem Leitfaden des ANU ist der Hochwasserschutz gegeben, wenn der Gewässerraum den roten Gefahrenbereich Prozess Wasser (Überflutung und Erosion) miteinschliesst.

Bei den folgenden Gewässern ist mit dem AWN abzuklären, ob der Gewässerraum auf den roten Gefahrenbereich Prozess Wasser (Überflutung und Erosion) erhöht werden muss:

- Höfjibach; Koordinaten 2 781 874/1 184 469
- Karjolerbach; Koordinaten 2 782 617/1 181 141
- Stadelbach; Koordinaten 2 782 605/1 181 136
- Sertigbach, Höhe Rain; Abschnitt 2.1; Koordinaten 2 781 027/1 182 361
- Frauenbach, Mündungsbereich, Abschnitt 1; Koordinaten 2 780 353/1 182 562
- Dorfbach; Koordinaten 2 783 136/1 187 322

Laterale Verschiebungen / weitere Anpassungen

Gemäss den Planunterlagen wird von der Gemeinde auf verschiedenen Abschnitten eine laterale Verschiebung angestrebt. Auf den unten aufgeführten Abschnitten kann einer Verschiebung jedoch aus den folgenden Gründen nicht zugestimmt werden:

- Flüelabach Abschnitt 1.1: Gemäss dem Leitfaden "Gewässerraumausscheidung Graubünden" kann "laterale Verschiebungen in bereits anthropogen beeinflussten Gebieten mit bestehenden Anlagen oder Bauten in der Regel nicht zugestimmt werden". Auf diesem Abschnitt soll der Gewässerraum um 5 m von der Landwirtschaftszone auf die Passstrasse und teilweise in

die Bauzone verschoben werden. Diesem Anliegen kann gemäss den Vorgaben des Leitfadens nicht zugestimmt werden.

- Landwasser Abschnitt 2.6: Auf diesem Abschnitt soll der Gewässerraum um einige Meter von der Landwirtschaftszone in den bestehenden Campingplatz verschoben werden. Diesem Anliegen kann gemäss den Vorgaben des Leitfadens ebenfalls nicht zugestimmt werden, da diejenige Seite, auf welche der Gewässerraum geschoben werden soll, bereits baulich wie auch planerisch vorbelastet ist.

Es wird daher beantragt, auf die oben aufgeführten lateralen Verschiebungen zu verzichten und den Gewässerraum symmetrisch festzulegen.

Anpassungen auf Grund von Natur- und Landschaftsschutz

Gemäss dem Leitfaden des ANU ist die Gewässerraubbreite bei wasserbezogenen Lebensräumen, die direkt vom Gewässer abhängig sind (Auen von lokaler, regionaler und nationaler Bedeutung sowie zum Teil Amphibienlaichgebiete) auf den Perimeter des Inventars zu erhöhen. Die Erhöhungen umfassen die Perimeter der inventarisierten Gebiete. Gemäss PMB wurde im Bereich der inventarisierten Auengebiete der Gewässerraum auf den Auenperimeter erweitert. Der ausgedehnte Gewässerraum stimmt jedoch bei den beiden Auengebieten (Flüelabach und Sertig) nicht genau mit den Perimetern des ANU überein. Es wird daher beantragt, die beiden Perimeter nochmals zu prüfen und korrekt in den Gewässerraum zu überführen.

Dicht überbaute Gebiete

Die Möglichkeit zur Reduktion der Gewässerraubbreite bei «dicht überbauten Gebieten» besteht gemäss dem Rechtsgutachten «Rechtsfragen und Spielräume im Gewässerraum» nur in sehr eingeschränkter Masse. Der Reduktionstatbestand beschränkt sich im Wesentlichen auf städtische Zentren oder Dorfkerne, die einen hohen Überbauungsgrad aufweisen. Nicht als «dicht überbaut» gelten demgegenüber in aller Regel randlich oder peripher gelegene Gebiete die ans Gewässer angrenzen. Bezogen auf die von der Gemeinde angestrebten Reduktionen wird wie folgt Stellung genommen:

- Landwasser Abschnitte 2.2, 2.3 und 2.4: Die Fraktion Glaris ist klar einem peripheren gelegenen Gebiet zuzuordnen. Eine Reduktion des Gewässerraumes auf die baulichen Gegebenheiten kann somit nicht zugestimmt werden.
- Landwasser Abschnitt 4.3: Dieser Abschnitt bei den Sportanlagen im Bereich "Färbi" entlang der Landwasser ist einem randlich gelegenen Gebiet zuzuordnen. Einer Verminderung auf die baulichen Gegebenheiten kann daher nicht zugestimmt werden. Bestehende Bauten und Anlagen sind in ihrem Bestand geschützt.
- Landwasser Abschnitt 5.4: Dieser Abschnitt auf der orographisch linken Seite der Landwasser ist einem randlich gelegenen Gebiet zuzuordnen. Einer Verminderung auf die baulichen Gegebenheiten kann daher nicht zugestimmt werden. Bestehende Bauten und Anlagen sind in ihrem Bestand geschützt.
- Tschuggaseeli: Gemäss der GSchV kann bei stehenden Gewässern mit einer Fläche von weniger als 0.5 ha auf die Festlegung des Gewässerraumes verzichtet werden. Da es sich beim Tschuggaseeli jedoch um einen natürlichen See mit einem ökologischen Potential handelt, wurde richtigerweise ein Gewässerraum festgelegt. Das Tschuggaseeli befindet sich jedoch ebenfalls in einem randlich gelegenen Gebiet. Eine Reduktion kann damit nicht in Betracht gezogen werden. Bestehende Bauten und Anlagen sind in ihrem Bestand jedoch grundsätzlich geschützt.

Es wird daher beantragt, auf die oben genannten Reduktionen der Gewässerräume zu verzichten.

Walderhaltung

Gemäss dem Leitfaden des ANU kann in Waldgebieten auf ein Ausscheiden der Gewässerräume verzichtet werden (siehe auch Kapitel 3.2). Aus forstlicher Sicht würde es daher Sinn machen, auf den nachfolgenden Abschnitten, in denen Bäche über längere Strecken ganz im Wald liegen (d.h. beide Ufer grenzen unmittelbar an Wald) keine Gewässerräume festzulegen. Diese Gerinnebereiche sind bereits über die Waldgesetzgebung geschützt. Es handelt sich um folgende Waldareale:

- Schluochtachere und Deelewald; Zonenplan und Genereller Erschliessungsplan Wofgang 1:2'000
- Stutzibach; Zonenplan und Genereller Erschliessungsplan Frauenkirch 1:2'000
- Chummerbach und diverse kleine Seitenbäche in Spina; Zonenplan und Genereller Erschliessungsplan Glaris 1:2'000
- Flüelabach, Zonenplan Ober Laret/Flüelatal 1:5'000

Die Notwendigkeit von Gewässerräumen in diesen Waldbereichen ist daher zu überprüfen und gegebenenfalls anzupassen.

Abschliessend wird darauf hingewiesen, dass im Zonenplan und Genereller Erschliessungsplan Glaris 1:2'000, im Bereich Rütiwald (Hangfuss) und im Zonenplan Übriges Gemeindegebiet Süd 1:10'000, im Bereich Sädel/Ardüscher Waldumriss als Information nicht richtig dargestellt wurde.

Anpassungen aufgrund von bewilligten Projekten

Mit BAB-Bewilligung Nr. 2019-0074 vom 28. März 2019 wurde der Revitalisierung des Dischmabachs zugestimmt. Es ist im Hinblick auf das Genehmigungsverfahren zu prüfen, ob für die revitalisierte Linienführung des Dischmabachs der Gewässerraum ausgeschrieben werden muss.

4. Festlegung Gefahrenzonen

4.1 Ausscheidung der Gefahrenzonen

Die Gefahrenzonen sind in allen Teilplänen dargestellt, wie sie die Gefahrenkommission auf Grundlage der neu ausgearbeiteten Gefahrenkarten Lawinen und Wasser sowie zusätzlichen Überprüfungen vor Ort in den Jahren 2018/19 festgelegt hat.

Aufgrund von baulichen Massnahmen im Hochwasserschutz und raumplanerischen Änderungen ergeben sich folgende Anpassungen in der aktuellen Gefahrenbeurteilung (Stand Ende 2019):

- Fertigstellung der Hochwasserschutzmassnahmen am Totalpbach; Im Bereich Wolfgang und insbesondere bei der Hochgebirgsklinik können die Gefahrenzonen 1 und 2 deshalb wesentlich reduziert werden. Die definitive Gefahrenkarte nach Massnahmen ist in Ausarbeitung. Da beim Totalpbach der Murgang der massgebende Prozess ist, hat die Reduktion der Gefahrenzonen nach Massnahmen keinen Einfluss auf das Festlegen der Gewässerräume.
- Fertigstellung der Hochwasserschutzmassnahmen am Dorfbach; Eine Gefahrenkarte nach Massnahmen liegt vor. Die Wasser bedingten, erheblichen Gefährdungsbereiche sind zwar reduziert, werden aber vom Prozess Lawine überdeckt, sodass die Gefahrenzonen richtig festgelegt sind. Wie beim Totalpbach ist auch beim Dorfbach der Murgang der massgebende Wasserprozess. Die Reduktion der erheblichen Gefährdungsbereiche beim Wasser haben daher keinen Einfluss auf das Festlegen der Gewässerräume.
- Ursprünglich wiesen die Bereiche Höfji und Dörfji durch den Höfjibach (grösstenteils im Wald) getrennte Erfassungsbereiche auf. Entsprechend war der Höfjibach nicht Bestandteil der Gefahrenkarte Wasser 2015. Diese liegt nun vor. Aufgrund der neuen Beurteilung müssen die Gefahrenzonen 1 und 2 ausgeweitet werden. Da auch hier Murgang der massgebende Pro-

zess ist, hat das Ausweiten der Gefahrenzonen keinen Einfluss auf die Festlegung der Gewässerräume.

In den Teilplänen ist aufgrund der ausgeschiedenen Gewässerräume ersichtlich geworden, dass in den Bereichen Schluochter und Langsiwis/Bildji das Festlegen einer Gefahrenzone 2 für Wiesenbäche, die einen natürlichen Charakter haben, vergessen gegangen ist. In den Teilplänen gibt es an mehreren Orten Wiesenbäche mit einem Gewässerraum, aber keiner Gefahrenzone. Diese sind von der Gefahrenkommission wegen ihrer Eindolungen, mehrmalig und/oder über längere Strecken, nicht mehr als natürliche Gerinne, sondern als Anlagen bewertet und entsprechend nicht beurteilt worden.

Die oben aufgeführten Änderungen/Anpassungen in der aktuellen Gefahrenbeurteilung werden für die Genehmigungsvorlage nachgeholt bzw. -geführt und mit einem definitiven Protokoll der Gefahrenkommission abgeschlossen. Damit können die Gefahrenzonen relevanten Massnahmen, die in den letzten zwei Jahren umgesetzt wurden, auch in einen definitiven Gefahrenzonenplan Davos integriert werden.

4.2 Konflikte von ausgeschiedenen Bauzonen mit Gefahrenzonen 1

Soweit Bauzonen von Gefahrenzonen 1 überlagert werden, sind diese der Landwirtschaftszone oder der Zone "Übriges Gemeindegebiet" zuzuweisen. Dies wurde richtigerweise berücksichtigt.

Im umgekehrten Fall, wenn Parzellen innerhalb des überbauten Siedlungsgebiets aus der Gefahrenzone 1 entlassen werden, könnte eine Einzonung dieser Parzellen zweckmässig sein und kann geprüft werden (Bspw. Parzellen Nrn. 2011 und 2012). Aufgrund des komplexen Verfahrens einer Einzonung (u.a. Mehrwertabschöpfung, Bauverpflichtung, Auswirkungen auf Bauzonenkapazität etc.) wird empfohlen, allfällige Einzonungen im Rahmen der anstehenden Totalrevision der Ortsplanung zu prüfen. Da in der vorliegenden Teilrevision keine Einzonungen vorgesehen sind, wird davon ausgegangen, dass auch seitens der Gemeinde allfällige Einzonungen erst im Rahmen der Totalrevision der Ortsplanung geprüft werden sollen.

5. Weiteres Vorgehen

Mit dem vorliegenden Vorprüfungsbericht kann das Vorprüfungsverfahren nach Art. 47 KRG in Verbindung mit Art. 12 Abs. 3 KRVO aus Sicht des Kantons als abgeschlossen betrachtet werden.

Wir empfehlen der Gemeinde Davos, die Revisionsvorlage im Sinne des vorliegenden Vorprüfungsberichts zu überprüfen und zweckmässige Anpassungen und Ergänzungen noch vorzunehmen, bevor das weitere Planungsverfahren gemäss Art. 47 KRG in Verbindung mit Art. 13 KRVO (Mitwirkungsaufgabe) und gemäss Art. 48 Abs. 1 KRG in Verbindung mit Art. 14 KRVO (Erlass durch Gemeindeversammlung, Beschwerdeaufgabe und Genehmigungsverfahren) durchgeführt wird.

Für Ihre Fragen zum vorliegenden Vorprüfungsbericht sowie für Ihre anderweitigen Planungsfragen stehen wir Ihnen jederzeit zur Verfügung.

Wir danken Ihnen für die gute Zusammenarbeit und grüssen Sie freundlich.

Abteilung Nutzungsplanung



Raphael Kalberer, Kreisplaner

Beilage (2-fach):

- Dossier Planungsunterlagen

Kopie (inkl. Beilage, 1-fach):

- Stauffer & Studach AG, Alexanderstrasse 38, 7000 Chur

Kopie (ohne Beilage):

- Rhätische Bahn, Infrastruktur Projektentwicklung Landerwerb, Bahnhofstrasse 25, 7000 Chur
- Amt für Energie und Verkehr
- Amt für Jagd und Fischerei
- Amt für Natur und Umwelt
- Amt für Landwirtschaft und Geoinformation
- Amt für Wald und Naturgefahren
- Plantahof
- Tiefbauamt



Kanton Graubünden
Gemeinde Davos

Planungs- und Mitwirkungsbericht

Teilrevision Ortsplanung

- Ausscheidung und Festlegung Gewässerräume**
- Festlegung Gefahrenzonen**

Beschlussfassung

Impressum

Auftraggeber

Gemeinde Davos, CH-7270 Davos Platz

Kontaktperson

Hanspeter Hefti, Forstbetrieb

+41 81 414 31 61

hanspeter.hefti@davos.gr.ch

Bearbeitung

Stauffer & Studach AG

Alexanderstrasse 38, CH-7000 Chur

www.stauffer-studach.ch

Dominik Rüegg, Projektleitung

+41 81 258 34 78

d.rueegg@stauffer-studach.ch

Claire Jenal-Lavanchy, Sachbearbeitung

+41 81 258 34 75

c.jenal@stauffer-studach.ch

Erstellung

Juli 2019 – März 2021

Bearbeitungsstand

März 2022

Inhalt

1	Anlass	3
1.1	Ausscheidung und Festlegung der Gewässerräume	3
1.2	Überarbeitung Gefahrenzonen Davos	3
1.3	Koordination Gewässerraum und Gefahrenzonen	3
1.4	Ziele und Inhalte der Teilrevision	3
2	Organisation und Verfahren	4
2.1	Organisation des Planungsträgers	4
2.2	Ablauf / Termine	4
2.3	Kantonale Vorprüfung	4
2.4	Öffentliche Mitwirkungsaufgabe	4
2.5	Änderungen nach der Mitwirkungsaufgabe	5
2.6	Beschlussfassung durch den Grossen Landrat	6
2.7	Urnenabstimmung	6
3	Grundlagen Gewässerraum	7
3.1	Zweck und Wirkung des Gewässerraumes	7
3.2	Grundlagen des Bundes	7
3.3	Grundlagen des Kantons	7
4	Gewässerraumausscheidung	8
4.1	Übersicht	8
4.2	Abweichungen gegenüber der Grundlagenkarte	8
4.3	Kleingewässer	9
4.4	Sehr kleine Gewässer	9
4.5	Eingedolte Gewässer	9
4.6	Verminderungen des Gewässerraumes	10
4.7	Laterale Verschiebungen	12
4.8	Stehende Gewässer	13
4.9	Berücksichtigung Revitalisierung Dischmabach	13
4.10	Erhöhungen des Gewässerraumes	14
4.11	Künstliche Gewässer	14
4.12	Intensiverholungsgebiete	14
4.13	Aufhebung bisherige Gewässerabstandslinien	14
5	Umsetzung Gefahrenzonen	14
5.1	Gefahrenzonenausscheidung	14
5.2	Folgen bei der Zuweisung von Bauland in die Gefahrenzone 1 bzw. bei der Entlassung von Bereichen des Siedlungsgebiets aus der Gefahrenzone 1	15
6	Umsetzung in den Planungsmitteln	15
6.1	Zonenpläne und Generelle Erschliessungspläne	15
6.2	Geodatenatz Gewässerraum	15
6.3	Bereits umgesetzte Gewässerraumfestlegungen	15

1 Anlass

1.1 Ausscheidung und Festlegung der Gewässerräume

Am 1. Juni 2011 ist die revidierte Gewässerschutzverordnung (GSchV) in Kraft getreten, welche gestützt auf das Gewässerschutzgesetz minimale Gewässerraumbreiten für Fliessgewässer und stehende Gewässer definiert. Die Kantone sind verpflichtet, die Gewässerräume bis Ende 2018 festzulegen bzw. in der Richt- und Nutzungsplanung zu berücksichtigen.

Im Juli 2014 hat das Amt für Natur und Umwelt Graubünden (ANU) die Gemeinden darüber orientiert, dass die definitive und parzellenscharfe Festlegung der Gewässerräume durch die Gemeinden im Rahmen einer Revision der Ortsplanung zu erfolgen hat. Der Kanton stellt den Gemeinden einen Leitfaden zur Ausscheidung der Gewässerräume sowie für die grösseren Talflüsse eine Grundlagenkarte zur Verfügung.

Entsprechend dem Auftrag des Kantons an die Gemeinden bildet die Ermittlung und Ausscheidung des Gewässerraums für Fliessgewässer sowie die grundeigentümerverbindliche Festlegung des Gewässerraumes im Zonenplan Gegenstand der vorliegenden Teilrevision der Ortsplanung.

1.2 Überarbeitung Gefahrenzonen Davos

Die Gefahrenkommission des Amtes für Wald und Naturgefahren hat sämtliche Gefahrenzonen der Gemeinde Davos neu beurteilt. Die Beurteilung und Neufestlegung wurden im Sommer 2020 abgeschlossen. Gestützt auf die neuen, behördenverbindlichen Pläne der Gefahrenkommission sind die Gefahrenzonen in der Nutzungsplanung grundeigentümerverbindlich umzusetzen.

1.3 Koordination Gewässerraum und Gefahrenzonen

Gemäss kantonaler Praxis sind die Gebiete, welche eine erhebliche Gefährdung durch den Prozess Wasser (Überschwemmung, Erosion) aufweisen, in den Gewässerraum zu integrieren. Der Gewässerraum ist wo erforderlich infolge der Anliegen des Hochwasserschutzes zu erhöhen. Infolge der Abhängigkeit zwischen Gefahrenzonen und Gewässerraum hat die Gemeinde beschlossen, diese beiden Aspekte in einer Teilrevisionsvorlage zu kombinieren.

1.4 Ziele und Inhalte der Teilrevision

Gestützt auf die kantonalen Vorgaben wird für sämtliche Gewässer der Gemeinde Davos der Gewässerraum ermittelt und soweit erforderlich festgelegt. Die Festlegung erfolgt mittels Gewässerraumzone im Zonenplan. Gleichzeitig werden die Gefahrenzonen über das gesamte Gemeindegebiet entsprechend den Plänen der Gefahrenkommission neu festgelegt.

2 Organisation und Verfahren

2.1 Organisation des Planungsträgers

Die Gemeinde Davos beauftragte das Planungsbüro Stauffer & Studach Raumentwicklung, Chur, mit der Teilrevision der Ortsplanung. Als verantwortlicher Planer wurde D. Rüegg und als Sachbearbeiterin C. Jenal-Lavanchy eingesetzt.

2.2 Ablauf / Termine

Erarbeitung neue Gefahrenzonen (AWN)	bis Mai 2019
Bearbeitung der Planungsmittel	bis Juli 2019
Kantonale Vorprüfung	Dezember 2019 – Juni 2020
Ergänzung Gefahrenzonen (AWN)	bis Ende September 2020
Überarbeitung nach Vorprüfung	Juli – September 2020
Öffentliche Mitwirkungsaufgabe	Juni 2021
Beschlussfassung durch den Grossen Landrat	...
Urnenabstimmung	...
Genehmigung Regierung	...

2.3 Kantonale Vorprüfung

Die vorliegende Teilrevision wurde gestützt auf Art. 12 der kantonalen Raumplanungsverordnung (KRVO) dem Amt für Raumentwicklung Graubünden (ARE) zur Vorprüfung eingereicht. Mit Bericht vom 25. Juni 2020 äusserten sich die kantonalen Amtsstellen zur vorliegenden Teilrevision. Die wesentlichen Ergebnisse der Vorprüfung sind im Anhang des vorliegenden Berichtes enthalten.

2.4 Öffentliche Mitwirkungsaufgabe

Die Mitwirkungsaufgabe dient der Orientierung der Betroffenen und Interessierten über die vorgesehenen Änderungen und Ergänzungen. Während der Auflagefrist kann jedermann gestützt auf Art. 13 der kantonalen Raumplanungsverordnung (KRVO) beim Kleinen Landrat schriftlich und begründet Vorschläge und Einwendungen einreichen.

Die Mitwirkungsaufgabe erfolgte vom 1. Juni – 30. Juni 2021. Während der Mitwirkungsaufgabe sind 36 Stellungnahmen bei der Gemeinde eingegangen. 18 Eingaben betrafen die Gefahrenzonen, 12 Eingaben die Gewässerräume und 6 Eingaben bezogen sich auf beide Revisionsvorlagen. Die Mitwirkungsingaben bezogen sich hauptsächlich auf folgende Themen:

Gewässerraumbreite Landwasser

Verschiedentlich wird eine Reduktion der Gewässerraumbreite des Landwassers beantragt. Hierzu kann festgestellt werden, dass durch Reduktionen im Baugebiet und eine geeignete Abschnittsbildung bereits eine geringere Gewässerraumbreite als jene der kantonalen Grundlagenkarte ausgeschieden wird. Eine weitere Reduktion wäre mit den gesetzlichen Vorgaben nicht mehr vereinbar und kann daher nicht vorgenommen werden bzw. wäre nicht genehmigungsfähig.

Gewässerraum von Kleingewässern

Die Anträge auf Verzicht oder Anpassung der Gewässerräume bei Kleingewässern wurden im Einzelfall geprüft. Gestützt auf die eidg. Gewässerschutzgesetzgebung ist grundsätzlich für sämtliche Gewässer eine Gewässerraumausscheidung vorzunehmen. Der momentane ökologische Zustand eines Gewässers hat keinen Einfluss auf die Notwendigkeit einer Gewässerraumausscheidung. Ein Verzicht ist daher in der Regel nicht möglich.

Gefahrenzonen

Die Gefahrenzonen werden von der zuständigen kantonalen Fachstelle (Amt für Wald und Naturgefahren) bzw. der Gefahrenkommission festgelegt. Die eingegangenen Anträge wurden in Rücksprache mit der Fachstelle geprüft. In Einzelfällen wurde einer Anpassung zugestimmt und dies den Betroffenen mitgeteilt.

2.5 Änderungen nach der Mitwirkungsaufgabe

Der Kleine Landrat nahm gegenüber den Mitwirkenden am 6. Dezember 2021 Stellung und passte die Vorlage auf Grund der Eingaben in einzelnen Bereichen noch geringfügig an. Aufgrund der Ergebnisse der Mitwirkungsaufgabe wurden in folgende Anpassungen in den Planungsmitteln vorgenommen:

Dorfbach Davos Dorf: Die Gefahrenzonen wurden aufgrund der Neubeurteilung durch die zuständige Gefahrenkommission angepasst. Infolge der verkleinerten Gefahrenzone 1 konnte auch auf die Erhöhung des Gewässerraumes infolge der Gefahrenzone verzichtet werden.

Albertibach: Die Gewässerachse des vollständig verbauten Gewässers wurde geringfügig angepasst. Der Gewässerraum wird weiterhin symmetrisch ab der korrigierten Achse ausgeschieden.

Erhöhung Gewässerraum Parzelle Nr. 3974: Auf die Erhöhung des Gewässerraumes wird verzichtet und der Gewässerraum regulär ausgeschieden.

Camping Rinerhorn: Der Gewässerraum des Landwassers wird lateral bis zur Gefahrenzone 1 verschoben.

Gewässerraum Parzelle Nr. 782: Der Gewässerraum des Kleingewässers wurde dem tatsächlichen Gewässerverlauf angepasst.

Gefahrenzone Parzelle Nr. 446: Die Gefahrenzone wurde gemäss Angaben der zuständigen Fachstelle angepasst.

Gewässerraum im Bereich Parzelle Nr. 5536: Der Gewässerraum wird entsprechend dem Konzept Umlegung Gewässer vom 30.03.2022 festgelegt.

Die von den Änderungen betroffenen Grundeigentümer wurden schriftlich benachrichtigt. Aufgrund des insgesamt untergeordneten Umfangs der Änderungen nach der Mitwirkung wurde auf eine 2. Mitwirkungsaufgabe verzichtet.

2.6 Beschlussfassung durch den Grossen Landrat

2.7 Urnenabstimmung

3 Grundlagen Gewässerraum

3.1 Zweck und Wirkung des Gewässerraumes

Mit der Festlegung des Gewässerraumes nach Artikel 36a des Bundesgesetzes über den Schutz der Gewässer (GSchG) sollen folgende Funktionen der Gewässer gewährleistet werden:

- die natürlichen Funktionen der Gewässer
- den Schutz vor Hochwasser
- die Gewässernutzung

Innerhalb des Gewässerraumes gilt grundsätzlich ein Bauverbot. Ausnahmen definiert die Gewässerschutzverordnung (z.B. für Fusswege, land- und forstwirtschaftliche Spur- und Kieswege oder standortgebundene Anlagen wie Brücken). Die bestehenden Fuss- und Wanderwege können beibehalten und im üblichen Rahmen unterhalten werden. Neue Anlagen sind üblicherweise im Generellen Erschliessungsplan aufzunehmen.

Der Gewässerraum darf landwirtschaftlich genutzt werden, sofern er gemäss den Anforderungen der Direktzahlungsverordnung als Streuefläche, Hecke, Feld- und Ufergehölz, Uferwiese entlang von Fliessgewässern, extensiv genutzte Wiese, extensiv genutzte Weide oder als Waldweide bewirtschaftet wird. Im Gewässerraum dürfen grundsätzlich keine Dünger und Pflanzenschutzmittel ausgebracht werden.

3.2 Grundlagen des Bundes

In Ergänzung zu den Bestimmungen im Gewässerschutzgesetz und der Gewässerschutzverordnung hat der Bund (BPUK / LDK / BAFU / ARE / BLW) die Arbeitshilfe Gewässerraum – Modulare Arbeitshilfe zur Festlegung und Nutzung des Gewässerraums in der Schweiz – publiziert.

3.3 Grundlagen des Kantons

Der Kanton stellt den Gemeinden folgende Grundlagen für die Ausscheidung des Gewässerraumes zur Verfügung:

- Grundlagenkarte Gewässerraum (für grössere Talflüsse)
- Leitfaden Gewässerraumausscheidung
- Geodatenmodell für die Erfassung der Gewässerräume
- Rechtsgutachten «Rechtsfragen und Spielräume im Gewässerraum»

In der Grundlagenkarte ist der minimale Gewässerraum der grossen Talflüsse erfasst. Bei diesen Gewässerräumen sind allerdings die Anforderungen des Hochwasserschutzes sowie mögliche Verminderungen innerhalb des Siedlungsgebietes noch nicht berücksichtigt. Im Rahmen der Umsetzung in der Ortsplanung sind daher noch Anpassungen am Gewässerraum gemäss Grundlagenkarte zu prüfen. In der

Gemeinde Davos bestehen für das Landwasser, den Sertigbach und den Dischmabach ein Gewässerraum in der Grundlagenkarte.

Der Leitfaden Gewässerraumausscheidung beschreibt die Methodik der Gewässerraumausscheidung im Kanton Graubünden. Er umschreibt die Vorgaben des Kantons für die Umsetzung der Anforderungen der Gewässerschutzverordnung auf kommunaler Stufe.

4 Gewässerraumausscheidung

4.1 Übersicht

In der Gemeinde Davos bestehen nebst den grösseren Talflüssen Landwasser, Sertigbach und Dischmabach zahlreiche mittlere und kleinere Fließgewässer innerhalb der landwirtschaftlichen Nutzfläche und innerhalb des Siedlungsgebietes. Für diese Gewässer ist grundsätzlich eine Gewässerraumausscheidung vorzunehmen bzw. ein Verzicht zu begründen.

Soweit es sich um Gewässer handelt, welche weder Konflikte mit der Bauzone aufweisen, noch innerhalb intensiv genutzter Landwirtschaftsflächen liegen, wird gestützt auf Art. 41a Abs. 5 GSchV vorläufig keine Festlegung des Gewässerraumes vorgenommen (keine Nutzungskonflikte). Dies betrifft insbesondere Gewässer im Waldareal sowie im Sömmerungsgebiet. Wo ausschliesslich bestehende und standortgebundene Infrastrukturbauten vom Gewässerraum betroffen sind (z.B. Station Davos Wiesen) und im Übrigen keine Nutzungskonflikte bestehen, wird ebenfalls auf eine Gewässerraumausscheidung verzichtet.

Nachfolgend wird auf die wichtigsten Sachverhalte der vorliegenden Gewässerraumausscheidung eingegangen. Auf eine detaillierte Beschreibung zur Berechnung der einzelnen Gewässerraumbreiten wird verzichtet, da diese Informationen in digitaler Form detailliert erfasst werden (Geodatenatz zur Gewässerraumausscheidung gemäss Modell des ANU).

4.2 Abweichungen gegenüber der Grundlagenkarte

Die Grundlagenkarte des ANU weist für die grossen Talflüsse relativ lange Abschnitte mit derselben Gewässerraumbreite auf. Im Rahmen der vorliegenden Gewässerraumausscheidung wurden die Gewässerabschnitte unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten weiter unterteilt. Die minimalen Gewässerraumbreiten der Grundlagenkarte wurden infolge der neuen Abschnittsbildung anhand der im Leitfaden beschriebenen Methoden neu ermittelt und im Geodatenmodell entsprechend erfasst.

4.3 Kleingewässer

Auf dem Gemeindegebiet von Davos bestehen zahlreiche Kleingewässer mit einer natürlichen Gerinnesohlenbreite von unter 2 m («Wiesenbächli»). Für diese gilt grundsätzlich eine Gewässerraumbreite von 11 m (Minimum gemäss Gewässerschutzverordnung). Soweit sich Kleingewässer vollständig bzw. weitgehend innerhalb von geschützten Flachmooren befinden, wird auf die Festlegung einer Gewässerraumzone verzichtet. Solche Gewässer sind bereits durch die Naturschutzzone nutzungsplanerisch vor technischen Eingriffen und intensiver Bewirtschaftung gesichert.

4.4 Sehr kleine Gewässer

Gemäss Artikel 41a Absatz 5 Bst. d kann bei «sehr kleinen Gewässern» auf die Festlegung des Gewässerraumes verzichtet werden. Von solchen sehr kleinen Gewässern geht die Gemeinde in folgenden Fällen aus:

- Gewässer, welche nicht in der Landeskarte 1:25'000 enthalten sind und keine bzw. eine kaum erkennbare Gerinnesohle aufweisen.
- Sehr verästelte Gewässer mit sehr kleinen Wasserläufen, in der Regel aus Flachmoorflächen.

4.5 Eingedolte Gewässer

Innerhalb des Siedlungsgebietes von Davos bestehen zahlreiche eingedolte bzw. überwiegend eingedolte Gewässer, welche durch überbaute Quartiere führen. Der genaue Verlauf der Gewässer kann nicht in jedem Fall ermittelt werden, da diese teilweise mit den Werkleitungen der Meteorwasserableitung zusammenfallen.

Dennoch wurde im Zuge der vorliegenden Teilrevision der Verlauf der eingedolten Gewässer so weit als möglich ermittelt, um ein möglichst komplettes Gewässernetz abbilden und die Abstandsregelungen gegenüber diesen Gewässern regeln zu können. Führen die eingedolten Gewässer mitten durch überbaute Gebiete oder verlaufen diese innerhalb des Strassenkörpers ist eine Offenlegung auch längerfristig nicht realistisch.

Definitiver Verzicht auf Gewässerraumausscheidung

Für eingedolte Gewässer, welche durch dicht überbautes Gebiet führen und überwiegend unterhalb von Verkehrsflächen oder Gebäuden verlaufen, wird gestützt auf Art. 41a Abs. 5 lit. b GSchV auf die Ausscheidung eines Gewässerraumes definitiv verzichtet. Die Festlegung eines Gewässerraumes im Sinne eines Korridors entlang der heutigen Leitung ist nicht sinnvoll. Die übergangsmässigen Gewässerabstände gemäss Gewässerschutzverordnung entfallen für diese Gewässer. Eine Offenlegung ist punktuell im Rahmen einer Neubebauung von einzelnen Arealen zu prüfen. In diesem Fall wäre die Gewässerraumausscheidung nachträglich vorzunehmen. Bei-

spielsweise wird bei folgenden Gewässern definitiv auf eine Gewässerraumaus-scheidung verzichtet:

Verschiedene Kleingewässer im Bereich Eisstadion

Die Gewässer verlaufen unterhalb von Verkehrs- und Sportanlagen. Anschliessend durchqueren diese ein Wohngebiet und münden schliesslich in das Landwasser. In-folge der intensiven Nutzung des Gebietes und der vorherrschenden Überbauung ist eine Offenlegung der Gewässer nicht möglich.

Bächli entlang Oberwiesstrasse

Das Gewässer ist innerhalb des Siedlungsgebietes nicht sichtbar. Es verläuft über weite Strecken innerhalb des Strassenkörpers der Oberwiesstrasse. Der Zugang zum Gewässer ist über die Strasse sichergestellt. Im unteren Bereich durchquert das Gewässer den Bergbahnparkplatz, welcher gemäss Regionaler Richtplanung ein wichtiges Entwicklungsgebiet darstellt.

Bächli bei Palüda

Das Gewässer führt entlang der Palüdastrasse und mündet anschliessend in den Dorfbach. Es unterquert Gebäude, Verkehrsanlagen sowie das Trasse der Par-sennbahn.

Eindolungen in der Landwirtschaftszone

Bei Eindolungen in der Landwirtschaftszone wird in der Regel ein vorläufiger Ver-zicht festgelegt, da bei einer allfälligen späteren Öffnung dieser Gewässer eine neue Linienführung festzulegen sein wird.

4.6 Verminderungen des Gewässerraumes

Innerhalb des «dicht überbauten Gebietes» kann der Gewässerraum den baulichen Gegebenheiten angepasst werden (Art. 41a Abs. 4 GSchV). Das Siedlungsgebiet von Davos-Platz und Davos-Dorf erfüllt eine Zentrumsfunktion und weist im Bereich der Gewässer in der Regel eine hohe bauliche Dichte bzw. eine hohe Nutzungsin-tensität auf. Im Weiteren befinden sich insbesondere entlang des Landwasser stra-tegisch wichtige Entwicklungsschwerpunkte gemäss Regionaler Richtplanung. So-weit es sich um Gewässer handelt, welche durch das Siedlungsgebiet von Davos Dorf und Davos Platz führen, erachtet die Gemeinde daher die Voraussetzungen des «dicht überbauten Gebietes» grundsätzlich als erfüllt und die Möglichkeit zur Reduktion des Gewässerraumes somit als gegeben.

Im Abschnitt Davos-Platz ist im Weiteren festzustellen, dass die RhB-Bahnlinie das Siedlungsgebiet vom Landwasser trennt. Durch die RhB-Linie wird das Gewässer auf Dauer räumlich eingeengt bleiben. Eine Reduktion des Gewässerraumes auf der gewässerabgewandten Seite rechtfertigt sich daher aus diesem Aspekt.

Homogene Abschnitte gleicher Breite

Wo Verminderungen des Gewässerraumes vorgenommen wurden, orientieren sich diese an den bestehenden Hochbauten entlang des Gewässers. Das Mass der Reduktion wurde so festgelegt, dass die Bauten innerhalb des betreffenden Abschnittes in der Regel ausserhalb des Gewässerraumes zu liegen kommen. Die Festlegung der Gewässerraumzone wird dabei auf einem möglichst langen Abschnitt mit derselben Breite festgelegt. Dies im Sinne der Gleichbehandlung von Eigentümern entlang eines gleichartig verbauten Gewässerabschnittes. D.h. es handelt sich nicht um ein «Umfahren» der bestehenden Häuserfassaden, sondern um die Anpassung der Gewässerraumbreite aufgrund der vorherrschenden Bebauung.

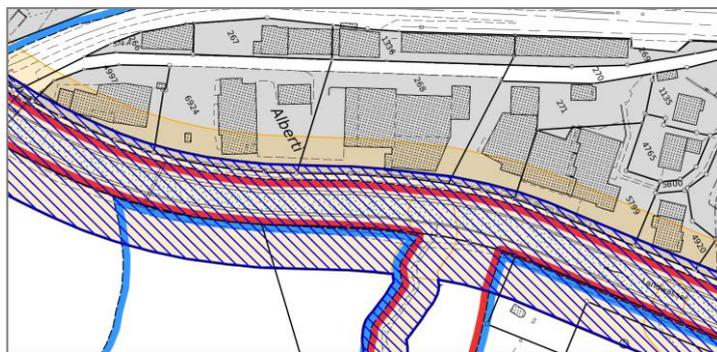


Abb.) Die Verminderung des Gewässerraumes auf der orografisch rechten Seite des Landwassers erfolgt über einen längeren Abschnitt mit demselben Mass, unabhängig einzelner Bauten mit grösserem Gewässerabstand.

Dieses Vorgehen entspricht dem Leitfaden Gewässerraumausscheidung, welcher ebenfalls ein einheitliches Reduktionsmass über einen Abschnitt vorsieht. Das Mass der Reduktion kann grob in folgende Kategorien gegliedert werden:

- Keine Reduktion
- Reduktion auf die vorherrschende Bebauung
- Reduktion auf 10 m ab Uferlinie (bisherige Gewässerabstandsregelung im KRG)
- Reduktion auf 5 m ab Uferlinie (Minimum gemäss Leitfaden)

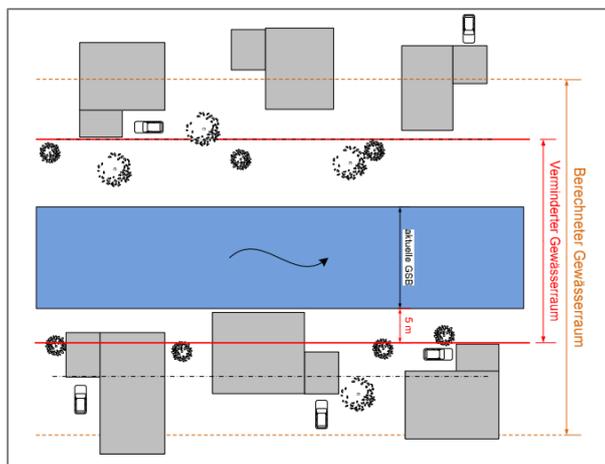


Abb.) Auszug Leitfaden Gewässerraumausscheidung Graubünden des ANU (Abbildung S. 28). Die Verminderung des Gewässerraumes orientiert sich an der vorherrschenden Bebauung.

Verminderung beim Bergbahnparkplatz Jakobshorn

Der heutige Parkplatz bei der Jakobshornbahn befindet sich innerhalb der Bauzone «Bauperimeter Bergbahnen». Es handelt sich dabei um einen strategischen Entwicklungsschwerpunkt gemäss rechtskräftigem Regionalen Richtplan Davos. Es handelt sich damit um ein erhebliches Innenentwicklungspotenzial an gut erschlossener Lage. Die Festlegung des Gewässerrandes ohne Verminderung würde rund einen Drittel der verfügbaren Fläche belegen und damit eine bauliche Nutzung des Areals erheblich beeinträchtigen. Unter Berücksichtigung der Festlegung im Kommunalen Richtplan und dem Interesse einer möglichst optimalen Bodennutzung wird der Gewässerraum im Bereich des Entwicklungsgebietes auf 10 m ab Gewässerrand reduziert.

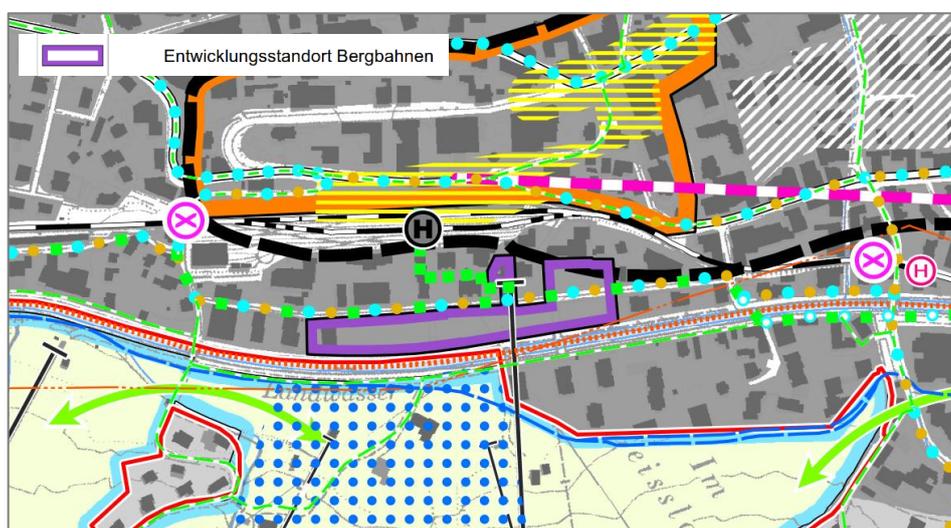


Abb.) Auszug Regionaler Richtplan Davos mit Entwicklungsstandort Bergbahnen.

Verminderung Schiabach

Am Schiabach sind im GEP Gewässerabstandslinien verzeichnet. Das Gewässer ist in diesem Abschnitt zugedeckt und verläuft unterirdisch. Zwecks Gewährleistung der Zugänglichkeit macht die Ausscheidung des Gewässerrandes dennoch Sinn. Es wird daher für die Gewässerrandausscheidung auf die bisherigen Gewässerabstandslinien bzw. die Gefahrenzone 1 abgestützt.

Minimaler Gewässerabstand

Bei Uferverbauungen wird ein minimaler Gewässerabstand von 5 m überall eingehalten. Dies im Hinblick auf die Gewährleistung des Gewässerunterhalts und der Zugänglichkeit des Gewässers.

4.7 Laterale Verschiebungen

Grundsätzlich wird der Gewässerraum symmetrisch ab Gewässerachse festgelegt. Im Sinne der Gleichbehandlung werden beide Anstösserparzellen in demselben Umfang mit der Gewässerraumzone überlagert. Seitliche Verschiebungen des Gewäs-

serraumes werden daher nur in Einzelfällen vorgenommen. Eine grössere laterale Verschiebung befindet sich im Gebiet «Färich» am Flüelabach. Diese Verschiebung erfolgte unter Berücksichtigung der Freizeitnutzung in diesem Gebiet und wurde im Rahmen einer Teilrevision bereits in der Nutzungsplanung festgelegt.

Eine weitere laterale Verschiebung erfolgte im Bereich Camping Rinerhorn. Dies erfolgt unter Berücksichtigung der bestehenden Nutzung (Camping). Die Verschiebung wird bis an die Grenze zur roten Gefahrenzone vorgenommen.

Erst kürzlich erfolgte eine laterale Verschiebung bei Gadastatt zur Verbesserung der Bebauungssituation (Genehmigung durch die Kantonsregierung noch ausstehend).

Im Zusammenhang mit einem Konzept zur Umlegung des Gewässers wird der Gewässerraum im Bereich der Parzelle Nr. 5536 verlegt (extra Landschaftsarchitekten, Bern, 30.03.2022).

4.8 Stehende Gewässer

Der Gewässerraum für stehende Gewässer beträgt gemäss Gewässerschutzverordnung mindestens 15 m ab Uferlinie. Gemäss kantonalem Leitfaden sind für Gewässer mit einer Wasseroberfläche von weniger als 0.5 ha keine Gewässerräume auszuscheiden, soweit keine überwiegenden Interessen entgegenstehen. In der Gemeinde Davos sind für den Davosersee, den Schwarzsee sowie für das Tschugaseeli ein Gewässerraum auszuscheiden.

4.9 Berücksichtigung Revitalisierung Dischmabach

Im Zusammenhang mit dem Revitalisierungsprojekt am Dischmabach wurde auch die Gewässerraumbreite ermittelt. Im revitalisierten Abschnitt beträgt diese gemäss dem Technischen Bericht¹ 25 m. Diese ermittelte Breite bezieht sich dabei ausschliesslich auf den Revitalisierungsperimeter und ist nicht für den gesamten Dischmabach anwendbar. Die im Rahmen der Revitalisierungsplanung ermittelte Gewässerraumbreite wurde in der vorliegenden Teilrevision entsprechend berücksichtigt. Der Gewässerraum wird an die zwischenzeitlich umgesetzte Revitalisierungsplanung angepasst. Generell kann am Dischmabach festgestellt werden, dass eine Ermittlung der natürlichen Gerinnesohlenbreite mittels Korrekturfaktoren nicht zweckmässig ist. Der Bezug historischer Luftbilder bzw. historischer Karten zeigt, dass der Dischmabach auch um 1900 bereits weitgehend der heutigen Linienführung und Ausdehnung entsprach (insbesondere im Abschnitt zwischen Duchli und Einmündung ins Landwasser). Die Ermittlung des Gewässerraumes erfolgt unter Berücksichtigung historischer Karten, Vergleichsstrecken und Erkenntnissen aus der Revitalisierungsplanung. Im unteren Bereich beträgt die Gewässerraumbreite 30 m.

¹ Revitalisierung Dischmabach «Uf den Chaiserren», Bau- und Auflageprojekt, Technischer Bericht 4. Dezember 2018 (ecowert gmbh, Chur)

4.10 Erhöhungen des Gewässerraumes

Soweit die Gefahrenzone 1 einer Überschwemmungs- oder Erosionsgefährdung breiter ausfällt als der minimale Gewässerraum, wird der Gewässerraum auf die Gefahrenzone 1 erhöht. Im Bereich der inventarisierten Auengebiete (Flüelatal und Sertig) wird der Gewässerraum auf den Auenperimeter erhöht.

4.11 Künstliche Gewässer

Auf dem Golfareal bestehen mehrere künstlich angelegte Wasserflächen. Für diese wird infolge der geringen Fläche sowie aufgrund deren nicht natürlichen Ursprungs auf die Festlegung eines Gewässerraumes verzichtet.

4.12 Intensiverholungsgebiete

Ausserhalb der landwirtschaftlichen Nutzfläche bestehen zahlreiche Fliessgewässer im Alpgebiet und Gebirge. Teilweise handelt es sich dabei um Flächen innerhalb des Intensiverholungsgebietes mit entsprechend festgelegten Wintersportzonen. Im Rahmen der separaten Teilrevision «Beschneigung» werden die Beschneigungsflächen und Anlagen überarbeitet. Dabei kann festgestellt werden, dass die Beschneigungsanlagen die Fliessgewässer kaum tangieren bzw. lediglich in Einzelfällen queren. Wo Konflikte bestehen (z.B. entlang Totalpbach) wird der Gewässerraum festgelegt.

Im Übrigen erachtet es die Gemeinde als unverhältnismässig, für sämtliche innerhalb des Intensiverholungsraumes liegenden Gewässer eine Gewässerraumauscheidung vorzunehmen. Sollten künftig punktuelle bauliche Eingriffe im Bereich eines Gewässers erforderlich sein ist es zweckmässig und verhältnismässig, den Gewässerraum dannzumal im Einzelfall zu bestimmen.

4.13 Aufhebung bisherige Gewässerabstandslinien

In der rechtskräftigen Nutzungsplanung der Gemeinde Davos sind im GEP mehrere Gewässerabstandslinien entlang der Gewässer verzeichnet. Diese werden mit der Ausscheidung des Gewässerraumes abgelöst und sind daher aufzuheben.

5 Umsetzung Gefahrenzonen

5.1 Gefahrenzonenausscheidung

Die Gefahrenzonen wurden durch die zuständige Gefahrenkommission des Amtes für Wald und Naturgefahren neu beurteilt. Gestützt auf die Pläne der Gefahrenkommission werden die neuen Abgrenzungen der Gefahrenzone 1 (erhebliche Gefährdung) und Gefahrenzone 2 (mittlere Gefährdung) in den Zonenplan übernommen.

5.2 Folgen bei der Zuweisung von Bauland in die Gefahrenzone 1 bzw. bei der Entlassung von Bereichen des Siedlungsgebiets aus der Gefahrenzone 1

Praxisgemäss dürfen innerhalb der Gefahrenzone 1 (rot) keine Bauzonen ausgeschieden werden. Soweit die neuen Gefahrenzonen bisherige Bauzonen betreffen, werden die Bauzonen neu dem Übrigen Gemeindegebiet resp. der Landwirtschaftszone zugewiesen. In besonderem Masse betroffen sind die Gebiete an der Ortstrasse und der Alexander-Spengler-Strasse. In einzelnen Fällen erfolgte eine Verkleinerung der bisherigen roten Gefahrenzonen im Bereich des Siedlungsgebietes. In diesen Bereichen wird im Rahmen der Gesamtüberprüfung der Nutzungsplanung zu beurteilen sein, ob eine Zuweisung zu einer Bauzone zweckmässig ist. Die infolge der Neufestlegung der Gefahrenzone 1 betroffenen Grundstücke sind im Anhang dieses Berichtes aufgeführt. Im Plan dargestellt werden grundsätzlich Auszonungsflächen ab einer Grössenordnung von 20m².

6 Umsetzung in den Planungsmitteln

6.1 Zonenpläne und Generelle Erschliessungspläne

Die ermittelten Gewässerräume werden unter Berücksichtigung der vorgesehenen Anpassungen als Gewässerraumzone im Sinne einer Schutzzone im Zonenplan festgelegt. Es handelt sich um eine überlagerte Zone. Die Grundnutzung bleibt unverändert, mit Ausnahme von Auszonungen infolge roter Gefahrenzonen. Die Gewässerabstandslinien sind im Generellen Erschliessungsplan festgelegt. Die Aufhebung erfolgt aufgrund des sachlichen Zusammenhangs mit der Gewässerraumzone in einem kombinierten Zonenplan mit Generellem Erschliessungsplan.

Die Bestimmungen zur Gewässerraumzone werden abschliessend im kantonalen Raumplanungsgesetz (KRG, Artikel 37a) geregelt.

Die Festlegung der Gefahrenzonen 1 und 2 erfolgt im Zonenplan. Soweit bisherige Bauzonen neu von der Gefahrenzone 1 überlagert werden, wird die Bauzone der Zone übriges Gemeindegebiet resp. der Landwirtschaftszone zugewiesen.

6.2 Geodatensatz Gewässerraum

Die Erfassung der Daten zu den Gewässerräumen der einzelnen Gewässer und Gewässerabschnitte erfolgt nach dem vorgegebenen Datenmodell des ANU. Darin sind sämtliche ermittelten Gerinnesohlenbreiten und Gewässerraumbreiten begründet.

6.3 Bereits umgesetzte Gewässerraumfestlegungen

Im Rahmen von Teilrevisionen wurden in folgenden Gebieten bereits Gewässerraumausscheidungen vorgenommen:

- Gebiet Färich (RB 843 vom 27.09.2016)

- Gewerbegebiet Sand (RB 609 vom 27.06.2017)
- Gadastatt (Genehmigung durch die Kantonsregierung noch ausstehend)

Im Sinne der Vollständigkeit und Nachvollziehbarkeit werden die bisherigen Gewässerraumfestlegungen in die vorliegende Teilrevision integriert. D.h. die Gewässerraumzone wird für das gesamte Gemeindegebiet festgelegt.

Chur, Februar 2022, Stauffer & Studach Raumentwicklung

Anhang 1:**Übersicht wichtige Ergebnisse der Vorprüfung (Bericht des ARE vom 25. Juni 2020)**

Nr.	Antrag Kanton (sinngemäss)	Stellungnahme der Gemeinde
1	<p>Für folgende Gewässer(abschnitte) sei eine Gewässerraumausscheidung zu prüfen:</p> <ul style="list-style-type: none">- Frauentobel- Chummealpa- Bächli Chännjweg- In den Isle- Ischneder- Büel- Ischlag- Schindelboda- Inner Pedra- Engialp- Bächli Läidbachalp 2- Bächli bei Balmisch	<p>Die Gewässerräume für die entsprechenden Gewässer wurde mit Ausnahme des Frauentobel ergänzt</p> <p>Beim Gewässerabschnitt Frauentobel handelt es sich um eine extensiv genutzte Fläche auf rund 2000 m über Meer. Aufgrund nicht vorhandener Nutzungskonflikte wird auf eine Gewässerraumausscheidung verzichtet.</p>
2	<p>Auf folgende laterale Verschiebungen sei zu verzichten:</p> <ul style="list-style-type: none">- Flüelabach Abschnitt 1.1- Landwasser Abschnitt 2.6	<p>Auf die lateralen Verschiebungen wird verzichtet.</p>
3	<p>Landwasser Abschnitte 2.2, 2.3, 2.4, 4.3 und 5.4: Auf die Reduktion des Gewässerraums sei zu verzichten.</p>	<p>Auf die Reduktionen des Gewässerraumes wird verzichtet.</p>
4	<p>Tschuggaseeli: Auf die Reduktion des Gewässerraums sei zu verzichten.</p>	<p>Die Verminderung wird belassen. Es handelt sich um ein sehr kleines Gewässer, welches sich im Hauptsiedlungsgebiet befindet.</p>
5	<p>Die Auenperimeter Flüelabach und Sertig sind zu überprüfen und korrekt in den Gewässerraum zu überführen.</p>	<p>Der Gewässerraum wird auf Auenperimeter angepasst.</p>
6	<p>Die Gefahrenzonen sind an die aktuellsten und bereinigten Gefahrenzonenpläne anzupassen.</p>	<p>Die Gefahrenzonen wurden in Zusammenarbeit mit dem Amt für Wald und Naturgefahren bereinigt.</p>

Anhang 2:

Infolge Neufestlegung Gefahrenzone 1 erfolgte Auszonungen (Flächen unter 20 m² sind nicht aufgeführt)

Parzelle Nr.	Zone gemäss Teilrevision	Zone rechtskräftig	Änderungsfläche [m2]
321	Zone übriges Gemeindegebiet	Zone für Arbeiten und Wohnen	20.39
639	Zone übriges Gemeindegebiet	Zentrumszone	21.11
4899	Zone übriges Gemeindegebiet	Zone für städtisches Wohnen	21.23
5079	Zone übriges Gemeindegebiet	Ortsrandzone II	22.05
2612	Zone übriges Gemeindegebiet	Ortsrandzone I	22.49
57	Zone übriges Gemeindegebiet	Wohnzone Dorf/Platz	23.42
300	Zone übriges Gemeindegebiet	Wohnzone Dorf/Platz	24.67
448	Zone übriges Gemeindegebiet	Zone für städtisches Wohnen	24.85
4695	Zone übriges Gemeindegebiet	Zone für städtisches Wohnen	25.35
4776	Landwirtschaftszone	Ortsrandzone I	25.44
454	Zone übriges Gemeindegebiet	Zone für städtisches Wohnen	25.67
154	Zone übriges Gemeindegebiet	Zentrumszone	33.45
8036	Zone übriges Gemeindegebiet	Zentrumszone	34.16
454	Zone übriges Gemeindegebiet	Zone für städtisches Wohnen	36.23
321	Zone übriges Gemeindegebiet	Zone für Arbeiten und Wohnen	36.85
449	Zone übriges Gemeindegebiet	Zone für städtisches Wohnen	38.57
6546	Zone übriges Gemeindegebiet	Ortsrandzone I	38.83
872	Zone übriges Gemeindegebiet	Ortsrandzone I	40.80
6597	Zone übriges Gemeindegebiet	Ortsrandzone I	41.50
6649	Landwirtschaftszone	Dorfkernzone	42.03
640	Zone übriges Gemeindegebiet	Zentrumszone	47.47
6163	Zone übriges Gemeindegebiet	Wohnzone Dorf/Platz	48.29
1411	Zone übriges Gemeindegebiet	Ortsrandzone I	50.07
2627	Zone übriges Gemeindegebiet	Zone für Arbeiten und Wohnen	51.18
435	Zone übriges Gemeindegebiet	Zone für städtisches Wohnen	56.78
5567	Zone übriges Gemeindegebiet	Ortsrandzone II	57.58
300	Zone übriges Gemeindegebiet	Wohnzone Dorf/Platz	58.24
3441	Zone übriges Gemeindegebiet	Zone öffentliche Bauten und Anlagen	60.71
4984	Zone übriges Gemeindegebiet	Ortsrandzone I	65.50
2612	Zone übriges Gemeindegebiet	Ortsrandzone I	67.31
4609	Zone übriges Gemeindegebiet	Zone für touristische Infrastruktur	68.03
736	Zone übriges Gemeindegebiet	Wohnzone Dorf/Platz	71.46
35	Landwirtschaftszone	Ortsrandzone I	83.73
6506	Zone übriges Gemeindegebiet	Ortsrandzone II	83.95
8037	Zone übriges Gemeindegebiet	Zentrumszone	86.20
1379	Zone übriges Gemeindegebiet	Wohnzone Dorf/Platz	87.97
4694	Zone übriges Gemeindegebiet	Zone für städtisches Wohnen	89.13
638	Zone übriges Gemeindegebiet	Zentrumszone	93.62
488	Zone übriges Gemeindegebiet	Wohnzone Dorf/Platz	128.21
4016	Landwirtschaftszone	Dorfkernzone	156.78
2547	Zone übriges Gemeindegebiet	Dorfkernzone	160.30
35	Landwirtschaftszone	Ortsrandzone I	180.42
6493	Zone übriges Gemeindegebiet	Dorfkernzone	182.16
5627	Zone übriges Gemeindegebiet	Ortsrandzone II	208.37
4370	Zone übriges Gemeindegebiet	Ortsrandzone I	220.65
2166	Zone übriges Gemeindegebiet	Gewerbezone	269.33
1148	Zone übriges Gemeindegebiet	Zone öffentliche Bauten und Anlagen	288.13
3318	Zone übriges Gemeindegebiet	Bauperimeter Bergbahnen	301.51
1148	Zone übriges Gemeindegebiet	Zone öffentliche Bauten und Anlagen	304.31
5260	Landwirtschaftszone	Dorfkernzone	402.93
2613	Zone übriges Gemeindegebiet	Zone für Arbeiten und Wohnen	411.25
3317	Zone übriges Gemeindegebiet	Dorfkernzone	424.40
6145	Landwirtschaftszone	Dorfkernzone	441.64
2169	Zone übriges Gemeindegebiet	Gewerbezone	443.84
4860	Zone übriges Gemeindegebiet	Wohnzone Dorf/Platz	450.90
4609	Landwirtschaftszone	Zone für touristische Infrastruktur	576.19
5105	Zone übriges Gemeindegebiet	Ortsrandzone I	729.10
4903	Zone übriges Gemeindegebiet	Ortsrandzone I	780.11
5215	Zone übriges Gemeindegebiet	Wohnzone Dorf/Platz	800.92
263	Zone übriges Gemeindegebiet	Zone öffentliche Bauten und Anlagen	902.75
5110	Zone übriges Gemeindegebiet	Ortsrandzone I	948.76
3441	Zone übriges Gemeindegebiet	Zone öffentliche Bauten und Anlagen	1'151.71
3562	Zone übriges Gemeindegebiet	Bauperimeter Bergbahnen	1'257.19
2168	Zone übriges Gemeindegebiet	Zone öffentliche Bauten und Anlagen	1'345.25
5215	Zone übriges Gemeindegebiet	Wohnzone Dorf/Platz	1'864.63
5106	Zone übriges Gemeindegebiet	Zone für städtisches Wohnen	1'952.94

Link im LIS Davos zu den Gefahrenzonen und Gewässerräume:

https://darnutzer.mapplus.ch/public/?lang=de&base-map=av&blop=0.28&x=2781949.8132982&y=1185293.4265963&zl=7&hl=0&layers=nup_mwp_grundnutzung|eav_proj_bb|nup_mwp_pli|nup_mwp_ge-wraum|nup_mwp_gefahren|eav_weitere_parz_schwarz

Linke Bildschirmseite: Karten – Register Raumplanung (nach unten scrollen) - Davos – Mitwirkungs-Phasen

Eine Parzelle suchen: Bitte Suchbegriff eingeben (Davos auswählen)

Sitzung vom 02.08.2022
Mitgeteilt am 04.08.2022
Protokoll-Nr. 22-560
Reg.-Nr. B1.7

An den Grossen Landrat

Vorbereitungsarbeiten zur Teilnahme am Agglomerationsprogramm 5. Generation, Umsetzung des Postulats Walter von Ballmoos

1. Ausgangslage

Die Schweizer Verkehrsnetze stossen zunehmend an ihre Grenzen. Damit der Verkehr auch in Zukunft bewältigt werden kann, braucht es eine verkehrsträgerübergreifende und mit der Siedlung abgestimmte Planung. Der Bund beteiligt sich mit 30 bis 50 % an den Kosten von Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen. Voraussetzung für eine entsprechende Mitfinanzierung durch den Bund ist, dass über ein Agglomerationsprogramm (AP) die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung sowie die Landschaftsplanung wirkungsvoll aufeinander abgestimmt wird.

Die Gemeinde Davos gehört zu den so genannt isolierten Städten der Schweiz und ist damit berechtigt, beim Bund ein AP einzureichen. Die Gemeinde müsste ihr AP im Rahmen der 5. AP-Generation (AP5G) bis Ende März 2025 beim Bund zur Beurteilung einreichen.

Am 13. Januar 2022 hat der Grosse Landrat das von Landrat Walter von Ballmoos eingereichte Postulat vom 19. August 2021 zur Teilnahme am Agglomerationsprogramm im Sinne einer vertieften Prüfung der Chancen und Risiken überwiesen.

Im Hinblick auf eine Teilnahme am AP5G hat der Kleine Landrat unter Einbezug der betroffenen Ressortleitenden sowie des kantonalen Amtes für Raumplanung (ARE) und des kantonalen Tiefbauamts (TBA) die Chancen und Risiken geprüft und gleichzeitig eine Auslegeordnung und Gesamtstrategie über die in der Raumplanung anstehenden Pendenzen erarbeitet, welche der Abstimmung von Siedlung, Verkehr und Landschaft dient. Der Bericht "Agglomerationsprogramm 5. Generation: Entscheidungsgrundlage für die Erarbeitung eines AP5G Davos" (folgend Bericht AP5G Davos genannt) wurde mit einem externen Planungsbüro erarbeitet, welches wertvolle Erfahrungen mit Agglomerationsprogrammen mitbringt (Bsp. AP 4. Generation Chur, Obersee, Unteres Reusstal, Zug, Schaffhausen sowie ein Projekt zur Weiterentwicklung von Agglomerationsprogrammen für die Gebirgskantone UR, VS und GR).

Obschon in der Gemeinde Davos die Agglomerationsplanung nach dem Scheitern des Agglomerationsprogramms der 2. Generation (AP2G) im Jahr 2012 auf Eis gelegt wurde, wurden inzwischen verschiedene relevante Planungsgrundlagen erstellt, aktualisiert oder befinden sich in Erarbeitung. Im beiliegenden Bericht AP5G Davos (Stand 01.07.2022) wird detailliert geschildert, welche Planungsgrundlagen vorhanden sind, welche noch zu erarbeiten wären und wie der Weg zu einer erfolgreichen und zeitgerechten Erarbeitung fehlender oder zu präzisierender Planungen zu gestalten wäre. Dieser Bericht bildet die Grundlage für die nachfolgenden Ausführungen und letztlich auch für die Entscheidungsfindung über das weitere Vorgehen.

2. Rückblick

Das AP2G enthielt mit dem Konzept der drei Achsen, einer Aufteilung der Funktion urbane Flanierachse, Versorgungsachse und Naherholungsraum in den Grundzügen eine gute Vision zur Weiterentwicklung der Alpenstadt. Die Umsetzung in Form von Teilstrategien und Massnahmen müsste gemäss dem Prüfbericht des Bundes vom 26. Februar 2014 aber noch verbessert werden. Bei der Erarbeitung eines ganzheitlichen Verkehrssystems sowie einer Siedlungsentwicklung nach innen müsste insbesondere der Aspekt des Tourismus mit seinen Spitzenzeiten berücksichtigt werden. Die Entlastung der Promenade und der Beidrichtungsverkehr für das Velo auf Promenade und Talstrasse wurden als Stärke des AP2G bezeichnet.

Zu den Hauptschwächen des AP2G und der damit begründeten Ablehnung führte das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) unter anderem aus, dass das als zentrale Grundlage der Teilstrategie Verkehr verwendete Parkierungskonzept nicht schlüssig aus dem Zukunftsbild und den Herausforderungen abgeleitet werden kann und der Strategie der drei Achsen teilweise entgegenwirke. Bei der Etappierung der Umsetzung der Entlastungsstrasse seien die Massnahmen zu einer verkehrsberuhigten Flanierachse zu wenig wirkungsvoll. Zudem seien die vorgeschlagenen Massnahmen nicht ausreichend auf das Ziel der Verlagerung des Verkehrs auf den öffentlichen Verkehr (ÖV) und den Langsamverkehr ausgerichtet.

Auch im Siedlungsbereich wurden Schwächen geortet. So seien etwa Massnahmen zur Verringerung der Zersiedelung nicht thematisiert worden. Im Bereich Sicherheit wurden einzelne Massnahmen vorgeschlagen, die Unfallstellen beseitigen und die die Verkehrssicherheit erhöhen können. Eine spürbare Änderung des Modal Splits und damit eine Reduktion der Umweltbelastungen oder Verminderungen des Ressourcenverbrauchs seien mit den vorgeschlagenen Massnahmen allerdings nicht zu erwarten.

Quelle: Agglomerationsprogramm Davos, Prüfbericht des Bundes vom 26. Februar 2014 (Beilage, Seite 5)

3. Anforderungen an ein Agglomerationsprogramm 5. Generation

Gemäss Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr des Bundesamts für Raumentwicklung ARE vom 13. Februar 2020 muss ein Agglomerationsprogramm von den beteiligten Gebietskörperschaften bzw. der Trägerschaft (im Falle von Davos entspricht dies der Gemeinde Davos) als ein Koordinations- und Führungsinstrument für eine gesamträumliche Planung und Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung unter Berücksichtigung der Landschaft genutzt werden. Es definiert die mittel- und langfristigen angestrebten Entwicklungen in den Bereichen Verkehr und Siedlung unter Berücksichtigung der Landschaft aus Sicht der Agglomeration. Weiter gewährleistet

es die Abstimmung auf die Massnahmen der nationalen, kantonalen und weiteren relevanten Planungen in der Schweiz und im grenznahen Ausland.

Das Agglomerationsprogramm ist ein Umsetzungsinstrument für konkrete Massnahmen in den Bereichen Verkehr und Siedlung. Mit ihm beantragt die Trägerschaft Bundesbeiträge für Verkehrsinfrastrukturmassnahmen, die eine effiziente und sinnvolle Verteilung der Bundesmittel aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) unterstützen. Und es bildet dadurch die Basis für die Programm- und Massnahmenbeurteilung und zur Festlegung des Beitragsatzes durch den Bund.

Der Bund verfolgt mit seinem Agglomerationsprogramm und den dafür bereitgestellten Beiträgen folgende Zielsetzungen (vgl. dazu sinngemäss Bundesamt für Raumentwicklung ARE, Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr vom 13. Februar 2020, siehe Beilage):

1. **Verkehr und Siedlung abstimmen:** Unterstützung einer gemeinde-, kantons-, und grenzübergreifend abgestimmte Gesamtverkehrs- und Siedlungsentwicklung unter Berücksichtigung der Landschaft.
2. **Verkehrslösungen mitfinanzieren:** Mitfinanzierung wichtiger Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen, die von Kantonen und Gemeinden nur schwer alleine finanzierbar sind.
3. **Massnahmen der nationalen, kantonalen und weiteren relevanten Planungen in der Schweiz und im grenznahen Ausland abstimmen:** Entwicklung von Gesamtverkehrsstrategien, die mit den übergeordneten Strassen- und Schienennetzen und den entsprechenden Massnahmenplanungen im Bereich Verkehr und Siedlung abgestimmt sind.
4. **Siedlung nach innen entwickeln:** Unterstützung einer flächensparenden, qualitativ hochstehenden Siedlungsentwicklung nach innen und Förderung von kurzen Wegen. Verbesserung der Qualität öffentlicher Räume, siedlungsorientierter Freiräume und stadtnaher Landschaften zwecks Beitrag zur Lebensqualität in Agglomerationen.
5. **Verkehr vermeiden, verlagern, verträglich gestalten und vernetzen:** Entwicklung von verkehrsträgerübergreifenden Lösungen (Gesamtverkehrssicht) für einen effizienten Umgang mit dem Verkehrswachstum. Mit einer optimalen Kombination von flächen- und kosteneffizienten Massnahmen für den individuellen, den öffentlichen und kombinierten Verkehr wird sichergestellt, dass der Verkehr auch in Zukunft funktioniert, die Umwelt möglichst wenig belastet wird und die Transportwege kurz sind. Neben einer guten Abstimmung Verkehr und Siedlung sind dazu auch Lenkungs- und Steuerungsmassnahmen sowie nachfrage- bzw. verhaltensorientierte Massnahmen notwendig.
6. **Handlungsbedarf über die Generationen hinweg abstimmen:** Im Sinne einer rollenden Planung wird auf den Vorgängergenerationen und bereits vereinbarten Massnahmen aufgebaut.
7. **Umsetzung von Massnahmen:** Das Agglomerationsprogramm legt die Grundlage für eine zielgerichtete, koordinierte und termingerechte Umsetzung von Verkehrs- und Siedlungsmassnahmen.
8. **Regional zusammenarbeiten und verbesserte Abstimmung mit dem Bund:** Verbesserte und verbindlichere Zusammenarbeit zwischen Kantonen, Regionen, Städten und Gemeinden sowie Gebieten im grenznahen Ausland. Damit wird die Basis für eine grenzüberschreitend koordinierte Umsetzung von mehrheitsfähigen und wirkungsvollen Lösungen gelegt. Die regionalen Planungen sollen soweit diese nationalen Planungen tangieren, ihre eigenen planerischen Überlegungen mit den zuständigen Bundesämtern vor der Einreichung des Agglomerationsprogramms abstimmen.

4. Erhebung der durch den Bund mitfinanzierten Massnahmen

In Anhang 2 des Berichts AP5G Davos (ab Seite 33) ist zusammenfassend dargelegt, welche Massnahmen vom Bund überhaupt mitfinanziert würden und welche Massnahmen zwar nicht mitfinanziert, aber auch erwartet werden und die Beurteilung des AP durch den Bund positiv beeinflussen. Dazu gehören neben bereits ergriffenen Verkehrsmassnahmen auch Massnahmen in den Bereichen Siedlung und Landschaft. Im Falle von Davos umfasst dies unter anderem die in Arbeit befindliche Strategie im Umgang mit fehlenden Gewerberäumen, der Masterplan Bike + Wandern, das vom Grossen Landrat beratene Camping-Konzept, die für die Gesamtrevision Zonenplanung ohnehin notwendigen Konzepte betreffend Wohnraum, Freiräumen und Innenentwicklungsgebieten. All diese ohnehin anstehenden Projektierungen begünstigen also die Beurteilung eines Davoser AP5G, müssen aber in entsprechend hoher zeitlicher Dringlichkeit erarbeitet werden.

Ab Seite 12 im Bericht AP5G Davos sind Massnahmen aufgeführt, welche über das Agglomerationsprogramm finanziert werden könnten oder als AP5G-relevante Planungsgrundlagen angerechnet werden können. Die Schwierigkeit besteht darin, bereits heute abzuschätzen, welche Massnahmen dereinst überhaupt umgesetzt werden sollen und zu welchem Zeitpunkt dies erfolgt. Denn der Bund finanziert nur im AP5G aufgeführte Massnahmen, die zwischen 2028 und 2032 auch realisiert werden. Wichtig ist aber zu erwähnen, dass Projekte, welche dem Sinn des AP entsprechen, aber bereits vorher verwirklicht wurden, als Eigenleistung eingegeben werden können und die Beurteilung positiv beeinflussen, solange sie eben gemäss einer Gesamtkonzeption der Abstimmung von Siedlung, Landschaft und Verkehr dienen.

Um zu beurteilen, ob überhaupt genügend "Fleisch am Knochen" für ein Davoser AP5G ist, werden im Bericht aus den verschiedenen bestehenden Plangrundlagen und aus sich möglicherweise abzeichnenden Stossrichtungen rund 56 mögliche Davoser AP-Projekte aufgeführt und mit einer ersten Einschätzung versehen. Davon betreffen je fünf den Siedlungsbereich und den Landschaftsbereich, welche wie im ersten Abschnitt dieses Kapitels erwähnt Teil des AP sein müssen, während die weiteren Projekte konkrete Verkehrsmassnahmen betreffen, welche entweder von der Gemeinde geplant werden (z.B. Generationenprojekt), in den Planungen von Kanton, RhB oder Regionalentwicklung enthalten (Strassenbauprogramm, Retica 30+) oder im Entwurf des Gesamtverkehrskonzepts (GVK) resp. im Kommunalen räumlichen Leitbild (KrL) angedacht sind. Dabei handelt es sich nicht in jedem Fall um bereits beschlossene Projekte. Dennoch ist zu bestimmen, ob und welche Projekte förderwürdig sein könnten.

Aus der Aufstellung wird ersichtlich, dass es im Bereich Verkehr durchaus förderungswürdige Massnahmen gibt, es also durchaus "Fleisch am Knochen" hat. Es stellen sich jedoch Fragen des Planungsstands und des Realisierungshorizonts. Um ein genaueres Bild zu erhalten, sind daher weitere Abklärungen resp. Erarbeitung der Grundlagen zwingend notwendig, sodass anschliessend das aufeinander abgestimmte Gesamtpaket dem Grossen Landrat zur Diskussion unterbreitet werden kann.

5. Bestehende Grundlagen

Für die Erarbeitung des AP5G stehen einige Planungsgrundlagen und Projektierungen zur Verfügung oder sind unmittelbar in Erarbeitung bzw. in Planung. Diese basieren im Wesentlichen auf dem Davoser Richtplanpaket mit den Themen Landschaft, Tourismus, Siedlung und Ausstattung, Verkehr sowie übrige Raumnutzungen, welches im Jahr 2013 durch die Regierung des Kantons Graubünden genehmigt wurde.

Aktuell wird das KrL fertiggestellt, das die angestrebte räumliche Entwicklung der Gemeinde über die nächsten 15 bis 25 Jahre aufzeigt und eine wichtige Grundlage für die Abstimmung von Siedlung, Landschaft und Verkehr darstellt. Das Gesamtverkehrskonzept (GVK) liegt im Entwurf mit Varianten vor und soll in einem nächsten Schritt auf das KrL abgestimmt und für die Beschlussfassung konkretisiert werden.

Beide Planungen bilden zentrale Grundlagen für das Agglomerationsprogramm. Gleichzeitig befindet sich der Bericht «Auslegeordnung und Gesamtstrategie Raumplanung Gemeinde Davos» in der Abschlussphase (siehe auch Antwort auf die Interpellation Claudio Rhyner "Davoser Strategie zu einer übergeordneten Verkehrsplanung und Koordination der verschiedenen kommunalen Detailplanungen" vom 13. Januar 2022). Der Bericht zeigt die verschiedenen vorhandenen und zu erarbeitenden planerischen Instrumente, die anstehenden Einzel- wie Grossprojekte sowie deren Abhängigkeiten, Zusammenhänge und Synergien auf. Eine Übersicht über alle vorhandenen und geplanten Planungsgrundlagen bietet sich ab Seite 9 im Bericht AP5G Davos.

6. Zu erarbeitende bzw. vertiefende Schwerpunkte

Wie bereits erwähnt, müssten diverse Konzepte und Projektierungen noch erarbeitet oder vertieft werden, damit ein Agglomerationsprogramm vom Bund angenommen wird. Dazu gehören im Wesentlichen folgende drei Schwerpunkte, die teilweise auch unabhängig vom Agglomerationsprogramm angedacht sind:

6.1. Finalisierung GVK: Verkehrsführung und Parkierung

Das GVK wird eine zentrale Rolle in einem allfälligen AP5G einnehmen. Es muss deshalb breit verankert, auf das KrL abgestimmt und durch den Grossen Landrat unterstützt werden. Der aktuell vorliegende Entwurf zeigt verschiedene Möglichkeiten für die künftige Verkehrsführung auf. Damit dem Bund die Mitfinanzierung von konkreten Massnahmen beantragt werden kann, muss rasch über die im GVK aufgeführten Varianten entschieden und die entsprechenden Projekte bis zur Einreichungsfrist eingabereif ausgearbeitet werden.

Der Kleine Landrat wird noch im laufenden Jahr eine breite Diskussion zur künftigen Verkehrsführung eröffnen. Dabei ist vorgesehen, Verkehr und Siedlung unter Beizug des bestehenden Begleitgremiums des KrL aufeinander abzustimmen und zuhanden der Beschlussfassung durch den Grossen Landrat im Herbst 2023 aufzubereiten. Als Teil dieser Arbeiten muss auch das bestehende Parkierungskonzept im Hinblick auf die formulierten Ziele überarbeitet bzw. aktualisiert werden, nachdem es beim AP2G noch als mangelhaft beurteilt wurde. Ein solches Konzept befindet sich derzeit in Planung, da es auch für die weitere Bearbeitung des Generationenprojekts zur Neugestaltung des Ortszentrums Davos Dorf eine wichtige Grundlage darstellt.

6.2. Fuss- und Veloverkehr

Verschiedene vorliegende Planungsgrundlagen betonen die Wichtigkeit von attraktiven und sicheren Fuss- und Velowegen für die nachhaltige Weiterentwicklung der Mobilität. Auch der kantonale Sachplan Velo enthält Vorgaben für die Verbesserung des Velonetzes auf dem Gemeindegebiet. Gleichzeitig zeigt die Erfahrung aus den letzten vier AP-Generationen, dass der Bund Massnah-

men in diesem Bereich grosszügig mitfinanziert, häufig auch in Massnahmenpaketen, deren Umsetzung resp. Reporting weniger aufwendig ist als bei Einzelmassnahmen. Damit konkrete mitfinanzierbare Massnahmen beantragt werden können, müssen ausgehend von den Schwachstellenanalysen aus dem GVK und gestützt auf den regionalen Richtplan und den kantonalen Sachplan die neuen oder verbesserten Verbindungen aber rasch projektiert und evtl. priorisiert werden. Die Arbeiten zu einem entsprechenden Pilotprojekt zwischen Tiefbauamt Graubünden und der Gemeinde Davos werden ab Herbst 2022 aufgenommen.

6.3. Flankierende Massnahmen Flüela-Bypass

Der Kanton plant den Bau des Flüela-Bypasses im laufenden Jahrzehnt (genaues Terminprogramm noch offen). Sobald dieser in Betrieb geht und die heutige Transitachse durch die Wohnsiedlung an der Flüelastrasse freigespielt wurde, ergeben sich auf den dannzumal kommunalen Strassen neue Möglichkeiten für Aufwertungen. Insbesondere könnten die heutigen Bahnübergänge aufgehoben und die Buslinienführung angepasst werden. Solche flankierenden Massnahmen entlasten die betroffenen Quartiere und erhöhen die Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr sowie für den ÖV (v.a. auch in der Verbindung zum See). Da momentan noch keine tiefergehenden Überlegungen vorliegen, müsste eine entsprechende Konzeption ausgearbeitet werden. Gerade die Diskussion um die Aufhebung der Bahnübergänge im Bereich von Davos Dorf zeitigt, dass für solche Massnahmen durchaus ein grosses Interesse besteht. Für eine Mitfinanzierung durch den Bund müssten die flankierenden Massnahmen bis Ende 2024 ausgearbeitet sein.

7. Mögliches Vorgehen

Unter Berücksichtigung der gegebenen Fristen und den bis dahin noch zu erledigenden Arbeiten wurde ein möglicher Zeitplan entworfen. Über diesen Entwurf, der in einer ersten Phase die Erstellung einer Entscheidungsgrundlage vorsieht, wurde der Grosse Landrat bereits anlässlich seiner Sitzung vom 7. Juli 2022 informiert. Damit ist mit dem vorliegenden Beschluss keine Entscheidung über die Teilnahme am AP5G durch die Gemeinde Davos gefordert, sondern es werden die nötigen Mittel zur Erarbeitung der notwendigen Grundlagen und deren Zusammenführung zu einer entscheidungsfähigen Vorlage beantragt. Der Kleine Landrat und der Grosse Landrat können dann auf konkreteren Grundlagen entscheiden, ob bis 2025 ein AP5G zu erarbeiten sei.

Die diversen Arbeiten müssen unmittelbar nach positivem Bescheid des Grossen Landrats zu dieser Vorlage in steter Abstimmung mit dem KrL und den Arbeiten zur Gesamtrevision der Zonenplanung an die Hand genommen werden. Nur so ist es möglich, im Falle einer AP-Teilnahme bis im März 2025 ein aussichtsreiches Programm zu erarbeiten und fristgerecht einzureichen.

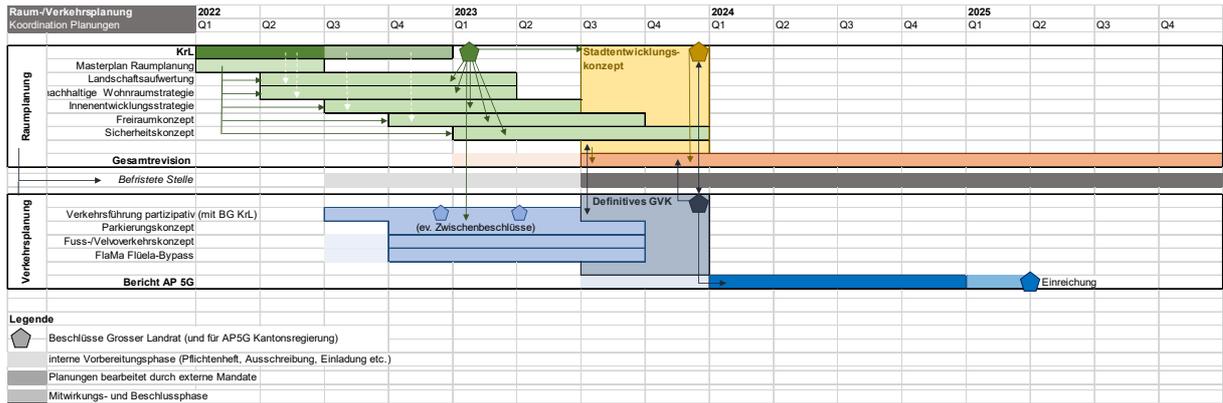


Tabelle 1 Zeitplan, Bericht AP5G Davos auf Seite 37

8. Aufwand

Für die bevorstehenden Vertiefungsarbeiten werden zeitnah personelle und finanzielle Mittel benötigt, ohne die eine erfolgreiche Teilnahme am AP5G nicht realistisch ist. Der Ressourcenbedarf umfasst zum einen die Kosten für externe Planungsarbeiten, welche zumindest teilweise auch durch den Kanton mitfinanziert würden (siehe unten). Zum andern sind auch interne Ressourcen bereitzustellen, um den Informationsfluss, die Koordination, den politischen Prozess und letztlich die enge Begleitung der finalen Dokumentation bis zur Einreichung und Nachbearbeitung sicherzustellen.

8.1. Projektierungskosten

Der Bericht AP5G Davos zeigt die im Erarbeitungsprozess bis zur allfälligen Einreichung zu erwartenden Projektierungskosten auf. Dabei ist zu beachten, dass gewisse Aufgaben auch ohne eine Teilnahme am AP5G kurz- oder mittelfristig auf die Gemeinde zukommen. Diese Arbeiten sind am Tabellenrand im Bericht AP5G Davos auf Seite 23 als "Ohnehin-Aufgaben" bezeichnet. Einzelne Planungskosten werden zudem durch den Kanton mitfinanziert, sodass sich die Nettokosten für die von der Gemeinde zu tragenden Planungskosten auf voraussichtlich CHF 360'000 bis 629'000 veranschlagen lassen. Davon sind rund CHF 280'000 bis 504'000 Planungskosten für "Ohnehin-Aufgaben", wie etwa die Finalisierung des GVK.

8.2. Personalressourcen

Mit der aktuellen personellen Dotierung ist es undenkbar, die notwendigen Grundlagen im Rahmen der gegebenen Frist parallel zu den laufenden Planungs- und Investitionsprojekten (Generationenprojekt, Schulzentrum Davos Platz, ordentliches Investitionsprogramm Hoch- und Tiefbau) sowie zum Abbau der weiteren Pendenzen in der Raumplanung (Finalisierung KrL, Gesamtrevision Zonenplanung) und zur Weiterentwicklung anderer wichtiger raumplanerischer Projekte (Teilrevisionen zur Schaffung von Gewerberaum, Campingzone, Golfplatzerweiterung etc.) in der vom Bund geforderten Qualität bewältigen zu können.

Bereits die ohnehin anstehenden Pendenzen und zukunftsgerichteten Planungen belasten die bestehenden personellen Ressourcen stark und können ohne personelle Verstärkung nur durch eine

zeitliche Priorisierung verbunden mit Verzögerungen einzelner Projekte umgesetzt werden. Die Arbeiten für das Agglomerationsprogramm müssten allerdings wie dargelegt unverzüglich an die Hand genommen werden, parallel zur gesetzlich zwingend notwendigen und vom Grossen Landrat geforderten Weiterbearbeitung der Ortsplanungsrevision.

Es ist demnach zwingend, zusätzliche projektbezogene Ressourcen zu schaffen, welche die externe Fachunterstützung für die vorbereitenden Arbeiten sowie die Zusammenführung aller Grundlagen im AP5G begleitet, die interne Koordination und Abstimmung zwischen den betroffenen Fachstellen wahrnimmt und die Leitung der Fachstelle für Stadt- und Landschaftsplanung bei der Bearbeitung der für die AP5G-relevanten raumplanerischen Massnahmen unterstützt.

Bis zur definitiven Entscheidung über eine Teilnahme am AP5G Ende 2023 sind diese Ressourcen dementsprechend in befristetem Umfang zur Verfügung zu stellen. Es ist vorgesehen, in der Anfangsphase das Planungsbüro, welches den vorliegenden Bericht erarbeitet hat, mit einem entsprechenden Auftrag zu mandatieren. Für die Zeit von September 2022 bis und mit Dezember 2023 würde dies einmalige Kosten von rund CHF 130'000 bis 190'000 bedingen. Im Rahmen des grundsätzlichen Entscheids über eine definitive Teilnahme am AP5G ist dann zu beantragen, dass für die Phase der Ausfertigung sowie der Nachbearbeitung und absehbaren Folgearbeiten eine gemeindeinterne Projektleitungsstelle zu schaffen ist. Stand heute wird von einem Personalbedarf von 80 bis 100 % ausgegangen.

9. Unterstützung durch den Kanton

Zuhanden der vorliegenden Einschätzung fanden mehrere Gespräche mit den zuständigen Abteilungen des Kantons Graubünden statt. Konkret wurde mit dem Tiefbauamt (TBA), dem Amt für Energie und Verkehr (AEV) sowie mit dem Amt für Raumentwicklung (ARE) eine finanzielle sowie auch inhaltliche Unterstützung der Gemeinde abgeklärt. Denn bei der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms, bei der Finalisierung des GVK sowie bei der Konzeption/Projektierung des Sachplans Velo muss eine enge Zusammenarbeit mit dem Kanton stattfinden. Die erwähnten Stellen begrüssen die Erarbeitung eines AP5G und können voraussichtlich folgende Unterstützung in Aussicht stellen:

Das ARE unterstützt die Gemeinde Davos bei der Mitarbeit in einer Arbeitsgruppe bzw. Steuerungsgruppe und übernimmt maximal 50 % der Planungskosten für die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms Davos. Das Tiefbauamt Langsamverkehr übernimmt den Lead bei der Vertiefung des Sachplans Velo (Pilotprojekt ab Herbst 2022 geplant) und finanziert beim Veloverkehr die Planungskosten zu 100 % bzw. die Umsetzungsmassnahmen mit 50 bis 80 %. Im Weiteren arbeitet das TBA bei der Finalisierung des GVK mit und übernimmt davon 20 % der Planungskosten. Offen ist, ob der Kanton auch für die Projektierung der flankierenden Massnahmen Flüela-Bypass 20 % der Projektierungskosten übernehmen wird. Dies kann erst im Rahmen eines konkreten Projekts geprüft und beurteilt werden.

10. Kosten

Für die erste Phase bis zur definitiven Entscheidung über die Teilnahme am AP5G entstehen die nachfolgend aufgelisteten Kosten, wobei die jeweils zu erwartenden Kantonsbeiträge bereits berücksichtigt sind. Zu betonen ist, dass es sich bei allen Projekten (bis auf die externe Projektleitung)

um Grundlagen handelt, die aktuell oder spätestens im Laufe der kommenden Jahre ohnehin angedrückt werden müssen, etwa die Aktualisierung des Parkierungskonzepts im Hinblick auf das Generationenprojekt oder die Planung der Massnahmen zum Sachplan Velo, welche erfreulicherweise vollständig vom Kanton übernommen werden.

Aufgabe	Bemerkungen	Minimale Planungs- und Verwaltungskosten	Maximale Planungs- und Verwaltungskosten
Phase 1			
Grundlagenarbeiten Verkehrsführung und Parkierung inkl. Mit- wirkungsprozess	<i>Mitfinanzierung Kanton: 20 % (analog Entwurf GVK)</i>	CHF 150'000 - CHF 30'000	CHF 230'000 - CHF 46'000
Grundlagenarbeiten Fuss-/Veloverkehr	<i>Mitfinanzierung Kanton bei Veloverkehr 100 % Projektierung</i>	CHF 100'000 - CHF 80'000	CHF 200'000 - CHF 160'000
Finalisierung GVK	<i>Da noch offen ist, ob ein AP5G erstellt wird, sollten die Ergebnisse der Grund- lagenarbeiten in einem definitiven GVK zusammenfliessen</i>	CHF 30'000	CHF 50'000
Externe Projektleitung / Gesamtkoordination während Phase 1	<i>Zur Begleitung der oben genannten Arbeiten und zur Unterstützung bei der Bewältigung der in kurzer Frist zu leis- tenden Grundlagenerarbeitung für die Gesamtrevision der Fachstelle Stadt- und Landschaftsplanung wird per sofort und befristet bis maximal Dezember 2023 ein Mandat errichtet</i>	CHF 130'000	CHF 190'000
Nettokosten bis Ende 2023	Vorbereitungsarbeiten inkl. externe Projektleitung bis Ende 2023	CHF 300'000	CHF 464'000

In der allfälligen zweiten Phase ab Ende 2023 bis zur Einreichung und Nachbearbeitung des AP5G Davos ist mit weiteren Projektierungskosten von netto rund CHF 220'000 bis 405'000 zu rechnen, zuzüglich der weiter oben erwähnten Personalressourcen, welche im Falle eines Teilnahmeentscheids zwingend zu beantragen wären und voraussichtlich rund CHF 120'000 (inkl. Lohn, Sozialversicherungen, Arbeitsplatz etc.) pro Jahr kosten wird.

Für die kommenden Jahre ergeben sich durch die Arbeiten für ein AP5G Davos folgende Nettoausgaben von gesamthaft maximal:

	2022	2023	2024	2025
Phase 1 Nettokosten	120'000	344'000		
Phase 2 Planungskosten			350'000	55'000
Phase 2 interne Kosten			120'000	120'000
Total Nettokosten	120'000	344'000	470'000	175'000

11. Chancen und Risiken

Im Bericht sind die verschiedenen Chancen und Risiken auf den Seiten 19 und 20 abgehandelt. Zu den wichtigsten Chancen gehört die Tatsache, dass die Gemeinde aktuell ihre Planungsgrundlagen vollständig überarbeitet und mit dem AP5G die Möglichkeit nutzen kann, alle relevanten Planungen – welche zum Grossteil ohnehin in den kommenden Jahren angegangen werden müssen

– sinnvoll und in breiter Mitwirkung aufeinander abzustimmen. Dieses Ziel hat auch der Grosse Landrat in jüngsten Entscheiden bekräftigt, etwa bei der Überweisung des Postulats von Landrat Thomann betreffend Gesamtrevision der Zonenplanung, der teilweisen Überweisung des Postulats von Landrat von Ballmoos betreffend Bahnübergängen in Davos Dorf und Teilnahme am Agglomerationsprogramm oder auch mit der Einreichung der umfangreichen Interpellation von Landrat Rhyner betreffend Davoser Strategie zu einer überkommunalen Detailplanung, welche parallel zur vorliegenden Botschaft beantwortet wird.

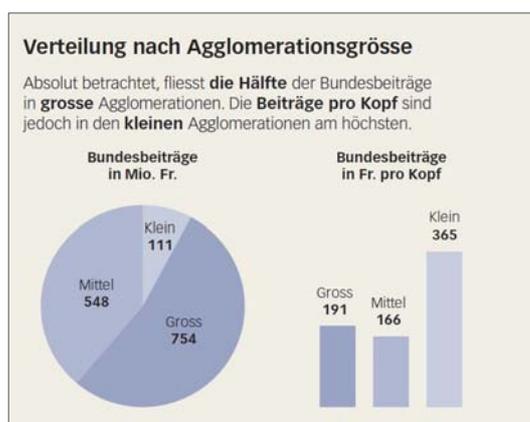
Eine weitere Chance besteht darin, dass die Gemeinde im Falle eines erfolgreichen AP5G finanzielle Unterstützung an den Bau von Verkehrsinfrastrukturen ab 2028 durch den Bund erhalten kann.

Insgesamt sind 59 Agglomerationen der Schweiz beitragsberechtigt für eine Teilnahme am AP. Darunter sind auch Agglomerationen, welche gemeinsam ein AP eingereicht haben, bspw. Wohlen, Lenzburg und Baden-Brugg mit dem Agglomerationsprogramm Aargau Ost. 55 von 59 Agglomerationen haben bisher Unterstützungsbeiträge des Bundes erhalten. Lediglich vier Agglomerationen haben gemäss Auskunft des ARE noch keine Unterstützungsgelder erhalten: Einsiedeln, St. Moritz (keine Eingaben) sowie Montreux-Vevey und Davos.

AP	Eingereicht	Positive Beurteilung	Minimalster Bundesbeitrag	Gesamtausgaben Bund
1. Generation	30	26	3.7 Mio.	1.51 Mrd.
2. Generation	41	36	2.9 Mio.	1.68 Mrd.
3. Generation	37	35	2.7 Mio.	1.41 Mrd.
4. Generation	32	32	4.2 Mio.	1.30 Mrd.

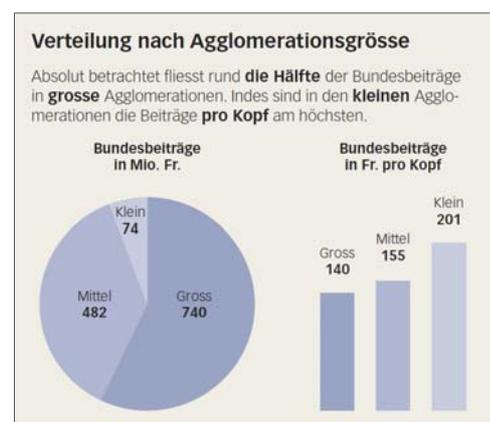
Der kürzlich erschienene Bericht des AP 4. Generation zeigt, dass alle 32 eingereichten Programme der 4. Generation eine Mitfinanzierung erhalten haben. Der kleinste gesprochene Betrag des Bundes entspricht CHF 4,2 Millionen. Es ist auch darauf hinzuweisen, dass die Bundesbeiträge pro Kopf in kleineren Agglomerationen (darunter fällt auch Davos) am grössten sind (vgl. Abbildung unten).

3. Generation



<https://www.aren.admin.ch/dam/aren/de/dokumente/verkehr/dokumente/agglomerationsprogramme/infografik-pav3.pdf.download.pdf/Infografik.pdf>

4. Generation



https://www.aren.admin.ch/dam/aren/de/dokumente/verkehr/dokumente/agglomerationsprogramme/infografik_pav_4g.pdf.download.pdf/PAV4_d.pdf

Zu den Risiken gehört, dass bei vielen AP-relevanten Projekten der erwartete Detaillierungsgrad noch fehlt und daher in kurzer Zeit viel Arbeit ansteht, um einen entsprechenden Planungsstand bis Ende 2024 zu erreichen. Das ist nicht zuletzt auf die hohen Anforderungen des Bundes an solche Programme zurückzuführen. Es ist deshalb entscheidend, für die Grundlagenerarbeitung und im Falle einer Teilnahme die notwendigen und erfahrenen personellen Ressourcen beizuziehen. Solche wird es auch im Falle eines erfolgreich eingereichten AP5G benötigen, da eine hohe Umsetzungsquote für die Mitfinanzierung durch den Bund entscheidend ist und die Abzüge bei einer allfälligen Folgegeneration reduziert.

Das grösste Risiko besteht aber zweifelsohne darin, dass es bis zur Einreichung eines allfälligen AP5G nicht gelingen könnte, eine konsensfähige, breit getragene und auf die Bedürfnisse der Raumplanung und auf die Anforderungen des AP, des Bundes und Kantons abgestimmte Gesamtlösung zu finden. Genau aus diesem Grund sieht der Kleine Landrat den erwähnten 2-Phasen-Plan vor, indem zunächst die entscheidungsrelevanten Grundlagen erarbeitet werden, um einen fundierten Entscheid zur Teilnahme am AP5G fällen zu können.

12. Zuständigkeiten

Für die Ausgaben von CHF 464'000 für 2022 und 2023 ist gemäss Art. 34 Abs. 2 lit a der Gemeindeverfassung abschliessend der Grosse Landrat zuständig. Da die darin enthaltenen Ausgaben für 2022 inhaltlich mit den Ausgaben für 2023 zusammenhängen, wird der Betrag gesamthaft beim Grossen Landrat beantragt und somit die Tranche für 2022 nicht einzeln vom Kleinen Landrat als Nachtrags- oder Zusatzkredit beschlossen.

13. Beurteilung des Kleinen Landrats

Der Kleine Landrat kann und will nicht abschliessend darüber befinden, ob am Ende eine Teilnahme am AP5G tatsächlich erfolgsversprechend ist. Es gibt Chancen, aber auch Risiken. Sie wurden im Bericht AP5G Davos wie auch der vorliegenden Botschaft eingehend erörtert. Klar ist aber, dass praktisch alle der zur Erarbeitung eines AP notwendigen Grundlagen teilweise bereits vorliegen oder in absehbarer Zeit ohnehin erarbeitet bzw. konkretisiert werden müssen. Damit bieten die anstehenden Vorarbeiten für ein AP5G die Möglichkeit, eine Synthese aller laufenden Planungen im Bereich Siedlung, Verkehr und Landschaft zu erlangen, was in dieser Funktion einen grossen Mehrwert für die Gemeinde bringt, der unabhängig ist von einer späteren Teilnahme oder einer Mitfinanzierung der Massnahmen.

Aus Sicht des Kleinen Landrats rechtfertigen sich die Ausgaben für die Phase der Erarbeitung der vorerwähnten Grundlagen, zumal diese Planungen ohnehin früher oder später in der einen oder anderen Form zu erstellen sind und sie auf diese Weise kompakt und im Sinne einer Gesamtsicht bzw. unter der Leitung einer Gesamtkoordination und in guter Abstimmung mit den Grundlagen zur Raumplanungsrevision erarbeitet werden können.

Zentral für eine zukunftsgerichtete Gesamtplanung (unabhängig von der Frage, ob ein AP5G letztlich eingereicht wird oder nicht) ist die Entscheidungsfindung bezüglich Verkehrsführung resp. die Finalisierung des GVK und dessen Abstimmung auf das KrL. Mit dem in dieser Botschaft dargelegten Vorgehen soll dem Grossen Landrat bis spätestens Ende des kommenden Jahres eine Botschaft unterbreitet werden, welche eine Stossrichtung aufzeigt und eine Grundlage bildet, um einen

Entscheid über die definitive Teilnahme am AP5G herbeizuführen. Dazu beantragt der Kleine Landrat, die dafür notwendigen Ressourcen zu sprechen.

Mit der vorliegenden Botschaft und dem darin aufgezeigten Vorgehen sieht der Kleine Landrat zudem den Auftrag aus dem teilweise überwiesenen Postulat Walter von Ballmoos betreffend Auflösung der Bahnübergänge in Davos Dorf (Flüela-, Sand-, Mühle- und Dischmastrasse) als erfüllt. Dieses wurde am 13. Januar 2022 im Sinne des Kleinen Landrats überwiesen, der eine vertiefte Prüfung der Chancen und Risiken einer Teilnahme am Agglomerationsprogramm 5. Generation in Aussicht stellte, was mit dem erfolgten Bericht und der vorliegenden Botschaft erfüllt ist.

Antrag an den Grossen Landrat:

1. Zwecks Erarbeitung der Grundlagen zur Entscheidungsfindung über die Teilnahme am Agglomerationsprogramm des Bundes 5. Generation werden die Planungskosten in der Höhe von CHF 464'000 genehmigt und der Investitionsrechnung auf Kostenstelle 170.7900.02 "Agglomerationsprogramm, Grundlagenerarbeitung" belastet.
2. Das am 19. August 2021 eingereichte Postulat von Landrat Walter von Ballmoos und sieben Mitunterzeichnenden betreffend Teilnahme am Agglomerationsprogramm 5. Generation sei als erledigt abzuschreiben.

Gemeinde Davos

Namens des Kleinen Landrates



Philipp Wilhelm
Landammann



Michael Straub
Landschreiber



Beilage/n

- Agglomerationsprogramm Davos 2. Generation Prüfbericht des Bundes vom 26. Februar 2014
- Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr (PAV) vom 13. Februar 2020
- Postulat Walter von Ballmoos vom 19. August 2021

Aktenauflage

- Bericht "Agglomerationsprogramm 5. Generation: Entscheidungsgrundlage für die Erarbeitung eines AP5G Davos" (Stand 1. Juli 2022)

Mitteilung an

- Leiterin Stadt- und Landschaftsplanung, Yasmine Bastug
- Leiter Tiefbauamt und VBD, André Fehr
- Leiter Technische Betriebe, Patrick Gurini
- Leiterin Hochbauamt, Cornelia Deragisch

- Leiterin Regionalentwicklung Prättigau/Davos, Valérie Favre Accola
- Leiter Finanzverwaltung, Martin Raich
- Rechtskonsulent, Conradin Menn
- Amt für Raumentwicklung Graubünden, Boris Spycher
- Amt für Raumentwicklung Graubünden, Markus Peng
- Amt für Energie und Verkehr Graubünden, Werner Glünkin
- Tiefbauamt Graubünden, Langsamverkehr Claus Caluori
- Tiefbauamt Graubünden, Agglomerationsprogramme, Severin Gisler



26. Februar 2014

Agglomerationsprogramm Davos

2. Generation

Prüfbericht des Bundes

Referenz/Aktenzeichen: 321.1 / N044-0150

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	6
4	Beurteilung der Programmwirkung	7
4.1	Nutzen - Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien	7
4.2	Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis).....	10
5	Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen	11
6	Übereinstimmung mit der Gesetzgebung und Planungsinstrumenten des Bundes.....	11
7	Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms	12
ANHANG	13	
	Anpassung Massnahmen aufgrund Vorgaben Weisung	14
	Nicht mitfinanzierte Massnahmen.....	14
	Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen	16
	Durch den Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C	16
	A-, B- und C*-Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung	17
	Massnahmenliste Benchmark Langsamverkehr	19
	Liste der nicht mitfinanzierbaren Infrastrukturmassnahmen mit aus Bundessicht kritischer Wirkung	19

1 Gegenstand, Ziel, Vorgehen

1.1 Gegenstand der Prüfung

Gegenstand der Prüfung ist das Agglomerationsprogramm Davos bestehend aus:

- Agglomerationsprogramm Davos, Erläuternder Bericht, Dezember 2011
- Agglomerationsprogramm Davos, Massnahmenblätter, Dezember 2011

Das Agglomerationsprogramm (AP) wurde am 27. Dezember 2011 beim Bund zur Prüfung eingereicht. Damit bewirbt sich die Agglomeration/Trägerschaft für die Mitfinanzierung der im Agglomerationsprogramm als prioritär eingestuften Verkehrs-Infrastrukturvorhaben durch den Bund im Rahmen des Infrastrukturfondsgesetzes.

1.2 Ziel und Zweck der Prüfung

Die Prüfung hat drei 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.

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“ gemeint.

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

Das Agglomerationsprogramm Davos schlägt mit dem Konzept der drei Achsen eine Aufteilung der Funktionen urbane Flanierachse, Versorgungsachse und Naherholungsraum eine gute Vision zur Weiterentwicklung der Stadt vor. Die Umsetzung des Zukunftsbildes in Form von Teilstrategien und Massnahmen und damit die Erkennbarkeit des roten Fadens müssen jedoch noch deutlich verbessert werden. Bei der Erarbeitung geeigneter Lösungsansätze für die Verbesserung des Verkehrssystems sowie für die Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen müssen insbesondere die unterschiedlichen Aspekte sowohl des Tourismus mit seinen ausgeprägten Spitzenbelastungen, als auch des Alltags von Bevölkerung und Wirtschaft besser berücksichtigt werden.

Eine Stärke des Agglomerationsprogramms Davos im Verkehrsbereich ist die namhafte, jedoch lokal begrenzte Entlastung der Promenade zwischen Davos Mitte und Dorf durch die Lenkung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf die Talstrasse. Einzelne Verbesserungen für den Langsamverkehr, insbesondere die Öffnung von Promenade und Talstrasse für das Velo im Beidrichtungsverkehr, kommen hinzu.

Im Siedlungsbereich tragen die Festsetzung der langfristigen Siedlungsbegrenzung im regionalen Richtplan und damit die Sicherung der Naherholungsachse im Talboden der Agglomeration zur Minderung der Zersiedlung und einzelne Gestaltungsmassnahmen zur qualitätsvollen Entwicklung der öffentlichen Räume bei. Beim Umgang mit den Entwicklungsstandorten ist ein Wille zur Siedlungsentwicklung nach innen spürbar.

Die Hauptschwächen des Programms im Bereich Verkehr liegen u.a. darin, dass das als zentrale Grundlage der Teilstrategie Verkehr verwendete Parkierungskonzept nicht schlüssig aus dem Zukunftsbild und den Herausforderungen abgeleitet werden kann und der Strategie der drei Achsen teilweise entgegenwirkt. Hinzu kommt, dass die Umsetzung der ersten Etappe der Entlastungsstrasse alleine keine deutlich verkehrsberuhigte Flanierachse ermöglicht. Auch wenn die Agglomeration versucht, in Teilbereichen Impulse zu geben, unterstützen die vorgeschlagenen Massnahmen die Erreichung des formulierten Ziels der Verlagerung des Verkehrs auf den öffentlichen Verkehr (ÖV) und den Langsamverkehr zu wenig.

Im Siedlungsbereich liegen die Schwächen in den auch ohne die Anforderungen der diesbezüglichen Revision des Raumplanungsgesetzes (Zweitwohnungsinitiative) zu wenig lenkungsstarken Massnahmen gegen den Zweitwohnungsbau. Massnahmen zur Verringerung der Zersiedelung wie Neueinzonungsregelungen werden nicht thematisiert.

Im Bereich Sicherheit werden einzelne Massnahmen vorgeschlagen, die Unfallstellen beseitigen und die Verkehrssicherheit erhöhen können. Eine spürbare Änderung des Modal Splits und damit eine Reduktion der Umweltbelastungen sind aufgrund des Programms mit den vorgeschlagenen Massnahmen nicht zu erwarten. Ebenfalls kann noch nicht von einer deutlichen Verminderungen des Flächenverbrauchs ausgegangen werden.

Insgesamt kann das vorliegende Agglomerationsprogramm Davos mit 3 Wirkungspunkten keine ausreichende Wirkung erzielen.

Aufgrund der zu geringen Programmwirkung wird dem eidg. Parlament im Rahmen der zweite Periode 2015 - 2018 keine Mitfinanzierung des Agglomerationsprogramms vorgeschlagen.

Weitere Informationen zu den einzelnen Massnahmen und ihrer Priorisierung durch den Bund für das Agglomerationsprogramm Davos sind im Anhang zu finden.

3 Prüfung der Grundanforderungen

Die grundsätzliche Mitfinanzierungswürdigkeit des Agglomerationsprogramms durch den Bund ist entsprechend der UVEK-Weisung an bestimmte Grundanforderungen geknüpft. In Gesprächen zur Zwischenbeurteilung 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"> ▪ Die im Zukunftsbild dargestellte Strategie der drei Achsen ist ein erster, jedoch noch deutlich zu konkretisierender Schritt zur Trennung der Funktionen urbane Flanierachse, Versorgungsachse und Naherholungsraum im Zentrumsbereich von Davos. Die Entlastung der Promenade im Zentrum von Davos durch die Lenkung des Verkehrs auf die Talstrasse ist die zentrale Massnahme des Agglomerationsprogramms, welche eine namhafte Wirkung für den Veloverkehr (Beidrichtungsverkehr Promenade/Talstrasse) und den ÖV (Abbau von Verkehrsbehinderungen/Staus) erzielt. Allerdings verpasst die Agglomeration die Chance, die Flaniermeile auf der Promenade konsequent (Verkehrslenkung sowie Verkehrsberuhigung MIV) und gesamthaft (Etappe 1 und 2) umzusetzen. ▪ Die Zugänge zur Bahn werden qualitativ aufgewertet, sodass die Quartiere durchlässiger werden und die Intermodalität erleichtert und gefördert wird. Die Trennwirkung der zukünftig deutlich stärker belasteten Talstrasse wird jedoch nicht thematisiert. ▪ Für den Langsamverkehr haben die Optimierungen der RhB-Querungen, die neue Langsamverkehrsverbindung Dorf - Platz und einzelne Gestaltungs-massnahmen im Zentrum lokale Verbesserungen zur Folge. <p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ein Gesamtverkehrskonzept, welches insbesondere ÖV und MIV aufeinander abstimmt, liegt nicht vor. Mit dem Parkierungskonzept mit seinen Zielrichtungen

Wirksamkeits-
kriterium Beurteilung mit Begründung

	<p>und der geplanten Erhöhung des Parkierungsangebotes (inkl. Lage und Funktion einzelner Parkhäuser und des Auffangparkplatzes See) untergräbt die Agglomeration die Wirkung des verbesserten Angebotes in der grossräumigen ÖV-Erreichbarkeit (30'-Takt Zürich - Davos). Eine weitere Verbesserung des Bus-Angebots wird hingegen nur rudimentär thematisiert.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Trotz der hohen Bedeutung des Fussverkehrs für eine touristische Agglomeration liegt kein spezifisches Konzept vor. Das Agglomerationsprogramm beschränkt sich auf punktuelle Massnahmen. ▪ Im Agglomerationsprogramm werden kaum Massnahmen ergriffen, um die nachfrageseitige Lenkung der Verkehrsentwicklung (z.B. betriebliches Mobilitätsmanagement) glaubhaft zu verbessern.
<p>WK2: Siedlungs- entwicklung nach innen gefördert</p>	<p>Grundsätzlicher Hinweis: Nach eigenen Angaben der Agglomeration liegt der Zweitwohnungsanteil in Davos bei 52%. Die aufgrund der Annahme der Zweitwohnungsinitiative vom 11. März 2012 geänderte rechtliche Ausgangslage hat zwar keinen Einfluss auf die vorliegende Programmbeurteilung, jedoch müssen die Siedlungsmassnahmen, insbesondere die Massnahmen S01, S03, S04, S05 und S06 aufgrund der neuen rechtlichen Bestimmungen überprüft werden.</p> <p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Massnahme der langfristigen Siedlungsbegrenzung sichert im Talboden die strategische Naherholungsachse der Agglomeration. Auch in den Hangbereichen wird die Siedlung naturräumlich und nutzungsbedingt auf Richtplanebene begrenzt, in den Fraktionen hingegen nicht. ▪ Die Entwicklungsstandorte Kurbetriebszone, Bergbahn Jakobshorn und Parsenn sowie Bahnhofsareale/Zentren zeugen vom Willen zur Umnutzung von inneren Brachen und zur Verdichtung der Siedlung im Zentrumsgebiet. Sie sind jedoch noch wenig konkretisiert und die Umsetzung der Massnahmen ist nicht gesichert. ▪ Die Begegnungsorte, die verkehrsberuhigte Promenade und die Sicherung der Naherholungsachse tragen lokal zur Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume bei. <p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die ergriffenen Massnahmen zur Lenkung des Zweitwohnungsbaus sind für sich alleine ungenügend, um eine nachhaltige Lenkung der Zweitwohnungsbautätigkeit zu erreichen. Sie müssen vor dem Hintergrund der gesetzlichen Änderungen auf Bundesebene nach Annahme der Zweitwohnungsinitiative überprüft werden. ▪ Die Lage und Notwendigkeit der Neueinzonung für den Arbeitsplatzstandort Laret wird kritisch beurteilt, da in Davos noch unbebaute Mischzonen vorhanden sind. ▪ Über den kantonalen Richtplan hinaus gehende griffige Kriterien für den Umgang mit Neueinzonungen sind nicht ersichtlich.
<p>WK3: Verkehrssicherheit erhöht</p>	<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Durch die Verkehrsberuhigung in einem Teilbereich der Promenade (Mitte bis Dorf) wird die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer/innen lokal verbessert. ▪ Es werden einzelne Massnahmen vorgesehen, die Unfallstellen entschärfen können.

Wirksamkeitskriterium *Beurteilung mit Begründung*

	<p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Es bestehen kantonale und kommunale Programme zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. Im Agglomerationsprogramm ist jedoch kein systematischer Ansatz ersichtlich.
<p>WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert</p>	<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Aufgrund der Reduktion des MIV auf der Promenade wird ein Teil des dicht bewohnten Zentrums insbesondere von Lärm entlastet. <p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Aufgrund der vorgeschlagenen Massnahmen werden keine spürbaren Veränderungen am Modal Split und damit auch keine Reduktion der verkehrsbedingten Umweltbelastungen gegenüber dem Trend erwartet. ▪ Die lediglich auf den Hauptort beschränkten Massnahmen zur Siedlungsbegrenzung können noch nicht zu einer deutlichen Beschränkung des Flächenverbrauchs beitragen. Das Thema des Landschaftsschutzes wird kaum angegangen.

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	0
Summe WK1 - WK4 (Nutzen)	3

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 16.57 Mio. und werden als mittel eingestuft².

Auf das gemäss UVEK-Weisung vorgesehene Malus-System im Zusammenhang mit dem Fortschritt der Umsetzung der A1-Massnahmen der überarbeiteten Agglomerationsprogramme wurde verzichtet. Grund dafür ist die kurze zur Verfügung stehende Zeit zwischen Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung und Stichtag des Umsetzungsberichts. Stattdessen wurden die Resultate des Umsetzungsberichts im Rahmen der Wirksamkeitsbeurteilung berücksichtigt (vgl. Kap. 4.1).

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

Nutzen (WK1-4)

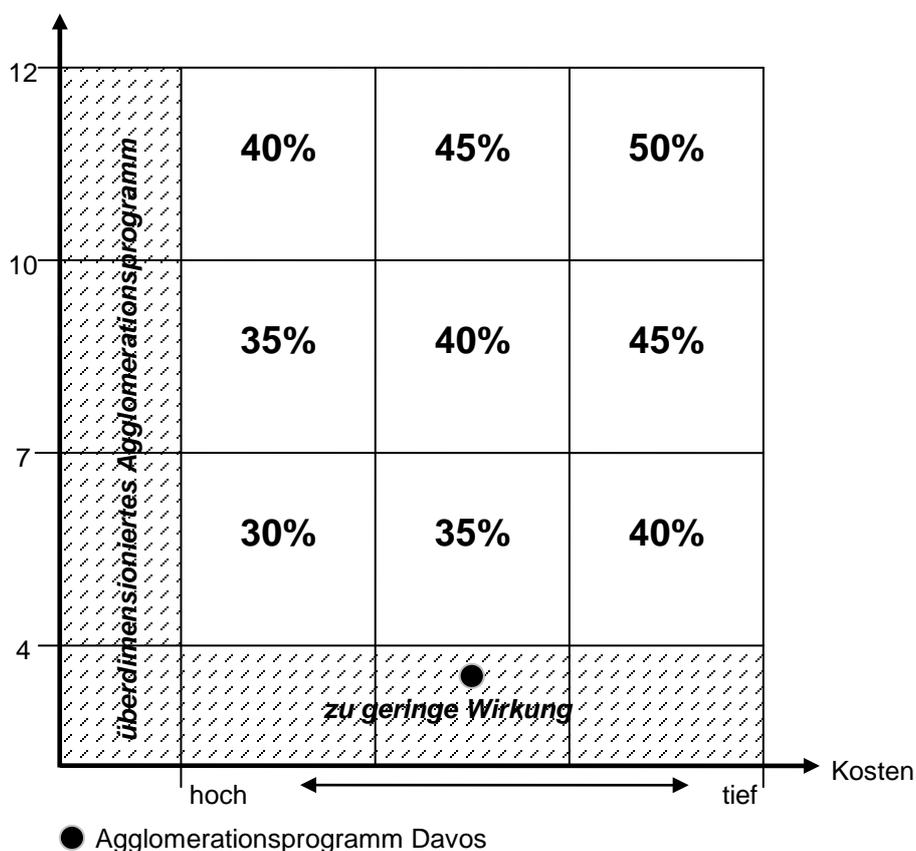


Abbildung 4-1

² Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. und Teuerung

5 Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen

Aufgrund der ungenügenden Programmwirkung werden in der zweiten Tranche keine Bundesmittel zur Mitfinanzierung von Infrastrukturmassnahmen vorgesehen. Zur besseren Nachvollziehbarkeit des Prüfungsergebnisses wird jedoch die Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen im Anhang dargestellt.

6 Übereinstimmung mit der Gesetzgebung und Planungsinstrumenten des Bundes

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.

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).

Mit dem Agglomerationsprogramm 2. Generation ist eine wichtige Grundlage für die Agglomeration Davos geschaffen worden: Die Herausforderungen sind genannt, eine Vision liegt vor. Die Ableitung von entsprechenden Teilstrategien und Massnahmen ist aber noch nicht ausreichend fortgeschritten. Dem für Davos prägenden Aspekt des Tourismus mit seinen Spitzenbelastungen wird noch nicht ausreichend Rechnung getragen. Die Agglomeration wird jedoch ermutigt, die vorliegende Grundlage zu nutzen und die Arbeit fortzuführen. Für die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms Davos 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 wäre die Weiterentwicklung des roten Fadens vom Handlungsbedarf bis zu den Massnahmen sowie die Konkretisierung der Strategien und Massnahmen im Siedlungs- und Verkehrsbereich. Den Aspekten des Tourismus sollte dabei noch besser Rechnung getragen werden.



ANHANG

Aufgrund der ungenügenden Programmwirkung werden in der zweiten Tranche keine Bundesmittel zur Mitfinanzierung von Infrastrukturmassnahmen vorgesehen. Zur besseren Nachvollziehbarkeit wird jedoch die Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen dargelegt.

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

Ermittlung der nicht mitfinanzierten Massnahmen *

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

Ermittlung der durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbaren Massnahmen *

Ermittlung der Massnahmen mit abgeänderten Prioritäten A/B/C *

Ermittlung der Massnahmen mit Priorität A und B nach Überprüfung Bund *

- 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)

* Diese Massnahmen haben einer positive oder neutrale Wirkung auf das Agglomerationsprogramm.

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

Anpassung Massnahmen aufgrund Vorgaben 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>
3851.2.004	4	Optimierung RhB-Querungen MIV	Aufgrund von inhaltlichen Differenzen wird die Massnahme getrennt berücksichtigt: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 3851.2.028, Optimierung RhB-Querungen MIV - Hofstrasse, CHF 2.07 Mio., nicht mitfinanziert, siehe Tab. A-3 ▪ 3851.2.029, Optimierung RhB-Querungen MIV - Dischmastrasse, CHF 2.07 Mio., Priorität C* ▪ 3851.2.030, Optimierung RhB-Querungen MIV - Mattastrasse, CHF 2.07 Mio., nicht mitfinanziert, siehe Tab. A-3

Tabelle A-1

Nicht mitfinanzierte Massnahmen

Nicht durch den Bund mitfinanzierbare Massnahmen

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

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Priorität</i>	<i>Begründung für die Nicht-Mitfinanzierbarkeit</i>
Siedlungsmassnahmen				
3851.2.021	S01	Lenkung Zweitwohnungsbau	A	Es handelt sich um Siedlungsmassnahmen, die nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierbar sind.
3851.2.022	S02	Langfristige Siedlungsgrenzen	A	
3851.2.023	S03	Entwicklungsstandorte Kurbetriebszonen	A	S01, S03, S04, S05 und S06 sind von der Zweitwohnungsinitiative betroffen.
3851.2.024	S04	Entwicklungsstandort Bergbahnen Jakobshorn	A	
3851.2.025	S05	Entwicklungsstandort Bergbahnen Parsenn	A	
3851.2.026	S06	Entwicklungsstandorte Bahnhofsareale / Zentren	A	
3851.2.027	S07	Arbeitsplatzstandort Laret	A	
Verkehrsmassnahmen				
Keine vorhanden				
Nicht zur Mitfinanzierung beantragte Eigenleistungen der Agglomeration				

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Priorität</i>	<i>Begründung für die Nicht-Mitfinanzierbarkeit</i>
3851.2.018	26	Begegnungsort Zentrum Dorf	A	Es handelt sich um infrastrukturelle Massnahmen, für die keine Mitfinanzierung durch den IF beantragt wurde.
3851.2.019	27	Begegnungsorte Zentrum Platz	A	
3851.2.020	28	Verkehrsberuhigte Promenade Dorf - Platz	A	

Tabelle A-2

Eigenleistungen

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

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Priorität</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>
Eigenleistungen laut Bund (Weisung 14.12.2010)				
3851.2.012	19	Neue Veloverbindung Wolfgang - Laret	A	1.80
3851.2.014	21	Veloverbindung Schmelzboden - Frauenkirch	B	1.80
3851.2.016	23	Optimierung Fussweg Bahnhof Dorf - Parsennbahn	A	0.20
3851.2.028	4	Optimierung RhB-Querungen MIV - Hofstrasse	B	2.07
3851.2.030	4	Optimierung RhB-Querungen MIV - Mattastrasse	B	2.07

Tabelle A-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.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Begründung</i>
3851.2.003	3	Kreisel Laret	Die Massnahme ist für die Wirkung des Agglomerationsprogramms nicht relevant.
3851.2.013	20	Neue Veloverbindung Laret - Klosters	Diese Massnahme befindet sich ausserhalb des BFS-Perimeters und ihre Wirkung im Agglomerationsperimeter ist zu geringfügig, um eine Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds zu erhalten.

Tabelle A-4

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

Keine vorhanden

Tabelle A-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 A-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.

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				
3851.2.001	1	Entlastungsstrasse 1. Etappe	13.10	Kosten/Nutzen-Verhältnis: genügend. Die Massnahme hat eine positive Wirkung. Es verbleibt jedoch eine merkliche Belastung der Promenade bestehen. Das Zusammenspiel mit dem Parkierungskonzept muss verfeinert werden. Die Aufteilung in einer 1. und 2. Etappe ist zu optimieren, um die Gesamtwirkung der Strategie der 3 Achsen zu erreichen.
A → C				
3851.2.006	10	Parkleitsystem Davos	1.50	Reifegrad: ungenügend. Das Parkleitsystem soll mit der Verbesserung des

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>	<i>Begründung</i>
Parkierungskonzepts abgestimmt werden.				
B → C				
3851.2.005	8	Auffang- Parkplatz See	20.00	Kosten/Nutzen-Verhältnis: ungenügend. Der Auffangparkplatz spielt seine Rolle nach aktuellem Konzept nur bei Spitzenbelastungen und temporären Ereignissen. Das gesamte Parkierungskonzept ist zu überdenken. Insbesondere die Wirkung des Parkhauses Mitte und die Rolle des Auffangparkplatzes sollten in enger Abstimmung mit dem ÖV-Konzept im Hinblick auf die Entlastung des Strassennetzes überdacht werden.
3851.2.007	11	S-Bahn Davos - Klosters	30.00	Reifegrad: ungenügend. Die Idee muss noch konkretisiert werden, insbesondere hinsichtlich Haltestellen und Zusammenwirken mit dem strassengebundenen ÖV und dem Parkierungskonzept.
3851.2.029	4	Optimierung RhB-Querungen MIV - Dischmastrasse	2.07	Reifegrad: ungenügend. Für den MIV wird ein Handlungsbedarf an der RhB-Querung Dischmastrasse anerkannt. Die vorgesehene Lösung, den MIV auf die Promenade zu lenken, widerspricht jedoch dem Grundsatz der Entlastung der Promenade. Bei der Überarbeitung des Konzepts der Talstrasse soll ein besserer Ansatz gesucht werden.

Tabelle A-7

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

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>
3851.2.009	14	Busbeschleunigung Dorf - Platz	1.00	0.84	0.00
3851.2.031		LV A-Liste (Tab. A-10)		2.84	0.00
	Summe			3.68	0.00

Tabelle A-8 (* Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. und Teuerung, gerundet)

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>
3851.2.001	1	Entlastungsstrasse 1. Etappe	13.10	11.03	0.00
3851.2.032		LV B-Liste (Tab. A-10)		1.85	0.00
	Summe			12.88	0.00

Tabelle A-9 (* Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. und Teuerung, gerundet)

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>
3851.2.007	11	S-Bahn Davos - Klosters	30.00
3851.2.029	4	Optimierung RhB-Querungen MIV - Dischmastrasse	2.07

Tabelle A-10

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 Beitragssatzes 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 Davos handelt es sich um eine kleine 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.

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>
3851.2.010	17	Neue Fuss- und Veloverbindung	A	2.80	2.36
3851.2.011	18	Beidrichtungsverkehr Velo	A	0.27	0.23
3851.2.017	25	Bike & Ride Anlagen an Bahnstationen und Bushalten	A	0.30	0.25
3851.2.008	13	Zugänglichkeit Bahnstationen	B	1.00	0.84
3851.2.015	22	Optimierung RhB-Querungen LV	B	1.20	1.01
	Summe	A/B-Liste		5.57	4.69

Keine Kürzung lt. Benchmark (Methode siehe Erläuterungsbericht)

	LV A-Liste	A	2.84
	LV B-Liste	B	1.85

Tabelle A-11 (* 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)

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>Massnahmen</i>	<i>Begründung</i>
Parkhaus Davos Mitte	Der Bund weist darauf hin, dass das Parkhaus Davos Mitte (Bewirtschaftung und Anzahl Parkplätze) mit einem Gesamtverkehrskonzept abzustimmen ist.

Tabelle A-12



13. Februar 2020

Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr

(RPAV)

Inhaltsverzeichnis

1	Das Programm Agglomerationsverkehr	4
1.1	Die Agglomerationspolitik des Bundes	4
1.2	Ziel des Programms Agglomerationsverkehr	5
1.3	Gesetzliche Grundlagen und Stellenwert der Richtlinien	6
1.4	Ablauf des Programms Agglomerationsverkehr	8
1.5	Perimeter und Beitragsberechtigung	9
1.6	Wirkungskontrolle	11
2	Anforderungen an ein Agglomerationsprogramm	13
2.1	Funktionen und Ziele des Agglomerationsprogramms	13
2.2	Aufbau und Bausteine des Agglomerationsprogramms	15
2.2.1	Aufbau und Kohärenz	15
2.2.2	Bausteine	15
2.3	Formale Anforderungen an die Berichterstattung	21
2.4	Generationenkohärenz	23
2.5	Abstimmung mit den nationalen, kantonalen und weiteren relevanten Planungen in der Schweiz und im grenznahen Ausland	24
2.5.1	Abstimmung mit nationalen Planungen	25
2.5.2	Abstimmung mit kantonalen Planungen	26
2.6	Grundanforderungen	27
2.7	Die Massnahmen des Agglomerationsprogramms	32
3	Prüfverfahren	38
3.1	Überblick und allgemeine Grundsätze	38
3.2	Wirkungskriterien	41
3.2.1	WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessern	42
3.2.2	WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern	45
3.2.3	WK3: Verkehrssicherheit erhöhen	47
3.2.4	WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern	48
3.3	Massnahmenbeurteilung	50
3.3.1	Verkehrsinfrastrukturmassnahmen	50
3.3.2	Siedlungsmassnahmen	56
3.3.3	Landschaftsmassnahmen	57
3.3.4	Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen	57
3.4	Programmbeurteilung	60
3.4.1	Nutzenbeurteilung	61
3.4.2	Kostenbeurteilung	62
3.4.3	Festlegung des Beitragssatzes	63
3.4.4	Umsetzungsbeurteilung	64
4	Umsetzung der Agglomerationsprogramme	66
4.1	Leistungsvereinbarungen	66
4.1.1	Abstandnahme	67
4.2	Finanzierungsvereinbarungen	67
4.3	Ausführungsfristen	67
4.4	Umsetzungsfristen für die Massnahmen der 1. und 2. Generation	68

Abkürzungsverzeichnis	69
Anhänge	71
Anhang 1 «Checkliste» Eingangsprüfung.....	71
Anhang 2 Struktur der Massnahmen – und Dokumentationsblätter.....	73
Anhang 3 Massnahmenkategorien im Bereich Verkehr – Beschreibung und Anforderungen	82
Anhang 4 Anforderungen an Geodaten und Sachinformation.....	88

1 Das Programm Agglomerationsverkehr

1.1 Die Agglomerationspolitik des Bundes

Den Städten, Agglomerationen und Metropolitanräumen kommt als Motoren der wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und kulturellen Entwicklung eine steigende Bedeutung zu. Sie erbringen Leistungen, die nicht nur ihnen, sondern auch ihrem Umland und dem ländlichen Raum zu Gute kommen. Gleichzeitig konzentrieren sich viele räumliche Herausforderungen im urbanen Raum. Insbesondere haben Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung eine zunehmende Mobilität mit entsprechender Überlastung der Verkehrssysteme zur Folge.

Der Bundesrat initiierte im Jahr 2001 die Agglomerationspolitik. Ein wesentlicher Anstoss war die Erkenntnis, dass das hohe Verkehrsaufkommen in den Agglomerationen nur bewältigt werden kann, wenn der Bund die Verkehrsvorhaben der Kantone und Gemeinden mitfinanziert. Die entsprechende Verfassungsgrundlage wurde im Rahmen der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenverteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) geschaffen. Mit dem Infrastrukturfonds wurde vorerst eine bis 2027 zeitlich befristete Finanzierung von Infrastrukturen des Agglomerationsverkehrs geschaffen. Er wurde 2018 durch den unbefristeten Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) abgelöst. In seinem Bericht «Agglomerationspolitik 2016+»¹ bestätigte der Bundesrat die bisherigen Stossrichtungen der Agglomerationspolitik des Bundes. Das Programm Agglomerationsverkehr (PAV) bildet dabei ein zentrales Element dieser Politik.

Zusammen mit der Politik für die ländlichen Räume und Berggebiete bildet die Agglomerationspolitik einen wesentlichen Bestandteil der schweizerischen Raumentwicklungspolitik. Die beiden Politiken ergänzen sich gegenseitig und leisten damit einen wichtigen Beitrag zur Umsetzung des Raumkonzepts Schweiz.

¹ Schweizerische Bundesrat (2015), Agglomerationspolitik des Bundes 2016+, Für eine kohärente Raumentwicklung Schweiz, 18. Februar 2015.

1.2 Ziel des Programms Agglomerationsverkehr

Das Verkehrssystem und die Siedlungsentwicklung sind eng miteinander verknüpft. Mit dem Programm Agglomerationsverkehr fördert der Bund in den Agglomerationen eine kohärente Verkehrs- und Siedlungsplanung über kommunale, kantonale und nationale Grenzen hinweg.

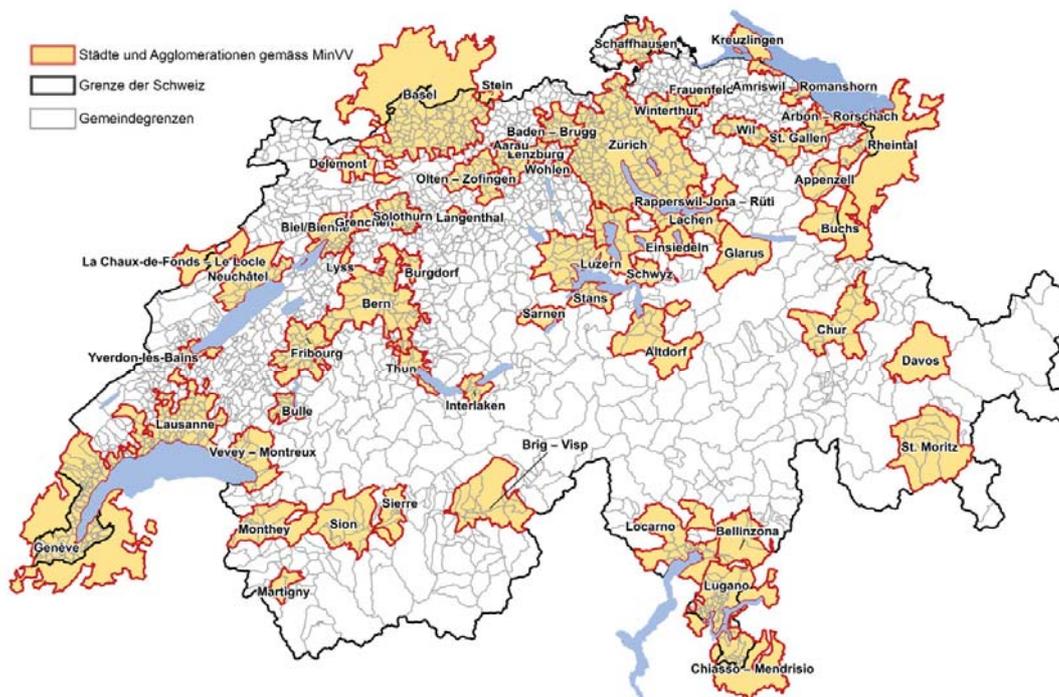
Im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr beteiligt sich der Bund finanziell an Verkehrsinfrastrukturen von Städten und Agglomerationen. Voraussetzung ist ein Agglomerationsprogramm, das die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung wirkungsvoll aufeinander abstimmt.

Es werden zwei Instrumente bzw. Verfahren auf unterschiedlichen Staatsebenen unterschieden:

- Das PAV ist auf Bundesebene angesiedelt und hat die Verteilung der Mittel des NAF auf die verschiedenen Agglomerationsprogramme und Massnahmen zum Ziel.
- Das Agglomerationsprogramm ist auf Ebene der Agglomeration (Gemeinden, Regionen, Kantone) angesiedelt. Es legt die Strategien zur Entwicklung der Agglomeration fest, koordiniert die beteiligten Akteure und definiert konkrete Massnahmen zur Umsetzung der Strategien.

Das PAV leistet mit den Agglomerationsprogrammen einen wesentlichen Beitrag zur Siedlungsentwicklung nach innen und zu einem effizienten Gesamtverkehrssystem.

Abbildung 1: Beitragsberechtigte Städte und Agglomerationen ²



Quellen: INFOPLAN-ARE, GEOSTAT-BFS, swisstopo | Stand 01.01.2018

© ARE

² Gemäss Art. 19 und Anhang 4 der Verordnung vom 7. November 2007 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassenverkehr zweckgebundener Mittel (MinVV; SR 725.116.21).

1.3 Gesetzliche Grundlagen und Stellenwert der Richtlinien

Mit dem Bundesbeschluss vom 30. September 2016³ schuf das eidgenössische Parlament den unbefristeten NAF. Gleichzeitig verabschiedete es das Bundesgesetz über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAFG)⁴ mit den damit verbundenen Änderungen, so insbesondere im Bundesgesetz vom 22. März 1985 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel (MinVG)⁵. Mit dem Erlass des NAFG war die Aufhebung des Infrastrukturfondsgesetzes vom 6. Oktober 2006 (IFG)⁶ verbunden. Die damit einhergehende Teilrevision der Bundesverfassung wurde in der Abstimmung vom 12. Februar 2017 von Volk und Ständen deutlich angenommen.

Die gesetzlichen Grundlagen für die Erarbeitung, Prüfung sowie Umsetzung der Agglomerationsprogramme sind im NAFG, im MinVG, in der Verordnung vom 7. November 2007 über die zweckgebundene Mineralölsteuer im Strassenverkehr (MinVV)⁷ sowie in der Verordnung des UVEK vom 1. Februar 2020 über das Programm Agglomerationsverkehr (PAVV) enthalten. Mit den Mitteln des NAF werden Beiträge an Massnahmen zur Verbesserung des Agglomerationsverkehrs finanziert (vgl. Art. 5 Abs. 1 Bst. b NAFG). Der Bundesrat beantragt der Bundesversammlung in der Regel alle vier Jahre je einen Verpflichtungskredit für diese Beiträge (Art. 7 Bst. b NAFG). Der Bund leistet Beiträge an Verkehrsinfrastrukturen des Strassen- und Schienenverkehrs sowie des Langsamverkehrs, soweit sie zu einem effizienteren und nachhaltigeren Gesamtverkehrssystem führen und eine Finanzierung durch andere Bundesmittel ausgeschlossen ist (vgl. Art. 17a Abs. 1 und 2 MinVG). Aus Artikel 21 MinVV ergibt sich, welche Kosten für die Berechnung der Bundesbeiträge anrechenbar sind. Die Voraussetzungen zur Ausrichtung der Beiträge sind in Artikel 17c MinVG aufgeführt. Die Höhe der Beiträge bemisst sich nach der Gesamtwirkung der Agglomerationsprogramme (Art. 17d MinVG). Anhang 4 der MinVV legt die beitragsberechtigten Städte und Agglomerationen fest (vgl. Art. 19 Abs. 1 MinVV). Artikel 24 MinVV regelt die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen. Das Prüfteam des Bundes unter der Federführung des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE) prüft die Agglomerationsprogramme (Art. 10 PAVV). Das ARE bereitet die Leistungsvereinbarungen vor und überprüft periodisch deren Einhaltung (vgl. Art. 32 Abs. 5 MinVV). Die Fristen betreffend den Beginn der Ausführung von Bauvorhaben sowie Einzelheiten zu den Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen sind in der PAVV festgelegt (vgl. Art. 18 bzw. 17 PAVV).

Bislang waren die Anforderungen an die Agglomerationsprogramme und das Prüfverfahren, die Prüfkriterien sowie Rechte und Mitwirkungspflichten der Trägerschaften in den Weisungen über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme beschrieben. Um eine rechtsstaatlich genügende gesetzliche Grundlage zu schaffen und aufgrund des nunmehr unbefristeten NAF wurde im Rahmen der Teilrevision vom 22. November 2017 der MinVV die erforderlichen Delegationsnormen geschaffen (vgl. Art. 18a Abs. 3 MinVV). In Ausführung dieser Delegationsnormen erlässt das UVEK die PAVV. Sie führt die rechtsverbindlichen Anforderungen an die Agglomerationsprogramme und an das Prüfverfahren aus. Mit Inkrafttreten dieser Revision am 1. Februar 2020 sind die darin enthaltenen Bestimmungen auf die Agglomerationsprogramme ab der vierten Generation anwendbar und ersetzen die bisherigen Weisungen über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme.

³ BBl 2016 7587

⁴ SR 725.13

⁵ SR 725.116.2

⁶ SR 725.13

⁷ SR 725.116.21

Die vorliegenden Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr (RPAV) dienen als fachliche Hilfe für die Erarbeitung, Prüfung und Umsetzung der Agglomerationsprogramme und zeigen die für den Bund verbindliche Prüfmethode auf. Sie stützen sich auf die obgenannten gesetzlichen Grundlagen. Mit der Beachtung der RPAV kann gewährleistet werden, dass ein Agglomerationsprogramm effizient und zielgerichtet den Anforderungen des Bundes genügt. Wenn die beteiligten Akteure die Vorgaben der RPAV berücksichtigen, kann das Prüfverfahren effizient und zielgerichtet durchgeführt werden. Zudem wird eine gleichwertige Behandlung der beteiligten Trägerschaften sichergestellt.

1.4 Ablauf des Programms Agglomerationsverkehr

Das PAV folgt in der Regel einem Vierjahreszyklus (siehe Abbildung 2). Die an einem Agglomerationsprogramm beteiligten Kantone, regionalen Körperschaften sowie Gemeinden bilden eine Trägerschaft, die gegenüber dem Bund mit einer Stimme auftritt. Diese ist verantwortlich für die Erarbeitung bzw. Überarbeitung des Agglomerationsprogramms. Während der Erarbeitung können bei Bedarf Standortbestimmungsgespräche zwischen Trägerschaft und Bund durchgeführt werden, damit die Fragen der Agglomeration geklärt werden können. Der Bund legt die Termine für die Einreichung der Agglomerationsprogramme fest. Sofern eine Trägerschaft ein Agglomerationsprogramm einreichen will, muss sie dies dem Bund spätestens ein Jahr vor diesem Termin bekanntgeben.

Bevor die Trägerschaft ein Agglomerationsprogramm einreicht, muss die auf kantonaler Ebene zuständige, politisch verantwortliche Behörde (in der Regel die Kantonsregierung) alle Teile des Agglomerationsprogramms freigeben (Hauptteil inkl. Umsetzungsbericht, Massnahmenteil, Umsetzungsstabellen).⁸

Der Bund prüft im Rahmen einer **Eingangsprüfung**, ob die für die Durchführung der Bundesprüfung zwingend erforderlichen Anforderungen erfüllt sind (Kapitel 2.3). Anschliessend prüft der Bund die **Grundanforderungen** (Kapitel 2.6).

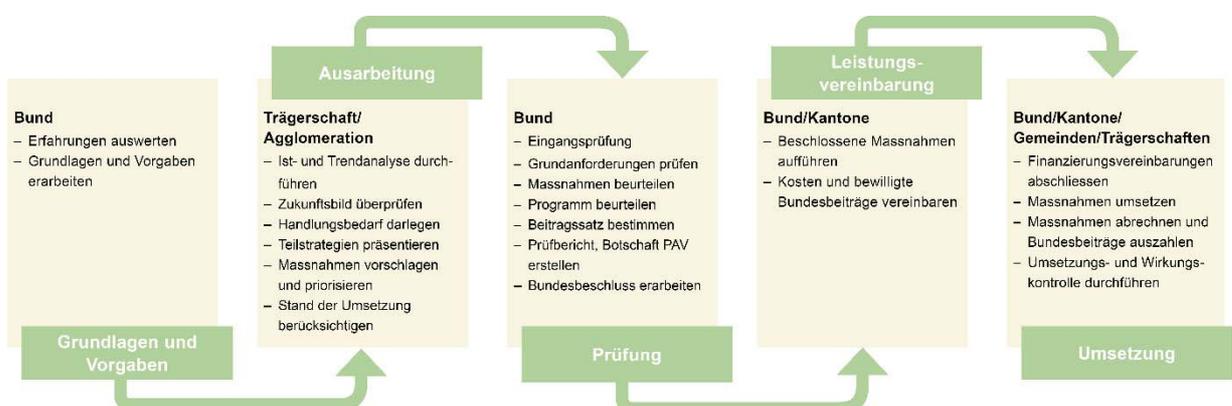
Der Bund nimmt bei der eigentlichen Beurteilung des Agglomerationsprogramms in einem ersten Schritt eine **Massnahmenbeurteilung** vor (Kapitel 3.3). Die **Bestimmung der Programmwirkung** (Kapitel 3.4) stützt sich auf die Massnahmenbeurteilung sowie die weiteren Inhalte eines Agglomerationsprogramms ab (Kapitel 2.2). Sie umfasst auch die Umsetzungsbeurteilung (Kapitel 3.4.4). Die Ergebnisse der Beurteilung werden in einem **Prüfbericht** festgehalten.

Gestützt auf die Ergebnisse der Bundesprüfung wird die **Botschaft** zum PAV verfasst. Mit der Zustimmung des eidgenössischen Parlaments zu diesem Programm werden die finanziellen Mittel bewilligt.

Nach Annahme des PAV durch das Parlament schliesst der Bund mit beteiligten Trägerschaften eine **Leistungsvereinbarung** ab (Kapitel 4.1).

Liegen für eine Massnahme die erforderlichen Bewilligungen und kreditrechtlichen Beschlüsse vor, wird eine **Finanzierungsvereinbarung** zwischen dem zuständigen Kanton und dem zuständigen Bundesamt abgeschlossen (Kapitel 4.2).

Abbildung 2: Der Prozess des Programms Agglomerationsverkehr im Vierjahreszyklus



⁸ Art. 8 PAVV

1.5 Perimeter und Beitragsberechtigung

Die beitragsberechtigten Städte und Agglomerationen (sog. „BeSA“) sind in Art. 19 sowie im Anhang 4 der MinVV aufgeführt.

Die Festlegung des Perimeters eines Agglomerationsprogramms liegt in der Kompetenz der jeweiligen Trägerschaft. Die Übernahme der BeSA ist aus Sicht des Bundes zweckmässig, weil sie aus einer funktionalen Logik abgeleitet wurden (u.a. Pendlerbeziehungen). Wenn Gemeinden der BeSA nicht Bestandteil des Agglomerationsprogramms sind, können wichtige funktionale Bezüge in den Bereichen Verkehr und Siedlung nur ungenügend behandelt werden.

Wird ein **kleinerer Perimeter als der BeSA-Perimeter**⁹ gewählt, ist bei der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms Folgendes zu beachten:

- Die Perimeterwahl ist ausführlich zu begründen.
- In der Analyse sind wichtige funktionale Bezüge über den gewählten Agglomerationsperimeter hinaus darzustellen (Verkehrssysteme, Verkehrsnachfrage / Pendlerbeziehungen, Siedlungsstrukturen).

Es kann aus funktionaler Sicht sinnvoll sein, einen **grösseren Perimeter als der BeSA-Perimeter** zu wählen¹⁰. In solchen Fällen gelten folgende Mindestanforderungen:

- Die verschiedenen Perimeter müssen aus den Karten ersichtlich sein. Ist der gewählte Perimeter deutlich grösser als die BeSA, sind detailliertere Karten für den BeSA-Perimeter zu empfehlen (z.B. «Lupen» für Zukunftsbild und Teilstrategien).
- Es muss in den Massnahmenblättern und in den Kartenübersichten deutlich sichtbar sein, welche Massnahmen innerhalb bzw. ausserhalb des BeSA-Perimeters liegen.
- Massnahmen ausserhalb des BeSA-Perimeters können mitfinanziert werden, wenn deren Nutzen grösstenteils innerhalb der angrenzenden Agglomeration oder Agglomerationen anfällt (Art. 19 Abs. 2 MinVV).

Bei **Landesgrenzen überschreitenden** Agglomerationsprogrammen gelten grundsätzlich dieselben Anforderungen. Der Bund beachtet aber bei der Beurteilung die spezifischen Herausforderungen der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit. Zudem ist Folgendes zu berücksichtigen:

- Die Trägerschaft sorgt für die Einbindung der ausländischen Partner in die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms und deren angemessene finanzielle Beteiligung. Der Bund steht im Rahmen der üblichen Verfahren und Organe (gemischte Ausschüsse) für die Unterstützung bei Staatsverträgen zur Verfügung.
- An den Stand und die Qualität von Analysedaten können teilweise weniger hohe Anforderungen als für die schweizerischen Gebiete gestellt werden¹¹. Soweit möglich sind die Datengrundlagen aber schrittweise zu verbessern (insb. zum grenzüberschreitenden Verkehr).
- Verkehrsinfrastrukturmassnahmen im grenznahen Ausland können mitfinanziert werden. Da das Programm Agglomerationsverkehr auf die Schweiz ausgerichtet ist, ist für die Beurteilung einer Verkehrsinfrastrukturmassnahme im Ausland nötig zu wissen, ob ein massgeblicher Nutzen in der Schweiz anfällt.¹² Kleinere Massnahmen müssen einen spürbaren Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl und die Verkehrsströme im grenzüberschreitenden Verkehr haben.

⁹ Analoge Regeln gelten auch für Agglomerationen mit einer einzigen Gemeinde, z. B. Langenthal.

¹⁰ Art. 19 Abs. 2 MinVV

¹¹ Die spezifischen Herausforderungen sind in den verschiedenen Bausteinen insbesondere Baustein 2 «Situations- und Trendanalyse» ausführlich und nachvollziehbar darzulegen, damit der Bund in der Programmbeurteilung berücksichtigt kann.

¹² Art. 4 Abs. 4 PAVV

Diese Nachweise sind in den Massnahmenblättern qualitativ zu erbringen, soweit möglich und sinnvoll, auch quantitativ. Ein Sonderfall stellen diesbezüglich die Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen dar. Hier werden qualitative Beschreibungen des Nutzens für die Schweiz für das jeweilige Gesamtpaket und nicht für jede Teilmassnahme erwartet.

Eine Anpassung der Definition des beitragsberechtigten Perimeters wird derzeit politisch diskutiert und könnte für die 5. Generation in Zusammenarbeit mit den Kantonen, Agglomerationen, Städten und Gemeinden erfolgen.

1.6 Wirkungskontrolle

Der Bund hat eine periodische Wirkungskontrolle des PAV durchzuführen. Dabei wird geprüft, ob die eingesetzten Bundesmittel effizient und entsprechend den Zielen des PAV (Kapitel 1.2) eingesetzt werden. Hauptadressat sind die eidgenössischen Räte, die im Rahmen der Botschaft zu jeder Generation über die Zielerreichung informiert werden.

Die Wirkungskontrolle des Programms Agglomerationsverkehr stützt sich auf die Zielwerte der MOCA- Indikatoren (**M**onitoring und **C**ontrolling **A**gglomerationsverkehr) und auf einen durch die Agglomerationen auszufüllenden Fragebogen.

Festlegung der Zielwerte für die MOCA-Indikatoren

Die Trägerschaften legen in jeder Generation die Zielwerte für fünf MOCA-Indikatoren fest¹³ (quantitativ, für den jeweiligen Zeithorizont des Zukunftsbildes). Die Zielwerte sind im Hauptbericht zu begründen. Die Festlegung der Zielwerte hat keinen Einfluss auf die Massnahmen- oder Programmbeurteilung. Die aktuellen Daten zu den MOCA-Indikatoren für den BeSA-Perimeter werden den Trägerschaften jeweils zu Beginn der Erarbeitungsperiode einer neuen Generation vom ARE zur Verfügung gestellt.

Das ARE gibt den Zeithorizont für jede Generation vor. Es gelten folgende **quantitative Vorgaben** zur Festlegung der Zielwerte:

Tabelle 1: Quantitative Vorgaben zur Festlegung der Zielwerte

Indikator		Vorgabe
1	Modal Split	Anteil des MIV (in %) gemessen an der Tagesdistanz (Wohnortprinzip) für den Zeithorizont des Zukunftsbildes
2	Unfälle	Anzahl Verunfallte (Verletzte und Getötete) im Strassenverkehr (ausserhalb des Nationalstrassen-netzes) pro 1000 (Einwohner + 0.5 Arbeitsplätzen) für den Zeithorizont des Zukunftsbildes
3	Anteil Einwohner nach ÖV-Güteklasse	Gliederung A/B/C/D/keine nach ÖV-Güteklasse für den Zeithorizont des Zukunftsbildes (gemäss ARE-Methode ¹⁴)
4	Anteil Beschäftigte nach ÖV-Güteklasse	Gliederung A/B/C/D/keine nach ÖV-Güteklasse für den Zeithorizont des Zukunftsbildes (gemäss ARE-Methode)
5	Dichte der überbauten Wohn-, Misch- und Zentrumszonen	Anzahl Einwohner und Beschäftigte (VZÄ) pro Hektare überbaute Wohn-, Misch- und Zentrums-zonen für den Zeithorizont des Zukunftsbildes

Damit die Zielwerte miteinander verglichen werden können, sollten sie sich in der Regel auf den BeSA- Perimeter der Stadt oder Agglomeration beziehen. Es steht den Trägerschaften jedoch frei, die Zielwerte für den BeSa-Perimeter oder für den Bearbeitungsperimeter festzulegen. Falls eine Trägerschaft die Zielwerte für einen anderen Perimeter als den BeSA-Perimeter ausweist, sind neben

¹³ Art. 20 Abs. 2 PAVV

¹⁴ Die vom ARE berechneten ÖV-Güteklassen sind derzeit der einzige Datensatz zur Erschliessung, der über die ganze Schweiz vorliegt.

den Zielwerten auch die verfügbaren Daten zum Ist-Zustand und zur bisherigen Entwicklung auszuführen.

Es bestehen verschiedene Anwendungsfälle:

- 1) Agglomeration mit Gemeinden ausserhalb der BeSA-Perimeter: Sofern im Bearbeitungsperimeter Gemeinden liegen, die nicht zum BeSa-Perimeter gehören, können die Angaben zum Perimeter mit Abzug dieser Gemeinden gemacht werden.
- 2) Agglomeration mit mehreren BeSA-Perimetern: Für die Agglomerationen, deren Bearbeitungsperimeter zwei bzw. mehrere BeSA-Perimeter abdecken, wird ein einziger Zielwert pro Indikator – also für den gesamten Bearbeitungsperimeter festgelegt (allenfalls unter Abzug der nicht-BeSa-Gemeinden).
- 3) Landesgrenzüberschreitende Agglomeration: die Zielwerte werden für den Schweizer Teil der Agglomeration (BeSA-Gemeinden) festgelegt¹⁵.

Neben der Wirkungskontrolle dienen die Zielwerte der MOCA-Indikatoren auch als Hilfsmittel für die Erarbeitung bzw. Weiterentwicklung eines Agglomerationsprogramms. Sie ergänzen das Zukunftsbild um quantitative Aussagen. Die Teilstrategien und die Massnahmen sollten sich auf diese Zielwerte beziehen und zu deren Erreichung beitragen.

Fragebogen

Die Trägerschaften füllen in der Regel alle vier Jahre einen Fragebogen¹⁶ aus, den das ARE den Trägerschaften aller Agglomerationen zustellt, die schon mindestens einmal eine Leistungsvereinbarung zu einem Agglomerationsprogramm abgeschlossen haben. Die Angaben in den Fragebogen haben weder einen Einfluss auf die Prüfergebnisse eines Agglomerationsprogramms noch auf die Ausgestaltung der Leistungsvereinbarungen. Diese Mitwirkungspflicht besteht auch dann, wenn eine Generation ausgelassen wird.

Der Fragebogen hat zum Zweck, den Einfluss programmexterner Faktoren auf die MOCA-Indikatoren abzuschätzen und Angaben zu nicht quantifizierbaren Wirkungen des Programms zu sammeln (z.B. im Bereich Zusammenarbeit und Prozesse). Er soll auf fachlicher Ebene ausgefüllt werden und muss politisch nicht konsolidiert werden. Die ausgefüllten Fragebogen dienen ausschliesslich der Wirkungskontrolle. Aussagen werden nach Agglomerationsgrössenklassen differenziert; auf Aussagen auf Ebene der einzelnen Agglomerationsprogramme wird verzichtet.

¹⁵ Da die ausländischen Daten nicht vergleichbar sind, verlangt der Bund nur die Indikatoren für den schweizerischen Teil.

¹⁶ In der Regel ca. 1-2 Jahre vor der Einreichung des Agglomerationsprogramms.

2 Anforderungen an ein Agglomerationsprogramm

2.1 Funktionen und Ziele des Agglomerationsprogramms

Das Agglomerationsprogramm hat folgende **Funktionen**:

- Für die beteiligten Gebietskörperschaften bzw. die Trägerschaft ist es ein Koordinations- und Führungsinstrument für eine gesamträumliche Planung und Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung unter Berücksichtigung der Landschaft.
- Es definiert die mittel- und langfristig angestrebten Entwicklungen in den Bereichen Verkehr und Siedlung unter Berücksichtigung der Landschaft aus Sicht der Agglomeration.
- Es gewährleistet die Abstimmung auf die Massnahmen der nationalen, kantonalen und weiteren relevanten Planungen in der Schweiz und im grenznahen Ausland¹⁷.
- Es ist ein Umsetzungsinstrument für konkrete Massnahmen in den Bereichen Verkehr und Siedlung.
- Mit ihm beantragt die Trägerschaft Bundesbeiträge für Verkehrsinfrastrukturmassnahmen, die eine effiziente und sinnvolle Verteilung der Bundesmittel aus dem NAF unterstützen.
- Es bildet die Basis für die Programm- und Massnahmenbeurteilung und zur Festlegung des Beitragssatzes durch den Bund.

Das Agglomerationsprogramm verfolgt folgende **Ziele**:

1. **Verkehr und Siedlung abstimmen:** Das Agglomerationsprogramm unterstützt eine gemeinde-, kantons-, und grenzübergreifend abgestimmte Gesamtverkehrs- und Siedlungsentwicklung unter Berücksichtigung der Landschaft.
2. **Verkehrslösungen mitfinanzieren:** Das Agglomerationsprogramm ermöglicht dem Bund, wichtige Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen mitzufinanzieren, die von Kantonen und Gemeinden nur schwer alleine finanzierbar sind.
3. **Massnahmen der nationalen, kantonalen und weiteren relevanten Planungen in der Schweiz und im grenznahen Ausland abstimmen:** Das Agglomerationsprogramm entwickelt Gesamtverkehrsstrategien, die mit den übergeordneten Strassen- und Schienennetzen und den entsprechenden Massnahmenplanungen im Bereich Verkehr und Siedlung abgestimmt sind.
4. **Siedlung nach innen entwickeln:** Das Agglomerationsprogramm unterstützt eine flächensparende, qualitativ hochstehende Siedlungsentwicklung nach innen und fördert kurze Wege. Es leistet einen Beitrag zur Lebensqualität in Agglomerationen, indem es die Qualität öffentlicher Räume, siedlungsorientierter Freiräume und stadtnaher Landschaften verbessert.
5. **Verkehr vermeiden, verlagern, verträglich gestalten und vernetzen:** Das Agglomerationsprogramm entwickelt verkehrsträgerübergreifende Lösungen (Gesamtverkehrssicht) für einen effizienten Umgang mit dem Verkehrswachstum. Es ist für technische Innovationen offen. Mit einer optimalen Kombination von flächen- und kosteneffizienten Massnahmen für den individuellen, den öffentlichen und kombinierten Verkehr wird sichergestellt, dass der Verkehr auch in Zukunft funktioniert, die Umwelt möglichst wenig belastet wird und die Transportwege kurz sind. Neben einer guten Abstimmung Verkehr und Siedlung sind dazu auch Lenkungs- und Steuerungsmassnahmen sowie nachfrage- bzw. verhaltensorientierte Massnahmen notwendig.
6. **Handlungsbedarf über die Generationen hinweg abstimmen:** Das Agglomerationsprogramm baut im Sinne einer rollenden Planung auf den Vorgängergenerationen und den bereits vereinbarten Massnahmen auf.
7. **Umsetzung von Massnahmen:** Das Agglomerationsprogramm legt die Grundlage für eine zielgerichtete, koordinierte und termingerechte Umsetzung von Verkehrs- und Siedlungsmassnahmen.

¹⁷ Art. 6, Bst. c, PAVV

8. **Regional zusammenarbeiten und verbesserte Abstimmung mit dem Bund:** Das Agglomerationsprogramm ist ein wichtiges Instrument zu einer besseren und verbindlicheren Zusammenarbeit zwischen Kantonen, Regionen, Städten und Gemeinden sowie Gebieten im grenznahen Ausland. Damit wird die Basis für eine grenzüberschreitend koordinierte Umsetzung von mehrheitsfähigen und wirkungsvollen Lösungen gelegt. Die regionalen Planungen sollen soweit diese nationalen Planungen tangieren, ihre eigenen planerischen Überlegungen mit den zuständigen Bundesämtern vor der Einreichung des Agglomerationsprogramms abstimmen.

2.2 Aufbau und Bausteine des Agglomerationsprogramms

2.2.1 Aufbau und Kohärenz

Ein Agglomerationsprogramm enthält mindestens drei Teile: Hauptteil, Massnahmenteil und Umsetzungstabellen. Die Umsetzungstabellen sind nur erforderlich, falls in einer Vorgängergeneration eine Leistungsvereinbarung abgeschlossen wurde¹⁸.

Der Hauptteil umfasst mindestens sechs Bausteine¹⁹ (Kap. 2.2.2 und Abbildung 3): Umsetzungsbericht, Situations- und Trendanalyse, Zukunftsbild, Handlungsbedarf, Teilstrategien sowie Massnahmen und deren Priorisierung.

Der Massnahmenteil besteht aus je einem Massnahmenblatt für jede A- oder B-Massnahme, einer Tabelle mit den A- und B-Massnahmen sowie einer Tabelle mit den relevanten Massnahmen nationaler, kantonaler und weiterer relevanter Planungen in der Schweiz und im grenznahen Ausland²⁰.

Ein Agglomerationsprogramm muss kohärent sein: Dazu gehören die Generationenkohärenz (Kap. 2.4), die inhaltliche Kohärenz (Kap. 2.2.2) sowie die Kohärenz mit nationalen und kantonalen Planungen und mit weiteren relevanten Planungen in der Schweiz und im grenznahen Ausland²¹.

2.2.2 Bausteine

Die sechs Bausteine des Hauptteils sind kohärent aufeinander aufgebaut und mit einem «roten Faden» verbunden²². Den Agglomerationen ist es freigestellt, die Reihenfolge der Bausteine anzupassen. Der Bund empfiehlt für den erkennbaren Roten Faden Folgendes: Aus dem Vergleich von Situations-/Trendanalyse und dem Zukunftsbild werden der Handlungsbedarf, die Teilstrategien sowie die Massnahmen abgeleitet und priorisiert. Die Umsetzung der bisherigen Massnahmen sowie die Massnahmen der nationalen, kantonalen und weiteren relevanten Planungen werden systematisch berücksichtigt.

Das PAV sieht einen Vierjahreszyklus vor. Das Agglomerationsprogramm bettet sich in diesen Rhythmus ein. In einem periodischen Prozess werden die bisherigen Generationen aktualisiert, weiterentwickelt und optimiert. Eine Trägerschaft kann eine Generation überspringen, ohne dass dies negative Auswirkungen auf die Programmwirkung der nächsten Generation hat (Kapitel 3.4.1).

Im Sinne einer rollenden Planung müssen nicht alle Bausteine des Agglomerationsprogramms in jeder Generation neu erarbeitet werden. Nachfolgend wird für jeden Baustein der minimale Aktualisierungsrhythmus aufgeführt. Werden einzelne Bausteine nicht oder nur marginal überarbeitet ist dies einleitend pro Baustein kurz zu erläutern und zu begründen. Wenn eine Generation übersprungen wird, müssen alle Bausteine mit Ausnahme des Zukunftsbilds erneuert werden. Für jede Generation können inhaltliche Schwerpunkte definiert werden, sofern sie nachvollziehbar aus dem aktualisierten Handlungsbedarf abgeleitet und begründet werden. Dabei sind die Hinweise des vorangehenden Prüfberichts zu berücksichtigen. Schwerpunktsetzungen haben nicht zwingend eine schlechtere Programmbeurteilung zur Folge, sofern für die jeweilige Generation kein Handlungsbedarf in den nicht berücksichtigten Bausteinen vorliegt und das Agglomerationsprogramm insgesamt eine kohärente Gesamtplanung zur Abstimmung von Siedlung- und Verkehrsentwicklung vorsieht. Kartografische Darstellungen sind mindestens für die wichtigsten Aspekte der Situations- und Trendanalyse, für das Zukunftsbild, die Teilstrategien, die A- und B-Massnahmen der aktuellen Generation sowie die

¹⁸ Art. 1 PAVV

¹⁹ Art. 2 PAVV

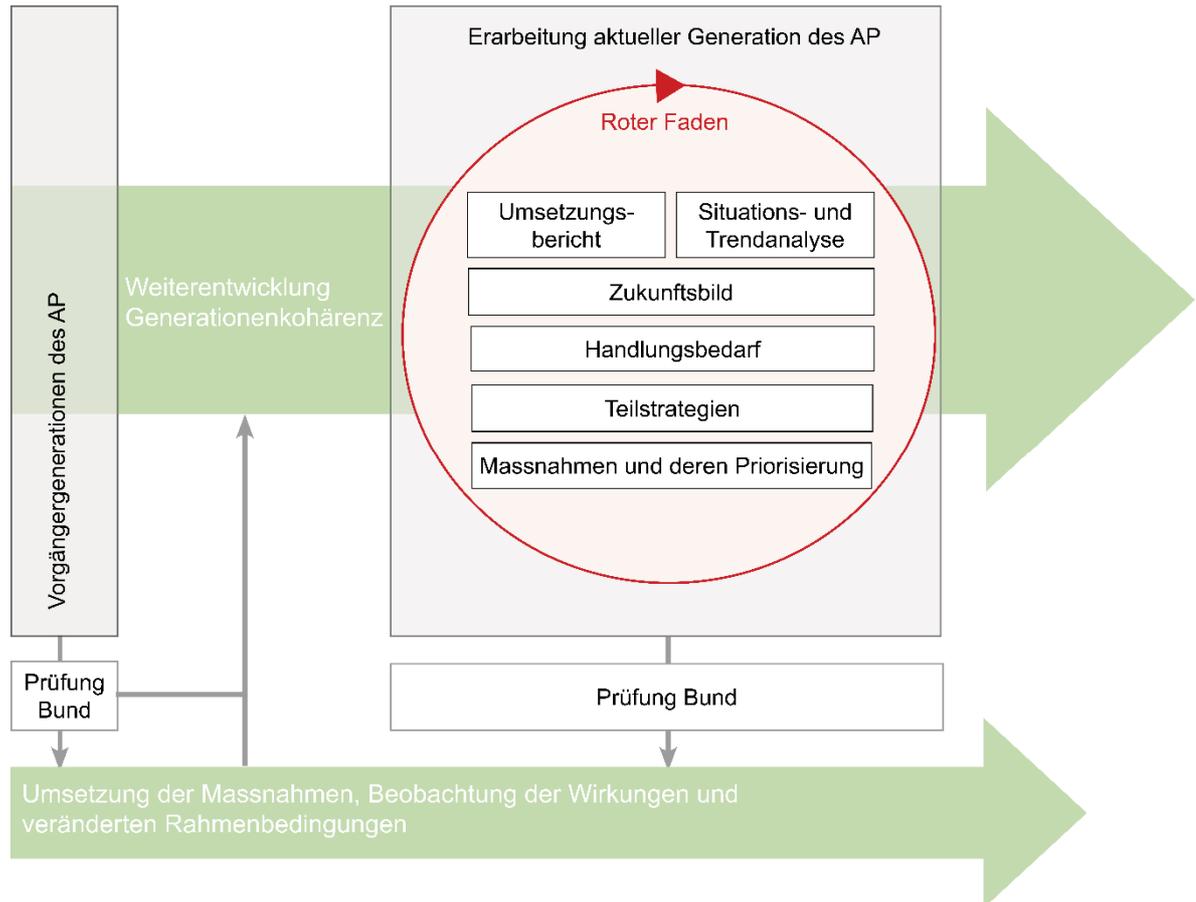
²⁰ Art. 3 PAVV

²¹ Art. 6 PAVV

²² Art. 6 Bst. b PAVV

Umsetzungstabellen erforderlich²³. Soweit einzelne Karten genügend aussagekräftig sind, können sie für die Illustration mehrerer Bausteine beigezogen werden (z.B. für das Zukunftsbild und die Teilstrategie Siedlung). Für den Baustein Handlungsbedarf sind Karten nicht zwingend, jedoch für ein besseres Verständnis des Agglomerationsprogramms erwünscht (z.B. Schwachstellenkarten).

Abbildung 3: Bausteine und «roter Faden» zur Weiterentwicklung und Umsetzung eines Agglomerationsprogramms



Nachfolgend werden die wesentlichen Elemente der sechs Bausteine umschrieben. Weitere Ausführungen zu den Anforderungen in den einzelnen Bausteinen finden sich in den Grundanforderungen (Kapitel 2.6) und im Anhang 1.

1. Umsetzungsbericht (Aktualisierung: 4-jährlich)

Kernfrage: Wo steht die Agglomeration bei der Umsetzung des Agglomerationsprogramms?

In diesem Baustein wird der aktuelle Stand der Umsetzung der Vorgängergenerationen dargestellt. Der Baustein ist eine wichtige Grundlage, um den Handlungsbedarf und damit die Massnahmen für die aktuelle Generation festzulegen, weshalb er alle vier Jahre zu aktualisieren ist.

²³ Art. 1, Bst. c sowie Art. 2, Abs. 2 PAVV

Der Umsetzungsbericht im Hauptteil befasst sich mit zwei Umsetzungsebenen:

- Der Umsetzungsbericht zeigt auf, ob die Agglomeration bezüglich Zukunftsbild, Teilstrategien und Zielwerten der MOCA-Indikatoren auf Zielkurs ist.
- Er gibt eine Übersicht über den Stand der Umsetzung der Massnahmen. Zu behandeln sind vor allem grössere Massnahmen und Schlüsselmassnahmen. Als Schlüsselmassnahmen gelten Massnahmen, die für die Wirkung des Agglomerationsprogramms zentral sind. Weiter sind diejenigen Massnahmen im Umsetzungsbericht zu behandeln, die einen gewissen Einfluss auf die Wirkung des Agglomerationsprogramms haben. Der Umsetzungsbericht soll auf Verzögerungen und die dafür massgeblichen Gründe hinweisen. Auch soll er weitere Umsetzungsschritte für die noch nicht umgesetzten Massnahmen und die Herleitung neuer notwendiger Massnahmen für die aktuelle Generation (siehe Baustein Handlungsbedarf) aufzeigen.

Neben dem Umsetzungsbericht im Hauptteil muss die Trägerschaft auch Umsetzungstabellen einreichen²⁴.

- Die Umsetzungstabellen zeigen systematisch über alle Massnahmen auf, wie die Umsetzung der Massnahmen gemäss den Leistungsvereinbarungen von Vorgängergenerationen vorankommt und begründet allfällige Verzögerungen. Die Form der Umsetzungstabellen und die Kategorien zur Beurteilung werden vom ARE vorgegeben und den Agglomerationen zugestellt.

2. Situations- und Trendanalyse (Aktualisierung: 4- bis 8-jährlich)

Kernfrage: Wie hat sich die Agglomeration in den Bereichen Verkehr und Siedlung unter Berücksichtigung der Landschaft bisher entwickelt? Wie wird sich die Agglomeration in Zukunft entwickeln, wenn keine Planung in den genannten Bereichen erfolgt?

Dieser Baustein stellt den aktuellen Zustand der Verkehrssysteme, der Siedlungsstruktur unter Berücksichtigung der Landschaft sowie der Umwelt dar. Die Situationsanalyse im Bereich Umwelt (z.B. Lärm- und Luftemissionen) ist eine Voraussetzung, um die Auswirkungen des Agglomerationsprogramms auf die Umwelt beurteilen zu können. Eine Situations- und Trendanalyse muss grundsätzlich für jede Generation durchgeführt werden, um den Handlungsbedarf und die Zusammenhänge nachvollziehen zu können. Die Analyse muss jedoch nicht in jeder Generation vollständig aktualisiert werden: Wenn in einer früheren Generation eine umfassende Analyse durchgeführt wurde, geht es in der aktuellen Generation vor allem um die Nachführung der wichtigsten Kennzahlen. Die Situations- und Trendanalyse zeigt sowohl die bisherigen Entwicklungen als auch die Trends auf. Eine Würdigung des bisher Erreichten mit explizitem Hinweis auf bisherige Massnahmen erfolgt im Kapitel zum Handlungsbedarf.

Folgende Themen sind in der Situations- und Trendanalyse mindestens zu behandeln, wobei neben der Beschreibung des Ist-Zustands wenn möglich auch Zeitreihen aufzuzeigen sind:

- Agglomerationsperimeter, räumliche Gliederung und funktionaler Zusammenhang mit benachbarten Räumen und Agglomerationen (z.B. Handlungsraum des Raumkonzeptes).
- Bereich Siedlung: Einwohner- und Beschäftigtenentwicklung; Siedlungsentwicklung; Lokalisierung von Entwicklungsschwerpunkten²⁵, Innenentwicklungsgebieten und

²⁴ Art. 1 Bst. c PAVV

²⁵ «Entwicklungsschwerpunkt» wird in den Richtlinien als Oberbegriff verwendet und subsummiert alle agglomerationsrelevanten Entwicklungsschwerpunkte, Entwicklungsstandorte, Schwerpunktgebiete, Siedlungsschwerpunkte, wirtschaftliche Schwerpunktgebiete / Entwicklungsgebiete, Schwerpunkte für Siedlungsentwicklung, etc. Diese

- verkehrsintensiven Einrichtungen (gemäss KRIP) sowie deren ÖV-Erschliessungsgüte, generelle Freiraumstrukturen.
- Bereich Landschaft und Umwelt: generelle Landschafts- und Freiraumstruktur, wichtigste siedlungsgliedernde Grünzäsuren und ökologische Vernetzungskorridore; Schutzgebiete; Luft- (NO_x, PM₁₀) und Lärmschadstoffbelastung.
 - Bereich Verkehr: Räumliche Analyse der Pendlerströme sowie von relevanten weiteren Verkehrsströmen (z.B. Güter-, Einkaufs- oder Tourismusverkehrsströme), Modal Split (Aufkommen und Verkehrsleistung); Angebot und Nachfrage des öffentlichen Verkehrssystems (Bahn, Tram, Bus); Struktur und Auslastung des Strassennetzes (Netzhierarchien, Kapazitätsengpässe); Lokalisierung verkehrsberuhigter Zonen; Parkplatzbewirtschaftung; Struktur und Qualitäten des Langsamverkehrsnetzes; intermodale Angebote; Unfallgeschehen; Aktivitäten im Bereich Mobilitätsmanagement.

Es wird empfohlen, in diesem Baustein auch die Entwicklung der MOCA-Indikatoren aufzuzeigen.

Zusätzliche Themen sind abhängig von den agglomerationsspezifischen Herausforderungen in der Situations- und Trendanalyse zu behandeln. Spezifische Herausforderungen einer Agglomeration können sich aus der Grösse, der geografischen Lage (z.B. Gebirgsagglomerationen), einer grenzüberschreitenden Situation (Kantons- oder Landesgrenzen) oder besonderen Funktionen ergeben (z.B. touristische geprägte Agglomeration, logistisch geprägte Räume oder andere spezifische Herausforderungen). Solche Besonderheiten werden in der Programmbeurteilung mitberücksichtigt, sofern die Bezüge zwischen den spezifischen Herausforderungen und der strategischen Ausrichtung des Agglomerationsprogramms nachvollziehbar dargelegt werden.

3. Zukunftsbild (Aktualisierung: 8- bis 12-jährlich)

Kernfrage: Wie sieht die erwünschte zukünftige Struktur von Verkehr und Siedlung unter Berücksichtigung der Landschaft der Agglomeration aus?

Das Zukunftsbild zeigt räumlich konkret und in Form von Karte und Text auf, an welchen zukünftigen Strukturen von Verkehr und Siedlung unter Berücksichtigung der Landschaft sich die Agglomeration orientiert. Landschaftsthemen sind soweit zu behandeln, dass die Auswirkungen der Massnahmen in den Bereichen Siedlung und Verkehr auf die Landschaft beurteilt werden können. In quantitativer Hinsicht wird empfohlen, unter anderem die Zielwerte der Monitoring- und Controllingindikatoren einzubeziehen. Dabei können auch agglomerationsspezifische Herausforderungen mit Wirkung auf die Siedlungs- und Verkehrssysteme mitbehandelt werden (auch ausserhalb des Perimeters). Das Zukunftsbild stellt einen zukünftigen Zustand dar. Es kann aber u.U. zweckmässig sein, die wichtigsten Veränderungen gegenüber dem Bestand, bereits im Zukunftsbild darzustellen. Letzteres wird aber in der Regel in den Teilstrategien aufgezeigt. Der Zeithorizont beträgt rund 20 Jahre, ausgehend von der jeweiligen Generation. Folgende Themen sind im Zukunftsbild mindestens zu behandeln:

- Definition von Raumtypen und deren Entwicklungszielen
- Wichtigste Verkehrselemente und deren Abstimmung auf die Siedlungsentwicklung
- Wichtigste Natur - und Landschaftsräume und deren Vernetzung
- Berücksichtigung der Ziele und Strategien des Raumkonzepts Schweiz sowie der kantonalen Raumentwicklungskonzepte

Das Zukunftsbild gewährleistet die Konstanz über mehrere Generationen hinweg. Es wird deshalb empfohlen, nicht in jeder Generation eine vollständige Aktualisierung durchzuführen. Das Zukunftsbild soll aber angepasst werden, wenn sich eine Anpassung aufgrund der beobachteten Entwicklungen

aufdrängt oder wenn der Prüfbericht zur Vorgängergeneration entsprechende Hinweise enthält. In jedem Fall soll angegeben werden, ob und wo sich ein Zukunftsbild gegenüber Vorgängergenerationen wesentlich verändert hat.

4. Handlungsbedarf (Aktualisierung: 4- jährlich)

Kernfrage: Wo bestehen vor dem Hintergrund der Situations- und Trendanalyse, des Zukunftsbilds, der Teilstrategien und der bisher vereinbarten Massnahmen die grössten Lücken? Welche Probleme müssen prioritär angegangen werden?

Gestützt auf einen Vergleich zwischen der Situations- und Trendanalyse, dem Stand der Umsetzung, den Teilstrategien und dem Zukunftsbild (Soll-Ist-Vergleich) wird der verbleibende Handlungsbedarf für die aktuelle Generation dargestellt. Ziel ist es, nachvollziehbar aufzuzeigen, welche Probleme in der aktuellen Generation prioritär zu behandeln sind (was wird in der aktuellen Generation gemacht und warum? Was ist kohärent mit früheren Generationen? Was wird neu/geändert?) und welche/warum Schwerpunkte bei den Teilstrategien angegangen und welche Massnahmen daraus abgeleitet werden. Der Baustein zeigt insbesondere auf, welche Schwächen mit den bisherigen Massnahmen schon behoben wurden und wo noch Handlungsbedarf besteht. Dies erfolgt nicht zwingend, aber zweckmässigerweise sowohl in kartografischer Form (Schwachstellenkarten) als auch in tabellarischer Übersicht. Falls bei Schlüsselprojekten Umsetzungsschwierigkeiten bestehen, sind Rückfallebenen aufzuzeigen (z.B. in Form von Szenarien). Der Handlungsbedarf sollte auch priorisiert werden, um den Inhalt der aktuellen Generation zu begründen. Dies erfolgt entweder integral in diesem Baustein oder kann auch Bestandteil des Bausteins Teilstrategien sein.

Der Baustein Handlungsbedarf dient als Scharnier zwischen Situations- und Trendanalyse, Zukunftsbild, Teilstrategien und Massnahmen im aktuellen Programm sowie als Bindeglied zwischen den verschiedenen Generationen. Er ist damit ein Schlüsselement für den Nachweis der Generationenkohärenz und für die Beurteilung der Gesamtwirkung eines Agglomerationsprogramms. Er muss deshalb alle vier Jahre in den Bereichen Verkehr und Siedlung aktualisiert werden. Enthält ein AP auch Landschaftsmassnahmen, muss der Handlungsbedarf auch das Thema Landschaft behandeln. Andernfalls ist die Behandlung der Landschaft in diesem Baustein nicht zwingend.

5. Teilstrategien (Aktualisierung: 4- bis 8-jährlich)

Kernfrage: Wie wird das Zukunftsbild erreicht und wie wird in den Bereichen Verkehr und Siedlung unter Berücksichtigung der Landschaft mit den Teilstrategien auf den Handlungsbedarf reagiert bzw. dieser abgeleitet?

Die Teilstrategien Verkehr und Siedlung unter Berücksichtigung der Landschaft nehmen Bezug zum Handlungsbedarf, um die Agglomeration auf das definierte Zukunftsbild auszurichten. Sie leiten sich aus dem Zukunftsbild ab und sollen den Handlungsbedarf berücksichtigen. Die Teilstrategien müssen räumlich konkret sein und auf die spezifische Situation der Agglomeration eingehen. Sie enthalten neben textlichen Erläuterungen zwingend auch kartografische Darstellungen²⁶ und sind in jeder Generation zu überprüfen. Folgende Themen sind in den Teilstrategien mindestens zu behandeln:

- Teilstrategie Siedlung (unter Berücksichtigung der Landschaft): vom Zukunftsbild abgeleitete, konkretisierende und differenzierende Aussagen über die weitere Entwicklung der agglomerationsrelevanten Entwicklungsschwerpunkte, Innenentwicklungsgebiete und deren Nutzung sowie Abstimmung mit den ESP gemäss den kantonalen Richtplänen; Abstimmung mit dem bestehenden Verkehrsnetz bzw. -angebot und neuen Verkehrsinfrastrukturen; Freiräume im Siedlungsgebiet und weitere wichtige Entwicklungen unter Berücksichtigung der

²⁶ Art. 2, Abs. 2 PAVV

Landschaftsaspekte. Dazu gehören beispielsweise strategische Aussagen zu Landschaftselementen, die aus Sicht Biodiversität, Landschaftsbild, Naherholung, Zäsuren von besonderem Wert sind. Eine eigenständige Teilstrategie Landschaft ist nicht zwingend.

- Teilstrategie Verkehr: Netzkonzepte bzw. -hierarchien zu allen Verkehrsträgern (Netzlückenschlüsse, Netzergänzungen, wichtige multimodale Drehscheiben Angebots- und Qualitätsverbesserungen für ÖV, MIV, LV). Die Darstellungen sind so zu wählen, dass sowohl die Entwicklungsabsichten in den einzelnen Verkehrsträgern als auch deren gesamtverkehrliche Abstimmung ersichtlich sind. Zusätzlich sind Angebotskonzepte im ÖV, Strategien zur Abstimmung der Verkehrsträger und Entwicklung multimodaler Angebote, Parkraummanagement sowie Verkehrs- und Mobilitätsmanagement aufzuzeigen. In Agglomerationen mit bedeutenden Güterverkehrsbelastung und Logistikstandorten soll der Güterverkehr ebenfalls behandelt werden. Dasselbe gilt für den Tourismusverkehr in touristisch geprägten Agglomerationen. Die Teilstrategie zeigt die Abstimmung mit den Massnahmen der nationalen, kantonalen und weiteren relevanten Planungen in der Schweiz und im grenznahen Ausland auf.

6. Massnahmen und deren Priorisierung (Aktualisierung: 4-jährlich)

Kernfrage: Mit welchem aktualisierten Massnahmenportfolio werden die Teilstrategien Verkehr und Siedlung umgesetzt? Für welche Verkehrsinfrastrukturen wird eine Mitfinanzierung durch den Bund beantragt?

Das Massnahmenportfolio muss in jeder Generation aktualisiert werden. Es können bei jeder Generation thematische oder räumliche Schwerpunkte gesetzt werden, abgestimmt auf den Handlungsbedarf und die zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel.

- Der Baustein zeigt auf, welche Massnahmen für die Umsetzung der Teilstrategien Verkehr und Siedlung geplant sind.
- Es umfasst mitfinanzierbare und nicht mitfinanzierbare Massnahmen in den Bereichen Verkehr und Siedlung (angebotsseitige und nachfrageseitige Massnahmen).
- Enthält ein AP Massnahmen im Bereich Landschaft, sind diese auch hier darzustellen und vorgängig herzuleiten (namentlich im Baustein Handlungsbedarf).
- Die Trägerschaft schlägt für alle Massnahmen eine Priorisierung (A, B, C) vor. A- und B-Massnahmen im Bereich Verkehr und Siedlung müssen zwingend enthalten sein und begründet werden.
- Der Baustein zeigt auf, wie die Verkehrs- und Siedlungsmassnahmen mit den Massnahmen der nationalen, kantonalen und weiteren relevanten Planungen in der Schweiz und im grenznahem Ausland im Bereich Verkehr abgestimmt sind.

2.3 Formale Anforderungen an die Berichterstattung

Ein Agglomerationsprogramm muss bestimmte formale Anforderungen erfüllen, damit es vom Bund weiter geprüft wird. Die formalen Anforderungen dienen dazu, dass der Bund die wesentlichen Inhalte eines Agglomerationsprogramms möglichst rasch finden und die Prüfung effizient und zeitgerecht durchführen kann. Mit der **Eingangsprüfung** prüft der Bund anhand einer Checkliste (Anhang 1 «Checkliste» Eingangsprüfung), ob ein Agglomerationsprogramm die formalen Anforderungen erfüllt hat. Gegenstand der Eingangsprüfung ist somit nicht die inhaltliche Qualität eines Agglomerationsprogramms. Werden diese Anforderungen nicht erfüllt, wird der Trägerschaft ein Email mit den nachzuliefernden Angaben zugestellt. Die Trägerschaft erhält eine Frist von 21 Tagen, um diese nachzureichen. Eine Fristerstreckung kann wegen des engen Terminplans im Prüfprozess nicht gewährt werden. Können die fehlenden Anforderungen innert Frist nicht nachgereicht werden, wird das Agglomerationsprogramm nicht weiter geprüft.

Bei der Eingangsprüfung prüft der Bund folgende Aspekte²⁷:

- Das Agglomerationsprogramm besteht aus mindestens drei Teilen (Art. 1 PAVV): Hauptteil, Massnahmenteil und falls in einer Vorgängergeneration bereits Massnahmen vereinbart wurden: Umsetzungstabellen. Diese drei Teile sind Gegenstand der Eingangsprüfung (siehe Anhang 1).
- Der Hauptteil besteht mindestens aus den 6 Bausteinen Situations- und Trendanalyse, Umsetzungsbericht, Zukunftsbild, Handlungsbedarf, Teilstrategien und Massnahmen. Jeder Baustein mit Ausnahme des Handlungsbedarfs ist mit kartografischen Darstellungen illustriert (Art. 2 PAVV).
- Die zuständige kantonale Behörde (in der Regel der Regierungsrat) hat das Agglomerationsprogramm für die Einreichung beim Bund freigegeben (Art. 8 PAVV).

Ergänzend empfiehlt der Bund, die Berichterstattung an folgenden allgemeinen Anforderungen zu orientieren:

- Der Massnahmenteil mit den Massnahmenblättern ist vom Hauptteil zu trennen. Die Umsetzungstabellen können am Ende des Hauptteils oder als separates Dokument beigefügt werden.
- Falls einzelne Karten nur schwer lesbar in die Kapitel des Hauptteils integrierbar sind, können diese auch in einem Kartenanhang zum Hauptteil abgebildet werden.
- Ein Agglomerationsprogramm der aktuellen Generation muss für sich lesbar sein. Verweise auf frühere Dokumente sind zu unterlassen. Wenn einzelne Bausteine nicht (oder nur geringfügig) überarbeitet wurden, ist dies sichtbar zu machen. Auch diese Bausteine sind in den neuen Hauptteil zu übernehmen.
- Der Hauptteil der aktuellen Generation (Gx) macht die wichtigsten Veränderungen gegenüber den Vorgängergenerationen erkennbar. Dies erfolgt vorzugsweise in Form einer Übersicht über die Schwerpunkte und wichtigsten Anpassungen.
- Hauptteil und Massnahmenblätter sind so kurz wie möglich zu halten. Auf eine Vorgabe für eine maximale Seitenzahl wird verzichtet. Gut lesbare Karten und Grafiken sind wichtiger als viel Text. Wichtig ist eine klar erkennbare Verknüpfung zwischen Textbausteinen und Abbildungen / Karten.
- Es wird empfohlen, eine Zusammenfassung zu Beginn des Hauptteils vorzusehen. Eine gut lesbare Zusammenfassung hilft allen Akteuren, die wesentlichen Inhalte des Agglomerationsprogramms in kurzer Zeit zu erfassen.

²⁷ Art. 11 PAVV

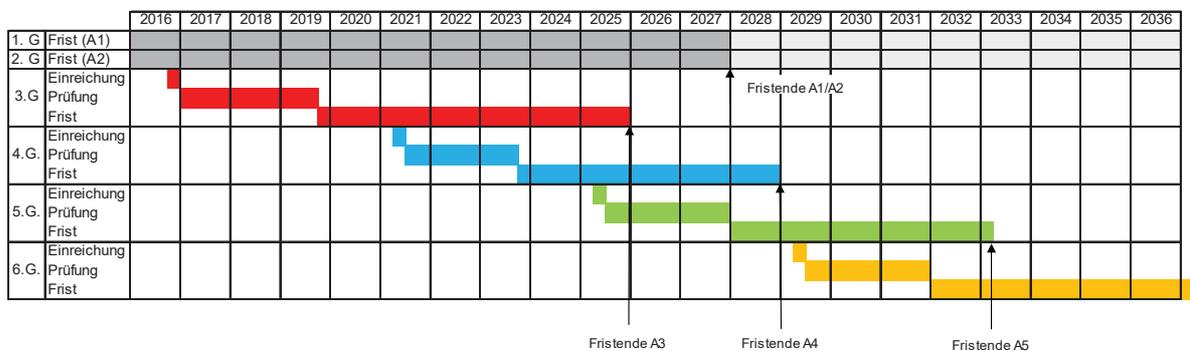
- Neben den sechs Bausteinen, welche auch den Nachweis hinsichtlich der Erfüllung der GA2-GA4 beinhalten, enthält der Hauptteil auch den Nachweis hinsichtlich Erfüllung der Grundanforderung 1 «Trägerschaft und Partizipation» (siehe Kapitel 2.6).
- Das Agglomerationsprogramm macht auf nachvollziehbare Art und Weise die wichtigsten Querbezüge zu beschlossenen Massnahmen der nationalen, kantonalen und weiteren relevanten Planungen in der Schweiz und grenznahen Ausland in den Bereichen Verkehr und Siedlung. Dies gilt auch für kantonale Programme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.
- Für den Nachvollzug der Strategien und wichtigsten Massnahmen ist auf die einschlägigen, separat vorliegenden Planungsdokumente zu verweisen. Neben einer vollständigen Referenzierung wird empfohlen, die wichtigsten Planungsdokumente in einem technischen Anhang dem Bund in einer digitalen Form mit einzureichen. Dazu gehören z.B. Gesamtverkehrskonzepte, ÖV-Netzstudien, Vorstudien oder Vorprojekte von grossen Massnahmen (> 50 Mio. CHF), regionale Raumkonzepte, Freiraum- und Landschaftskonzepte.

2.4 Generationenkohärenz

Ein Agglomerationsprogramm muss gemäss Art. 6 Bst.a die Kohärenz zwischen verschiedenen Generationen von Agglomerationsprogrammen gewährleisten (Generationenkohärenz). Es baut auf den Vorgängergenerationen auf und entwickelt diese weiter. Mit der zunehmenden Anzahl Generationen gewinnt der Nachweis der Kohärenz zwischen neuen und bisherigen Strategien und Massnahmen an Bedeutung. Gleichzeitig wird mit den Fristen für den Beginn der Ausführung von Bauvorhaben²⁸ eine neue Rahmenbedingung gesetzt, die im Prüfverfahren zu beachten ist.

Die folgende Darstellung zeigt die voraussichtlichen Zeiträume für die Einreichung und Prüfung künftiger Agglomerationsprogramme sowie die Fristen für den Beginn der Ausführung der entsprechenden Bauvorhaben:

Abbildung 4: Zeiträume der Agglomerationsprogramme und Ausführungsfristen



Um die Generationenkohärenz sicherzustellen, gelten folgende **Grundsätze**²⁹.

- **Berichterstattung (Kapitel 2.2):** Ein Agglomerationsprogramm der Generation Gx muss ein eigenständig lesbares und mit den Vorgängergenerationen abgestimmtes Dokument sein. Es müssen nicht alle Bausteine in jeder Generation überarbeitet werden. Sie müssen aber in jeder Generation vollständig vorliegen, ohne Verweise auf Unterlagen der Vorgängergenerationen. Die wichtigsten Anpassungen gegenüber der Vorgängergeneration sind darzustellen.
- **Grundanforderungen (Kapitel 2.6):** Die Grundanforderungen (GA) definieren Mindestanforderungen zur Generationenkohärenz. Besonders wichtig ist dieses Thema in GA2 («Roter Faden») und GA3 (Herleitung prioritärer Massnahmen).
- **Massnahmenbeurteilung (Kapitel 3.3):** Die Massnahmenbeurteilung umfasst sowohl die inhaltliche Kohärenz zur Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung als auch die zeitliche Kohärenz (abgestimmt mit Vorgängergenerationen und stringente Herleitung der Massnahmen aus einem aktualisierten Handlungsbedarf). Wichtig bei der Massnahmenbeurteilung ist auch eine kohärente Herleitung von Massnahmen(-paketen) mit pauschalen Bundesbeiträgen.
- **Bestimmung der Programmwirkung (Kapitel 3.4):** Der Umfang für die Kosten- und die Nutzenbeurteilung einer Generation bezieht sich jeweils auf die Massnahmen der aktuellen Generation (Ax und Bx). Massnahmen der Vorgängergenerationen werden in der Nutzen- und Kostenbeurteilung nicht berücksichtigt.
- **Umsetzungsbeurteilung (Kapitel 3.4.4):** Der aus den Wirkungspunkten und den Kosten resultierende Beitragssatz kann um 5 Prozentpunkte reduziert werden, wenn die Umsetzung der Massnahmen aus der vorletzten Generation (Gx-2) ungenügend voranschreitet.

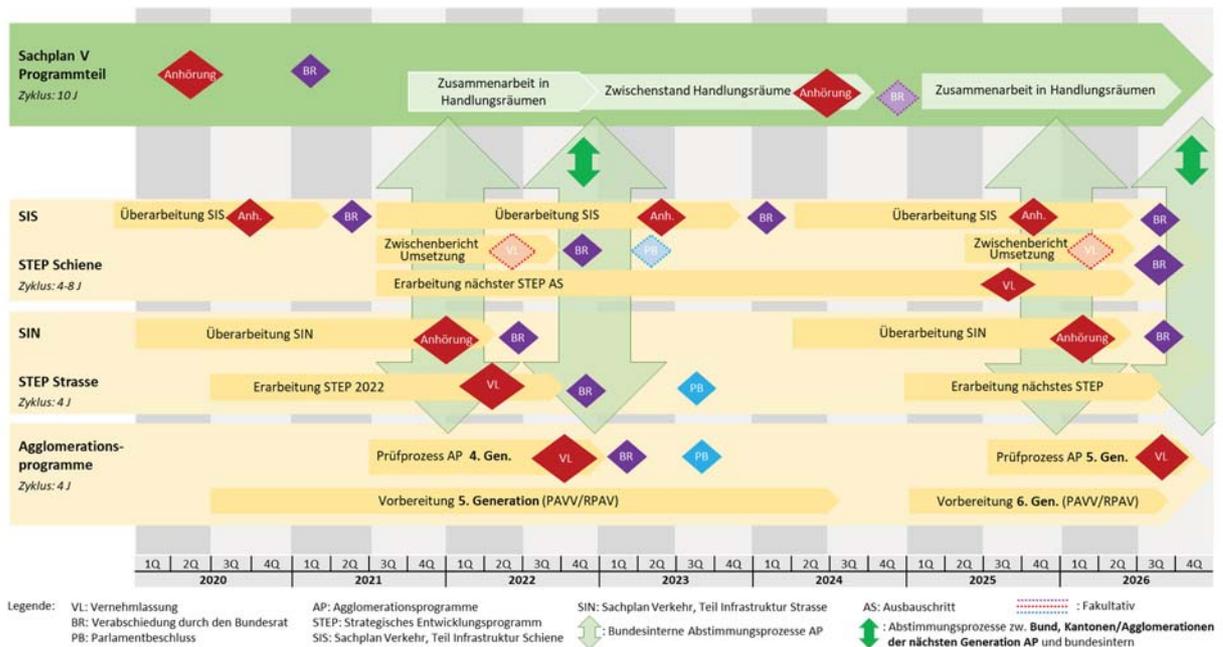
²⁸ Art. 18 PAVV

²⁹ Diese Grundsätze werden in den nachfolgenden Kapiteln weiter ausgeführt.

2.5 Abstimmung mit den nationalen, kantonalen und weiteren relevanten Planungen in der Schweiz und im grenznahen Ausland

Gemäss Art. 6 Bst. c PAVV muss die Abstimmung auf die nationalen, die kantonalen und weitere relevante Planungen in der Schweiz und im grenznahen Ausland gewährleistet werden. Bei den nationalen Planungen ist namentlich eine gute Abstimmung mit dem Sachplan Verkehr sowie mit den STEP-Projekten (Strasse und Schiene) wichtig (Kapitel 2.5.1). Im Gegenstromprinzip sind das Agglomerationsprogramm und seine Massnahmen als Grundlage bei den Sachplanungen des Bundes im Bereich Verkehr beizuziehen (Art. 21 PAVV). Bei den kantonalen Planungen sind der kantonale Richtplan und weitere kantonale Planungen zu erwähnen (Kapitel 2.5.3). Behördenverbindliche Planungen auf regionaler Ebene sowie Planungen im grenznahen Ausland sind ebenfalls zu berücksichtigen.

Abbildung 5: Aktivitäten des Bundes - Zeitplanung Sachplan Verkehr, Infrastrukturplanungen und AP 2020-2026 (Arbeitsstand 2020)



In Abbildung 5 wurden Meilensteine der relevanten Infrastrukturplanungen des Bundes im Zeitraum 2020 bis 2026 dargestellt. Es sind dies der Sachplan Verkehr und die Agglomerationsprogramme (Federführung (FF) ARE) sowie der Sachplan Strasse (FF ASTRA) und Schiene (FF BAV) wie auch die jeweiligen STEPs. Aus der Grafik können die wesentlichen Aktivitäten, Abstimmungsprozesse der verschiedenen Bundesplanungen im Bereich Verkehr bezüglich der 4. und teilweise bereits 5. Generation der Agglomerationsprogramme entnommen werden³⁰. Das Vorgehen im Prüfprozess der Agglomerationsprogramme ist im Kapitel 3.1 beschrieben. Insbesondere in der Phase des Prüfprozesses der AP erfolgen ein intensiver Austausch und Abstimmung zwischen den Sachplänen und Programmen des Bundes. Für künftige Generationen gilt es die bezeichneten Abstimmungsprozesse zwischen Bund, Kantonen/Agglomerationen weiter zu präzisieren. Dies erfolgt im Rahmen des Prozesses des Sachplans Verkehr.

³⁰Die Planungen des kantonalen Richtplans konnten, da sie zu individuelle Planungsrythmen aufweisen, nicht in dieser Übersicht dargestellt werden. Die Abstimmung mit diesem ist jedoch wesentliche Voraussetzung für die Prüfung eines Agglomerationsprogrammes sowie für die oben genannten weiteren Infrastrukturprogramme des Bundes.

2.5.1 Abstimmung mit nationalen Planungen

In Artikel 17c Buchstabe a MinVG wird als Voraussetzung für die Mitfinanzierung einer Massnahme die Einbindung der Projekte in eine Gesamtverkehrsplanung und die Abstimmung mit übergeordneten Verkehrsnetzen verlangt. Infrastrukturen der Nationalstrassen werden im Rahmen des NAF vollständig durch den Bund finanziert. Bahninfrastrukturen werden grundsätzlich über den Bahninfrastrukturfonds (BIF) finanziert. Ausnahmen sind möglich für Schienenanlagen³¹, die der Feinerschliessung dienen (Art. 49 Abs. 3 Bst. a des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 [EBG]³²) und für umfangreiche Bahnhofsanlagen, die zu einer Gesamtverkehrsverbesserung führen.

Zu den nationalen Planungen gehören insbesondere der Sachplan Verkehr sowie die Entwicklungsprogramme STEP Schiene und STEP Nationalstrassen. Der Programmteil des Sachplans Verkehr soll zukünftig das nationale Koordinationsinstrument des Bundes für Verkehr und Raum sein. In diesem Zusammenhang werden unter anderem die Ziele des Gesamtverkehrssystems und die Verbindungsqualitäten für die verschiedenen Verkehrsmittel formuliert und diese in die Handlungsräume gemäss Raumkonzept Schweiz übersetzt. Ein aktueller Schwerpunkt der besseren Abstimmung der Bundesplanungen zum Thema der optimalen Verkehrsvernetzung für einen effizienten Umstieg zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern und Netzhierarchien stellt die Förderung der attraktiven multimodalen Drehscheibe dar. Die Agglomerationen sind hierzu aufgefordert, ihre konzeptionellen Überlegungen in die nationalen Planungen einzubringen (siehe auch Anhang 3).

Massnahmen der nationalen Planungen, deren Finanzierung beschlossen ist, müssen im Agglomerationsprogramm auf strategischer Ebene und bei den Massnahmen berücksichtigt werden. Gemäss Art. 2 Abs. 1 RPG gilt der Grundsatz, wonach der Bund, die Kantone und Gemeinden ihre Planungen aufeinander abzustimmen haben. Das gilt auch für die Agglomerationsprogramme, die eine integrale Gesamtverkehrs- und Siedlungsplanung beinhalten. Deshalb werden die Agglomerationsprogramme als Grundlage bei den Sachplanungen des Bundes im Bereich Verkehr beigezogen (Art. 21 PAVV). Die Trägerschaften können somit auch eigene planerische Überlegungen zu Massnahmen der nationalen Planungen einbringen. Voraussetzung dafür ist, dass solche Überlegungen mit den zuständigen zentralen Bundesstellen in den gesetzlich geregelten Prozessen (STEP Ausbauschritte; siehe z.B. Art. 48 a-d EBG) vor der Einreichung des Agglomerationsprogramms abgestimmt wurden. Die Massnahmen der nationalen Planungen fliessen nicht in die Nutzenbeurteilung ein, hingegen wird der Abstimmungsnachweis mit diesen Massnahmen für die Programmwirkung herangezogen (Kapitel 3.4). Wichtig bei diesem Abstimmungsnachweis sind folgende Aspekte:

- Die Lage und die Anordnung der Schnittstellen zwischen dem nationalen und dem lokalen Verkehrsnetz sowie entsprechenden multimodalen Drehscheiben sind so zu planen, dass die Verkehrsnetze effizient betrieben und mit den räumlichen Strukturen in Einklang gebracht werden. In diesem Zusammenhang sind geeignete Massnahmen zu ergreifen, mit denen zwischen verschiedenen Verkehrsträgern und Verkehrsmitteln bequemer, einfacher und effizienter umgestiegen werden kann (siehe auch Anhang 3).
- Im Rahmen der Teilstrategie Siedlung unter Berücksichtigung der Landschaft ist aufzuzeigen, dass die Massnahmen der nationalen Planungen in ein verkehrliches Gesamtsystem der Agglomeration eingebunden und eng mit der Siedlungsentwicklung abgestimmt sind.
- Kurz- und mittelfristig geplante Massnahmen des Agglomerationsprogramms (A- und B-Horizont) sind an den *beschlossenen* nationalen Vorhaben auszurichten.
- Bei *nicht beschlossenen Massnahmen* der nationalen Planungen (z.B. bei laufenden Priorisierungsverfahren im Rahmen von STEP) muss das AP aufzeigen, dass die Wirksamkeit und Umsetzbarkeit der Massnahmen des Agglomerationsprogramms auch ohne nicht

³¹ Die technische Ausgestaltung des Schienenverkehrsmittels (Trams, Metros, Stadtbahnen) spielt dabei keine Rolle.

³² SR 742.101

beschlossenen Massnahmen der nationalen Planungen gegeben ist (Nachweis der Aufwärtskompatibilität der Massnahmen, siehe auch Kap. 3.3.1).

2.5.2 Abstimmung mit kantonalen Planungen

In Artikel 17c Buchstabe b MinVG wird als Voraussetzung für eine Mitfinanzierung von Massnahmen die Übereinstimmung bzw. Abstimmung mit den kantonalen Richtplänen verlangt:

- Es wird empfohlen, sämtliche richtplanrelevante Verkehrsinfrastrukturmassnahmen, die im A- Horizont eingereicht werden, im kantonalen Richtplan festzuschreiben und dem Bund rechtzeitig zur Vorprüfung des kantonalen Richtplans zu unterbreiten. Dies soll vor der Einreichung des Agglomerationsprogramms geschehen.
- Sämtliche richtplanrelevanten Verkehrsinfrastrukturmassnahmen, die im Rahmen des PAV mitfinanziert werden und in die A-Listen aufgenommen wurden, müssen spätestens bis zum Abschluss der Leistungsvereinbarung im entsprechenden Richtplan mit dem Koordinationsstand "Festsetzung" verankert und vom Bund genehmigt sein.
- Dies gilt auch für richtplanrelevante Siedlungs- und allfällige Landschaftsmassnahmen, die eng mit einer Verkehrsinfrastrukturmassnahme der A-Listen verknüpft sind (z.B. Entwicklungsschwerpunkt, der mit einer neuen Tramlinie erschlossen werden soll). Es wird empfohlen, die übrigen richtplanrelevanten Siedlungs-, Landschafts-, und nicht infrastrukturellen Verkehrsmassnahmen der A-Listen spätestens vier Jahre nach Abschluss der Leistungsvereinbarung mit dem Koordinationsstand «Festsetzung» im Richtplan einzutragen und vom Bund genehmigen zu lassen.
- Der Antrag zur Prüfung und Genehmigung entsprechender Richtplananpassungen ist beim Bund rechtzeitig einzureichen (gemäss den in der Raumplanungsverordnung vom 28. Juni 2000 [RPV]³³ formulierten Ordnungsfristen für die Prüfung von Richtplänen)³⁴.

Weitere kantonale Planungen (kantonale Sachpläne, ÖV-Angebotskonzepte, Strassenbauprogramme, Velorichtpläne, Monitoring- und Sanierungsprogramme für Unfallschwerpunkte, weitere Verkehrssicherheitsprogramme von Tiefbau- und Polizeiamtern, Strategien für das Parkraummanagement, Massnahmenpläne Luftreinhaltung, Emissionskataster Luft und Lärm, Landschaftsentwicklungskonzepte, etc.) sind im Agglomerationsprogramm zu erwähnen und nach Massgabe ihrer Verbindlichkeit zu berücksichtigen.

³³ SR 700.1

³⁴ Art. 10 Abs. 4 RPV

2.6 Grundanforderungen

Ein Agglomerationsprogramm muss bestimmte Grundanforderungen erfüllen, damit es vom Bund weiter beurteilt wird³⁵. Die Grundanforderungen tragen dazu bei, dass der Bund die Prüfung der Agglomerationsprogramme auf vergleichbare Grundlagen abstützen und eine möglichst nachvollziehbare und gleichwertige Behandlung aller Agglomerationsprogramme durchführen kann. Zudem stellen sie sicher, dass die Agglomerationsprogramme unter Bezug aller relevanten Akteure erarbeitet sowie politisch breit abgestützt sind und damit zu einer termingerechten Umsetzung der Massnahmen beitragen.

Es gibt **vier Grundanforderungen**, welche nachfolgend erläutert werden:

- GA1: Trägerschaft und Partizipation
- GA2: Vollständigkeit und roter Faden
- GA3: Herleitung priorisierter Massnahmen
- GA4: Umsetzung und Controlling

Alle vier Grundanforderungen müssen erfüllt sein, damit der Bund das Agglomerationsprogramm weiter prüft. Sie können jedoch in der Art und Weise sowie im Detaillierungsgrad den spezifischen Herausforderungen und der Grösse der jeweiligen Agglomeration angepasst werden. Unverzichtbar ist in jedem Fall, dass ein Agglomerationsprogramm bei allen relevanten Akteuren breit abgestützt ist und politisch getragen wird und dass die inhaltliche Nachvollziehbarkeit und die Kohärenz gewährleistet sind.

Die Grundanforderungen werden bei jeder Generation neu geprüft. Erfüllt ein Agglomerationsprogramm eine oder mehrere Grundanforderungen nicht, ist eine zweckmässige Beurteilung nicht möglich. Das Agglomerationsprogramm wird nicht weitergeprüft. Die Trägerschaft wird darüber informiert, welche Grundanforderung(en) nicht erfüllt wurde(n). Der Bund behält sich vor, ein Agglomerationsprogramm nicht weiter zu prüfen, auch wenn er eine Vorgängergeneration akzeptiert hat.

³⁵ Art. 7 PAVV

Grundanforderung 1 (GA1): Trägerschaft und Partizipation

Inhalt:

Sämtliche am Agglomerationsprogramm beteiligten Akteure (Kantone, Gemeinden, ggf. regionale Körperschaften) treten gegenüber dem Bund mit einer Stimme auf und bezeichnen eine gemeinsame Stelle als Ansprechpartnerin für den Bund (Trägerschaft). Die Trägerschaft stellt eine koordinierte Erarbeitung des Agglomerationsprogramms sicher und erbringt gegenüber dem Bund den Nachweis, dass die zuständigen Organe dem Agglomerationsprogramm zugestimmt und sich im Rahmen ihrer Zuständigkeiten zur Umsetzung des Agglomerationsprogramms verpflichtet haben.

Die vom Agglomerationsprogramm betroffenen Gebietskörperschaften (Gemeinden, regionale Körperschaften und Kantone) müssen über ihre zuständigen politischen Behörden und Fachämter (insbesondere die Verkehrs- und Raumplanungsämter) auf angemessene Weise an der Erarbeitung und Umsetzung des Agglomerationsprogramms und der damit einhergehenden Planungen beteiligt werden. Die betroffene Bevölkerung muss in geeigneter Weise über das Agglomerationsprogramm informiert werden und sich dazu äussern können. Ziel ist eine breite politische Abstützung des Agglomerationsprogramms, um eine möglichst reibungslose Umsetzung gewährleisten zu können.

Präzisierungen:

- Die Trägerschaften sind zuständig für die Erarbeitung und die Umsetzung der Agglomerationsprogramme (Art. 23 MinVV). Sie verfügen über die entsprechenden Zuständigkeiten.
- Die Trägerschaft muss nicht zwingend über eine eigene Rechtspersönlichkeit verfügen. Ziel ist jedoch die Institutionalisierung der Trägerschaft, die bezüglich Organisationsform und Zuständigkeiten eine möglichst effiziente und breit abgestützte Führung des Agglomerationsprogramms gewährleistet.
- Die kantonalen Fachstellen (inkl. Umweltfachstellen) und gleichwertige Fachstellen bei Landesgrenzen überschreitenden Agglomerationen wirken an der Erarbeitung und Umsetzung des Agglomerationsprogramms mit.
- Die zuständigen Behörden (i.d.R. der Regierungsrat) geben alle drei zentralen Bestandteile des AP frei (Hauptteil, Massnahmenteil, Umsetzungstabellen).
- Die Gemeinden (je nach Agglomeration auch die regionale Körperschaft) wirken an der Erarbeitung und Umsetzung des Agglomerationsprogramms mit.
- Massnahmen im Zuständigkeitsbereich der Gemeinde sind von den zuständigen Gemeindeorganen zu beschliessen / genehmigen.
- Im Falle von grenzüberschreitenden Agglomerationsprogrammen beteiligen sich die ausländischen Gebietskörperschaften an der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms und geben es frei.
- Die betroffene Bevölkerung wird angemessen über den Inhalt des Agglomerationsprogramms informiert. Sie muss nachweislich die Gelegenheit gehabt haben, sich zum Inhalt des Agglomerationsprogramms in seiner Gesamtheit zu äussern. Die Form wird den Trägerschaften überlassen (z.B. Internetplattform, Informationsveranstaltung, schriftliches Mitwirkungsverfahren). Der Partizipation der betroffenen Bevölkerung muss genügend Zeit eingeräumt und die Dokumente müssen allen Interessierten zugänglich gemacht werden. Ein offizielles Vernehmlassungsverfahren ist nicht zwingend durchzuführen.
- Wird das Agglomerationsprogramm in den kantonalen oder regionalen Richtplan übernommen, kann die Partizipation der betroffenen Bevölkerung im Rahmen des Richtplanverfahrens erfolgen.

Grundanforderung 2 (GA2): Vollständigkeit und roter Faden

Inhalt:

Das Agglomerationsprogramm erfüllt den Anspruch einer kohärenten Gesamtplanung in den Bereichen Verkehr und Siedlung unter Berücksichtigung der Landschaft. Das Agglomerationsprogramm stellt eine logische und nachvollziehbare Verbindung zwischen den folgenden sechs Bausteinen sicher: Situations- und Trendanalyse, Zukunftsbild, Handlungsbedarf, Teilstrategien, Massnahmen und deren Priorisierung. Der Stand der Umsetzung der vereinbarten Massnahmen der Vorgängergenerationen ist dabei integral zu berücksichtigen.

Aus dem Vergleich der Situations- und Trendanalyse mit dem Zukunftsbild wird der Handlungsbedarf abgeleitet, in dem die wichtigsten Herausforderungen und Prioritäten des Agglomerationsprogramms aufgezeigt werden. Das Zukunftsbild ist räumlich konkret, proaktiv gestaltend und ambitionös, zugleich auch umsetzbar und breit akzeptiert.

Teilstrategien zeigen in den verschiedenen Themenbereichen auf, wie das Zukunftsbild erreicht wird. Aus dem Handlungsbedarf und den Teilstrategien werden priorisierte Massnahmen in den Bereichen Verkehr und Siedlung abgeleitet.

Die Generationenkohärenz ist sichergestellt.

Das Agglomerationsprogramm ist auf die nationalen, die kantonalen und weiteren relevanten Planungen in der Schweiz und im grenznahen Ausland abgestimmt.

Präzisierungen:

- Stand der Umsetzung der vereinbarten Massnahmen der Vorgängergenerationen: Vollständige Darstellung der vom Bund benötigten Grundlagen zur Umsetzungsbeurteilung, d.h. Umsetzungsbericht im Hauptteil sowie Umsetzungstabellen (siehe Kapitel 3.4.4 und Anhang 1).
- Situations- und Trendanalyse: Grundsätzlich umfasst die Analyse alle zur Herleitung von priorisierten Massnahmen notwendigen Grundlagen. Neben der Beschreibung des Ist-Zustands sind auch wichtigste Entwicklungen aufzuzeigen (Zeitreihen). Die mindestens zu behandelnden Themen sind in Kapitel 2.2 aufgeführt.
- Zukunftsbild: Definition von Raumtypen und deren Entwicklungszielen, wichtigste Verkehrselemente und deren Abstimmung auf die Siedlungsentwicklung unter Berücksichtigung der siedlungsrelevanten Landschaftsaspekte. Berücksichtigung der Ziele und Strategien des Raumkonzepts Schweiz, des Sachplans Verkehr insbesondere der darin enthaltenen Aussagen zu den Handlungsräumen sowie der kantonalen Raumentwicklungskonzepte.
- Handlungsbedarf: Aktualisierter Vergleich zwischen Situations-/Trendanalyse und Zukunftsbild/Teilstrategien für die aktuelle Generation (d.h. unter Berücksichtigung des Standes der Umsetzung der vereinbarten Massnahmen der Vorgängergenerationen); Veränderungen gegenüber den Vorgängergenerationen. Die Darstellung umfasst zwingend die Bereiche Verkehr und Siedlung, Landschaft hingegen nur, falls das AP Landschaftsmassnahmen enthält.
- Teilstrategie Verkehr und Siedlung: Vom Zukunftsbild abgeleitet und in Bezug auf den Handlungsbedarf abgeleitete Strategien (wie werden die Ziele erreicht).
- Für die Teilstrategie Siedlung: konkretisierende und differenzierende Aussagen über die weitere Entwicklung der agglomerationsrelevanten Entwicklungsschwerpunkte, Innenentwicklungsgebiete, etc. und deren Abstimmung mit bisherigen und neuen Verkehrsinfrastrukturen, Berücksichtigung von siedlungsrelevanten Landschaftsaspekten und Freiräumen.

- Für die Teilstrategie Verkehr: Netzkonzepte zu allen Verkehrsträgern (ÖV, MIV, LV) sowie Netzhierarchisierung, aus denen die Entwicklungen ablesbar sind (Netzlückenschlüsse, Netzergänzungen, Angebots- und Qualitätsverbesserungen); Abstimmung mit den nationalen, kantonalen und weiteren relevanten Planungen; Angebotskonzepte im ÖV; Strategien zur Abstimmung der Verkehrsträger und Entwicklung multimodaler Angebote; Parkraummanagement sowie Verkehrs- und Mobilitätsmanagement.
- Massnahmen und deren Priorisierung: Die Massnahmen leiten sich kohärent aus dem Handlungsbedarf, dem Zukunftsbild und den Teilstrategien ab (siehe auch GA3). Ein Agglomerationsprogramm der aktuellen Generation muss nicht zwingend in allen Themenbereichen neue Massnahmen ableiten. Es ist jedoch zu begründen, weshalb in bestimmten Themenbereichen kein (aktueller) Handlungsbedarf besteht. Die Massnahmen sind sodann zu priorisieren.
- Das Agglomerationsprogramm ist kohärent mit den Vorgängergenerationen.
- Es ist auf die nationalen, kantonalen und weiteren Planungen in der Schweiz und im grenznahen Ausland abgestimmt.

Grundanforderung 3 (GA3): Herleitung priorisierter Massnahmen

Inhalt:

Das Agglomerationsprogramm enthält zeitlich priorisierte Massnahmen, die kohärent und nachvollziehbar aus dem Zukunftsbild, dem aktualisierten Handlungsbedarf und den Teilstrategien abgeleitet werden.

Die Priorisierung der Massnahmen in der aktuellen Generation berücksichtigt auch den Stand der Umsetzung der bereits vereinbarten Massnahmen der Vorgängergenerationen.

Die Abstimmung der Massnahmen des Agglomerationsprogramms mit Entwicklungszielen und Massnahmen von Bund (Massnahmen der nationalen Planungen), beteiligten Kantonen und dem benachbarten Ausland ist nachgewiesen.

Die Wirkung der Massnahmen in Bezug auf das Zukunftsbild und die Teilstrategien des Agglomerationsprogramms sowie der Planungsstand, die Bau- und Finanzreife und finanzielle Tragbarkeit der Massnahmen sind nachgewiesen.

Präzisierungen:

- Beschrieb jeder A- und B-Massnahme der aktuellen Generation in einem Massnahmenblatt (siehe Anhang 2) inklusive Darstellung der Planungs- und Umsetzungsprozesse.
- Begründung der Priorisierung der einzelnen Massnahmen (Bezug zum aktualisierten Handlungsbedarf).
- Aufzeigen des Stellenwerts der einzelnen Massnahmen in den Teilstrategien; bei grossen Verkehrsinfrastrukturmassnahmen gehört dazu auch eine transparente Abwägung mit alternativen Lösungsansätzen (insb. Massnahmen zur Effizienzsteigerung in den bestehenden Infrastrukturen).
- Darstellung der zeitlichen Abstimmung zwischen Verkehrsinfrastrukturmassnahmen bzw. Verkehrsmassnahmen und der Siedlungsentwicklung (Prioritäten, Etappen).
- Darstellung der Abhängigkeiten zu den Massnahmen der nationalen, kantonalen und weiteren relevanten Planungen in den Bereichen Verkehr (insb. Autobahn- und Schienenausbauten) und Siedlung (unter Berücksichtigung von siedlungsrelevanten Landschaftsaspekten).
- Transparente Darlegung der Kosten sowie der finanziellen Tragbarkeit (A- und B-Massnahmen).
- Nachweis des Planungsstands und der Bau- und Finanzreife (Kapitel 3.3.1, Schritte 3 und 5).

Grundanforderung 4 (GA4): Umsetzung und Kontrolle

Inhalt:

Die Trägerschaft stellt die Umsetzung der in den Leistungsvereinbarungen vereinbarten Massnahmen sicher. Sie zeigt auf, wie sie gemeinsam mit den zuständigen Behörden für eine effiziente und fristgerechte Ausführung und Umsetzung der Massnahmen sorgt. Sie gewährleistet die Berichterstattung zur Umsetzung der Massnahmen und stellt dazu die vom Bund geforderten Grundlagen zur Verfügung.

Präzisierungen:

- Übersichtliche und vollständige Darstellung des Umsetzungsberichts.
- Darlegung, wie die Trägerschaft organisiert ist, um die Umsetzung sicherzustellen und welche Prozesse vorgesehen sind.
- Darlegung der Art und Weise der Umsetzungskontrolle (Häufigkeit, Methode, Vorgehen)

2.7 Die Massnahmen des Agglomerationsprogramms

Die Massnahmen sind ein Kernelement eines Agglomerationsprogramms: Das Agglomerationsprogramm ist ein Umsetzungsinstrument, das konkrete Massnahmen zur Realisierung des Zukunftsbilds und der Teilstrategien auf Basis des Handlungsbedarfs vorsieht. Zudem werden mit einem Agglomerationsprogramm Bundesbeiträge an Massnahmen beantragt.

Zur Erfüllung der Grundanforderungen müssen Massnahmen in den Bereichen Verkehr und Siedlung ergriffen werden³⁶. Auch im optionalen Bereich Landschaft sind Massnahmen sinnvoll, wenn sie einen funktionalen Zusammenhang mit den Planungen von Verkehr und Siedlung aufweisen.

Mitfinanzierbarkeit der Massnahmen

Gemäss Art 17a MinVG leistet der Bund "Beiträge an **Verkehrsinfrastrukturen**, die zu einem effizienteren und nachhaltigeren Gesamtverkehrssystem in Städten und Agglomerationen führen." Diese Beiträge "werden für Infrastrukturmassnahmen zugunsten des Strassen- und Schienenverkehrs sowie des Langsamverkehrs ausgerichtet, soweit sie zur Verbesserung des Agglomerationsverkehrs führen und eine Finanzierung durch andere (Schweizer) Bundesmittel ausgeschlossen ist. Die anrechenbaren Kosten sind in Art. 21 MinVV geregelt.

Mitfinanzierbare Massnahmen

Beiträge des Bundes an Agglomerationsprogramme werden nur an Verkehrsinfrastrukturmassnahmen ausgerichtet (Art. 17a Abs. 2 MinVG). Dazu zählen folgende **Massnahmenkategorien**:

- Kapazität Strasse (Kernentlastungs- und Umfahrungsstrassen, Kapazitätsausbauten (Strasse oder Knoten), Erschliessungsstrassen)
- Verkehrsmanagement (Verkehrsleitsysteme, Infrastrukturanpassungen zum Zweck der verbesserten Verkehrsleitung)
- Aufwertung / Sicherheit Strassenraum (Betriebs- und Gestaltungskonzepte)
- Multimodale Drehscheiben (multi- und intermodale Umsteigepunkte)
- Langsamverkehr (Fuss- und Velowegnetze und andere Infrastrukturen des Langsamverkehrs)
- Tram / Stadtbahnen (sowie andere Bahntypen wie z. B. der Feinerschliessung dienende Seilbahnen, Aufwertung von Haltestellen)
- Bus / ÖV-Infrastrukturen (infrastrukturelle Anpassungen für Busnetzerweiterungen, Aufwertung von Haltestellen, Elektrifizierungsinfrastruktur bzw. Umrüstung auf E-Busse)
- Öffentliche Verkehrsinfrastrukturen für die Elektromobilität im Privatverkehr
- Güterverkehr und Logistik³⁷

Die Anforderungen des Bundes an die einzelnen Massnahmenarten werden im Anhang 3 beschrieben. Damit soll die Chance erhöht werden, dass geeignete Massnahmen im gewünschten Horizont mitfinanziert werden können.

³⁶ Art. 4 Abs. 1 PAVV

³⁷ Unter Güterverkehr und Logistik werden Konzepte zur effizienteren Bündelung und Verteilung des städtischen Güter- Nutz-, Handels- und Lieferwagenverkehrs, welche sich durch verschiedene Massnahmen auszeichnen, verstanden. Es kann sich dabei um Infrastrukturmassnahmen handeln (insbesondere öffentlich zugängliche und nutzbare Logistikdrehscheiben), aber auch andere Organisations- oder Fördermassnahmen (z.B. Anreize und Zugangsregelungen für spezielle Angebotsformen wie Cargo-to-Bike). Mitfinanzierbar im Rahmen des NAF sind (wie bei den anderen Massnahmenkategorien) nur Verkehrsinfrastrukturmassnahmen.

Die Verkehrsinfrastrukturmassnahmen können allen Verkehrszwecken dienen (Arbeits-/Ausbildungs-, Freizeit-/Tourismus-, Einkaufs- und Geschäftsverkehr). Verkehrsinfrastrukturmassnahmen können sowohl dem Personen- als auch dem Güterverkehr dienen, zumal diese Verkehrsarten in der Regel nicht getrennt sind. Güterverkehrsinfrastrukturen sind nicht über das PAV finanzierbar, wenn gemäss Gütertransportgesetz (GüTG) Investitionsbeiträge an Anlagen des kombinierten Verkehrs und Güteranschlussgleise oder Betriebsbeiträge an den Güterverkehr auf der Schiene möglich sind. Freiverladeanlagen sind über den BIF finanziert. Verkehrsinfrastrukturen im Bereich von Güterverkehr und Logistik sind jedoch über das PAV mitfinanzierbar, wenn ein Konzept im Bereich Güterverkehr und Logistik vorliegt und die darin aufgezeigten Massnahmen nachweislich zu einem effizienteren und nachhaltigeren Gesamtverkehrssystem in Städten und Agglomerationen führen und wenn nicht über andere Gefässe finanziert werden können (siehe Anhang 3). Die Schnittstellen und Abhängigkeiten sind dabei aufzuzeigen.

In touristisch geprägten Agglomerationen ist die Bedeutung des Freizeit-, Ausflugs-, und Ferienverkehrs naturgemäss grösser. Es gelten dieselben Massnahmenkategorien, allerdings sind sie dem jeweiligen Kontext anzupassen. So sind z.B. Betriebs- und Gestaltungs- sowie Parkierungskonzepte in Tourismuszentren neben Verkehrsflussoptimierung noch stärker auf erhöhte Aufenthaltsqualität auszurichten oder beim Ausbau von Verkehrsinfrastrukturen sind touristische Spitzen zu berücksichtigen. Im Rahmen des PAV mitfinanziert werden aber nur Massnahmen, die das Gesamtverkehrssystem effizienter und nachhaltiger gestalten. Grössere, hauptsächlich touristisch genutzte Infrastrukturen (z.B. der Feinerschliessung dienende Seilbahnen) können über den NAF mitfinanziert werden, wenn sie ein wichtiges Element der Gesamtverkehrsstrategie darstellen und somit massgeblich zur Optimierung des Verkehrssystems sowie der Förderung einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung beitragen. Bei kleineren Massnahmen, wie neuen Wanderwegen, sind diese Bedingungen in der Regel nicht erfüllt. In gewissen Fällen kann aber auch hier eine Mitfinanzierung im Rahmen von pauschalen Bundesbeiträgen beantragt werden. Bedingung ist, dass sie eine Verlagerung des Verkehrs auf den LV und ÖV fördern und die Erschliessung eines Natur- und Erholungsgebiets verbessern.

Die Trägerschaften weisen im Agglomerationsprogramm aus, welche Massnahmen zur Mitfinanzierung und welche als «Eigene Leistungen» eingereicht werden (nächster Abschnitt).

Nicht mitfinanzierbare Massnahmen

- Nationale Verkehrsinfrastrukturen (Strasse und Schiene)
- Bahnen des Regionalverkehrs
- Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen
- Beiträge an Rollmaterial (unter Vorbehalt von Beiträgen an Rollmaterial für die Feinerschliessung, wenn damit erhebliche Infrastrukturmassnahmen eingespart werden können, Art. 17a Abs. 2^{bis} MinVG)³⁸
- Kosten für Betrieb, Unterhalt und Substanzerhaltung von Verkehrsinfrastrukturen
- Kosten für Betrieb des öffentlichen Verkehrs
- Kosten für die Umsetzung des Behindertengesetzes
- Kosten im Zusammenhang mit Mobilitätsmanagement oder anderen verhaltensorientierten Massnahmen (Beratungsangebote, etc.)
- Private Energieversorgungsinfrastrukturen (z.B. technische Anlage an der direkten Schnittstelle zum Fahrzeug (z.B. E-Ladestationen oder Wasserstoffbetankungsanlagen))

³⁸ Dies betrifft v.a. den Bereich der Elektrifizierung von Bussen. Zur Mitfinanzierung von Rollmaterial sind folgende Nachweise zu erbringen: Eingesparte Investitionskosten wegen Verzicht oder Teilverzicht auf klassische Trolleybusinfrastrukturen (Oberleitungen); Netzsynergien mit bereits bestehendem Trolleybusnetzsystemen (z.B. Linienerlängerung zu ESP oder Quartieren) mit grossem Nachfragepotenzial; substanzielle Mehrkosten der Erneuerung der Flotte gegenüber klassischen Trolleybussen (wobei diese Mehrkosten deutlich geringer sein müssen als die Investitionskosten der klassischen Elektrifizierung).

- Planungskosten im Zusammenhang mit der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms
- Rein touristisch geprägte Infrastrukturen, welche das Gesamtverkehrssystem nicht effizienter und nachhaltiger gestalten (Mountainbike-Netz, etc.)

Eigene Leistungen

Bei Verkehrsmassnahmen, welche nicht über das PAV mitfinanzierbar sind, oder welche mitfinanzierbar sind, aber nicht zur Mitfinanzierung beantragt werden, hat die Trägerschaft festzulegen, ob sie im Sinne von «eigene Leistungen» in der Programmwirkung mitberücksichtigt werden sollen (Kapitel 3.4). Die vom Bund positiv bewerteten eigene Leistungen werden ebenfalls in die Leistungsvereinbarung aufgenommen. Typische und für die positive Beurteilung des Agglomerationsprogramms wichtige «eigene Leistungen» sind die nachfrageorientierten Massnahmen im Bereich des Mobilitätsmanagements, der Parkraumbewirtschaftung oder der (nicht infrastrukturellen) Verkehrssicherheitsmassnahmen sowie die Förderung von Mobilitätsdienstleistungen. Eigene Leistungen können auch reinen Prozesscharakter haben und beispielsweise themenspezifische Gesamtkonzeptionen im Bereich Verkehr und Siedlung enthalten, die z.B. eine bessere Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsprojekten in ausgewählten Teilgebieten verfolgen. Die Umsetzung von eigenen Leistungen kann auf verschiedenen Ebenen erfolgen (z.B. Kantone, Agglomerationen, Gemeinden). Die Koordination sollte jedoch auf Stufe Trägerschaft erfolgen. «Eigene Leistungen» sind demnach als solche zu deklarieren und möglichst mittels Dokumentationsblättern zu beschreiben (Anhang 2). Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen gelten nicht als «eigene Leistungen», sondern stellen eigene Massnahmenkategorien dar (siehe Kapiteln 3.3.2 und 3.3.3).

Kosten der Massnahmen

Die Kosten, die für die Berechnung der Bundesbeiträge anrechenbar sind, sind in Artikel 21 MinVV aufgeführt. Weitere Präzisierungen machen die für die Finanzierungsvereinbarung zuständigen Bundesämter in Merkblättern. Massgebend für die Berechnung des maximalen Bundesbeitrags an die einzelnen Massnahmen sind die anrechenbaren Investitionskosten, welche im Agglomerationsprogramm angegeben werden. Die daraus errechneten Bundesbeiträge stellen eine Obergrenze dar und können nicht mehr angepasst werden, ausser für die Anrechnung der Teuerung und Mehrwertsteuer bei Einzelmassnahmen. Die Trägerschaft hat also ein Interesse daran, die Planungen für die wichtigsten Massnahmen so weit voranzutreiben, dass die Kostenangaben im Agglomerationsprogramm möglichst präzise sind.

Der Bund übernimmt die Planungs- und Projektierungskosten einzelner mitfinanzierter Massnahmen gemäss Beitragssatz bis zu dem von der Bundesversammlung festgelegten Höchstbeitrag, auch wenn diese vor dem Finanzierungsbeschluss angefallen sind. Die Vergütung dieser Kostenanteile kann jedoch erst nach Abschluss der Finanzierungsvereinbarung für die betreffende Massnahme erfolgen.

Schwer finanzierbare Schlüsselmassnahmen

Die Mittel des NAF sind begrenzt. Gleichzeitig sollen mit dem Programm Agglomerationsverkehr nicht nur Kleinmassnahmen, sondern insbesondere durch Kantone und Gemeinden schwer finanzierbare Schlüsselmassnahmen mitfinanziert werden.

Um solche Schlüsselmassnahmen unterstützen zu können, ohne andere Agglomerationen zu stark zu benachteiligen, definiert der Bund maximale Kosten auf der Programm- und nicht auf der Massnahmenebene (siehe Kapitel 3.4.2). Bestimmte Schlüsselmassnahmen (Umfahrungsstrassen, Tramprojekte) werden neben der Einzelbeurteilung einem zusätzlichen Quervergleich unterzogen.

Priorisierung der Massnahmen

Es ist Aufgabe der Trägerschaft, eine nachvollziehbare Priorisierung der Massnahmen vorzuschlagen³⁹. Für die Priorisierung der Massnahmen wird den Trägerschaften empfohlen, sich an der Methode der Massnahmenbeurteilung des Bundes zu orientieren (siehe Kapitel 3.3). Im Rahmen der Massnahmenbeurteilung überprüft der Bund die von der Trägerschaft vorgeschlagene Priorisierung und passt sie gegebenenfalls an.

Die Massnahmen werden in drei Listen (A, B und C) aufgeteilt. Eine A-Massnahme der aktuellen Generation soll innerhalb von vier Jahren nach der Verabschiedung des entsprechenden Bundesbeschlusses ausführungsfähig sein; eine B-Massnahme innerhalb von vier Jahren nach Verabschiedung des Bundesbeschlusses der nächsten Generation. Die Massnahmen der A- und B-Liste sind Grundlage für die Kosten- und Nutzenbeurteilung und bestimmen somit den Beitragssatz. C-Massnahmen sind in der Regel frühestens im Zeithorizont der übernächsten Generation bau- und finanzreif.

Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen

Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen (gemäss Art. 21a MinVV) sollen eine Vereinfachung im Vollzug kleinerer Massnahmen ermöglichen (insbesondere beim Abschluss der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen sowie beim Auszahlungsprozedere und Controlling). Pauschale Bundesbeiträge sind für folgende Massnahmenkategorien vorgesehen:

- Langsamverkehr
- Verkehrsmanagement
- Aufwertung/Sicherheit Strassenraum
- Aufwertung von Bus- und Tram-Haltestellen

Pauschale Bundesbeiträge sind nur für Massnahmen mit Investitionskosten von maximal 5 Mio. Franken (exkl. MWST) möglich⁴⁰. Wenn Massnahmen zu Massnahmenpaketen zusammengefasst worden sind, gilt die 5 Mio. Franken-Grenze für jede einzelne Teilmassnahme, das gesamte Massnahmenpaket kann somit teurer sein.

Bei der Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms wird empfohlen, alle Massnahmen der oben erwähnten Kategorien in Massnahmenpakete zusammenzufassen. Weitere Vorgaben zu den Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen sind im Kapitel 3.3.4 und im Anhang erläutert.

Massnahmenpakete

Wenn möglich und sinnvoll können auch andere Massnahmen in geeignete Massnahmenpakete zusammengefasst werden (im selben Horizont A oder B). Massnahmenpakete beruhen auf klar ersichtlichen einzelnen Massnahmen.

Es ist Aufgabe der Trägerschaften, die Massnahmen in geeignete Massnahmenpakete zusammenzufassen. Der Bund behält sich vor, Massnahmenpakete aufzuteilen, wenn er die Zusammensetzung eines Pakets bei der Beurteilung als ungeeignet erachtet. In folgenden Fällen scheint eine Paketbildung sinnvoll (vorbehalten bleibt die Beurteilung im konkreten Fall):

- Massnahmen derselben Kategorie und in enger funktionaler Beziehung untereinander
- Zusammengehörendes Paket flankierender Massnahmen zu grösseren Massnahmen des AP, der nationalen oder kantonalen Planungen

³⁹ Art. 3 und 7 Bst. c PAVV

⁴⁰ Art. 16 und 17 PAVV

Nicht sinnvoll ist dagegen die Bildung eines Massnahmenpakets, wenn zwischen den einzelnen Massnahmen eine funktionale Beziehung fehlt. Allein die geografische Nähe rechtfertigt die Bildung eines Massnahmenpakets nicht.

Förderung multimodaler Drehscheiben

Die verschiedenen Verkehrsmittel werden entsprechend ihrer jeweiligen Stärken im Raum benutzt und sinnvoll kombiniert. Zur Optimierung des Gesamtverkehrssystems kommt den Schnittstellen zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln sowie zwischen den verschiedenen Netzhierarchien (lokal – regional – national) eine Schlüsselfunktion zu. Attraktive Verbindungen zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln tragen dazu bei, Verkehrsprobleme zu mindern, indem sie ein frühzeitiges Umsteigen vom flächenintensiven motorisierten Individualverkehr (MIV) auf den öffentlichen Verkehr (ÖV) und den Langsamverkehr (LV) unterstützen. Kernstädte und urbane Räume werden dadurch vom Autoverkehr entlastet.

Die Verknüpfungspunkte zwischen den Verkehrsmitteln und Netzhierarchien eignen sich dazu, als attraktive multimodale Drehscheiben ausgestaltet zu werden. Die Reisenden können einfach und effizient zwischen Auto und ÖV, zwischen Fernverkehr und Regional- und Ortsverkehr und zum Langsamverkehr umsteigen. Auch weitere Mobilitätsangebote wie Car- und Bike-Sharing und Carpooling gehören dazu. Der Umstieg kann im Agglomerationsgürtel an einer Autobahnausfahrt, die gut mit dem städtischen ÖV erschlossen ist, oder an regionalen S-Bahnhaltestellen geschehen. Auch die grossen Bahnhöfe der Agglomerationszentren stellen bereits multimodale Drehscheiben dar, die es hinsichtlich ihrer starken Nutzung zu optimieren und städtebaulich auszugestalten gilt.

Gelungene Multimodale Drehscheiben sind weitaus mehr als ein blosser Park-and-Ride-Platz oder eine Bahnhaltestelle. Dank ihrer guten Erschliessung stärken die multimodalen Drehscheiben die Subzentren und Entwicklungsschwerpunkte sowie den Trend zur Innenverdichtung. Sie helfen, die Siedlung entsprechend der kantonalen Richtpläne in den Bereichen Arbeiten, Wohnen, Einkauf und Freizeit nach innen zu entwickeln und Fahrten zu vermeiden und zu verkürzen. Durch neue Technologien und digitale Vernetzung können Fahrten gebündelt und die Nutzung der Drehscheiben optimiert werden. Sie erleichtern auch die Information der Nutzer.

Der Bund möchte die attraktive Gestaltung der Verknüpfungspunkte zwischen den Verkehrsmitteln und Netzhierarchien fördern. Zu diesem Zweck sollen die bestehenden Instrumente auf Bundeebene wie der Sachplan Verkehr, die STEP Strasse und Schiene und die Agglomerationsprogramme die Belange der verschiedenen multimodalen Drehscheiben in Zukunft noch stärker berücksichtigen. In Abstimmung mit den Kantonen, Städten und Agglomerationen soll gewährleistet werden, dass die Planung, die Umsetzung und der Betrieb multimodaler Drehscheiben entsprechend ihrer Lage und Funktion gefördert und optimiert werden.

Im Rahmen der Agglomerationsprogramme werden die multimodalen Drehscheiben nach wie vor vom Bund mitfinanziert (siehe Anhang 3). Zukünftig soll aber verstärkt Wert auf die Attraktivität der Anlagen gelegt werden. Als Standorte einer gemischten Siedlungsentwicklung bieten sie den NutzerInnen einen Mehrwert durch Freizeit-, Einkaufs- und Dienstleistungen am Umsteigepunkt. Um das Risiko eines erhöhten Verkehrsaufkommens durch die Nutzungsdichte zu vermeiden, sind die multimodalen Drehscheiben in ein räumliches Gesamtkonzept einzubetten. Die Drehscheiben sind verkehrsträgerübergreifend zu planen und mit der Siedlungsentwicklung abzustimmen. Ein besonderes Augenmerk ist auch auf die Nutzung neuer Technologien und neuer Mobilitätsangebote zu legen.

Umgang mit neuen Technologien und Mobilitätsangeboten

Die gesellschaftliche und technologische Entwicklung wird vom Bund als Chance gesehen, um Verkehr und Raum nachhaltiger zu gestalten, insbesondere auch mit neuen Angeboten in der kombinierten Mobilität. Neue Technologien können helfen, Fahrten zu vermeiden und zu bündeln. Die Agglomerationen sind angehalten, sich mit neuen Entwicklungen auseinanderzusetzen und diese in ihren Planungen zu berücksichtigen. Dies kann sich positiv auf die Programmbeurteilung auswirken.

Im Rahmen des PAV ist die Förderung der E-Mobilität ein zentrales Anliegen. Voraussetzung für eine Mitfinanzierung von infrastrukturellen Massnahmen im Zusammenhang mit der Elektromobilität ist eine Gesamtkonzeption über die Agglomeration, in der insbesondere das öffentlich zugängliche E-Mobilitätsnetz und die einzelnen Massnahmen ersichtlich sind. Im Privatverkehr sind infrastrukturelle Massnahmen zur Förderung der E-Mobilität mitfinanzierbar. Dazu gehören allfällig notwendige Ergänzungen im Energieverteilnetz und bauliche Massnahmen für die Errichtung von öffentlich zugänglichen Lade- oder Tankstationen, für die Parkierung mit spezifischen Anforderungen der E-Mobilität (die sogenannten «grünen Zonen») sowie für Infrastrukturen für E-Mobilitäts-Sharing/- Pooling. Die technischen Anlagen an der direkten Schnittstelle zum Fahrzeug (z.B. E-Ladestationen oder Wasserstoffbetankungsanlagen) für den Privatverkehr sind nicht über das PAV mitfinanzierbar.

Im ÖV-Bereich sind Elektrifizierungen des Busnetzes (z.B. Oberleitungen für Trolley-Busse) mitfinanzierbar. Zu beachten ist Art. 17a Abs. 2^{bis} MinVG, wonach Beiträge an entsprechende Mehrkosten des Rollmaterials ausgerichtet werden können, falls erhebliche Infrastrukturkosten eingespart werden. Grundsätzlich mitfinanzierbar sind insbesondere die Mehrkosten neuer E-Bus- Generationen, welche oberleitungsfrei fahren können, inklusive der nötigen Anpassungen an den Haltestellen (Ladestationen) und andere nötige elektrischen Installationen. Immer wichtiger werden auch Schnellladesysteme für batteriebetriebene Busse (entweder Depotlader oder entlang der Strecke). Die eingesparten Investitionskosten im Vergleich zu den Investitionskosten herkömmlicher Trolleybusse müssen nachgewiesen werden.

Im Zusammenhang mit der Digitalisierung und der Realisierung von Smart Cities werden neue Mobilitätsangebote und Steuerungsmöglichkeiten entstehen. Im Bereich Verkehrsmanagement zeigt sich das PAV bereits heute offen für die Mitfinanzierung neuer infrastruktureller Lösungen durch den Bund. Reine Konzepte oder IT-Lösungen (wie z.B. App-Entwicklungen) sind nicht über das PAV finanzierbar. Sie können jedoch als eigene Leistung in der Nutzenbeurteilung berücksichtigt werden.

Die weitere Entwicklung wird zusammen mit den Trägerschaften aktiv beobachtet. Je nachdem wird entschieden, ob sich Änderungen oder Ergänzungen beim PAV aufdrängen. Beispielweise haben die Angebote zum Car- oder Ride-Sharing (Pooling) mit neuen App-basierten Systemen zugenommen. Im Rahmen von Standplätzen (d.h. Infrastrukturen) bei multimodalen Drehscheiben, die mitfinanzierbar sind, können auch solche Systeme grundsätzlich berücksichtigt werden. Eine eigenständige Mitfinanzierung von App-Systemen über das PAV ist aber nicht vorgesehen. Einen eigentlichen Durchbruch von Sharing-Systemen erhoffen sich viele Experten längerfristig von Flottenbetreibern automatisierter Fahrzeuge (AF). Im Bereich des automatisierten Fahrens werden in den nächsten Jahren Forschungsarbeiten und Pilotprojekte durchgeführt. Bei einer Diffusion von AF sind potenziell auch verschiedene Infrastrukturen im städtischen Bereich neu zu gestalten (z.B. Pick-up Zonen anstelle von permanenten Parkplätzen). Solche Investitionen sind mit den aktuellen Rechtsgrundlagen grundsätzlich mitfinanzierbar. Handlungsbedarf, Mehrnutzen und Reifegrad müssen aber, wie in allen Bereichen, nachgewiesen sein.

3 Prüfverfahren

3.1 Überblick und allgemeine Grundsätze

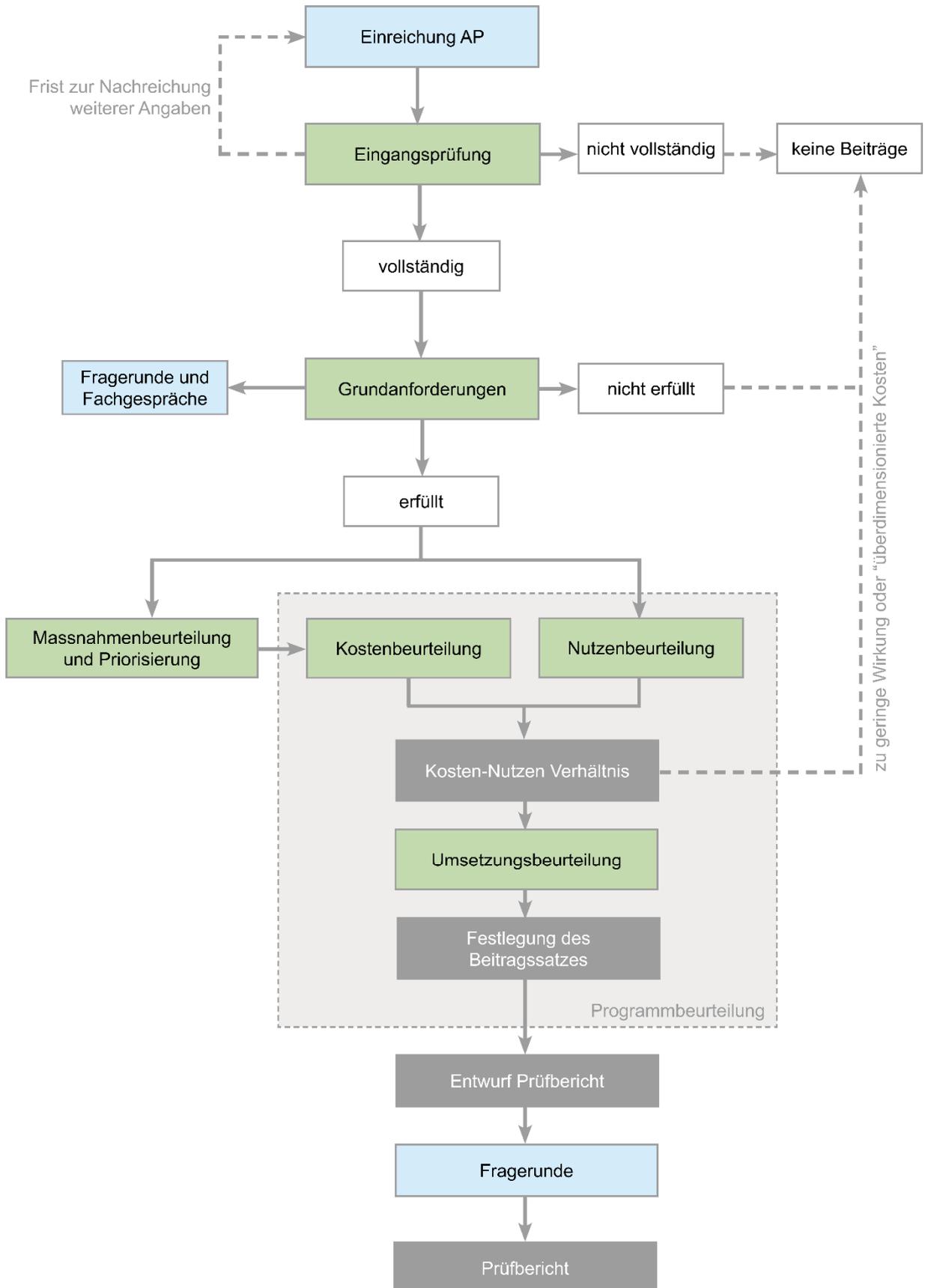
Der Bund beurteilt die Agglomerationsprogramme. Dabei sind folgende **Grundsätze** wegleitend:

- Unabhängiges Prüfverfahren durch den Bund, unter Einbezug der Trägerschaften im Rahmen von Fachgesprächen und Fragerunden
- Faktenbasiertes, weitgehend qualitatives Prüfverfahren
- Iteratives Prüfverfahren mit Quervergleichen und einer schrittweisen Konsolidierung der Prüfergebnisse
- Erläuterung der Prüfergebnisse in einem Prüfbericht pro Agglomeration (Begründung der Priorisierung der Massnahmen durch den Bund, Darlegung der Massnahmen- und Programmbeurteilung)
- Berücksichtigung des Stands der Umsetzung der vereinbarten Massnahmen
- Berücksichtigung der spezifischen Herausforderungen von Klein-, Mittel- und Grossagglomerationen
- Beachtung von weiteren spezifischen Herausforderungen einzelner Agglomerationen (insbesondere bei kantons- und landesgrenzüberschreitender Zusammenarbeit, bei touristisch geprägten Agglomerationen, speziellen topografischen Herausforderungen oder Agglomerationen mit besonderem Handlungsbedarf im Güterverkehr)

Das **Prüfverfahren** durchläuft folgende Schritte (Abbildung 6):

1. Eingangsprüfung (Art. 11 PAVV): Die eingereichten Agglomerationsprogramme werden in einem ersten Schritt darauf geprüft, ob die zur Beurteilung zwingend notwendigen Berichtsteile vorhanden sind (formale Anforderungen, siehe Kapitel 2.3 und Anhang 1). Falls einzelne formale Anforderungen nicht erfüllt sind, wird der Trägerschaft eine nicht erstreckbare Frist eingeräumt, um die fehlenden Anforderungen zu erfüllen.
2. Grundanforderungen (Art. 7 und 12 PAVV): Sind die formalen Anforderungen erfüllt, prüft der Bund in einem zweiten Schritt die Grundanforderungen (Kapitel 2.6). Sind diese Grundanforderungen nicht erfüllt, wird das Agglomerationsprogramm vom Bund nicht weiter geprüft. Eine Frist für Nachbesserungen wird nicht gewährt.
3. Massnahmenbeurteilung (Art. 13 PAVV): In einem dritten Schritt werden die Massnahmen beurteilt. Sie werden unter anderem bezüglich Mitfinanzierbarkeit geprüft und nach A-, B- und C-Massnahmen priorisiert (Kapitel 3.3).
4. Programmbeurteilung (Art. 14 PAVV): Sie enthält vier Teilschritte:
 - 4a. Auf der Grundlage der vom Bund eingestuften A- und B-Massnahmen werden die Kosten ermittelt (Kapitel 3.4.2)
 - 4b. Parallel dazu wird der Nutzen beurteilt (Kapitel 3.4.1). Die Nutzenbeurteilung auf Programmebene berücksichtigt die Massnahmenbeurteilung und die Kohärenz (Generationenkohärenz, inhaltliche Kohärenz, Abstimmung mit anderen relevanten Planungen).
 - 4c. Danach werden die Wirkungspunkte den Kosten des Programms in einer Kosten-Nutzen-Matrix gegenübergestellt. Daraus ergibt sich der provisorische Beitragssatz für die Bundesbeteiligung (Kapitel 3.4.3). Nicht mitfinanziert werden Programme, welche entweder einen zu geringen Nutzen haben (oder zu hohe Kosten aufweisen).
 - 4d. Abschliessend erfolgt die Beurteilung des Stands der Umsetzung der Massnahmen der vorletzten Generationen Gx-2 (Kapitel 3.4.4). Ist die Umsetzung ungenügend, wird der Beitragssatz für die Massnahmen aus dem laufenden Agglomerationsprogramm um 5 Prozentpunkte reduziert.

Abbildung 6: Überblick zum Prüfverfahren



Vorgehen im Prüfverfahren

Das ARE hat die Federführung für die Prüfung der Agglomerationsprogramme. ASTRA, BAV und BAFU wirken auf Fachebene mit ⁴¹. Eine bundesexterne Arbeitsgemeinschaft begleitet den Prozess kritisch und bringt eine unabhängige Zweitmeinung aus fachlicher Sicht ein. Die im Prüfteam vertretenen Bundesämter und die externe Arbeitsgemeinschaft beurteilen unabhängig voneinander jedes einzelne Agglomerationsprogramm. In konferenziellen Bereinigungen treffen sich alle Beteiligten, um für jedes Agglomerationsprogramm zu einer gemeinsam getragenen, qualitativen und faktenbasierten Beurteilung zu gelangen. Diese Beurteilungen werden im Quervergleich in sogenannten Bilanzateliers nochmals überprüft. Die Ergebnisse dienen als Grundlage für die Prüfberichte und die darauf aufbauende Botschaft über das PAV.

Beteiligung der Trägerschaften im Prüfverfahren

Zu Beginn des bundesinternen Prüfverfahrens kann zwischen dem ARE und einer Trägerschaft ein erstes Fachgespräch in Form einer Fragerunde durchgeführt werden, um dem Prüfteam ein besseres Verständnis des jeweiligen Agglomerationsprogramms zu ermöglichen, Missverständnisse zu vermeiden und offene Fragen zu klären. Diese Fragerunde kann schriftlich und/oder in Form einer Sitzung erfolgen.

Ein zweites Fachgespräch findet statt, um über die provisorischen Prüfergebnisse des Bundes anhand eines Entwurfs des Prüfberichts zu diskutieren. Es soll sicherstellen, dass sämtliche relevanten Argumente in die Prüfung einbezogen werden und die Kohärenz des Agglomerationsprogramms trotz allfälliger Prioritätenänderungen durch den Bund gewahrt bleibt. Die Prüfergebnisse werden bei Bedarf angepasst.

⁴¹ Art. 10 PAVV

3.2 Wirkungskriterien

Erfüllt ein Agglomerationsprogramm die formalen Anforderungen der Eingangsprüfung und die Grundanforderungen, wird es auf seine Wirkung beurteilt. Die Gesamtwirkung wird anhand der Wirkungsziele gemäss Art. 17d Abs. 2 MinVG festgelegt:

- bessere Qualität des Verkehrssystems
- mehr Siedlungsentwicklung nach innen
- mehr Verkehrssicherheit
- weniger Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch

Mit den daraus abgeleiteten vier Wirkungskriterien und jeweiligen Unterkriterien werden die Wirkungsziele beurteilt. Die Beurteilung anhand der Wirkungskriterien erfolgt qualitativ. Jedes Wirkungskriterium wird mit 0 bis 3 Punkten bewertet. Die Punktzuteilung wird für jedes einzelne Kriterium argumentativ begründet (siehe zur Punktzuteilung Kapitel 3.4.1). Um eine nachvollziehbare Beurteilung zu ermöglichen, wird jedes Wirkungskriterium durch Unterkriterien nach einzelnen Fachthemen spezifiziert.

Tabelle 2: Übersicht zu den Wirkungskriterien nach Haupt- und Unterkriterien

WK 1 Qualität des Verkehrssystems verbessern	
1.1	Verbesserung des Gesamtverkehrssystems
1.2	Verbesserung der Intermodalität und aktive Steuerung der Mobilitätsnachfrage
1.3	Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems
1.4	Verbesserung des Strassennetzes und Verkehrslenkung
1.5	Verbesserung im Langsamverkehr
WK 2 Siedlungsentwicklung nach innen fördern	
2.1	Siedlungskonzentration und Innenverdichtung
2.2	Aufwertung der öffentlichen Freiräume im Siedlungsgebiet
WK 3 Verkehrssicherheit erhöhen	
3.1	Erhöhung objektive und subjektive Verkehrssicherheit
WK 4 Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern	
4.1	Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen
4.2	Reduktion von Lärmemissionen
4.3	Minimierung des Ressourcenverbrauchs und Aufwertung von Natur- und Grünräumen

Die vier Wirkungskriterien werden sowohl für die Nutzenbeurteilung eines Agglomerationsprogramms als Ganzes (im Rahmen der Bestimmung des Beitragssatzes des Bundes), als auch zur Beurteilung der Verkehrsinfrastrukturmassnahmen (bei der Priorisierung der Massnahmen) herangezogen. Die in den nachstehenden Kapiteln aufgeführten Fragen eignen sich vor allem für die Programmbeurteilung (Kapitel 3.4). Für die Beurteilung der einzelnen Massnahmen (Kapitel 3.3) werden die Fragen sinngemäss angewendet und bei Bedarf angepasst.

Der Nutzen eines Agglomerationsprogramms oder einer Massnahme ergibt sich aus dem Vergleich zwischen zwei zukünftigen Zuständen: Dem „Referenzzustand“ (ohne Agglomerationsprogramm) und dem Zustand mit Agglomerationsprogramm.

3.2.1 WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessern

WK 1.1 Verbesserung des Gesamtverkehrssystems

Kernfragen:

- Liegt eine Gesamtverkehrsstrategie vor?
- Inwieweit tragen die Teilstrategien Verkehr und Siedlung⁴² sowie die Massnahmen dazu bei, das Gesamtverkehrssystem wesensgerecht zu verbessern, funktionstüchtig zu halten und die Belastungen zu reduzieren („nicht überall alle Verkehrsträger stärken“)?
- Sind die Verkehrsnetze und die Verkehrsträger untereinander abgestimmt und vernetzt?
- Sind die Verkehrssysteme und die Siedlungsentwicklung aufeinander abgestimmt? Können die Erreichbarkeiten, wo dies sinnvoll ist, verbessert werden?
- Werden auch neue Mobilitätsangebote gefördert?

Präzisierungen:

- Kohärenz der Gesamtverkehrsstrategie mit dem Zukunftsbild
- Kohärenz mit den Teilstrategien und Massnahmen der Vorgängergenerationen sowie mit den beschlossenen Massnahmen der nationalen Planungen
- Kohärenz der Teilstrategien, Massnahmen und Handlungsbedarf bezüglich der Verkehrsbewältigung, insbesondere von wichtigen Siedlungsentwicklungsgebieten
- Verbesserung der gesamtverkehrlichen Erschliessungsqualität und Erreichbarkeit dort, wo der grösste Handlungsbedarf besteht (z.B. ESP und andere wichtige Entwicklungspotenziale)
- Bildung sinnvoller Netzhierarchien und allfällige Ableitung von Massnahmen zum Funktionieren der Schnittstellen zwischen den Netzen und Netzhierarchien
- Gesamtplanung betreffend Schnittstellen zwischen den Netzhierarchien und multimodalen Drehscheiben (Umsteigeplattformen zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln)
- Strategien / Massnahmen zur Verbesserung der grossräumigen Verkehrsbewältigung über die Agglomerationsgrenzen hinweg bei gleichzeitiger Entlastung in Kernzonen und anderen sensiblen Siedlungs- und Erholungsräumen
- Anreizsysteme und Pilotprojekte für neue, nachhaltigere Verkehrslösungen und Elektromobilität
- Bei Agglomerationen mit hohem Güterverkehrsbelastung (z.B. aufgrund grosser Logistikstandorte oder -routen): Verbesserungen der Erreichbarkeit im Güterverkehr (u.a. Abstimmung von Logistikstandorten mit Erschliessung) und Reduktion der güterverkehrsbedingten Belastungen (insbesondere in siedlungsorientierten Räumen)
- Bei Agglomerationen mit hohem Tourismusverkehrsaufkommen (z.B. aufgrund grosser Wintersportorte oder touristische Gemeinden gemäss kantonalem Richtplan): Analyse zu den Auswirkungen des Freizeit-, Ausflugs- und Ferienverkehrs, Strategien und Massnahmen zur nachhaltigeren Lenkung des Tourismusverkehrs vom MIV auf ÖV oder LV und Reduktion der tourismusverkehrsbedingten Belastungen (insbesondere in Kernzonen und Erholungs-/Landschaftsräumen)

⁴² Beim Kap. 3.2 ist im Bereich Siedlung immer auch die Landschaft zu berücksichtigen.

WK 1.2 Verbesserung der Intermodalität und aktive Steuerung der Mobilitätsnachfrage

Kernfragen:

- Inwieweit wird die Intermodalität (kombinierte Mobilität MIV/ÖV/LV) verbessert? Sind Massnahmen dazu vorgesehen, insbesondere zugunsten der besseren Verknüpfung der Verkehrsmittel an geeigneten Orten (multimodalen Drehscheiben)?
- Inwieweit tragen die Teilstrategien und die Massnahmen zu einer Reduktion des Gesamtverkehrs und Verlagerung auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel bei?
- Sind neben Angebots- und Steuerungsmassnahmen auch griffige nachfrageorientierte Mobilitätsmassnahmen vorgesehen, insbesondere Parkraummanagement?

Präzisierungen:

- Kohärenz der Teilstrategien, Massnahmen, Handlungsbedarf und Zukunftsbild
- Analyse und Konzeption mit Zielen und räumliche Prinzipien zur Bereitstellung der kombinierten Mobilität (P+R/multimodale Drehscheibe) für die gesamte Agglomeration (insbesondere für grosse und mittlere Agglomerationen), Ableitung von Massnahmen aus diesen Konzeptionen z.B. Aufwertung oder Schaffung von attraktiven multimodalen Drehscheiben (Förderung des frühzeitigen Umsteigens auf den ÖV/LV mittels P+R- Anlagen, verbesserter Zugang für den LV)
- Analyse und Konzeption mit Zielen und räumliche Prinzipien zur Bereitstellung, Limitierung, Bewirtschaftung und Steuerung des Parkplatzangebots aller Typen (im öffentlichen Raum, in Parkhäusern und soweit dies die Rechts- und Planungsgrundlagen zulassen auch bei privaten Liegenschaften). Ableitung von Massnahmen aus dieser Konzeption.
- Anwendung von Mobilitätskonzepten bei Vorhaben mit grösseren verkehrlichen Auswirkungen (z.B. bei ESP, Arbeitsplatzgebieten, verkehrsintensiven Nutzungen)
- Anreizsysteme und innovative Projekte für eine sinnvolle Verknüpfung der Verkehrsmittel und Verkehrsverlagerung vom MIV hin zu ÖV und LV
- Massnahmen zur Information und Sensibilisierung
- Öffentliche Infrastrukturen, Anreizsysteme oder Pilotprojekte für innovative und/oder umweltfreundliche neue Mobilitätsformen (insbesondere zur E-Mobilität)

WK 1.3 Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems

Kernfragen:

- Liegt eine vollständige Teilstrategie ÖV vor, inklusive Angebotszielen und Abstimmung zwischen Bahn-, Tram- und Busangeboten?
- Inwieweit tragen die Teilstrategie und die Massnahmen dazu bei, die Siedlungsentwicklung auf gut mit dem ÖV erschlossene Standorte zu lenken?
- Werden die öffentlichen Verkehrssysteme bezüglich Angebot und Komfort verbessert?

Präzisierungen:

- Kohärenz der Teilstrategien, Massnahmen, Handlungsbedarf und Zukunftsbild.
- Kohärenz mit den Strategien und Massnahmen der Vorgängergeneration
- Kohärenz der Massnahmen des Agglomerationsprogramms mit Ausbauten des Eisenbahnnetzes (Fern- und Regionalverkehr); namentlich Abstimmung der Kapazitäten des Ortsverkehrs auf die von Bund und Kantonen definierten Angebotskonzepte des Regional- und Fernverkehrs

- Verbesserung der Knotenstruktur und Lesbarkeit des ÖV-Netzes (z.B. frühzeitige Verknüpfung der Bahn mit dem Feinverteiler am Stadtrand, an Nationalstrassenabfahrten; Tram-/Busnetze abgestimmt auf ESP)
- Gezielter Ausbau der Kapazitäten (d.h. priorisiert gemäss Handlungsbedarf) und Verbesserung der Fahrplanstabilität
- Verringerung der durchschnittlichen Reisezeiten im ÖV (z.B. Eigentrassierung, Priorisierung, Abstimmung mit Feinverteiler), Verringerung der Warte-/Umsteigezeiten
- Verbesserung von Benutzerfreundlichkeit und Image des ÖV-Systems (Aufwertung Bus- und Tramhaltestellen, Fahrgastinformation, Erweiterung der Tarifverbund-Systeme – insb. bei grenzüberschreitenden Agglomerationen)
- Verbesserte Erschliessung von grossen verkehrserzeugenden Freizeiteinrichtungen und wichtigen Tourismusstandorten mit dem öffentlichen Verkehr

WK 1.4 Verbesserung des Strassennetzes und Verkehrslenkung

Kernfragen:

- Liegt eine vollständige Teilstrategie für den Strassenverkehr vor?
- Inwieweit tragen die Teilstrategie und die Massnahmen zur optimaleren Nutzung der Strassenkapazitäten und zur Verstetigung des Verkehrsflusses sowie zur Bereitstellung von allfällig notwendigen Kapazitäten bei?
- Sind die Massnahmen im Bereich des Strassenverkehrs in siedlungsorientierten Netzabschnitten auf die Anforderungen des ÖV und LV abgestimmt?

Präzisierungen:

- Kohärenz der Teilstrategien, Massnahmen, Handlungsbedarf und Zukunftsbild
- Kohärenz mit den Teilstrategien und Massnahmen der Vorgängergenerationen
- Kohärenz mit den Massnahmen der nationalen Planungen, d.h. Aufzeigen der Auswirkungen von Ausbauten des Nationalstrassennetzes (Engpassbeseitigungen) und Autobahnanschlüssen auf das Strassennetz der Agglomeration; Zusammenspiel zwischen Nationalstrassennetz inkl. Anschlüssen und Strassennetz der Agglomeration. Dazu gehört nicht nur eine reine Lenkungsstrategie zur Verlagerung des Strassenverkehrs auf das Nationalstrassennetz, sondern auch eine aktive Strategie zur Verlagerung und Reduktion des Strassenverkehrsaufkommens und damit zur Entlastung der Verkehrsnetze
- Vollständigkeit der Teilstrategie Verkehr: Netzfunktionen und Netzhierarchie, Steuerungs- und Lenkungsmaßnahmen, Strategien zur Reduktion des Verkehrsaufkommens oder Verlagerung auf ÖV und LV, jeweils abgestimmt auf Massnahmen der nationalen Planungen (Anschlüsse usw.)
- Strategische Aussagen zur Frage Mischverkehr vs. Trennverkehr in Bezug auf die verschiedene Netzhierarchie (insb. wo ÖV- oder Veloseparierung möglich? Wo dies nicht möglich ist, welchen Massnahmen zur Gewährleistung der Sicherheit und Qualität des Verkehrs können ergriffen werden?)
- Massnahmen zum Verkehrsmanagement (Steuerungs- und Lenkungsmaßnahmen) auf regionaler und lokaler Ebene, abgestimmt auf die verschiedenen Betriebs- und Gestaltungskonzepte sowie die Schnittstellen zum Nationalstrassennetz
- Die Verkehrsmanagement- und BGK-Massnahmenpakete für pauschale Bundesbeiträge sind kohärent aus der Teilstrategie MIV (und/oder weiteren Teilstrategien) abgeleitet und weisen eine hohe konzeptionelle Qualität auf
- Strassennetzergänzungen (Neu- oder Ausbauten) nur mit zeitlich und inhaltlich abgestimmten flankierenden Massnahmen (Gesamtverkehrssicht)

- Bei Agglomerationen mit hoher Güterverkehrsbelastung (z.B. aufgrund grosser Logistikstandorte oder -routen): Verbesserung des Güterverkehrs und Reduktion der güterverkehrsbedingten Belastungen, insbesondere in siedlungsorientierten Räumen
- Bei Agglomerationen mit hohem Tourismusverkehrsaufkommen (z.B. aufgrund grosser Wintersportorte oder Tourismusgemeinden gemäss kantonalem Richtplan): Verbesserung des Tourismusverkehrs und Reduktion der tourismusverkehrsbedingten Belastungen; Strategien und Massnahmen zur Verkehrsberuhigung und -reduktion in sensiblen Gebieten (BGKs oder andere Massnahmen in hoch frequentierten touristischen Kernzonen, sensible Erholungs- /Grünräume, Parkierungskonzepte o.a.)

WK 1.5 Verbesserung im Langsamverkehr

Kernfragen:

- Liegt eine vollständige Teilstrategie für den LV vor?
- Inwieweit tragen die Teilstrategie und die Massnahmen zur Verbesserung der Qualität des LV und zur Umlagerung von MIV bzw. Entlastung des ÖV bei?

Präzisierungen:

- Kohärenz der Teilstrategien, Massnahmen, Handlungsbedarf und Zukunftsbild.
- Kohärenz mit den Teilstrategien und Massnahmen der Vorgängergeneration
- Die LV-Massnahmenpakete für pauschale Bundesbeiträge sind kohärent aus der Teilstrategie-LV abgeleitet und weisen eine hohe konzeptionelle Qualität auf
- Förderung eines zusammenhängenden, dichten, sicheren und attraktiven Wegernetzes (z.B. direkte Wege/Veloschnellrouten, Verkürzung der Unterwegszeit, Verringerung der Wartezeiten an Lichtsignalanlagen, verständliche Routenführungen und -signalisationen)
- Schaffung von Siedlungsstrukturen, die den LV fördern (z.B. autoarme Siedlungen, fussgängerfreundliche Freiraumgestaltung und Veloparkieranlagen)
- Berücksichtigung der spezifischen Anliegen des LV bei Betriebs- und Gestaltungskonzepten
- Sicherstellung einer guten LV-Erschliessung in Entwicklungsgebieten (falls noch nicht vorhanden)

3.2.2 WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern

WK 2.1 Siedlungskonzentration und Innenverdichtung

Kernfragen:

- Liegt eine Teilstrategie Siedlung unter Berücksichtigung der Landschaft auf Agglomerationsebene vor, die eine Siedlungsentwicklung nach innen fördert und eine Siedlungskonzentration an gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten vorsieht, allenfalls mit dezentraler Verteilung von Schwerpunkten (ÖV als Rückgrat der Siedlungsentwicklung)? Werden dabei Gebiete mit hohem Entwicklungsdruck, aber mit schlechter Verkehrserschliessung berücksichtigt?
- Beinhaltet die Teilstrategie Siedlung unter Berücksichtigung der Landschaft auch die Entwicklung im Bestand/Innenentwicklungsgebiete (Aufzonungen, Gebiete mit Verdichtungspotential)?
- Wo sind in der Agglomeration die wichtigsten geplanten und bestehenden Entwicklungsschwerpunkte (Potential für Einwohner und Beschäftigte) und Verkehrsintensiven Einrichtungen (Einkauf/Freizeit) verortet?

- Inwieweit tragen die Siedlungsmassnahmen des Agglomerationsprogramms für die wichtigsten Entwicklungsschwerpunkte (ESP) dazu bei, einen wesentlichen Anteil des gesamten Entwicklungspotentials aufzunehmen?
- Sind die Umsetzungsschritte für die wichtigsten Entwicklungsschwerpunkte konkretisiert?
- Ist, im Sinne einer guten Abstimmung, die Kapazität des Verkehrsnetzes bei Entwicklungsschwerpunkten berücksichtigt und sind entsprechende Massnahmen auf Agglomerationsebene in Abstimmung mit den Massnahmen der nationalen und weiteren relevanten Planungen in der Schweiz und (wenn relevant) grenznahen Ausland vorgesehen?

Präzisierungen:

- Kohärenz der Teilstrategien, Massnahmen, Handlungsbedarf und Zukunftsbild.
- Kohärenz mit der Teilstrategie Verkehr, mit dem Zukunftsbild und den Massnahmen
- Aufnahme kantonaler Entwicklungsschwerpunkte (ESP) und Verkehrsintensiver Einrichtungen (VE) in das Zukunftsbild und die Teilstrategie
- Festlegen von weiteren Entwicklungsschwerpunkten für das Agglomerationsprogramm, hergeleitet aus dem Handlungsbedarf und abgestimmt mit dem kantonalen Richtplan
- Aufzeigen der Entwicklung aus dem kantonalen Richtplan auf Agglomerationsebene in der Teilstrategie Siedlung unter Berücksichtigung der Landschaft (Massnahmen zur Konkretisierung der Vorgaben des kantonalen Richtplans)
- Lokalisierung der Entwicklungsschwerpunkte an sehr gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen oder in Gebieten mit genügenden Verkehrskapazitäten. Die erforderliche Kapazität ist qualitativ nachzuweisen. Ein quantitativer Nachweis ist zu erbringen, wenn durch die betroffene Siedlungsmassnahme zusätzliche Verkehrsinfrastrukturen bzw. -ausbauten nötig werden.
- Umsetzungsschritte für die wichtigsten Entwicklungsschwerpunkte (Zuständigkeiten, Verfahren, Termine, Entwicklung, Vermarktung, zeitliche Priorisierung in den Horizonten A, B und bei Bedarf C).
- Anreizsysteme oder Pilotprojekte für die Lenkung der Siedlungsentwicklung nach innen bzw. Lenkung an Standorte mit guter ÖV-Erschliessung (Erfahrungsaustausch, Beratungsangebote, Pilotprojekte bei Arealplanungen, etc.)

WK 2.2 Aufwertung der Freiräume im Siedlungsgebiet

Kernfragen:

- Inwieweit tragen die Teilstrategien Verkehr und Siedlung sowie die Massnahmen zur Schaffung und Aufwertung der Freiräume im Siedlungsgebiet und an seinen Rändern bei?
- Wo entstehen neue Möglichkeiten für die Schaffung von Freiräumen im Siedlungsgebiet und an seinen Rändern?
- Sind Massnahmen zur Verminderung der Trennwirkung von Verkehrsinfrastrukturen vorgesehen?

Präzisierungen:

- Betriebs- und Gestaltungskonzepte (oder ähnlich wirkende Massnahmen) auf Haupt- und Quartierstrassen, unter integraler Betrachtung des Strassenraums (Berücksichtigung der Ansprüche aller Nutzenden, Erweiterung verkehrsberuhigter Zonen / Begegnungszonen)
- Schaffung und/oder Aufwertung von Freiräumen (z.B. Plätze, Pärke); Planung auch grösserer Projekte zur Verbesserung der Qualität der Freiräume in der Agglomeration
- Lokalisierung der neuen Freiräume und Sicherstellung einer guten Zugänglichkeit
- Wirksame Massnahmen zur Reduktion der Trennwirkung im Siedlungsgebiet

3.2.3 WK3: Verkehrssicherheit erhöhen

WK3: Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit

Kernfragen:

- Liegt eine Strategie für die objektive und subjektive Verkehrssicherheit vor bzw. wird die objektive und subjektive Verkehrssicherheit in der Gesamtverkehrsstrategie konkret behandelt?
- Inwieweit tragen die Teilstrategien Verkehr und Siedlung sowie die Massnahmen dazu bei, die objektive (z.B. Beseitigung der Unfallschwerpunkte) und subjektive Sicherheit zu erhöhen?
- Wurden die spezifischen Ansprüche sensibler Bevölkerungsgruppen berücksichtigt?
- Sind Gebiete berücksichtigt, die aufgrund der Nutzungen erhöhte Anforderungen an die Verkehrssicherheit z.B. von sensiblen Bevölkerungsgruppen aufweisen?
- Wie umfassend sind die bereits laufenden Sanierungsprogramme der Städte und Kantone; werden bei entsprechendem Handlungsbedarf weitergehende Massnahmen bezüglich Verkehrssicherheit vorgesehen?

Präzisierungen:

- Vorliegen von möglichst flächendeckenden Schwachstellenanalysen (Unfallschwerpunkte und weitere Gefahrenstellen) auf allen Netzkategorien (d.h. neben Hochleistungs- und Kantonsstrassen auch auf den kommunalen Strassennetzen)
- Herleitung von Strategien und Massnahmen, welche in die Teilstrategien Verkehr und Siedlung integriert sind,
 - zur systematischen Sanierung der Unfallschwerpunkte und übrigen Gefahrenstellen,
 - abgestimmt und ergänzend zu den Strassen-Sanierungsprogrammen und
 - abgestimmt und ergänzend zu den Unfallmonitoringsystemen von Städten und Kantonen
- Herleitung von Massnahmen unter Berücksichtigung der verschiedenen Funktionen von Strassennetzkategorien und der betroffenen Nutzungen (z.B. Verkehrsführung insbesondere MIV /LV)
- Verbesserte Situation an ÖV-Haltestellen und multimodale Drehscheiben
- Berücksichtigung der objektiven und subjektiven Sicherheit im Rahmen von Betriebs- und Gestaltungskonzepten
- Besondere Berücksichtigung von sensiblen Gruppen (z.B. SchülerInnen) im öffentlichen Raum, insbesondere im Bereich LV (z.B. Gebiete mit erhöhten Anforderungen aufgrund der Nutzungen)
- Schaffung von verkehrsarmen / verkehrsberuhigten Zonen

3.2.4 WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern

WK 4.1 Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen

Kernfragen:

- Inwieweit tragen die Teilstrategien Verkehr und Siedlung sowie die Massnahmen zur Verringerung der Belastung durch Luftschadstoffe und Treibhausgasemissionen bei?
- Sind im Bereich der Lufthygiene ergänzende Massnahmen zu den Massnahmen der nationalen und kantonalen Planungen vorgesehen?

Präzisierungen:

- Verringerung der Fahrleistungen im MIV
- Geschwindigkeitsreduktion und Verstetigung des Verkehrsflusses beim MIV
- Verbesserung des Modalsplits zugunsten des ÖV sowie des LV
- Verringerung der Luftschadstoffbelastung in Siedlungs- und Erholungsgebieten
- Erhöhung des Anteils an nicht fossil betriebenem ÖV und MIV (insbesondere Elektrifizierung)
- Massnahmen zur Erhöhung der Besetzungs-/Auslastungsgrade (z.B. Sharing-Konzepte)
- Nachfrageorientierte Massnahmen zur Reduktion der Luftschadstoffbelastung und Treibhausgasemissionen
- Projekte für eine Verbesserung der Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen im Sinne einer Klimastrategie auf Stufe Agglomeration

WK 4.2 Reduktion Lärmemissionen

Kernfragen:

- Inwieweit tragen die Teilstrategien Verkehr und Siedlung sowie die Massnahmen zur Verringerung der Lärmimmissionen bei?
- Sind im Bereich des Lärmschutzes ergänzende Massnahmen zu den Massnahmen der nationalen und kantonalen Planungen vorgesehen?

Präzisierung:

- Verbesserung des Modalsplits zugunsten des ÖV sowie des LV
- Verringerung der Verkehrsbelastung in den dicht besiedelten oder lärmempfindlichen Gebieten (z.B. publikumsintensive Zentrums- und Begegnungszonen oder Erholungsgebiete)
- Lärmreduzierende Verkehrsführungs- und Geschwindigkeitsregimes (z.B. Temporeduktionen, BGK, Fahrverbote)
- Weitere Lärmschutzmassnahmen auf Stufe der Agglomeration (über die Vorgaben der Lärmschutzverordnung hinausgehend), z.B. akustische Optimierungen im Rahmen von BGK

WK 4.3 Minimierung des Ressourcenverbrauchs und Aufwertung von Natur- und Grünräumen

Kernfragen:

- Inwieweit tragen die Teilstrategien sowie die Massnahmen dazu bei, den Ressourcenverbrauch, insbesondere Flächen- und Energiebeanspruchung, durch neue Siedlungen und Infrastrukturen zu verringern, wichtige Natur- und Landschaftsräume (z.B. Naherholungsgebiete) zu erhalten und aufzuwerten?
- Wo entsteht eine allfällige neue Kapazität für die Schaffung von Natur- und Naherholungsräumen?
- Sind Massnahmen zur Verminderung der Trennwirkung von Verkehrsinfrastrukturen in Natur- und Naherholungsräumen vorgesehen?

Präzisierungen:

- Behandlung der Landschafts- und Naturaspekte mit einem engen Bezug zu Siedlungsthemen (z.B. Naherholung und Grünräume)
- Schaffung und/oder Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen (insbesondere Naherholungsgebiete); Planung auch grösserer Projekte zur Verbesserung der Qualität der Natur- und Landschaftsräume in der Agglomeration (z.B. Parks)
- Minimierung des Anteils versiegelter Flächen und des Energieaufwands für neue Siedlungen und Verkehrsinfrastrukturen (d.h. wirkungsvolle Optimierungen bei den Bauvorhaben, Prüfung von alternativen Lösungen vor einem flächenbeanspruchenden Infrastrukturausbau (betriebliche Massnahmen, Lenkungsmassnahmen, etc.))
- Minimierung der Eingriffe in bestehende Natur- und Landschaftsräume
- Strategien und Massnahmen zum Schutz stark genutzter Naturräume (insb. relevant in touristisch geprägten Agglomerationen)

3.3 Massnahmenbeurteilung

Bevor die Agglomerationsprogramme auf ihre Wirkung beurteilt werden, muss der Bund abklären, ob die vorgeschlagenen Massnahmen mitfinanzierbar sind und ob die von der Trägerschaft definierten Prioritäten plausibel sind⁴³.

Bei der Massnahmenbeurteilung wird unterschieden zwischen den Massnahmen in den Bereichen Verkehr (Kapitel 3.3.1), Siedlung (Kapitel 3.3.2), Landschaft (Kapitel 3.3.3) sowie den Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen (Kapitel 3.3.4).

3.3.1 Verkehrsinfrastrukturmassnahmen

Ziel der Beurteilung der Verkehrsinfrastrukturmassnahmen ist es, die von der Trägerschaft vorgeschlagene Priorisierung in A- oder B- -Horizont zu überprüfen und gegebenenfalls anzupassen. Diese Beurteilung basiert auf fünf Kriterien⁴⁴:

1. Mitfinanzierbarkeit
2. Kohärenz der Massnahme
3. Planungsstand
4. Kosten-Nutzen-Verhältnis
5. Bau- und Finanzreife

Nur Massnahmen im Agglomerationsprogramm, die mitfinanzierbar (Verkehrsinfrastrukturmassnahmen) und kohärent sind, werden nach der folgenden Methodik beurteilt und erhalten eine Priorität A, B oder C:

- Die Verkehrsinfrastrukturmassnahmen der A-Liste müssen in allen fünf Kriterien positiv beurteilt werden (siehe Abbildung 7).
- Die Verkehrsinfrastrukturmassnahmen der B-Liste sind kohärent und mitfinanzierbar. Ihr Planungsstand ist genügend fortgeschritten, ihr Kosten-Nutzen-Verhältnis ist (nur) genügend oder die Bau- und Finanzreife entspricht noch nicht den Anforderungen an Massnahmen der A-Liste.
- Die Verkehrsinfrastrukturmassnahmen der C-Liste sind grundsätzlich kohärent und mitfinanzierbar, ihr Planungsstand entspricht aber noch nicht den Anforderungen der A- und B-Listen oder ihr Kosten-Nutzen-Verhältnis ist noch ungenügend⁴⁵.

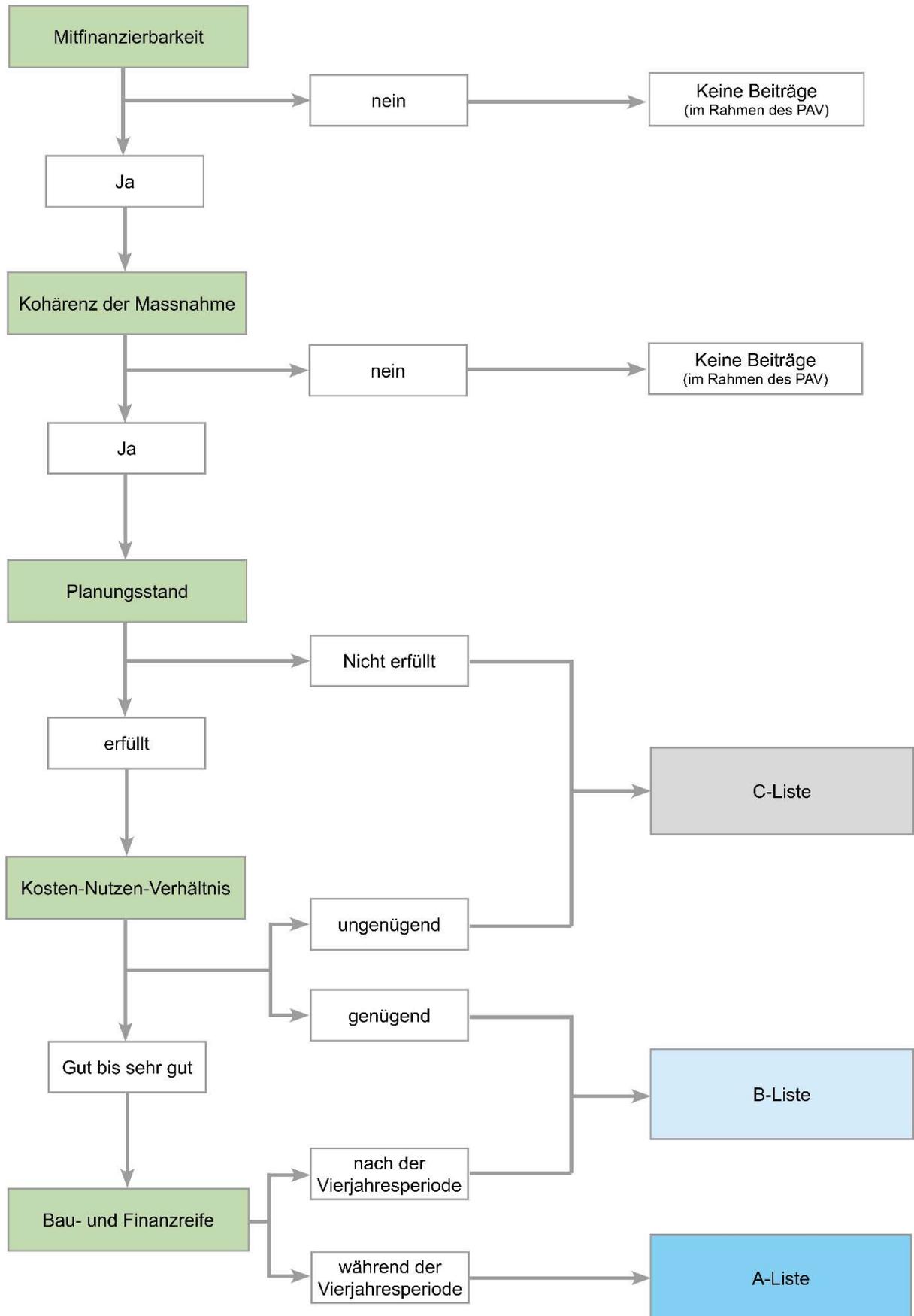
Nicht mitfinanzierbare Verkehrsmassnahmen, welche Gegenstand der Leistungsvereinbarungen sind, werden jedoch in der Programmbeurteilung berücksichtigt (Kapitel 3.4):

⁴³ Art. 13 PAVV

⁴⁴ Art. 4 Abs. 3 und 13 Abs. 3 PAVV

⁴⁵ Gemäss dieser Logik sind C-Massnahmen, die vom Bund umpriorisiert werden, grundsätzlich kohärent zum Agglomerationsprogramm und weisen daher einen gewissen Handlungsbedarf aus (dieser Handlungsbedarf wurde in den Vorgängergenerationen mit C* gekennzeichnet). Massnahmen mit fehlender oder ungenügender Kohärenz im Agglomerationsprogramm (z.B. Handlungsbedarf wird nicht anerkannt) werden vom Bund keiner Priorität zugewiesen.

Abbildung 7: Vorgehen und Kriterien bei Massnahmenbeurteilung



▪ **Schritt 1: Mitfinanzierbarkeit**

Erster Schritt der Prüfung ist die Mitfinanzierbarkeit gemäss den gesetzlichen Vorgaben (MinVG, MinVV).

▪ **Schritt 2: Kohärenz der Massnahme**

Der Bund beteiligt sich nur an Massnahmen, die sowohl inhaltlich wie zeitlich kohärent sind (siehe auch Kapitel 2.2 und 2.4).

Die *inhaltliche* Kohärenz ist unter folgenden Voraussetzungen gegeben:

- Die Massnahme entspricht den allgemeinen Zielen des Programms Agglomerationsverkehr, d.h. sie unterstützt die Koordination zwischen Verkehr und Siedlung und ermöglicht eine effiziente und nachhaltige Entwicklung des Gesamtverkehrssystems.
- Die Massnahme ist mit dem Zukunftsbild kohärent.
- Die Massnahme ergibt sich aus dem aktualisierten Handlungsbedarf und ist entsprechend begründet.
- Die Massnahme trägt zur Umsetzung einer der Teilstrategien Verkehr bzw. Siedlung, unter Berücksichtigung der Landschaft bei bzw. ist ein wichtiges Element davon (Relevanz).
- Es besteht kein offensichtlicher Widerspruch zwischen der Massnahme und einer anderen Teilstrategie.

Die *zeitliche* Kohärenz ist unter den folgenden Voraussetzungen gegeben:

- Die Massnahme bettet sich kohärent in die Vorgängergenerationen ein (Kapitel 2.4). Dabei werden auch die allfälligen Hinweise des Bundes aus früheren Prüfberichten berücksichtigt.
- Die Priorität der Massnahme entspricht dem aktualisierten Handlungsbedarf und berücksichtigt den Stand der Umsetzung der vereinbarten Massnahmen der Vorgängergenerationen.
- Die Priorität der Massnahme berücksichtigt die Terminplanung der mit ihr zusammenhängenden Siedlungsmassnahmen (z.B. Entwicklungsgebiete rechtzeitig, aber abgestimmt auf die Investitionsdynamik erschliessen).
- Die Priorität der Massnahme ist kohärent mit den Bundesplanungen, den Kantonsplanungen und weitere relevante Planungen sowie mit den Massnahmen des Agglomerationsprogramms.

▪ **Schritt 3: Planungsstand**

Mit diesem Kriterium wird der Stand des Planungsprozesses beurteilt. Zum Zeitpunkt der Einreichung des Agglomerationsprogramms müssen alle Massnahmen, welche für die A- oder B-Liste in Betracht kommen, den Planungsstand 1 aufweisen (vgl. untenstehende Tabelle). Die Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen in der A-Liste müssen nur die Angabe der Leistungseinheiten pro Teilmassnahme ausweisen (sowie weitere beschreibende Elemente gemäss Anhang 2). Nur bei Vorliegen dieser Voraussetzung werden sie weiter beurteilt.

Massnahmen von über 10 Mio. Franken Investitionskosten müssen zusätzlich den Planungsstand 2 erfüllen.

Grössere Massnahmen von über 50 Mio. Franken Investitionskosten müssen zudem ein Vorprojekt gemäss SIA-Norm 103 für Bauingenieure vorweisen, um für die A-Liste berücksichtigt zu werden.

Tabelle 3: Planungsstand – Beschreibung der Kategorien

Planungsstand	Anforderungen
1 (bis 10 Mio. CHF exkl. MwSt.)	<p>Für A- und B-Massnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Massnahme ergibt sich aus dem identifizierten Handlungsbedarf. ▪ Aus dem Massnahmenbeschrieb geht klar hervor, was der Inhalt des Projekts ist, wo es liegt, wie der aktuelle Planungsstand ist und welche weiteren Schritte erforderlich sind. ▪ Die verkehrlichen Auswirkungen sind dargestellt. ▪ Die finanziellen Auswirkungen der Massnahme sind aufgrund von Erfahrungswerten grob abgeschätzt. <p>Für A-Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Angabe der Leistungseinheiten pro Teilmassnahme.
2 (> 10 Mio. CHF exkl. MwSt.)	<p>Für A- und B-Massnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Planungsstand 1 ist erfüllt; zusätzlich: ▪ Vorstudien / Zweckmässigkeitsbeurteilungen und Machbarkeitsnachweis sind vorhanden. Vorstudien müssen eine Schätzung der Investitionskosten (+/- 30%), wenn möglich der Betriebs- und Unterhaltskosten, eine Analyse zur Wirtschaftlichkeit und zu den Auswirkungen auf die Umwelt enthalten. ▪ Variantenvergleiche und Projektoptimierungen sind durchgeführt, unter Berücksichtigung eines breiten und, wo angezeigt, intermodalen Variantenfächers. Variantenentscheide liegen vor. ▪ Flankierende Massnahmen (insbesondere zu Kapazitätsausbauten) weisen einen ähnlichen Planungsstand auf und sind integrierter Bestandteil der Massnahme bzw. des Massnahmenpakets. Mit der Verkehrsinfrastrukturmassnahme verknüpfte Siedlungsmassnahmen weisen einen ausreichenden Konkretisierungsgrad auf.
3 (> 50 Mio. CHF exkl. MwSt.) ⁴⁶	<p>Für A-Massnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ zusätzlich zu Planungsstand 2: ▪ Vorprojekt gemäss SIA-Norm 103 für Bauingenieure ist vorhanden, bzw. wird bis spätestens 9 Monate nach Einreichungstermin des Agglomerationsprogramms im Bund nachgeliefert werden kann. ▪ Investitions-, Betriebs- und Unterhaltskosten sind auf +/- 20% geschätzt.

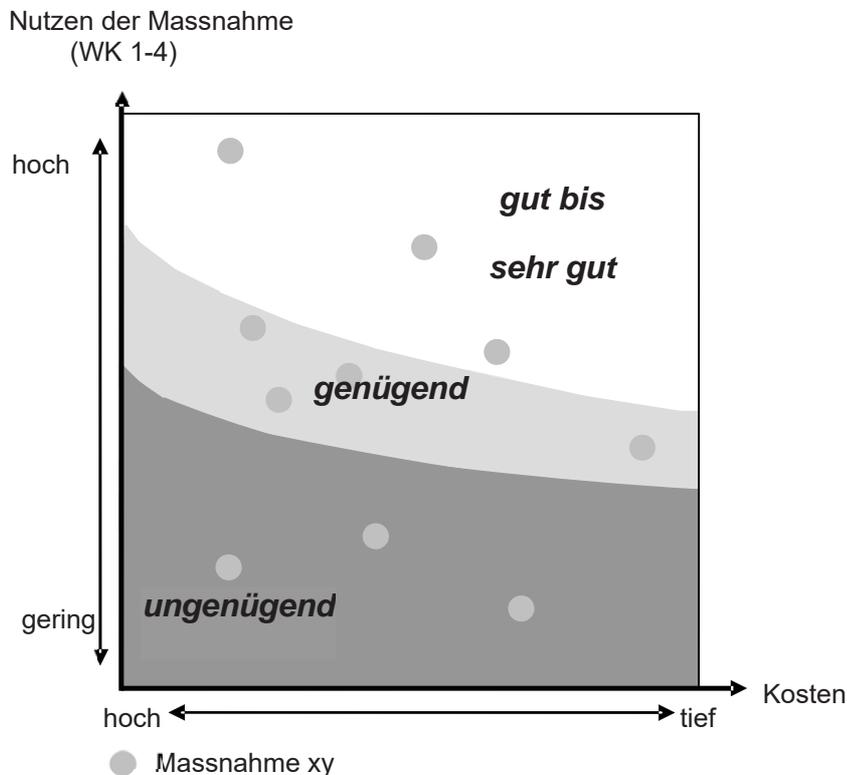
▪ **Schritt 4: Kosten-Nutzen-Verhältnis**

Das Kosten-Nutzen-Verhältnis einer Massnahme ergibt sich einerseits aus dem Nutzen (gemessen in Wirkungspunkten), andererseits aus den Kosten (gemessen nach Kostenkategorien).

Die nachstehende Abbildung zeigt beispielhaft, wie das Kosten-Nutzen-Verhältnis einer Massnahme von deren Wirkung und Kosten abhängt.

⁴⁶ Art. 5 PAVV

Abbildung 8: Beurteilung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses



Der **Nutzen** einer Massnahme wird qualitativ anhand der vier Wirkungskriterien beurteilt (Kapitel 3.2).

Pro WK werden maximal drei Punkte vergeben (bei einer sehr grossen positiven Wirkung). Die Beurteilung einer Massnahme erfolgt gemäss den jeweiligen Unterkriterien eines Wirkungskriteriums. Bei der Beurteilung wird auch die Agglomerationsgrösse mitberücksichtigt.

Die im Kapitel 3.2 aufgeführten Fragen dienen vor allem der Programmwirkung. Sie können aber sinngemäss für die Massnahmenbeurteilung beigezogen werden. Beim WK1 muss die Frage hinsichtlich der Verbesserung der Qualität des ÖV beispielsweise wie folgt angepasst werden: „Wie stark trägt die Massnahme zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems bei?“.

Der Nutzen einer Massnahme wird gestützt auf den Vergleich zum „Referenzzustand“, d.h. zum Zustand ohne die beurteilte Massnahme ermittelt. Für gewisse Massnahmenkategorien sind auch Sachinformationenerforderlich. Diese werden im Anhang 4 erläutert.

Die Zuordnung der Massnahmen zu den **Kostenkategorien** erfolgt insbesondere unter Berücksichtigung der Agglomerationsgrösse. Für jede Agglomerationsgrösse werden die Kostenkategorien auf Grundlage aller eingereichten Massnahmen in den entsprechenden Agglomerationsprogrammen der aktuellen Generation derselben Grössenkatgorie (klein, mittel, gross) hergeleitet. Deshalb können die einzelnen Kostenkategorien erst im Rahmen des Prüfprozesses definitiv festgelegt werden⁴⁷.

⁴⁷ Im Erläuterungsbericht der jeweiligen Generation werden die für die Agglomerationsprogramme verwendeten Kostenkategorien nach Agglomerationsgrössen aufgeführt.

Quervergleiche

Bei gewissen Massnahmenkategorien erlaubt die Massnahmenbeurteilung allein gestützt auf die vier Wirkungskriterien keine genügend klare Prioritätenzuordnung. Um breiter abgestützte Resultate zu erhalten, werden deshalb für zwei Massnahmenkategorien Zusatzkriterien angewendet und ein Quervergleich mit allen eingereichten Agglomerationsprogrammen durchgeführt: für die Massnahmenkategorie «Tram / Stadtbahnen» sowie für reine Kernentlastungs- und Umfahrungsstrassen in der Massnahmenkategorie «Kapazität Strasse». Die durchgeführten Vergleiche und die verwendeten Zusatzkriterien werden im Erläuterungsbericht zum Prüfverfahren der jeweiligen Generation dargestellt.

▪ **Schritt 5: Bau- und Finanzreife**

Ergänzend zum Planungsstand (Schritt 3) ist die Bau- und Finanzreife zu beurteilen. Dabei wird geprüft, ob eine Massnahme innerhalb des A- bzw. B-Horizonts umgesetzt und finanziert werden kann. Die Ausführung von Bauvorhaben der Massnahmen der A-Liste muss innerhalb der in der PAVV vorgegebene Frist beginnen, sonst verliert die Trägerschaft den Anspruch auf Bundesbeiträge.

Die Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen in der A-Liste müssen lediglich die Angabe der Leistungseinheiten pro Teilmassnahme ausweisen (siehe Schritt 3).

Vertritt der Bund die Auffassung, dass eine Massnahme noch nicht die Bau- und Finanzreife einer A-Massnahme erreicht hat, wird sie der B-Liste zugeteilt. Baureif ist ein Projekt dann, wenn die Planungs-, Projektierungs- und Bewilligungsverfahren abgeschlossen sind oder im A-Horizont abgeschlossen werden. Zur Finanzreife gehört, dass die Restfinanzierung der Investitionen für die geplanten Projekte sichergestellt ist und ein Finanzierungsplan sowie der Nachweis der langfristigen Finanztragbarkeit vorliegen.

Tabelle 4: Bau- und Finanzreife – Beschreibung der Kategorien

Bau- und Finanzreife	Anforderungen
1 (bis 10 Mio. CHF exkl. MwSt., ohne Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die weiteren Umsetzungsschritte (Projektierung, Baubewilligung, Finanzierung) werden dargelegt. ▪ Bei Massnahmen in der Zuständigkeit einer Gemeinde liegt eine Erklärung vor, wonach die betreffende Gemeinde dem jeweiligen Agglomerationsprogramm zustimmt und die darin enthaltenen Massnahmen in ihrem Zuständigkeitsbereich umsetzen wird. ▪ Der voraussichtliche Finanzierungsschlüssel zwischen den beteiligten Gebietskörperschaften wird dargelegt.
2 (> 10 Mio. CHF exkl. MwSt.)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bau-/Finanzreife 1 ist erfüllt; zusätzlich: ▪ Es wird glaubhaft dargelegt, dass die Projektierungs- und Baubewilligungsverfahren innerhalb des A-Horizontes abgeschlossen werden können. ▪ Die Restfinanzierung der Investitionen ist weitestgehend sichergestellt und die Tragbarkeit der Folgekosten aus Betrieb und Unterhalt soweit möglich nachgewiesen. Massnahmen sind von den jeweils zuständigen Organen zu genehmigen (z.B. Gemeindeexekutive). Eine Genehmigung durch das für den Baukredit zuständige Organ (z.B. Gemeindeversammlung) ist aber noch nicht erforderlich.

3.3.2 Siedlungsmassnahmen

Siedlungsmassnahmen werden im Rahmen des PAV nicht durch den Bund mitfinanziert. Der Bund beurteilt die Siedlungsmassnahmen anders als die Verkehrsinfrastrukturmassnahmen. Die Siedlungsmassnahmen werden summarisch beurteilt, um die Wirkung des Gesamtprogramms zu ermitteln und um die Abstimmung von Verkehr und Siedlung zu beurteilen (siehe Kapitel 3.4). Die Trägerschaften müssen deshalb eine Priorisierung der Siedlungsmassnahmen in Abstimmung mit den Verkehrsinfrastruktur- und Verkehrsmassnahmen vornehmen. Der Bund priorisiert die Siedlungsmassnahmen in der Regel nicht um. Er kann die Priorisierung einzelner Siedlungsmassnahmen aber ändern, wenn die Abstimmung nicht gewährleistet ist, d.h. falls Siedlungsmassnahmen nicht kohärent mit den Verkehrsinfrastruktur- und Verkehrsmassnahmen bzw. die Verkehrskapazitäten nicht gesichert sind.

Folgende Aspekte werden bei Siedlungsmassnahmen geprüft:

- Unterstützen diese Massnahmen die Ziele des Raumplanungsgesetzes und die Gesamtziele der Agglomerationspolitik des Bundes, insbesondere die Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen?
- Sind die Siedlungsmassnahmen aus der Teilstrategie Siedlung unter Berücksichtigung der Landschaft sowie aus dem aktualisierten Handlungsbedarf abgeleitet und sind sie kohärent mit dem Zukunftsbild?
- Zeigen die Massnahmen im Bereich Siedlung die Entwicklung der bestehenden Instrumente der Raumplanung auf? Dienen die Massnahmen einer Konkretisierung und konsequenten Umsetzung der Vorgaben des kantonalen Richtplans (bzw. anderer Planungsinstrumente)? Hinweis: Je konkreter die Vorgaben eines KRIP sind, umso wichtiger sind Massnahmen auf Stufe Agglomeration zur Unterstützung der Umsetzung.
- Sind die nationalen, kantonalen und weiteren relevanten Planungen in der Schweiz und grenznahen Ausland sowie die (grösseren) Verkehrsinfrastrukturmassnahmen mit den entsprechenden Siedlungsmassnahmen abgestimmt?
- Kann der durch die vorgeschlagenen Siedlungsmassnahmen verursachte Verkehr verträglich bewältigt werden bzw. sind zusätzliche Verkehrskapazitäten möglich und vorgesehen?

Ziel des Agglomerationsprogramms ist es, die Sachplanungen des Bundes sowie die Vorgaben des kantonalen Richtplans (und allenfalls des regionalen Richtplans) weiterzuentwickeln und zu konkretisieren. Es ist darzulegen, wo ein konkreter Handlungsbedarf in Bezug auf die Festlegungen des kantonalen Richtplans besteht. Entsprechend dem Handlungsbedarf legt das Agglomerationsprogramm Massnahmen zur räumlichen, zeitlichen und / oder inhaltlichen Konkretisierung der Siedlungsvorgaben des kantonalen Richtplans fest.

Das Agglomerationsprogramm z.B.:

- konkretisiert die Vorgaben des kantonalen Richtplans im Sinne einer Umsetzung und Priorisierung der Siedlungsmassnahmen;
- legt die konkrete Umsetzungsplanung für die Siedlungsentwicklung nach innen fest, wie beispielsweise die wichtigsten und ausgewählten ESP hinsichtlich der Einwohnerinnen und Beschäftigten (Zuständigkeiten, Priorisierung, Planungsschritte, Abstimmung mit Verkehrsinfrastruktur- und Verkehrsmassnahmen, etc.);
- legt die verkehrsentensiven Einrichtungen (VE) im Zukunftsbild und in der Teilstrategie fest.

Für im Agglomerationsprogramm als Daueraufgabe bezeichneten Siedlungsmassnahmen (z.B. Siedlungsverdichtung im Rahmen der Ortsplanungsrevisionen) ist ein konkretes Umsetzungsprogramm

mit den nächsten Planungsschritten aufzuzeigen (mindestens für A- und B-Horizont, z.B. Zuständigkeiten, Termine). Ein blosser Verweis auf die Umsetzungsprozesse im Rahmen der ordentlichen Raumplanungsinstrumente (Nutzungsplanung, etc.) gilt nicht als Massnahme des Agglomerationsprogramms.

3.3.3 Landschaftsmassnahmen

Landschaftsmassnahmen sind nicht zwingend und können keine Mitfinanzierung im Rahmen des PAV beanspruchen⁴⁸. Sie sind dennoch sehr erwünscht. Wenn ein Agglomerationsprogramm Landschaftsmassnahmen enthält, müssen mindestens im Rahmen von Siedlungsthemen die Landschaftsaspekte in allen Bausteinen behandelt und klar dargestellt werden, damit der logische Bezug (roter Faden) nachvollziehbar und die Prüfung durch den Bund möglich ist. Die Agglomeration hat auch die Möglichkeit eine eigenständige, mit Verkehr und Siedlung abgestimmte Landschaftsstrategie einzureichen. Konkrete Landschaftsmassnahmen, welche die landschaftlichen Qualitäten stärken, können die Programmbeurteilung über das WK4 positiv beeinflussen.

Landschaftsmassnahmen werden analog zu den Siedlungsmassnahmen summarisch bewertet. Folgende Aspekte werden untersucht:

- Sind die Landschaftsaspekte in allen Bausteinen klar dargestellt und behandelt? Ist der rote Faden zwischen allen Bausteinen nachvollziehbar?
- Sind die Landschaftsmassnahmen aus der Teilstrategie Siedlung unter Berücksichtigung der Landschaft oder aus einer eigenen Teilstrategie Landschaft und Handlungsbedarf abgeleitet? Unterstützen sie die Gesamtstrategie des Agglomerationsprogramms? Sind sie kohärent mit dem Zukunftsbild?
- Sind diese Massnahmen genügend konkret und/oder systematisch, um Wirkungen auf Stufe Agglomeration zu erzielen?

3.3.4 Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen

Die Beurteilung der Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen⁴⁹ (siehe Kapitel 2.7) folgt einer anderen Logik als die Beurteilung einzelner Massnahmen. Ziel der Beurteilung ist es, die pauschale Mitfinanzierung von Massnahmen zu überprüfen und die im Rahmen des PAV mitzufinanzierenden Kosten zu plafonieren. Gemäss Artikel 21a Absatz 3 MinVV sind **zwei Beurteilungsschritte** zu unterscheiden⁵⁰:

- **Schritt 1 Festsetzung von Kostengrenzen:** Aufgrund von Leistungseinheiten werden vom Bund in jeder Generation nach Massnahmenkategorien maximale Kosten definiert. Die Leistungseinheiten sind insbesondere Laufmeter, Quadratmeter, Stückzahl oder Knoten. Die entsprechenden Ausführungen erfolgen im Erläuterungsbericht der jeweiligen Generation.
- **Schritt 2 Qualität der Konzeption:** Für den Bund ist es wichtig, dass insbesondere auch kostengünstige Massnahmen in eine abgestimmte Planung eingebettet sind und diese Planung einer klaren Konzeption zu Grunde liegt. Die Qualität der Konzeption wird danach beurteilt, ob die Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen systematisch in die Gesamtverkehrsplanung des Agglomerationsprogramms eingebunden sind. Unter einer

⁴⁸ Ausserhalb des NAF bestehen Möglichkeiten für eine Mitfinanzierung von Landschaftsprojekten durch den Bund, z.B. Rahmen des Programms «Biodiversität und Landschaftsqualitäten in Agglomerationen fördern» beim Bundesamt für Umwelt.

⁴⁹ Art. 16 und 17 PAVV

⁵⁰ Im Erläuterungsbericht der jeweiligen Generation werden die weiteren Details zur Beurteilung von Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen dargelegt, insbesondere zu den Leistungseinheiten.

systematischen Einbindung wird eine räumlich und inhaltlich kohärente Gesamtkonzeption verstanden. Zudem soll die Konzeption sicherstellen, dass die Massnahmen zu einer positiven Wirkung des Agglomerationsprogramms beitragen. Damit soll verhindert werden, dass isolierte Massnahmen mit entsprechend geringer Wirkung zur Mitfinanzierung beantragt werden.

Die Qualität der Konzeption wird im Rahmen der Massnahmenbeurteilung (und auch der Programmbeurteilung; vgl. Kapitel 3.4) berücksichtigt. Die Konzepte werden pro Massnahmenkategorie beurteilt. Je nach Qualität der Konzeption kürzt der Bund die standardisierten Kosten in 5%-Schritten (bis. Max. 15%). Beurteilungsgrundlage bilden die entsprechenden WK-Unterkriterien (mit der jeweiligen Benotung von 0 bis +3 Punkten). Massgebend für die Bewertung sind die folgenden Aspekte:

Tabelle 5: Kriterien zur Beurteilung der Qualität der Konzeption

Massnahmenkategorie	Kriterien zur Beurteilung der Qualität der Konzeption
Langsamverkehr (v.a. WK 1.5)	<p>Flächendeckende Konzeption des Langsamverkehrs mit Karte und Beschreibung (integriert oder separat nach Fuss- und Veloverkehr)</p> <p>Priorisierte LV-Massnahmenpakete auf Basis eines aktualisierten Handlungsbedarfs und unter Berücksichtigung der Vorgängergenerationen</p> <p>Förderung eines zusammenhängenden, dichten, sicheren und attraktiven Fuss- und Veloverkehrsnetz</p> <p>Berücksichtigung der Anliegen des LV in Betriebs- und Gestaltungskonzepten</p> <p>Berücksichtigung von unterschiedlichen Anforderungen der Nutzenden (Geschwindigkeits- vs. Komfortansprüche)</p> <p>Berücksichtigung von Alltags- und Freizeitnutzungen</p>
Verkehrsmanagement (v.a. WK 1.4)	<p>Aufzeigen einer systematischen VM-Konzeption als Bestandteil der Teilstrategie Strasse und unter Berücksichtigung der Netzhierarchie</p> <p>Die Konzeption berücksichtigt die Funktionen der verschiedenen Strassennetz-kategorien und ist abgestimmt auf nationale, kantonale und kommunale Strassen</p> <p>Priorisierte VM-Massnahmenpakete auf Basis eines aktualisierten Handlungsbedarfs und unter Berücksichtigung der Vorgängergenerationen</p> <p>Die Konzeption zeigt auf, in welchen Gebieten die MIV-Belastungen dosiert, an welchen Knoten gepförttert oder andere Steuerungsmassnahmen vorgenommen werden sollen</p> <p>Integration von ÖV Priorisierungen entsprechend aktualisiertem Handlungsbedarf</p> <p>Transparente Darstellung der Organisation des VM und der Abstimmung zwischen Bund, Kantonen und Gemeinden</p>
Aufwertung/Sicherheit Strassenraum (v.a. WK 1.4, WK 2.2, WK 3.1)	<p>Systematische Schwachstellenanalyse über alle Teilräume der Agglomeration</p> <p>Priorisierte Massnahmenpakete auf Basis eines aktualisierten Handlungsbedarfs und unter Berücksichtigung der Vorgängergenerationen</p> <p>Schaffung von verkehrssarmen / verkehrsberuhigten Zonen, Berücksichtigung im Rahmen von Betriebs- und Gestaltungskonzepten</p>

	<p>Berücksichtigung der verschiedenen Anforderungen der Verkehrsträger in Mischverkehrssystemen und der Netzhierarchie (insb. nachvollziehbare Abwägung zwischen Massnahmen zur Erhöhung des Verkehrsflusses und der Aufenthaltsqualität / Sicherheit von LV)</p> <p>Schaffung von öffentlichen Begegnungsräumen, städtebauliche Integration</p> <p>Reduktion der MIV- und güterverkehrsbedingten Belastungen in dicht bewohnten Gebieten</p>
<p>Aufwertung von Bus- und Tram-Haltestellen (v.a. WK 1.3, WK 3.1)</p>	<p>Abstimmung der Teilstrategie ÖV mit der Teilstrategie Siedlung und der Teilstrategie LV</p> <p>Priorisierte Massnahmenpakete auf Basis eines aktualisierten Handlungsbedarfs und unter Berücksichtigung der Vorgängergenerationen</p> <p>Systematische Identifikation von Qualitätsmängeln bei den Zugängen zu den Haltestellen, bei ungeeigneten Standorten sowie weiterer Qualitätsmängel</p> <p>Verbesserung der Benutzerfreundlichkeit von Haltestellen</p> <p>Verbesserung intermodaler Angebote und Services an Haltestellen.</p> <p>Klarer Mehrwert der Massnahmen für die Aufwertung des Gesamtverkehrssystems gegenüber ordentlichen Unterhalts- und Erneuerungsarbeiten von ÖV-Haltestellen (Nachweis eines Niveausprungs in der Haltestellenausstattung, der mit ordentlichen Erneuerungsarbeiten nicht erreichbar wäre)</p>

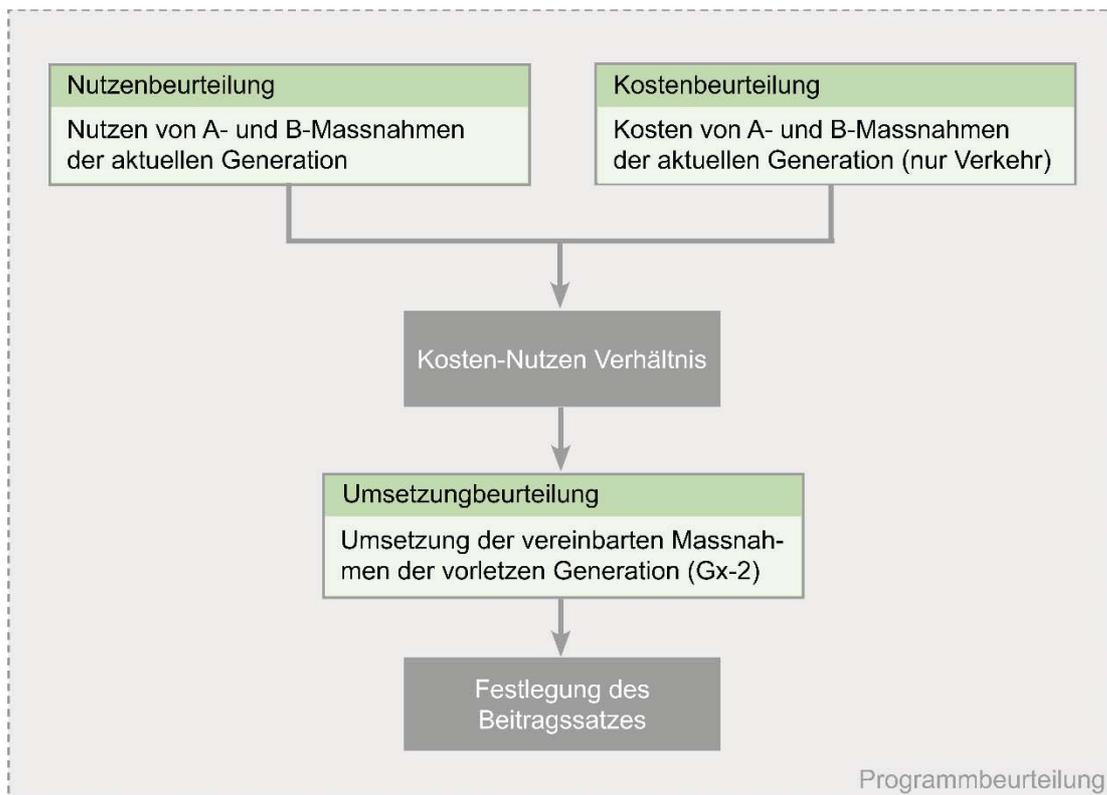
3.4 Programmbeurteilung

Die Programmbeurteilung⁵¹ stellt den Nutzen eines Agglomerationsprogramms seinen Kosten gegenüber. Die Kosten werden relativ im Verhältnis zur Grösse der Agglomeration ermittelt. Das Kosten- Nutzen-Verhältnis eines Agglomerationsprogramms ist massgebend für die Festlegung des Beitragssatzes und damit für die Höhe der Bundesbeiträge an die mitfinanzierten Massnahmen des entsprechenden Programms (Art. 17d, Abs. 1 MinVG). Der Beitragssatz des Bundes liegt zwischen 30 und 50%. Der Stand der Umsetzung der vereinbarten Massnahmen der vorletzten Vorgängergeneration wird bei der Festlegung des Beitragssatzes berücksichtigt.

Die Programmbeurteilung erfolgt in vier Schritten:

1. Nutzenbeurteilung (Kapitel 3.4.1)
2. Kostenbeurteilung (Kapitel 3.4.2)
3. Kosten/Nutzen-Verhältnis und Beitragssatz (Kapitel 3.4.3)
4. Beurteilung des Stands der Umsetzung und allfällige Anpassung des Beitragssatzes (Kapitel 3.4.4)

Abbildung 9: Schritte der Programmbeurteilung



⁵¹ Art. 14 PAVV

3.4.1 Nutzenbeurteilung

In die Beurteilung des Nutzens eines Agglomerationsprogramms fliessen folgende Massnahmen ein:

- Verkehrsinfrastrukturmassnahmen der A- und B-Liste (gemäss Priorisierung des Bundes) der aktuellen Generation (Gx)
- Nicht mitfinanzierbare Verkehrsmassnahmen, d.h. «Eigene Leistungen» der Agglomerationen im A- und B-Horizont.
- Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen der jeweils aktuellen Generation mit Priorität A oder B.

Die Nutzenbeurteilung stützt sich somit auf die Massnahmen der aktuellen Generation (Gx). Damit werden alle Agglomerationen gleichbehandelt, d.h. unabhängig davon, ob eine Programmgeneration übersprungen wurde oder ob erstmalig ein Programm eingereicht wird.

Die Wirkungen der Massnahmen der nationalen (namentlich beschlossene Massnahmen gemäss STEP Strasse und Schiene) und der weiteren relevanten Planungen in der Schweiz und im grenznahen Ausland, werden in der Nutzenbeurteilung nicht berücksichtigt. Hingegen müssen die Massnahmen des Agglomerationsprogramms auf diese übergeordneten Massnahmen abgestimmt sein. Der Abstimmungsnachweis wird bei der Beurteilung der Kohärenz eines Agglomerationsprogramms berücksichtigt (Kapitel 2.5) und ist auch Bestandteil der Nutzenbeurteilung.

Der Nutzen eines Agglomerationsprogramms wird anhand der in Kapitel 3.2 definierten Wirkungskriterien (WK) bestimmt. Entscheidend für den Nutzen sind die vom Bund in die A- und B-Liste aufgenommenen mitfinanzierten und nicht mitfinanzierten Massnahmen. Diese können ihre positive Wirkung aber nur entfalten, wenn sie in wirkungsvolle Strategien eingebettet und kohärent aus der Situations- und Trendanalyse, dem Zukunftsbild, den Teilstrategien und dem aktualisierten Handlungsbedarf abgeleitet wurden. Zudem muss das Agglomerationsprogramm auf den Teilstrategien und Massnahmen der Vorgängergenerationen aufbauen. Der Inhalt der Bausteine sowie die Kohärenz («Roter Faden» und Generationenkohärenz) sind somit neben den Wirkungen der Massnahmen ebenfalls Gegenstand der Nutzenbeurteilung.

Jede Agglomeration hat unterschiedliche Herausforderungen, abhängig von Grösse, geografischer Lage, ihrer grenzüberschreitenden Situation oder besonderen Funktionen (wie z.B. Tourismusregionen, logistisch geprägte Räume oder andere spezifische Herausforderungen). Der Bund berücksichtigt diese spezifischen Herausforderungen, sofern diese von der Agglomeration nachvollziehbar aufgezeigt werden (siehe auch Kapitel 2.2).

Wie in Kapitel 2.2 erläutert, müssen die einzelnen Bausteine nicht in jeder Generation vollständig überarbeitet werden. Im Rahmen einer Generation sind Schwerpunktbildungen möglich. Entscheidend dabei ist, dass die Schwerpunktsetzung nachvollziehbar begründet wird.

Die Beurteilung stützt sich auf den Vergleich des «Referenzzustands» ohne Agglomerationsprogramm mit dem zukünftigen Zustand nach Umsetzung der geplanten Massnahmen. Sie basiert auf einer qualitativen Betrachtung, die nach Möglichkeit durch Sachinformationen gestützt wird (siehe Anhang 4).

Die vier Wirkungsbereiche (Verkehr, Siedlung, Sicherheit und Umwelt) werden entlang der in Kapitel 3.2 beschriebenen Unterkriterien und Kernfragen beurteilt. Die Beurteilung erfolgt jeweils für das Wirkungskriterium als Ganzes. Die Unterkriterien werden nicht einzeln behandelt. Zudem wird bei der Beurteilung den Grössenunterschieden der Agglomerationen Rechnung getragen.

Für die WK1 – 4 können folgende Punkte vergeben werden:

0 Punkte:	keine Wirkung
1 Punkt:	geringe Wirkung
2 Punkte:	mittlere Wirkung
3 Punkte:	hohe Wirkung

3.4.2 Kostenbeurteilung

Die Kosten ergeben sich aus den Kosten aller durch den Bund als A- und B-Massnahmen priorisierten Massnahmen des aktuellen Agglomerationsprogramms (Ax, Bx). Die Kosten werden einer Kostenkategorie zugewiesen (tief, mittel, hoch), wobei die Grösse einer Agglomeration berücksichtigt wird.

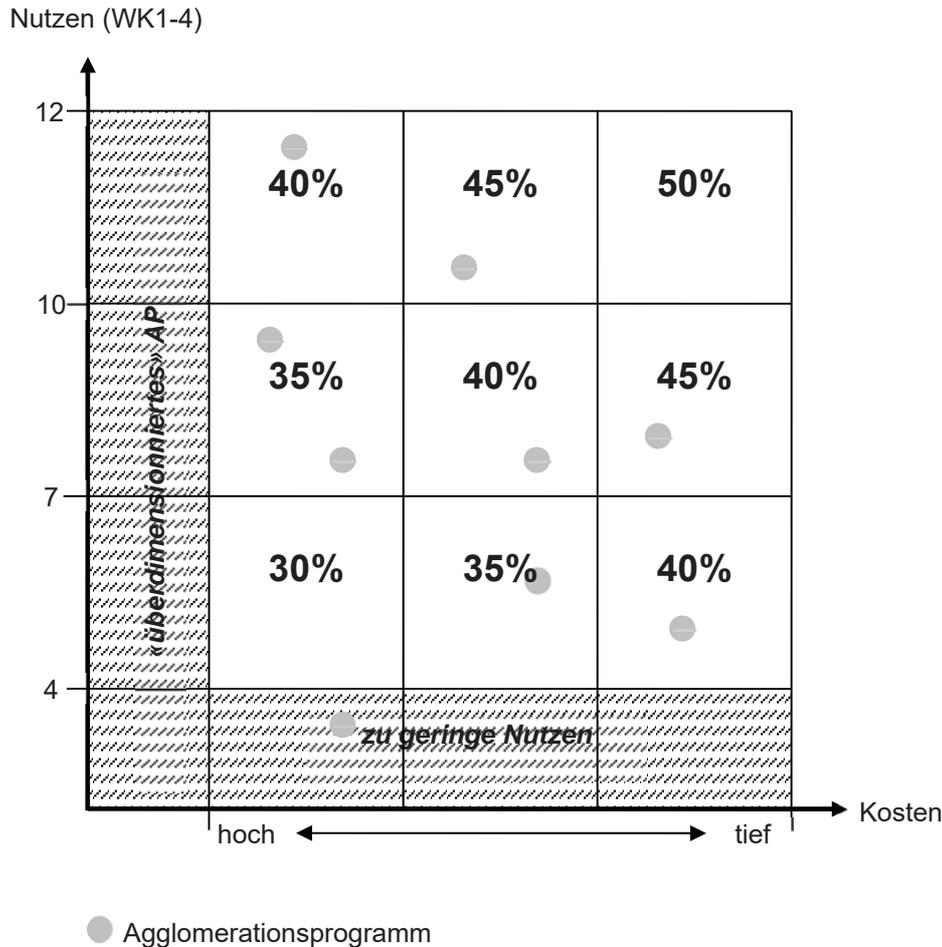
Für die Zuweisung der Programmkosten an eine Kostenkategorie (tief, mittel, hoch) werden für die einzelnen Agglomerationen sogenannte Kostenrichtwerte berechnet. Diese ergeben sich daraus, dass die auf Bundesseite verfügbaren Mittel entsprechend dem relativen Gewicht der einzelnen Agglomerationen, für die ein Agglomerationsprogramm eingereicht wurden, auf die Agglomerationen aufgeteilt werden. Das Gewicht einer Agglomeration wird mittels der Summe von Bevölkerungszahl und der mit 0.5 gewichteten Beschäftigtenzahl berechnet⁵². Sind die Kosten eines Agglomerationsprogramms grösser als «hoch», werden sie als «überdimensioniert» beurteilt. Die konkreten Kostenskalen einer Generation werden im jeweiligen Erläuterungsbericht zum Prüfverfahren dargelegt.

⁵² Damit wird nicht allein auf die Bevölkerungszahl abgestellt, sondern es wird auch berücksichtigt, wenn eine Agglomeration viele Arbeitsplätze aufweist und Pendler aus den umliegenden Agglomerationen aufnimmt. Bei Agglomerationen mit Teilgebieten im Ausland wird nur der Schweizer Teil der Agglomeration berücksichtigt, da nur Massnahmen mitfinanziert werden, die einen massgeblichen Nutzen im Schweizer Teil der Agglomeration aufweisen.

3.4.3 Festlegung des Beitragssatzes

Der Beitragssatz des Bundes ergibt sich aus dem Kosten-Nutzen-Verhältnis des Agglomerationsprogramms.

Abbildung 10: Herleitung des Beitragssatzes



Der Beitragssatz ergibt sich gemäss folgenden Kategorien:

- 0 – 3 Punkte: Der Nutzen ist ungenügend. Unabhängig von den Kosten wird die Umsetzung von Massnahmen eines Agglomerationsprogramms durch den Bund nicht unterstützt.
- 4 – 6 Punkte: Je nach Kosten resultiert ein Beitragssatz von 30, 35 oder 40%.
- 7 – 9 Punkte: Je nach Kosten resultiert ein Beitragssatz von 35, 40 oder 45%.
- 10 – 12 Punkte: Je nach Kosten resultiert ein Beitragssatz von 40, 45 oder 50%.

Bei sehr teuren Massnahmen, die vom Bund jedoch als sehr wirkungsvoll eingestuft werden (Schlüsselmassnahmen), kann mittels transparent gemachter Zusatzbewertung das Bewertungsschema übersteuert werden.

Auf diese Weise können auch teure Schlüsselmassnahmen, welche der Bund als wirkungsvoll und gut abgestimmt beurteilt, mitfinanziert werden. Ferner ist zu erwähnen, dass bei der Bundesbewertung folgende Möglichkeiten der Kosten- und Nutzenoptimierung von Massnahmen mit den Trägerschaften intensiv diskutiert werden:

- Etappierung der sehr teuren Infrastrukturmassnahmen, damit sich deren Kosten auf mehrere Generationen verteilen lassen.
- Umpriorisierung anderer Massnahmen, um die Kosten zu reduzieren.
- Prüfen von Optionen zur Reduktion der Kosten.

3.4.4 Umsetzungsbeurteilung

Die Wirkung eines Agglomerationsprogramms resultiert nicht einzig aus geplanten, sondern aus den tatsächlich umgesetzten Massnahmen. Der Bund prüft deshalb auch den Stand der Umsetzung.

Für die Beurteilung der Umsetzung der Massnahmen auf der Basis des Umsetzungsberichts und der Umsetzungstabellen sind die Zeithorizonte gemäss Leistungsvereinbarung massgebend d. h. die definierten Fristen in der vier Jahreslogik des entsprechenden A-Horizonts und nicht die Fristen gemäss Artikel 18 PAVV. Weiter als zwei Generationen zurückliegende Massnahmen sollten folglich umgesetzt sein bzw. deren Umsetzung sollte begonnen haben. Für die Umsetzungsbeurteilung werden daher alle vereinbarten Massnahmen gemäss Leistungsvereinbarung der vorletzten Generation berücksichtigt (Gx- 2)^{53 54}.

Bei ungenügender Umsetzung der Massnahmen Gx-2 kann der Bund 5 Prozentpunkte vom Beitragssatz abziehen. Weil die Mitfinanzierung eines Agglomerationsprogramms mindestens 30% und höchstens 50% beträgt (Art. 22 MinVV), verzichtet der Bund auf den Abzug, wenn sich aus der Kosten- Nutzen- Beurteilung ein Beitragssatz von 30% ergibt (Kap. 3.4.3).

Ist absehbar, dass eine vereinbarte Massnahme nicht umsetzbar ist, kann die Trägerschaft beim Bund die sog. «Abstandnahme» beantragen (Kapitel 4.1.1). Die entsprechenden Massnahmen sind nicht mehr Bestandteil der Leistungsvereinbarung und werden in der quantitativen Umsetzungsbeurteilung (UR1) nicht berücksichtigt. Im Rahmen der qualitativen Umsetzungsbeurteilung (UR3) wird jedoch beurteilt, ob im Agglomerationsprogramm adäquate Alternativen vorgeschlagen werden.

Die Anforderungen und Vorgaben an die Berichterstattung zum Stand der Umsetzung von vereinbarten Massnahmen sind in Kapitel 2.2 und 2.3 beschrieben.

Die Umsetzungsbeurteilung erfolgt quantitativ und qualitativ aufgrund von drei Kriterien⁵⁵:

- **UR1 Verkehrsinfrastrukturmassnahmen und nicht mitfinanzierte Verkehrsmassnahmen (quantitativ):** Die quantitative Umsetzungsbeurteilung dieser Massnahmen stützt sich auf die Umsetzungstabellen. Die in der Leistungsvereinbarung vereinbarten Verkehrsinfrastrukturmassnahmen (einzelne Massnahmen und Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen) sowie die nicht mitfinanzierten Verkehrsmassnahmen werden nach Stand der Umsetzung kategorisiert (keine, mittlere, starke Verzögerung). Der Stand der Umsetzung wird unterschiedlichen Begründungen für die Verzögerung gegenübergestellt. Der Bund kann die Umsetzungsdefizite nach Kosten der Massnahmen und Dauer des Verzugs unterschiedlich gewichten. Der Bund kann die Einschätzungen der Trägerschaften anpassen, wenn er die Sachlage anders beurteilt. Bei Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen beurteilt der Bund, wie hoch der Anteil der umgesetzten Leistungseinheiten eines Massnahmenpakets ist.
- **UR2 Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen quantitativ und qualitativ:** Die quantitative Umsetzungsbeurteilung von vereinbarten Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen basiert ebenfalls

⁵³ Art. 14 Abs. 3 PAVV

⁵⁴ Dies gilt für alle vereinbarten Massnahmen gemäss Leistungsvereinbarung der vorletzten Generation ausser den Eigenleistungen gemäss Kap. 3.2 Leistungsvereinbarung der 2. Generation.

⁵⁵ Das Vorgehen ist im Erläuterungsbericht zum Prüfverfahren der jeweiligen Generation detaillierter dargestellt.

auf den Umsetzungstabellen. Bei Umsetzungsmängeln wird das quantitative Ergebnis zusätzlich qualitativ anhand der folgenden Leitfragen gespiegelt:

- Sind Fortschritte in den agglomerationsrelevanten Entwicklungsschwerpunkten erkennbar Entsprechen die Entwicklungen den Zielen gemäss Agglomerationsprogramm (in welchem Ausmass und für welchen Nutzungsmix)?
 - Sind Fortschritte bei den Aktivitäten zur Siedlungsentwicklung nach innen erkennbar?
 - Sind Fortschritte bezüglich der weiteren Siedlungsmassnahmen des Agglomerationsprogramms erkennbar?
- **UR3 Qualitative Bewertung:** Der Bund prüft neben der hauptsächlich quantitativen Umsetzungsbeurteilung in UR1 und UR2 den Stand der Umsetzung immer auch qualitativ. Die Beurteilung basiert auf folgenden Leitfragen:
 - Werden bei einem Verzicht (Abstandnahme) oder bei Verzögerungen von Schlüsselmassnahmen wirkungsvolle Alternativen im Agglomerationsprogramm vorgeschlagen? Liegen plausible Begründungen vor, falls keine Alternativen vorgeschlagen werden können und wird aufgezeigt, wie auf die verzögerte Umsetzung reagiert wird?
 - Ist die Umsetzung der nicht mitfinanzierten Massnahmen der vorletzten Generation auf Kurs? Falls dies nicht der Fall ist: werden alternative Ansätze im Agglomerationsprogramm aufgezeigt?

Für jedes Umsetzungskriterium resultiert eine Einstufung in «genügend» oder «ungenügend». Veränderungen des Beitragssatzes werden wie folgt vorgenommen:

kein Abzug:	alles «genügend» oder max 1x «ungenügend»
-5 Prozentpunkte	2x oder 3x «ungenügend»

Der Bund berücksichtigt bei der Umsetzungsbeurteilung auch die Gründe für eine Verzögerung und prüft summarisch die Plausibilität der Informationen der Trägerschaften. Wichtig ist dabei, dass im Agglomerationsprogramm Verzögerungen transparent ausgewiesen werden und, dass die neuen Massnahmen die veränderten Rahmenbedingungen berücksichtigen.

4 Umsetzung der Agglomerationsprogramme

4.1 Leistungsvereinbarungen

Das UVEK schliesst mit den an einem Agglomerationsprogramm beteiligten Kantonen eine Leistungsvereinbarung ab. Diese stützt sich auf das jeweilige Agglomerationsprogramm und den entsprechenden Bundesbeschluss zum Programm Agglomerationsverkehr ab (Art. 17b Abs. 1 Satz 1 MinVG; Art. 24 Abs. 1 MinVV). Regionale Körperschaften können die Leistungsvereinbarung ebenfalls unterzeichnen.

Die Leistungsvereinbarung enthält die umzusetzenden Massnahmen und Massnahmenpakete, den Beitragssatz, die Bundesbeiträge, Anforderungen an die Berichterstattung, Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten, Anpassungsmodalitäten, Regelungen bei Nichterfüllung der Vereinbarung sowie die Geltungsdauer (vgl. Art. 24 Abs. 2 MinVV).

Die Massnahmen werden in der Leistungsvereinbarung wie folgt aufgeführt:

- Die Leistungsvereinbarung enthält die Verkehrsinfrastrukturmassnahmen der A- und B-Listen. Grundlage ist der Parlamentsbeschluss, der sich auf den Anhang der Botschaft betreffend den Bundesbeschluss zum Programm Agglomerationsverkehr der jeweiligen Generation abstützt⁵⁶. Die Leistungsvereinbarung kann Vorbehalte enthalten, falls bei gewissen Massnahmen Schwachstellen⁵⁷ festgestellt wurden. Die B-Liste dienen der Ausrichtung der künftigen Arbeiten und der Generationenkohärenz; sie sind aber weder mit einer Zusicherung seitens des Bundes noch mit einer Verpflichtung seitens der Kantone verbunden. Falls die Massnahmen der B-Liste in der nächsten Generation als A-Massnahmen eingegeben werden, muss deren Kosten-Nutzen-Verhältnis von neuem beurteilt werden.
- Die Leistungsvereinbarung enthält die Listen der nicht mitfinanzierbaren Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen sowie der nicht mitfinanzierten Verkehrsmassnahmen. Diese Listen orientieren sich am Agglomerationsprogramm sowie am jeweiligen Prüfbericht des Bundes. Auch wenn der Bund solche Massnahmen nicht mitfinanziert, ist die Trägerschaft verpflichtet, diese umzusetzen, denn sie spielen eine entscheidende Rolle bei der Beurteilung der Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramms.
- Die beteiligten Kantone bestätigen in der Leistungsvereinbarung, dass die gemäss Prüfbericht richtplanrelevanten und in der Leistungsvereinbarung aufgeführten Verkehrsinfrastrukturmassnahmen der A-Listen sowie eng mit solchen Massnahmen verknüpfte Siedlungsmassnahmen im entsprechenden kantonalen Richtplan (KRIP) verankert und vom Bundesrat mit dem Koordinationsstand "Festsetzung" genehmigt sind.
- Die Massnahmen der C-Liste werden nicht in die Leistungsvereinbarung aufgenommen. Sie werden nur in den jeweiligen Prüfberichten aufgeführt.

⁵⁶ Die Botschaft betreffend den Bundesbeschluss zum Programm Agglomerationsverkehr enthält in der Regel zwei A-Listen: Die erste A-Liste führt die Massnahmen nach Artikel 21 MinVV auf, bei denen die Teuerung und die Mehrwertsteuer nicht enthalten sind; die zweite A-Liste führt die Massnahmen nach Artikel 21a MinVV (Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen) auf, bei denen die Teuerung und die Mehrwertsteuer enthalten sind.

⁵⁷ Z. B. Beginn ausserhalb der Frist, d.h. nach 5 Jahre und drei Monate nach Bundesbeschluss der entsprechenden Generation oder eine Massnahmenänderung mit einer massiv geringeren Wirkung als ursprünglich erwartet.

4.1.1 Abstandnahme

Wird eine Massnahme⁵⁸ definitiv nicht umgesetzt, so können die Trägerschaften, welche die entsprechende Leistungsvereinbarung unterzeichnet haben, von dieser Massnahme Abstand nehmen.

Die Trägerschaft kann bei der Einreichung des Agglomerationsprogramm und / oder bei der Unterschrift der Leistungsvereinbarung, eine solche Abstandnahme zusammen mit der entsprechenden Begründung ausweisen. Auf jeden Fall muss eine solche Abstandnahme ausserhalb des Prüfprozesses durch den Bund⁵⁹ erfolgen. Die Begründungen müssen in den Umsetzungstabellen erläutert werden. Für die wichtigsten Massnahmen sind ausführliche Informationen im Umsetzungsbericht aufzuzeigen.

Wenn das UVEK mit dieser Abstandnahme einverstanden ist, werden die entsprechenden Massnahmen in einem separaten Dokument aufgelistet, das der aktuellen Leistungsvereinbarung hinzugefügt wird. Damit werden die für diese Massnahmen reservierten Mittel frei und sie können für die Finanzierung anderer Massnahmen durch den NAF verwendet werden.

4.2 Finanzierungsvereinbarungen

Gestützt auf die Leistungsvereinbarung schliesst das ASTRA für die in der A-Listen enthaltenen Verkehrsinfrastrukturmassnahmen mit dem Kanton Finanzierungsvereinbarungen ab.

Die Finanzierungsvereinbarung ist vor Beginn der Ausführung des Bauvorhabens abzuschliessen. Das setzt zwingend voraus, dass die jeweilige Massnahme bau- und finanzreif ist: Die Plangenehmigungen sind rechtskräftig, die für das Bauvorhaben nötigen kantonalen Bewilligungen wurden erteilt und die Finanzierung seitens der beteiligten Gebietskörperschaften ist mit rechtskräftigen, kreditrechtlichen Beschlüssen⁶⁰ auf Kantons- und/oder Gemeindeebene sichergestellt. Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen müssen zum Zeitpunkt des Abschlusses der Finanzierungsvereinbarung weder bau- noch finanzreif sein (Art. 24 Abs. 4 Satz 3 MinVV).

Für die Einhaltung der Kosten ist die Trägerschaft verantwortlich, allfällige Mehrkosten gehen zu deren Lasten. Der Bund bezahlt den in der Leistungsvereinbarung festgelegten Beitrag nur für effektiv erbrachte Leistungen aus.

Der Bund führt ein Finanz- und Kostencontrolling durch. Die ausbezahlten Bundesbeiträge werden im Finanzcontrolling ausgewiesen.

4.3 Ausführungsfristen

Gestützt auf Artikel 17e Absatz 2 MinVG legt das UVEK in Artikel 18 Abs. 1 PAVV die Fristen für den Beginn der Ausführung der Bauvorhaben fest, die mit der jeweiligen Verkehrsinfrastrukturmassnahme in Zusammenhang stehen. Ab der 3. Generation beginnt die Ausführung der Bauvorhaben mit dem Spatenstich.

Für Agglomerationsprogramme der dritten Generation beträgt die Ausführungsfrist sechs Jahre als Übergangsregelung (Bst. a), ab der vierten Generation gilt eine Ausführungsfrist von fünf Jahren (Bst. b). Diese Fristen beginnen drei Monate nach Verabschiedung des Bundesbeschlusses zum Programm

⁵⁸ Es können grundsätzlich alle vereinbarten Massnahmen sein (d.h. inklusive Siedlungsmassnahmen oder eigene Leistungen).

⁵⁹ d.h. von Einreichung des Agglomerationsprogramms bis zur Entscheid des Parlaments über die Verpflichtungskredite der entsprechenden Generation.

⁶⁰ Beim Abschluss der Finanzvereinbarung ist der Bundeschluss bekannt. Die kreditrechtlichen Beschlüsse können auf den Brutto- oder Nettokredit (Gesamtbetrag abzüglich des Bundesbeitrags) lauten.

Agglomerationsverkehr. Vor Ablauf der Frist muss mit der Ausführung des Bauvorhabens begonnen werden bzw. der Spatenstich erfolgen. Dies ist von der Trägerschaft nachzuweisen.

Wenn mit der Ausführung eines Bauvorhabens nicht innerhalb dieser Fristen begonnen wird, ist der Anspruch auf Auszahlung der Bundesbeiträge an diese Massnahme verwirkt (vgl. Art. 17e Abs. 2 Satz 2 MinVG). Um eine einheitliche Anwendung zu gewährleisten, gelten die Ausführungsfristen von Artikel 18 Abs. 1. PAVV für alle Massnahmenarten (d.h. auch für Teilmassnahmen einer Massnahme oder eines Massnahmenpakets sowie für Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen nach Art. 21a MinVV).

In begründeten Ausnahmefällen kann das ARE einmalig eine Nachfrist von drei Jahren gewähren (Art. 18 Abs. 2 PAVV). Für Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen nach Artikel 21a MinVV gilt dies nicht (vgl. Art. 18 Abs. 4 PAVV). Eine Nachfrist kann beispielsweise gewährt werden, wenn die Verzögerung weder von der Trägerschaft noch von der zuständigen Körperschaft zu verantworten ist (z.B. Verzögerungen wegen der Koordination des betroffenen Bauvorhabens mit Planungen des Bundes bzw. ausländischer Staaten oder wegen ausserordentlicher Naturereignisse).

Eine einmalige Nachfrist von drei Jahren kann überdies bei zentralen Massnahmen eines Agglomerationsprogramms gewährt werden. Dabei handelt es sich um ein komplexes Bauvorgaben, mit dessen Ausführung mit guten Gründen nicht innert der Ausführungsfrist begonnen werden kann. Eine zentrale Massnahme hat eine Schlüsselfunktion für das Verkehrssystem der Agglomeration. Als komplex werden beispielsweise Vorhaben betrachtet, für welche zwingend eine Volksabstimmung nötig ist, oder die grosse, Kantons- oder Landesgrenzen übergreifende Projekte beinhalten.

Kein Grund für eine Nachfrist ist in der Regel die Änderung oder das Zusammenlegen von Massnahmen. Werden Massnahmen geändert oder zusammengelegt, können diese in einer Folgegeneration wieder eingegeben werden, sofern der Beginn der Ausführung der damit verbundenen Bauvorhaben innerhalb der Ausführungsfrist nicht möglich ist.

Das Gesuch um Gewährung einer einmaligen Nachfrist ist spätestens sechs Monate vor Ablauf der Ausführungsfrist einzureichen. Das ARE gibt der betroffenen Trägerschaft den Entscheid über die Gewährung der nachgesuchten Nachfrist schriftlich bekannt.

Der Fristenlauf steht während eines Rechtsmittelverfahrens (z.B. Einsprache mit Rechtsmittelfunktion, Rekurs, Beschwerde etc.) für die davon betroffene Massnahme still. Gleiches gilt, wenn gegen eine Massnahme ein fakultatives Referendum zustande kommt (Art. 18 Abs. 3 PAVV). Die Ausführungsfrist läuft weiter, sobald ein rechtskräftiger Entscheid vorliegt. Der Fristenstillstand ist nicht auf Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen anwendbar (Art. 18 Abs. 4 PAVV).

Auf Gesuch der Trägerschaft kann der Fristenstillstand auch auf jene Massnahmen ausgedehnt werden, die in einer unmittelbaren Abhängigkeit mit der vom Fristenstillstand primär betroffenen Massnahmen stehen. Eine solche Abhängigkeit liegt vor, wenn die Umsetzung der infrage stehenden Massnahme nur dann sinnvoll erscheint, wenn auch die vom Rechtsmittelverfahren oder vom fakultativen Referendum betroffene Massnahme umgesetzt werden kann. Diese Abhängigkeit ist zu begründen.

4.4 Umsetzungsfristen für die Massnahmen der 1. und 2. Generation

Für die Massnahmen der 1. und 2. Generation wurde vertraglich vereinbart, dass deren Umsetzung bis Ende 2027 zu erfolgen hat. Der Bund verlangt, dass für diese Massnahmen bis zu diesem Zeitpunkt eine Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen werden muss; andernfalls erlischt der Anspruch auf die dafür beschlossenen Bundesbeiträge.

Abkürzungsverzeichnis

AP	Agglomerationsprogramm
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
ASTRA	Bundesamt für Strassen
BAFU	Bundesamt für Umwelt
BAV	Bundesamt für Verkehr
BeSA	Beitragsberechtignte Städte und Agglomerationen
BFS	Bundesamt für Statistik
BGK	Betriebs- und Gestaltungskonzept
BIF	Bahninfrastrukturfonds
DTV	Durchschnittlicher Tagesverkehr
EBG	Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957 (SR 742.101)
GA	Grundanforderungen
IFG	Bundesgesetz vom 6. Oktober 2006 über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen (SR 725.13)
KRIP	Kantonaler Richtplan
LSA	Lichtsignalanlage
LV	Langsamverkehr
MinVG	Bundesgesetz vom 22. März 1985 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel (SR 725.116.2)
MinVV	Verordnung vom 7. November 2007 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassenverkehr zweckgebundener Mittel (SR 725.116.21)
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MOCA	Monitoring und Controlling der Agglomerationsprogramme
NAF	Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds
NAFG	Bundesgesetz vom 30. September 2016 über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (SR 725.13)
NFA	Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenverteilung zwischen Bund und Kantonen
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P+R	Park and Ride (Anlage)
PAV	Programm Agglomerationsverkehr
PAVV	Verordnung des UVEK über das Programm Agglomerationsverkehr (SR 725.116.214)
RPAV	Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr
RPG	Raumplanungsgesetz vom 22. Juni 1979 (SR 700)

Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr (RPAV)

RPV	Raumplanungsverordnung vom 28. Juni 2000 (SR 700.1)
SIN	Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Strasse
SIS	Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene
STEP	Strategische Entwicklungsprogramm
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
VM	Verkehrsmanagement
VZÄ	Vollzeitäquivalente (Beschäftigte)
WK	Wirkungskriterium

Anhänge

Anhang 1 «Checkliste» Eingangsprüfung

Ein Agglomerationsprogramm muss zwingend drei Teile umfassen (siehe Kapitel 2.3): Hauptteil, Massnahmenenteil und falls in einer Vorgängergeneration bereits Massnahmen vereinbart wurden: Umsetzungstabellen. Die formalen Mindestanforderungen an diese drei Teile werden im Rahmen einer Eingangsprüfung beurteilt. Diese Eingangsprüfung erfolgt anhand folgender «Checkliste». Passagen, welche mit «Vorzugsweise» bezeichnet sind, haben empfehlenden Charakter:

Teil 1: Hauptteil

Der Hauptteil umfasst alle Bausteine gemäss Kapitel 2.2. Der dabei beschriebene «Rote Faden» wird auch als Textstruktur empfohlen. Diese Reihenfolge ist aber nicht zwingend. Die einzelnen Bausteine müssen jedenfalls auf den ersten Blick auffindbar sein (z.B. als eigenständiges Kapitel). Jeder Baustein ausser dem Handlungsbedarf besteht zwingend aus Text **und** Karten / Grafiken, wobei diese nachvollziehbar zu verknüpfen sind. Falls einzelne Karten im Hauptteil schwer lesbar sind, ist es zweckmässig, diese in einem Kartenanhang zum Hauptteil abzubilden.

In formaler Hinsicht erfüllt ein Agglomerationsprogramm folgende Anforderungen⁶¹:

- Perimeter
 - Liste der Gemeinden des ausgewählten Agglomerationsperimeters, inkl. BFS Nummer für Schweizer Gemeinden (Stand 01.01.2021)
- Umsetzungsbericht
 - Textliche und/oder tabellarische Zusammenfassung der Stand der Umsetzung der Massnahmen (vorzugsweise nach Themenbereichen und mit Begründungen für die wichtigsten Verzögerungen)
 - Kartografische Darstellung der vereinbarten Massnahmen der Vorgängergenerationen und deren Stand der Umsetzung
- Situations- und Trendanalyse
 - Text, Karten, Grafiken und Zeitreihen
- Zukunftsbild
 - Kartendarstellung mit Gesamtverkehrs- (MIV/ÖV/LV) und Siedlungsthemen (Verdichtungsgebiete und -korridore sowie Entwicklungsschwerpunkte); (für grosse Agglomerationen ev. Zoom-Karten für Teilgebiete)
 - Textliche Beschreibung der Kartenelemente
- Aktualisierter Handlungsbedarf
 - Vergleich zwischen Situations-/Trendanalyse (Ist) und Zukunftsbild (Soll) in synoptischer Form
 - Vorzugsweise auch Karten zum Handlungsbedarf in den Bereichen Verkehr und Siedlung
 - Vorzugsweise Aufzeigen der wichtigsten Veränderungen gegenüber den Vorgängergenerationen

⁶¹ Die inhaltlichen Anforderungen an die Bausteine sind im Kapitel 2.2 erläutert.

- Teilstrategien (Verkehr und Siedlung)
 - Textliche und kartografische Darstellung nach Themenbereichen (Verkehr, Siedlung unter Berücksichtigung von Landschaft⁶²)
- Kapitel Massnahmen
 - Übersichtstabellen (inklusive beschlossene Massnahmen der nationalen Planungen und weitere relevanten Planungen in der Schweiz und im grenznahen Ausland), gruppiert nach mindestens A- und B-Horizont sowie Massnahmenkategorien

Teil 2 – Massnahmenteil

- Übersichtstabelle der vereinbarten Massnahmen der Vorgängergeneration. Vorzugsweise mit Hinweis auf früheren ARE-CODE falls eine vereinbarte Massnahme geändert bzw. ersetzt wurde.
- Übersichtstabelle der Massnahmen der aktuellen Generation (Ax und Bx). Vorzugsweise mit Hinweisen auf eine eventuelle Abhängigkeit mit Massnahmen der nationalen, kantonalen und weiteren relevanten Planungen in der Schweiz und im grenznahen Ausland.
- Kartografische Verortung der vereinbarten und aktuellen Massnahmen, inklusive Stand der Umsetzung der vereinbarten Massnahmen sowie beschlossene Massnahmen der nationalen Planungen und weitere relevante Planungen in der Schweiz und im grenznahen Ausland (bei den Massnahmenpaketen mit pauschalen Bundesbeiträgen ist eine zweckmässige Darstellungsweise zu wählen).
- Massnahmenblätter für alle Massnahmen der aktuellen Generation für die Bereiche Verkehr (inkl. Massnahmenpakete für pauschale Bundesbeiträge), Siedlung und (soweit vorhanden) Landschaft (Ax und Bx) ⁶³
- Vorzugsweise Dokumentationsblätter für nationalen und weitere relevanten Planungen in der Schweiz und im grenznahen Ausland.

Teil 3 – Umsetzungstabellen

Als Ergänzung zum Kapitel «Stand der Umsetzung» im Hauptteil sind dem Bund Umsetzungstabellen einzureichen:

- Ausfüllen der Umsetzungstabellen⁶⁴: Für jede vereinbarte Massnahme der vorangegangenen Generation(en)⁶⁵ (nach Umsetzungsstand und mit kurzer Beschreibung)
- Vorzugsweise massgebliche Begründungen, die zur Verzögerung oder Sistierung der Umsetzung von vereinbarten Massnahmen geführt haben.

⁶² Entscheidend ist die Integration der wichtigsten siedlungsrelevanten Landschaftsaspekte in die Siedlungsstrategie. Eine eigenständige Teilstrategie Landschaft ist möglich, aber nicht zwingend.

⁶³ Struktur und Inhalte der Massnahmenblätter sowie die Geodaten auf Massnahmenebene sind im Anhang 4 erläutert.

⁶⁴ Die Tabellen werden vom ARE vorbereitet und so früh wie möglich, spätestens jedoch ca. ein Jahr vor Einreichung der Agglomerationsprogramme den Trägerschaften zugestellt.

⁶⁵ Solange die Fristen der Verkehrsinfrastrukturmassnahmen der ersten und zweiten Generation noch nicht abgelaufen sind (bis 2027), ist der Stand der Umsetzung dieser Massnahmen aufzuzeigen.

Anhang 2 Struktur der Massnahmen – und Dokumentationsblätter

Ein Massnahmenblatt ist für folgende Massnahmenarten der aktuellen Generation zu erstellen:

- A- und B-Massnahmen im Bereich Verkehr
- Massnahmenpakete im Bereich Verkehr für pauschale Bundesbeiträge
- A- und B-Massnahmen im Bereich Siedlung
- A- und B-Massnahmen im Bereich Landschaft (soweit vorhanden)

Ein Dokumentationsblatt mit geringerer Informationsfülle ist für folgende Massnahmenarten empfohlen:

- Massnahmen der nationalen sowie der weiteren relevanten Planungen in der Schweiz und im grenznahen Ausland im Bereich Verkehr
- Eigene Leistungen

Kein Massnahmenblatt ist erforderlich für:

- Vereinbarte Massnahmen der Vorgängergenerationen und für C-Massnahmen.
- Kantonale Planungen (Richtpläne, Luftreinhaltepläne, Unfallsanierungsprogramme, o.a.m.)

Dokumentationsblätter für Massnahmen der nationalen und der weiteren relevanten Planungen in der Schweiz und im grenznahen Ausland im Bereich Verkehr

Die Massnahmen der nationalen und der weiteren relevanten Planungen in der Schweiz und im grenznahen Ausland im Bereich Verkehr werden nicht im Rahmen der Prüfung der Agglomerationsprogramme beurteilt. Im Dokumentationsblatt sollte daher die entsprechende Massnahme nur kurz beschrieben werden. Wichtig ist, diese Massnahmen in die Konzeption des Agglomerationsprogramms einzubetten.

Dokumentationsblätter sind insbesondere auch für wichtige Verkehrsinfrastrukturen im grenznahen Ausland vorzusehen, die relevant für das Agglomerationsprogramm sind. Massnahmen der nationalen Planungen, die noch nicht beschlossen sind, können zwar als langfristige Optionen in den Teilstrategien aufgeführt werden, die A- und B-Massnahmen der aktuellen Generation dürfen diese aber nicht voraussetzen.

Die Dokumentationsblätter für Massnahmen der nationalen und der weiteren relevanten können kürzer gehalten sein als die Massnahmenblätter. Folgende Elemente sollten in einem Dokumentationsblatt aufgeführt werden:

Massnahmennummer	Es wird empfohlen, jeder Massnahme der nationalen und weiteren relevanten Planungen eine Nummer zu geben, die sich in der Logik der Nummerierung der Massnahmen des Agglomerationsprogramms einbettet. Falls vorhanden, sind weitere Referenznummern zu erwähnen (SIN, SIS, STEP).
Bezeichnung der Massnahme	Erläuternder, aussagekräftiger Titel der Massnahme, wenn möglich identisch mit der offiziellen Bezeichnung des Bundes
Beschreibung	Beschreibung jeder Massnahme, mit Visualisierung auf einer Karte Beschreibung der Wirkung auf Verkehr und Siedlung in der Agglomeration. Die Beschreibung und Vorortung sind für Massnahmen im grenznahen Ausland besonders wichtig.
Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration	Die Lage und Anordnung der Schnittstellen zwischen den nationalen und den untergeordneten Netzen sind so zu planen bzw. zu verbessern, dass die Verkehrsnetze effizient betrieben und mit den räumlichen Strukturen in Einklang gebracht werden. Es ist aufzuzeigen, wie die verschiedenen Verkehrsträger und Netzhierarchien (lokal-regional-national-grenzübergreifend) zusammenspielen und an den Schnittstellen aufeinander abgestimmt werden. Folgende Fragen sind besonders darzustellen: - Wird die neue, bzw. angepasste, nationale Strasseninfrastruktur des Bundes (neue Nationalstrasse, neuer Anschluss an die Nationalstrasse) mehr Verkehr auf dem lokalen Netz generieren und in welchem Ausmass? - Welche flankierenden Massnahmen sind vorgesehen, um Mehrverkehre auf dem untergeordneten Netz zu vermeiden (Massnahmen des Agglomerationsprogramms oder andere)? - Erfordert die neue, bzw. angepasste Bahninfrastruktur des Bundes eine Anpassung des ÖV-Netzes der Agglomeration (Anpassung des Liniennetzes, Anpassung der Anordnung der Haltestellen, usw.)? - Ergibt sich aus der Anpassung der nationalen ÖV-Infrastruktur ein Bedarf an einer Verbesserung des Zugangs zur Bahn (LV-Infrastruktur, Parkierungsmöglichkeiten für Velo/MIV/Sharing-Angeboten, usw.)?

Massnahmenblätter im Bereich Verkehr

Für jede A- und B-Massnahme im Bereich Verkehr ist ein vollständiges Massnahmenblatt zu erstellen. Die Struktur und das Layout sind grundsätzlich frei. Folgende Elemente müssen aber enthalten und klar ersichtlich sein.

Massnahmennummer	Jede Massnahme wird nummeriert. Wenn vorhanden, soll die Nummer der Vorgängergenerationen weiterverwendet werden. Für Massnahmen, die schon in einem Agglomerationsprogramm einer Vorgängergeneration enthalten sind oder die eine Massnahme einer Vorgängergeneration ersetzen, ist dies klar erkennbar zu machen und auch der bisher verwendete ARE-Code ist aufzuführen. Bestehen zwischen Massnahmen aus unterschiedlichen Generationen von Agglomerationsprogrammen Abhängigkeiten, sind diese unter Nennung des jeweiligen ARE-Codes aufzuzeigen.
Bezeichnung der Massnahme	Erläuternder, aussagekräftiger Titel der Massnahme mit Inhalt und Verortung (z.B. «Fussgängerunterführung zwischen x und y»)
Massnahmenkategorie	Jede Massnahme sollte einer Massnahmenkategorie (und allenfalls Unterkategorie) zugeteilt werden. Die Kategorien sind im Anhang 3 definiert.
Priorität gemäss Trägerschaft	Priorität A, B oder C (der aktuellen Generation) und Hinweis auf Prioritätszuteilung in allfälligen Vorgängergenerationen
Beschreibung und Machbarkeit	Präzise inhaltliche Beschreibung der Massnahme. Für Massnahmen mit Kosten > 10 Mio. Franken ist der Nachweis der Machbarkeit darzulegen (siehe Anforderungen im Kapitel 3.3.1). Auswahl erläuternder Darstellungen der Massnahme aus Planungsdokumenten (z.B. Auswahl aus dem Vorprojekt, Machbarkeitsstudie, konkrete Linienführung, Querschnittsskizzen, o.ä.).
Kartographische Darstellung	Darstellung der Massnahme auf einer Karte mit Massstab 1:50'000 (oder detaillierter falls für das Verständnis notwendig); die Darstellung hat die Einbettung der Massnahme in der Teilstrategie nachvollziehbar zu machen. Siehe auch Anhang 4.
Zweckmässigkeit und Nutzen	Qualitative Begründung zur Zweckmässigkeit der Massnahme, insbesondere Darstellung des Zusammenhangs mit dem Zukunftsbild und den entsprechenden Teilstrategien sowie mit dem aktualisierten Handlungsbedarf. Qualitative Begründung des <i>Hauptnutzens</i> der Massnahme hinsichtlich der vier Wirkungsbereiche Verkehr, Siedlung, Sicherheit oder Umwelt; es soll in kurzer Form dargestellt werden, wo und wie die Massnahme hauptsächlich wirkt. Eine systematische Auflistung von Nutzen unter Berücksichtigung der WK1-4 und deren Bepunktung ist jedoch nicht erforderlich.
Kosten	„Anrechenbare“ Kosten (Investitions- und Planungskosten); die Kosten sind immer inkl. MWSt. anzugeben. Allenfalls Aufteilung zwischen Kostenanteilen innerhalb und ausserhalb des BeSA-Perimeters. Für den weiteren Prozess (Bundesbeschluss PAV und Leistungsvereinbarungen) gelten die Kostenangaben mit dem Preisstand zum Zeitpunkt der Einreichung des Agglomerationsprogramms (Zeitpunkt der Einreichung des Subventionsgesuchs).
Planungsstand	Planungsstand 1, 2 oder 3 (vgl. Kapitel 3.3.1) mit Begründung, Auflistung der bisherigen Planungsschritte und Referenzieren auf die zentralen Dokumente. Darstellung der geplanten weiteren Planungsschritte und deren konkrete Zeitplanung (Vorstudien, Vorprojekte, etc.)

Bau- und Finanzierungsreife	<p>Beschreibung der weiteren Umsetzungsschritte, unterteilt nach (vgl. Kapitel 3.3.1):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Projektierung - Plangenehmigung / Baubewilligung - Finanzierung <p>Voraussichtlicher Baubeginn und voraussichtliche Inbetriebnahme</p>
Bezug / Abgrenzung zu weiteren Massnahmen	<p>Darstellung der wichtigsten Abhängigkeiten (fachlich und zeitlich) zu anderen Massnahmen des Agglomerationsprogramms, sowie zu Massnahmen der nationalen und kantonalen Planungen.</p>
Federführung und beteiligte Akteure	<p>Klare Bezeichnung der federführenden Stelle und weiterer beteiligter Stellen.</p>
Finanzierungsschlüssel	<p>Der Finanzierungsschlüssel des Agglomerationsanteiles zwischen den beteiligten Gebietskörperschaften muss klar beschrieben werden. Dieser Schlüssel muss unabhängig vom Mitfinanzierungsgrad des Bundes gelten, oder evtl Fixanteile müssen erwähnt werden.</p>
Richtplanrelevanz	<p>Einschätzung der Trägerschaft.</p> <p>Bei Richtplanrelevanz einer Massnahme ist der Koordinationsstand im genehmigten kantonalen Richtplan wie folgt anzugeben (Stand 01.01.2021): «Keine Information», «Vororientierung», «Zwischenergebnis», «Festsetzung».</p> <p>Abschätzung/quantitative Angabe zur Flächenbeanspruchung, wenn Fruchtfolgeflächen oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen sind.</p>
Umweltverträglichkeit	<p>Allfällige Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung (von Bund oder Kantonen) und/oder zwischen der Massnahme und geschützten oder für den Natur-/Heimatschutz wichtigen Gebieten (Bundes- oder Kantonsinventare, identifizierte naturwichtige Gebiete in einer Agglomeration, etc.) sind zu erläutern und darzustellen</p>
Qualitative Angaben (nur für die Massnahmenkategorie Tram / Stadtbahnen)	<p>Kurze Beschreibung der künftigen Vernetzung mit Bahn und Feinverteiler mit der geplanten Massnahme. Ein wesentlicher Nutzen einer neuen oder einer verlängerten Tramlinie kann in der optimierten Vernetzung der Verkehrsträger im öffentlichen Verkehr liegen, insbesondere die Verknüpfung mit dem Mittelverteiler S-Bahn, aber auch die Verknüpfung mit Feinverteilern (Tram und Bus). Für die Beurteilung der Vernetzung sind folgende Angaben nötig:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anzahl bestehende ÖV-Haltestellen inkl. Bahnhaltestellen innerhalb eines Abstands von 500 m - Anzahl bestehende ÖV-Linien inkl. Bahnlinien innerhalb eines Abstands von 500 m (mit Kennzeichnung der Hauptlinien) - ÖV-Frequenz während des ganzen Tages der Bahnlinien innerhalb eines Abstands von 500 m
Quantitative Angaben (separate Dokumente)	<p>Miteingereichten Geodaten und Sachinformationen über die Massnahmen sowie Excel-Tabellen gemäss Anhang 4 sind aufzulisten. Für die Massnahmenkategorie Kapazität Strasse ist ein Auslastungsplot des zukünftigen Zustands in 15 Jahren des betroffenen Netzausschnittes, ohne/mit Massnahme erwünscht.</p>
Zur Verfügung gestellte Dokumente	<p>Liste der in elektronischer Form mitgelieferten Dokumente (Vor-Projekt, Vorstudie, usw.)</p>

Massnahmenblätter für Massnahmen Siedlung und Landschaft⁶⁶

Massnahmennummer	Jede Massnahme ist zu nummerieren. Wenn vorhanden, ist die Nummer der Vorgängergenerationen weiterzuverwenden: Für Massnahmen, die schon in einem Agglomerationsprogramm einer Vorgängergeneration enthalten sind oder die eine Massnahme einer Vorgängergeneration ersetzen, muss dies klar erkennbar gemacht werden und auch der bisher verwendete ARE-Code ist aufzuführen. Bestehen zwischen Massnahmen aus unterschiedlichen Generationen Abhängigkeiten, sind diese unter Nennung des jeweiligen ARE-Codes aufzuzeigen.
Priorität gemäss Trägerschaft	Priorität A, B der aktuellen Generation (inkl. längerfristiger Horizont, wenn nötig) und Hinweis auf Prioritätszuteilung in allfälligen Vorgängergenerationen.
Beschreibung der Massnahme	<p>Präzise Erläuterung der Ziele und des Gegenstands der Massnahme sowie der beteiligten Akteure; insbesondere klare Beschreibung, ob es sich um eine Daueraufgabe oder eine spezifische, d.h. im A- oder B- Horizont begonnene, Massnahme handelt. Für im Agglomerationsprogramm als Daueraufgabe bezeichneten Siedlungsmassnahmen (z.B. Siedlungsverdichtung im Rahmen der Ortsplanungsrevisionen) ist ein konkretes Umsetzungsprogramm mit den nächsten Planungsschritten aufzuzeigen (mindestens für A- und B-Horizont, z.B. Zuständigkeiten, Termine).</p> <p>Auswahl weiterer erläuternder Darstellungen der Massnahme, eigene oder aus vorhandenen Planungsdokumenten (z.B. Masterplan für ESP, räumliche Vision für Verdichtungsstrategie, Umsetzungsprogramm für Daueraufgaben, o.ä.)</p> <p>Nachweis der Verkehrskapazitäten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - qualitativer Nachweis der Verkehrskapazitäten generell bei Verdichtungsmassnahmen und bei ESP; - quantitativer Nachweis der Verkehrskapazitäten, wenn ein ESP in der Umsetzungsphase ist oder wenn durch die Siedlungsmassnahme neue Verkehrsinfrastrukturen oder -ausbauten nötig werden.
Kartographische Darstellung	Darstellung der Massnahme auf einer Karte mit Massstab 1:50'000 (oder detaillierter falls für das Verständnis notwendig); diese Darstellung hat die Einbettung der Massnahme in die Teilstrategie Siedlung und die Koordination mit den Verkehrsnetzen nachvollziehbar zu machen.
Zweckmässigkeit und Nutzen	<p>Qualitative Begründung zur Zweckmässigkeit der Massnahme, insbesondere Darstellung des Zusammenhangs mit dem Zukunftsbild und den entsprechenden Teilstrategien Verkehr <u>und</u> Siedlung (als Nachweis der inhaltlichen Kohärenz) sowie Darstellung des Bezugs zum aktualisierten Handlungsbedarf und gegebenenfalls zu den betroffenen Massnahmen der Vorgängergenerationen.</p> <p>Qualitativ-argumentative Begründung des Hauptnutzens der Massnahme, d.h. in welchen Wirkungsbereichen die Massnahme besonders wirkt. Hingegen ist eine Bepunktung der Kriterien nicht erforderlich.</p>
Abstimmung Verkehr und Siedlung	Darlegung der verkehrlichen Kapazitäten (oder falls bestehende nicht ausreichend, Querverweis auf entsprechende Verkehrsinfrastruktur- und Verkehrsmassnahmen) bei Entwicklungsschwerpunkten und/oder Innenentwicklungsgebieten (neue oder transformierte ESP, Verdichtungsgebiete oder Siedlungserweiterungen).
Umsetzungsschritte	<p>Beschreibung der konkreten weiteren Planungsschritte und Termine (Beginn Vorbereitung / Beginn Umsetzung / Realisierung).</p> <p>Spezifischer Beitrag der Trägerschaft bzw. Darlegung der Rollenteilung zwischen Kanton, Region und Gemeinden.</p>

⁶⁶ Landschaftsmassnahmen sind nicht zwingend aber sehr erwünscht. Die Struktur von Landschaftsmassnahmen ist meist analog zu den Siedlungsmassnahmen zu handhaben. Die verkehrlichen Kapazitäten sind aber für die Landschaftsmassnahmen nicht relevant (

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltschutzgesetz- gebund	<p>Einschätzung der Trägerschaft</p> <p>Bei richtplanrelevanten Massnahmen ist der Koordinationsstand im genehmigten Richtplan wie folgt anzugeben: «Keine Information», «Vororientierung», «Zwischenergebnis», «Festsetzung».</p> <p>Abschätzung/quantitative Angabe zur Flächenbeanspruchung, wenn im Rahmen der Umsetzung der Massnahme Neueinzonungen nötig sind; Gleiches gilt, wenn Fruchtfolgeflächen oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen sind.</p> <p>Hinweise auf mögliche Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung (von Bund oder Kantonen).</p>
--	--

Massnahmenblätter für Massnahmenpakete mit Antrag auf pauschale Bundesbeiträge

Pro Massnahmenpaket mit Antrag auf pauschale Bundesbeiträge ist ein Massnahmenblatt vorzusehen (ein Blatt pro Kategorie und Horizont, also maximal 8 Massnahmenblätter). Folgende Inhalte sind Bestandteil des Massnahmenblatts:

Nummerierung des Massnahmenpaketes	Das Massnahmenpaket erhält eine Nummer, die sich in die Logik der Nummerierung der Massnahmen des Agglomerationsprogramms einbettet. Wenn vorhanden, soll die bereits in Vorgängergenerationen angegebene Nummer verwendet werden.
Bezeichnung und Priorität des Massnahmenpaketes	Die Bezeichnung übernimmt die Begriffe gemäss Kapitel 3.3.4 (z.B. "Massnahmenpaket pauschalen Bundesbeiträge, Kategorie Aufwertung Strassenraum, A-Horizont")
Kosten	Anrechenbare Kosten des Massnahmenpaketes als Summe der Teilmassnahmen im BeSA-Perimeter; die Kosten sind immer exkl. MWSt. anzugeben.
Beschreibung der Konzeption	Beschreibung der Konzeption, aus der die Teilmassnahmen des Massnahmenpaketes abgeleitet sind (mit Verweisen auf die entsprechenden Bausteine des Agglomerationsprogramms). Die Beschreibung soll keine Wiederholung von bereits formulierten Prinzipien und Argumenten sein, sondern es ist die inhaltliche Kohärenz der Massnahme nachvollziehbar aufzuzeigen. Für die Beurteilung wird sich der Bund auf diese Beschreibung abstützen.
Kartographische Darstellung der Teilmassnahmen	Darstellung der Teilmassnahmen auf einer Karte mit Massstab 1:50'000 (oder präziser falls für das Verständnis notwendig), mit Angabe der Nummerierung; bei grösseren Agglomerationen wird empfohlen, die Massnahmendarstellung auf verschiedene Teilgebiete zu verteilen. (siehe auch Anhang 4)
Teilmassnahmen und deren Kosten	Liste der Teilmassnahmen des Massnahmenpaketes mit folgenden Informationen: - Klare Bezeichnung der Teilmassnahmen mit Inhalt und Verortung (z.B. «Veloverbindung zwischen x und y») - Nummer der Teilmassnahme: Es wird empfohlen, diese Nummern als Ergänzung zur Nummer des Massnahmenpaketes zu definieren. Für Teilmassnahme, die schon in einer Vorgängergeneration enthalten sind (z.B. im B-Horizont) oder die eine Massnahme einer Vorgängergeneration ersetzen, ist dies klar erkennbar zu machen. Der ARE-Code ist ebenfalls aufzuführen. - Kosten der Teilmassnahme - Kurzbeschreibung der Teilmassnahme (max. 5 Zeile), mit Einbettung in die entsprechende Teilstrategie.
Quantitative Angaben (separate Dokumente)	Beigelegte Sachinformationen gemäss Anhang 4.

Dokumentationsblätter für Massnahmenpakete ohne Antrag auf pauschale Bundesbeiträge

Wenn möglich und sinnvoll können die Verkehrsmassnahmen in geeignete Massnahmenpakete zusammengefasst werden (siehe Kapitel 2.7). Das Dokumentationsblatt erklärt die funktionale Beziehung zwischen den Einzelmassnahmen eines Paketes. Jede Einzelmassnahme des Pakets benötigt jedoch ein eigenes Massnahmenblatt (soweit keine Pauschalen). Insofern kann das Dokumentationsblatt auch als Titelblatt der Einzelmassnahmen eines Paketes verstanden werden.

Nummerierung des Massnahmenpaketes	Es wird empfohlen, dem Massnahmenpaket eine Nummer zu geben, die sich in der Logik der Nummerierung der Massnahmen des Agglomerationsprogramms einbettet. Einzelne Massnahmen des Pakets enthalten auch eine Massnahmennummer.
Bezeichnung des Massnahmenpakets	Erläuternder, aussagekräftiger Titel des Pakets
Einzelmassnahmen und deren Kosten	Liste der Einzelmassnahmen des Massnahmenpakets mit folgenden Informationen: - Kurzbezeichnung der Einzelmassnahmen mit Inhalt und Verortung (z.B. «Veloerbindung zwischen x und y») - Nummer der Einzelmassnahme: Es wird empfohlen, diese Nummern als Ergänzung zur Nummer des Massnahmenpakets zu definieren. Für Einzelmassnahmen, die schon in einer Vorgängergeneration enthalten sind (z.B. im B-Horizont) oder die eine Massnahme einer Vorgängergeneration ersetzen, ist dies klar erkennbar zu machen. Der ARE-Code ist ebenfalls aufzuführen. - Kosten der Einzelmassnahme und Summe aller Einzelmassnahmen eines Pakets
Beschreibung der Konzeption	Beschreibung der Konzeption, aus der die Einzelmassnahmen des Massnahmenpakets abgeleitet sind (mit Verweisen auf die entsprechenden Bausteine des Agglomerationsprogramms). Erklärung der funktionalen Beziehungen zwischen einzelnen Massnahmen.
Kartographische Darstellung der Massnahmen	Darstellung der Einzelmassnahmen auf einer Karte mit Massstab 1:50'000 (oder präziser falls für das Verständnis notwendig), mit Angabe der Massnahmennummer; bei grösseren Agglomerationen wird empfohlen, die Massnahmendarstellung auf verschiedene Teilgebiete zu verteilen.

Dokumentationsblätter für eigene Leistungen

Für jede eigene Leistung im Verkehr (siehe Definition im Kapitel 2.7) werden Dokumentationsblätter erstellt. Es ist Sache der Agglomeration, die für das gute Verständnis der Massnahmen und deren Einbettung in die Gesamtkonzeption relevanten Informationen auszuwählen. Folgende Elemente sind zwingend:

Massnahmennummer	Jede Massnahme wird nummeriert. Wenn vorhanden, soll die Nummer der Vorgängergenerationen weiterverwendet werden.
Bezeichnung der Massnahme	Erläuternder, aussagekräftiger Titel der Massnahme mit Inhalt und allfällige Verortung.
Priorität gemäss Trägerschaft	Priorität AvE (eigene Leistungen Priorität A) oder BvE (eigene Leistungen Priorität B) (der aktuellen Generation) und Hinweis auf Prioritätszuteilung in allfälligen Vorgängergenerationen.
Beschreibung	Beschreibung jeder Massnahme, wo zweckmässig Visualisierung auf einer Karte Die Beschreibung und Verortung sind auch für Massnahmen im Ausland wichtig.
Bezug / Abgrenzung zu weiteren Massnahmen	Darstellung der wichtigsten Abhängigkeiten (fachlich und zeitlich) zu anderen Massnahmen des Agglomerationsprogramms, sowie (falls relevant) zu Massnahmen der nationalen, kantonalen und weiteren relevanten Planungen.
Zweckmässigkeit und Nutzen	Qualitative- Beschreibung der Wirkung und Zweckmässigkeit der Massnahme, insbesondere Darstellung des Zusammenhangs mit dem Zukunftsbild und den entsprechenden Teilstrategien sowie mit dem aktualisierten Handlungsbedarf.
Planungsstand und Umsetzung	Aktueller Planungsstand. Weitere Planungs- und Umsetzungsschritte, inklusive Zeithorizonte.

Anhang 3 Massnahmenkategorien im Bereich Verkehr – Beschreibung und Anforderungen

Die Massnahmen des Agglomerationsprogramms müssen zur Verbesserung der Effizienz und Nachhaltigkeit des Gesamtverkehrssystems in Städten und Agglomerationen beitragen (Art. 17a MinVG). Zudem müssen sie sich am roten Faden des Agglomerationsprogramms orientieren und inhaltlich kohärent sein, um mitfinanziert werden zu können. Zur Beurteilung dieser beiden Grundsätze und um die Chance einer Mitfinanzierung im gewünschten Horizont erhöhen zu können, sind folgende Anforderungen im Sinne einer guten Projektplanung aus der Bundesbeurteilung zu beachten:

Massnahmen-kategorie	Anforderungen
<p>Kapazität Strasse</p>	<p>Neue Strassen oder Ausbauten bestehender Strassenabschnitte oder Knoten müssen aus Gesamtverkehrssicht gut begründet und auf die Siedlungsentwicklung abgestimmt sein. Die Kategorie «Kapazität Strasse» ist von der Kategorie «Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum» (BGKs) zu unterscheiden</p> <p>Massnahmen Kapazität Strasse berücksichtigen folgende Aspekte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Im Analyseteil sind die Funktionen des Strassennetzes (z.B. durchleiten, verbinden, feinerschliessen, Verkehr beruhigen) und die auftretenden verkehrlichen Probleme darzustellen. Die Massnahme ist in Bezug zur Schwachstellenanalyse zu bringen. - Für Räume mit Strassenmassnahmen sind im Analyseteil auch die Verkehrsarten darzustellen (Durchgangsverkehr, Quell-/Zielverkehr und Binnenverkehr). - In der Teilstrategie Verkehr ist aufzuzeigen, welchen Beitrag die Strassenmassnahme hinsichtlich <u>aller</u> Teilstrategien leistet (Siedlung und Verkehr [MIV, ÖV, LV]). Folgende Aspekte sollen (unter anderem) geklärt werden: <ul style="list-style-type: none"> o Ist die Massnahme notwendig, um neue Gebiete zu erschliessen oder bestehende Gebiete zu entlasten, mit entsprechender Kapazitätsreduktion auf den entlasteten Abschnitten? o Ist die Massnahme städtebaulich integriert (Beitrag zur Quartierentwicklung, neue Verbindung zwischen Quartieren, Verminderung der Trennwirkung, Übergang zwischen Fussgängerbereich und Fassade, usw.)? o Ist die Massnahme mit dem ÖV und LV abgestimmt? Resultiert daraus ein allfälliger Parallelausbau? Bringt eine allfällige Fokussierung auf einen Verkehrsträger spezielle Vorteile mit sich? Hilft die Massnahme dabei bestehende ÖV-Achsen zu entlasten? o Ist die Massnahme mit der Teilstrategie Siedlung unter Berücksichtigung der Landschaft abgestimmt? - Im Massnahmenblatt ist der Nachweis zu leisten, dass andere, vor allem auch Verkehrsmanagement und nachfrageseitige Lösungen, geprüft wurden. Falls keine Alternativlösungen geprüft werden können, ist dies zu begründen. <p>Massnahmen im Bereich Kapazität Strasse werden gemäss ihrem hauptsächlichen Zweck einer Unterkategorie zugeteilt:</p> <ul style="list-style-type: none"> o Kernentlastungs- und Umfahrungsstrassen (neue Strasse oder entlastete Strecke) Für Strassen dieser Kategorie erwartet der Bund eine gute Entlastungswirkung auf stark belasteten Strassenabschnitten. Für solche Massnahmen wird zudem ein Quervergleich über alle Agglomerationen durchgeführt. Ebenfalls werden gleich reife flankierende Massnahmen erwartet (z.B. BGK, Verkehrsmanagement, usw.: in solchen Fällen ist ein Massnahmenpaket empfohlen)

	<ul style="list-style-type: none"> ○ Kapazitätsausbauten, Strassenabschnitt und Knoten Mittels Kapazitätsausbauten sollen bestehende Engpässe (Strassenabschnitte und Knoten) behoben werden. Dabei sind die Netzhierarchien zu beachten. Bei Schnittstellen zu den nationalen Strassen (z.B. Autobahnanschlüsse) ist die Abstimmung mit dem ASTRA bzgl. Abgrenzung zwischen den Projekten innerhalb und ausserhalb des Unterhalts-Perimeter des ASTRA-Netzes nachzuweisen (siehe Art. 8 Abs.3 MinVG). Es ist zudem aufzuzeigen, dass die Massnahme nicht nur den Verkehr auf die Hochleistungsstrassen (HLS) lenkt, sondern auch den Anteil des Binnenverkehrs reduziert. Zur Minderung allfälliger negativer Auswirkungen werden wo möglich gleich reife flankierende Massnahmen erwartet. ○ Erschliessungsstrassen Für eine Mitfinanzierung von Erschliessungsstrassen ist eine gute Abstimmung mit der zu erwartenden Siedlungsentwicklung zentral (Potentiale, vorgesehene Anzahl Einwohner und Angestellte sowie die vorgesehene Verkehrsbelastung der Erschliessungsstrasse).
<p>Verkehrsmanagement (VM)</p>	<p>Das Verkehrsmanagement soll die Prinzipien der Teilstrategien MIV, ÖV und LV unterstützen und verstärken (ÖV-Bevorzugung, MIV-Dosierung, Veloförderung mit grüner Welle, usw.).</p> <p>Massnahmen im Bereich Verkehrsmanagement berücksichtigen folgende Aspekte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aus dem Vergleich zwischen der Situations- und Trendanalyse und dem Zukunftsbild sind die aus einer zu hohen MIV-Belastung resultierenden Konflikte zwischen verschiedenen Verkehrsträgern oder zwischen der Siedlungsstruktur und dem Verkehrsnetz aufzuzeigen (z.B. Zeitverlust im ÖV, fehlende Qualität des Strassenraumes, geringe Platzverhältnisse wegen überdimensionierten Strassenquerschnitten). Die wichtigsten Mängel und Konflikte sind im Handlungsbedarf aufzuzeigen. - Bei der Teilstrategie MIV ist ein flächendeckendes Verkehrsmanagement-Konzept unter der Berücksichtigung der Netzhierarchie vorhanden. Die für eine bessere Lenkung des Gesamtverkehrs relevanten Schlüsselstellen des Strassennetzes werden bezeichnet (Kreuzung mit LSA, Pfortnerung und/oder ÖV- bzw. LV-Priorisierung, Strassenabschnitt mit Spurenanpassungen, usw.). - Die Koordination zwischen nationalem, regionalem und lokalem Netzbetrieb ist nachvollziehbar aufgezeigt. Die Funktionsweise und die Zielsetzung des Verkehrsmanagements werden in der Teilstrategie erläutert (dosieren, verflüssigen, verlagern, usw.). - Im Massnahmenblatt ist der Beitrag der Massnahme zur Verbesserung des Gesamtverkehrssystems und deren Auswirkung auf den Modalsplit zu erläutern. <p>Bei Massnahmen mit Kosten bis 5 Mio. Franken kann beim Bund eine Mitfinanzierung mit pauschalen Bundesbeiträgen beantragt werden.</p> <p>Massnahmen mit höheren Kosten werden als einzelne Massnahme behandelt und einer von drei Unterkategorien zugeteilt bei kombinierten Massnahmen erfolgt die Zuordnung zur Subkategorie mit den grössten Flächenanteilen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ VM – Punktuelle Intervention ○ VM – Achse ○ VM – Fläche
<p>Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum</p>	<p>Massnahmen zur Aufwertung des Strassenraums (in Form von Betriebs- und Gestaltungskonzepten) sind wichtige Elemente der Teilstrategie Verkehr. Diese haben in den meisten Fällen einen multimodalen Charakter und Nutzen, sowohl im Verkehrs- wie im Siedlungsbereich. Sie werten den urbanen öffentlichen Raum zugunsten des LV auf und tragen zu einer Erhöhung der Lebensqualität in dicht besiedelten Gebieten bei.</p>

	<p>Massnahmen zur Aufwertung/Erhöhung der Sicherheit des Strassenraums berücksichtigen folgende Aspekte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aus Situations- und Trendanalyse und Teilstrategien ist ableitbar, welche Strassenabschnitte (in allen Teilgebieten der Agglomeration) eine Neugestaltung benötigen und welche Ziele damit erreicht werden sollen. - Die Zielsetzungen sind aus den Teilstrategien Verkehr und Siedlung ersichtlich (z.B. Schaffung von verkehrsberuhigten Zonen, Verbesserung der städtebaulichen Integration, Aufhebung von Unfallschwerpunkten, gezielte Anpassung der Strassenkapazität, Steigerung der Qualität der LV-Netze, usw.). - Im Massnahmenblatt (für Massnahmen mit Kosten über 5 Mio. CHF) ist der Inhalt der Massnahme dargelegt (Gestaltung, evtl. andere Aspekte wie LSA). Ihr Beitrag an die Gesamtverkehrseffizienz und/oder Sicherheitenhöhung wird erläutert (z.B. Unterscheidung zwischen rein verkehrstechnischen Anforderungen und einer Qualitätserhöhung des öffentlichen Raums). <p>Bei Massnahmen mit Kosten bis 5 Mio. Franken kann beim Bund eine Mitfinanzierung mit pauschalen Bundesbeiträgen beantragt werden.</p> <p>Massnahmen mit höheren Kosten werden als einzelne Massnahmen behandelt und einer von drei Unterkategorien zugeteilt; bei kombinierten Massnahmen erfolgt die Zuordnung zur Subkategorie mit den grössten Flächenanteilen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum – Kreuzung, Kreisel ○ Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum – Strassenabschnitt ○ Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum – Platzgestaltung
<p>Multimodale Drehscheiben</p>	<p>Multimodale Drehscheiben sind von hoher Bedeutung sowohl für die Qualität als auch für die Verträglichkeit der Umsteigebeziehungen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern bzw. entlang einer Mobilitätskette (z.B. gezielte Umsteigebeziehung, neue Unterführung, Veloparkräume, Neugestaltung eines Bahnhofplatzes, Integration von Infrastrukturen des Fernverkehrs (inkl. Fernbusverbindungen) in einer multimodalen Drehscheibe). Anhand der multimodalen Drehscheiben werden neue Knoten- und Netzstrukturen geschaffen, damit ein Wechsel zwischen den Verkehrsmitteln noch bequemer, einfacher und effizienter wird.</p> <p>Attraktivere multimodale Drehscheiben (auch als Hubs, Umsteigepunkte bezeichnet) optimieren nicht nur das blosses Umsteigen und die Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel sondern haben als Ziel, einen zusätzlichen Mehrwert für die Reisenden zu bieten: Sie integrieren zum Beispiel Einzel- und Dienstleistungen, Freizeiteinrichtungen oder Arbeitsmöglichkeiten und können die umliegende Siedlungsentwicklung positiv beeinflussen.</p> <p>Gemäss den Sachplanungen im Bereich Verkehr sind die multimodalen Drehscheiben in ein verkehrliches Gesamtsystem einzubinden und eng mit der Siedlungsentwicklung abzustimmen.</p> <p>Massnahmen im Zusammenhang mit multimodalen Drehscheiben berücksichtigen folgende Aspekte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Basierend auf der Analyse und dem Zukunftsbild wird der Handlungsbedarf ausgewiesen: z.B. unbefriedigende, unsichere Umsteigesituationen, unattraktive Bahnhofplätze, fehlende Parkierungsmöglichkeiten für MIV, Velos oder weitere Fahrzeuge wie Taxis. • Die Teilstrategie MIV zeigt auf, welche Umsteigepunkte/Drehscheiben aus der Netzhierarchie Strasse hohe Bedeutung für die Abwicklung des MIV haben (z.B. Drehscheiben im Schnittstellenbereich Nationalstrasse-untergeordnetes Netz (Autobahn hubs) oder im untergeordneten Netz aufgrund Netzhierarchie z.B. Einfallachsen Stadtrand, Sub- und Regionalzentren am Agglomerationsrand und im Umland) und wie diese mit der ÖV (Schiene/Strasse) / LV-Netzentwicklung koordiniert sind.

	<ul style="list-style-type: none"> • Die Teilstrategie ÖV zeigt auf, welche Umsteigepunkte/Drehscheiben von hoher Bedeutung für die Entwicklung des ÖV-Netzes sind und aufgewertet werden müssen (z.B. multimodale Drehscheiben zwischen S-Bahn-Angebot und städtischem Netz, zentrale Umsteigepunkte im städtischen ÖV-Netz, neue Anbindung eines Quartiers an die S-Bahn, attraktive Räume mit ausreichenden Kapazitäten und klare Wegeführung für Veloverkehr und Fussgänger). • Massnahmen wie neue oder verbesserte, hochwertige Anlagen für P+R, P+Rail, Carpooling, Bike+Ride oder andere Massnahmen, die das Umsteigen vom MIV oder LV auf den ÖV optimieren, werden in enger (zeitlicher und inhaltlicher) Koordination mit der Entwicklung des ÖV-Netzes definiert. • Bei P+R und P+Rail - Anlagen ist besonders zu beachten, dass sie bestehende oder geplante ÖV-Angebote nicht konkurrenzieren oder die Zersiedelung fördern. Folgende Voraussetzungen müssen für eine Mitfinanzierung solcher Massnahmen erfüllt sein: <ul style="list-style-type: none"> ○ Die P+R - Anlagen oder Parkfelder für Carpooling sind kohärent und nachvollziehbar in die Gesamtkonzeption des Agglomerationsprogramms eingebettet. Sie fördern das Umsteigen möglichst an der Quelle, die Siedlungsentwicklung nach innen und weisen eine positive Energiebilanz bezüglich gesamten Verkehrssystem auf. ○ Die Massnahme konkurrenziert nicht das bestehende oder künftige ÖV-Angebot (d.h. sie zielt auf die Sammlung von Nachfrageströme an den Endpunkten des gut getakteten ÖV-Systems ab; so nah wie möglich an den Quellorten der Fahrt) ○ Das Nachfragepotenzial ist ausgewiesen. Im Vordergrund stehen Endhaltepunkte von ÖV-Feinverteilersystemen (z.B. Ortsbussen oder Tram-Endhaltestellen) an Rändern der Agglomerationen oder Situationen mit lückenhaftem ÖV-Angebot (z.B. Grenzgebiete oder ländliche Gebiete). • P+R - Anlagen sind gut in die Strassenhierarchie eingepasst, d.h. führen nicht zu neuen Engpässen.
<p>Langsamverkehr (LV)</p>	<p>Obschon einzelne Massnahmen im Bereich LV eher kleinräumige Effekte haben, sind sie in ihrer Gesamtheit und in Kombination mit dem öffentlichen Verkehr von hoher Bedeutung für die Verbesserung des Gesamtverkehrssystems. Isolierte Massnahmen haben weniger Nutzen, sie sind deshalb in eine Gesamtkonzeption einzubetten.</p> <p>Massnahmen im Bereich LV berücksichtigen folgende Aspekte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Situation des LV ist flächendeckend im Analyseteil zu untersuchen. Dabei werden auch die Besonderheiten des LV in Bezug auf die Siedlungs- und Landschaftsstruktur berücksichtigt (Kontinuität des Velonetzes, Qualität der öffentlichen Räume für die Fussgänger in den Zentren und entlang der städtischen Achsen, Berücksichtigung des LV in der LSA-Steuerung, Zugang zu Naherholungsgebieten, Komplementarität zwischen LV und ÖV, usw.) - Ein flächendeckendes LV-Konzept stellt mit Text und Karte die wichtigen Agglomerationsverbindungen dar und bezeichnet öffentliche Räume mit speziellem Anspruch an hohe Qualität. Das Konzept unterscheidet (wo möglich) zwischen Fuss- und Veloverkehr sowie zwischen den verschiedenen Anforderungen der Nutzenden (schnelle bzw. langsame Verbindungen [Stichwort: Velovorzugsrouten/-schnellbahnen), Alltags- bzw. Freizeitverkehr). - Aus dem Konzept werden jene Massnahmen abgeleitet, die schrittweise der Herstellung eines dichten, kontinuierlichen, sicheren und attraktiven Netzes dienen. - Die Prioritäten werden auf Basis des aktualisierten Handlungsbedarfs definiert.

	<p>Bei Massnahmen mit Kosten bis 5 Mio. Franken (exkl. MWST) kann beim Bund eine Mitfinanzierung mit pauschalen Bundesbeiträgen beantragt werden. Massnahmen mit höheren Kosten werden als einzelne Massnahme behandelt.</p>
<p>Tram / Stadtbahnen</p>	<p>Bahnmassnahmen sind grundsätzlich über andere Quellen finanziert (BIF oder Leistungsvereinbarungen mit Transportunternehmen). Neue Schienenangebote, welche die Erreichbarkeiten mehrheitlich im Feinverteilsystem der städtischen Räume verbessern, werden im Rahmen des PAV finanziert und der Kategorie «Tram» zugeteilt (Tram in Kerngebieten oder "Stadtbahnen" im suburbanen Gebieten).</p> <p>Neue Tramlinien sind in der Regel kostenintensive Massnahmen und müssen deshalb besonderen Anforderungen gerecht werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vor Infrastrukturausbauten ist zuerst zu prüfen, ob die Nachfrage auch mit Anpassungen des Rollmaterials oder mit einer Priorisierung des Bussystems befriedigt werden kann. - Netzstruktur ÖV: Die radialen und tangentialen Funktionen der neuen Tramlinie sind aufzuzeigen. Wegen zunehmenden Kapazitätsengpässen in den zentralen Bahnhöfen sollen die Netz- und Knotenstrukturen zwischen Bahn-, Tram- und Bus-Angeboten verbessert werden. Der diesbezügliche Beitrag der neuen Tramlinie ist aufzuzeigen. Dazu gehört auch der Beitrag der entsprechenden Massnahmen zur Verbesserung der Betriebsstabilität im Gesamtnetz. - Kapazität MIV: Mit der neuen Tramlinie muss nachweislich dargelegt werden, dass ausreichende Kapazitäten für den MIV erhalten bleiben bzw. allenfalls entsprechende Sofortmassnahmen zur Sicherstellung integriert werden. - Transportkapazitäten: Die Nachfragepotenziale und die Kapazitätsreserven mit / ohne neuer Tramlinie sind mittel- und längerfristig aufzuzeigen. Ein Wirtschaftlichkeitsnachweis ist ebenfalls zu erbringen. Neue Tramlinien auf Abschnitten mit DTV < 10'000 müssen überzeugende weitere Argumente betreffend ihren Nutzen ausweisen. - Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung: Die neue Tramlinie ist direkt aus der Teilstrategie Siedlung abzuleiten. In der Regel rechtfertigen sich neue Tramlinien nicht bloss mit der Erschliessung eines einzigen Gebiets, sondern müssen auch auf den übrigen Linienabschnitten relevante Entwicklungspotenziale ausweisen. Bei Arealerschliessungen ist die zeitliche Abstimmung zwischen der neuen Verkehrserschliessung und der Siedlungsentwicklung transparent aufzuzeigen (bauliche Entwicklungsdynamik, Investitionsbereitschaft, etc.). - Städtebauliche Integration: Tramlinien haben gegenüber Busangeboten in der Regel eine besondere städtebauliche Wirkung. Zusatznutzen für die heutigen und zukünftigen Nutzungen entlang der Linie, gestalterische Integration und Auswirkungen auf die Aufenthaltsqualität sind aufzuzeigen. Bei Arealerschliessungen ist die zeitliche Abstimmung zwischen der neuen Verkehrserschliessung und der Siedlungsentwicklung transparent aufzuzeigen (bauliche Entwicklungsdynamik, Investitionsbereitschaft, etc.) - Gesamtverkehrliche Integration: Tramlinien können auch zu neuen Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmern und -trägern führen, insbesondere dem Veloverkehr. Die flankierenden Massnahmen in solchen Konfliktsituationen sind aufzuzeigen.
<p>Bus-/ÖV- Infrastruktur</p>	<p>Infrastrukturmassnahmen zur Verbesserung der Busnetze tragen grundsätzlich zu einem effizienteren und nachhaltigeren ÖV-System in der Agglomeration bei. Folgende Aspekte sind zu berücksichtigen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Massnahme muss aus der Situations- und Trendanalyse (Funktionalität des Busnetzes, Nachfragepotential) und dem aktualisierten Handlungsbedarf abgeleitet werden (z.B. fehlende Fahrplanstabilität, geringe durchschnittliche Geschwindigkeit, Verbesserung der Lesbarkeit des Busnetzes).

	<ul style="list-style-type: none"> - Die Teilstrategie ÖV zeigt, wo und wie das Busnetz angepasst wird (neue Linie, Taktverdichtung, neue Verknüpfungen mit der Bahn, Etappen, konkrete prioritäre Anpassungen). - Im Massnahmenblatt ist die Infrastrukturanpassung klar lesbar und der Bezug zur Teilstrategie ÖV nachvollziehbar dargestellt (z.B. für welche Angebotsänderung die Massnahme vorgesehen ist). <p>Bei Bus- oder Tram-Haltestellen mit Kosten bis 5 Mio. Franken (exkl. MwSt.) kann im Rahmen des PAV beim Bund eine Mitfinanzierung mit pauschalen Bundesbeiträgen beantragt werden. Bei Aufwertungen von Bus- oder Tram-Haltestellen ist jedoch der Nachweis zu bringen, dass es sich nicht um die Umsetzung des Behindertengesetzes oder ordentliche Ersatz-/ Unterhaltsleistungen handelt.</p> <p>Weitere Massnahmen werden als einzelne Massnahmen behandelt und sind einer von vier Unterkategorien zuzuteilen:</p> <ul style="list-style-type: none"> o Neue / Aufwertung Bushaltestelle o Neue Businfrastruktur o Elektrifizierung (Trolleybus) o Alternative elektrisch betriebene Systeme (z.B. oberleitungsfreie E-Busse <p>Die Mehrkosten für die Umstellung auf neue E-Bus-Generationen, welche oberleitungsfrei fahren können, inklusive der nötigen Anpassungen an den Haltestellen (Ladestationen) und andere nötige elektrische Installationen sind mitfinanzierbar.</p>
<p>Elektromobilität im Privatverkehr</p>	<p>Die Elektromobilität bringt gegenüber treibstoffbasierten Antrieben umweltseitige Vorteile (z.B. bei CO₂-Austoss, Lärm- und Schadstoffbelastung).</p> <p>Infrastrukturellen Massnahmen im Zusammenhang mit der Elektromobilität sind in eine Gesamtkonzeption über die Agglomeration zu integrieren, in der insbesondere das öffentlich zugängliche E-Mobilitätsnetz und die einzelnen Massnahmen ersichtlich sind. Die Gesamtkonzeption zeigt auf, wie die angestrebten Verbesserungen kurz-, mittel- und langfristig erreicht werden sollen.</p>
<p>Güterverkehr und Logistik</p>	<p>Infrastrukturmassnahmen im Bereich Güterverkehr und -Logistik tragen zu einem effizienteren und nachhaltigeren Gesamtverkehrssystem bei, wenn sie eine Verminderung bzw. eine Optimierung des städtischen Güter-, Nutz-, Handwerks-, Lieferverkehrs innerhalb der Agglomeration ermöglichen.</p> <p>Sie sind in ein Gesamtkonzept zu integrieren, das aufzeigt, mit welchen Massnahmen die angestrebten Verbesserungen kurz-, mittel- und langfristig erreicht werden sollen. Folgendes ist zu berücksichtigen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aus dem Situations- und Trendanalyseteil ist ersichtlich, welche Güterverkehrsflüsse durch die Massnahmen vermindert bzw. optimiert werden können. Dazu sind gute Analysen der Akteure und der Nachfrage im städtischen Güterverkehr erforderlich. - Die neue Infrastruktur der Logistikstandorte dient der Bündelung der Feinverteilung in den zentralen Agglomerationszonen. Umladestationen liegen verkehrstechnisch an gut erreichbaren und siedlungsverträglichen Standorten (gute Strassenerschliessung, wenig lärmempfindliche Gebiete, etc.). - Die Infrastruktur ermöglicht eine betrieblich optimierte und siedlungsverträgliche Abwicklung des agglomerationsweiten Güterverkehrs und Logistik (Verminderung der LKW-Verkehrsbelastung und des Nutz-, Handwerks- und Lieferwagenverkehrs, usw.). - Bei der Teilstrategie Verkehr ist ersichtlich, inwieweit die neue Infrastruktur sich ins Gesamtverkehrssystem der Agglomeration einbettet (Strassenerschliessung ohne Durchfahrt durch Wohnquartiere, Lage möglichst nahe zu den Endkunden, Gebiete mit Entlastungseffekten, usw.).

Für jede Kategorie und Unterkategorie sind auch Geodaten und Sachinformationen zu liefern. Diese sind im nachfolgenden Anhang präzisiert.

Anhang 4 Anforderungen an Geodaten und Sachinformation

Für gewisse A- und B-Massnahmen im Bereich Verkehr der aktuellen Generation, sind mit dem Agglomerationsprogramm Geodaten einzureichen. Diese Massnahmen werden mit einem Punkt, einer Linie oder einer Fläche verortet. Für die Massnahmenpakete mit pauschalen Bundesbeiträgen sind keine Geodaten erforderlich.

Die Sachinformationen der Massnahmen sind in eine vom ARE vorformatierten Excel-Tabelle abzufüllen. Sie sind nur für die Einzelmassnahmen sowie für die Massnahmenpakete mit pauschalen Bundesbeiträgen mit A-Priorität⁶⁷ notwendig. Der Bezug zur Geoinformation ist über den Identifikator der Massnahme gewährleistet. Diese Informationen sind im Beurteilungsprozess für mehrere Zwecke notwendig (Quervergleiche, Berechnung Pauschalen, Benchmarks, Massnahmenbeurteilung usw.) und müssen zwingend im vorgegebenen Format eingereicht werden.

Für die Geodaten sind folgende Anforderungen einzuhalten:

- Das angewendete Koordinatensystem ist klar zu erwähnen.
- Die kartografische Darstellung im Massstab 1:5'000 weist eine Genauigkeit von mindestens 5 bis 10 Metern auf.
- Die Geodaten sind in einem gängigen Geodaten-Format einzureichen (z. B. Shape, Geopackage, Interfile)
- Es sind folgende drei Layer einzureichen:
 - o Ein Layer mit Punktobjekten (Benennung: Agglo_Point) für alle Massnahmen mit Layer-Typ Punkt gemäss untenstehender Tabelle;
 - o Ein Layer mit Linienobjekten (Benennung: Agglo_Line) für alle Massnahmen mit Layer-Typ Linie gemäss untenstehender Tabelle;
 - o Ein Layer mit Flächenobjekten (Benennung: Agglo_Surface) für alle Massnahmen mit Layer-Typ Fläche gemäss untenstehender Tabelle
- In den Geodaten sind lediglich drei Attribute anzugeben:
 - o Bezeichnung des Agglomerationsprogramms gemäss Code von «Raum mit städtischem Charakter 2012»⁶⁸ (für die Agglomeration Winterthur z.B. 230) (Benennung : Agglo_Nu);
 - o Massnahmennummer gemäss Trägerschaft (Benennung: Measure_Nu);
 - o Kommentar, obligatorisch für die Unterkategorie Kernentlastungs- und Umfahrungsstrassen (Benennung: Comment)⁶⁹.

⁶⁷ Im Fall von fehlenden Sachinformationen für A-Pauschalpakete, werden die betreffenden Massnahmen in den B-Horizont unpriorisiert.

⁶⁸ Bundesamt für Statistik (BFS), 18. Dezember 2014

⁶⁹ Dieses Attribut ist nur für die Unterkategorie Kernentlastungs- und Umfahrungsstrassen notwendig. Für diese Unterkategorie muss die Agglomeration das Textfeld entweder um «neue Strasse» oder «entlastete Strasse» ergänzen.

Vorgaben für die Erfassung der Sachinformationen pro Massnahme

Massnahmen-kategorie	Unterkategorie		Geodaten		Sachinformationen
			Layer Typ	darzustellen ist	
1 Kapazität Strasse	1.1	Kernentlastungs- und Umfahrungsstrassen	Neue Strasse	Linienführung der neuen Strasse	<ul style="list-style-type: none"> Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf der neuen Achse, mit Massnahme
			Entlastete Strecke	Entlastete Strecke	<ul style="list-style-type: none"> Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf der hauptsächlich zu entlastenden Achse, ohne Massnahme Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf der hauptsächlich zu entlastenden Achse, mit Massnahme
	1.2	Kapazitätsausbauten, Strassenabschnitt und Knoten	Keine Daten erforderlich	<ul style="list-style-type: none"> Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf der Achse/Knoten, mit und ohne Massnahme 	
	1.3	Erschliessungsstrassen	Keine Daten erforderlich	<ul style="list-style-type: none"> Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf der Achse 	
2 Verkehrs- management (VM)	2.1	VM-Punktueller Intervention (z.B. LSA)	Punkt	Zentrum der Kreuzung mit neuen Betriebsprinzipien	<p>Für Einzelmassnahme:</p> <ul style="list-style-type: none"> Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf Achse bzw. Zufahrten auf Knoten (ohne Massnahme) Aktuelle ÖV-Frequenz in der Morgenspitzenstunde (7:00-8:00; ohne Massnahme) Aktuelle ÖV-Frequenz während des ganzen Tages Anzahl betroffener Knoten <p>Für Massnahmenpaket mit Antrag auf pauschale Bundesbeiträge im A- Horizont:</p> <ul style="list-style-type: none"> Anzahl betroffener Knoten im BeSA-Perimeter
			Linie	Vom neuen Betriebskonzept betroffener Abschnitt	
	2.2	VM-Achse (z.B. neues Betriebskonzept entlang städtischer Achsen)			

3	Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum	2.3	VM-Fläche (z.B. flächendeckendes Betriebskonzept eines ganzen Quartiers)	Fläche	Vom neuen Betriebskonzept betroffene Fläche	<p>Für Einzelmassnahme:</p> <ul style="list-style-type: none"> Anzahl betroffener Knoten <p>Für Massnahmenpaket mit Antrag auf pauschale Bundesbeiträge im A- Horizont:</p> <ul style="list-style-type: none"> Anzahl betroffener Knoten im BeSA-Perimeter
3	3.1	3.1	Kreuzung, Kreisel	Punkt	Zentrum der umgestalteten Kreuzung	<p>Für Einzelmassnahme:</p> <ul style="list-style-type: none"> Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf Achse bzw. Zufahrten auf Knoten (ohne Massnahme) <p>Für Massnahmenpaket mit Antrag auf pauschale Bundesbeiträge im A- Horizont:</p> <ul style="list-style-type: none"> Quadratmeter Umsetzungsbereich (falls nicht vorhanden, Länge des Abschnittes mit 10 m Strassenbreite multiplizieren) im BeSA-Perimeter
3	3.2	3.2	Strassenabschnitt	Linie	Umgestalteten Abschnitt	<p>Für Einzelmassnahme:</p> <ul style="list-style-type: none"> Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf Achse bzw. Zufahrten auf Knoten (ohne Massnahme) Quadratmeter Umsetzungsbereich (falls nicht vorhanden, Länge des Abschnittes mit 10 m Strassenbreite multiplizieren) <p>Für Massnahmenpaket mit Antrag auf pauschale Bundesbeiträge im A- Horizont:</p> <ul style="list-style-type: none"> Quadratmeter Umsetzungsbereich (falls nicht vorhanden, Länge des Abschnittes mit 10 m Strassenbreite multiplizieren) im BeSA-Perimeter
3	3.3	3.3	Platzgestaltung	Fläche	Von der neuen Gestaltung betroffene Fläche	<p>Für Einzelmassnahme:</p> <ul style="list-style-type: none"> Quadratmeter Umsetzungsbereich (falls nicht vorhanden, Länge des Abschnittes mit 10 m Strassenbreite multiplizieren) Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf Achse bzw. Zufahrten auf Knoten (ohne Massnahme) <p>Für Massnahmenpaket mit Antrag auf pauschale Bundesbeiträge im A- Horizont:</p> <ul style="list-style-type: none"> Quadratmeter Umsetzungsbereich (falls nicht vorhanden, Länge des Abschnittes mit 10 m Strassenbreite multiplizieren) im BeSA-Perimeter

4	Multimodale Drehscheiben	Keine Daten erforderlich	Keine Sachinformationen erforderlich
5	Langsamverkehr (LV)	Keine Daten erforderlich	<p>Für Einzelmassnahme:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Je nach Massnahme, soweit für das Verständnis nötig <p>Für Massnahmenpaket mit Antrag auf pauschale Bundesbeiträge im A- Horizont:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kosten der Teilmassnahme im BeSA-Perimeter und je nach Massnahme zusätzlich folgende Leistungseinheiten im BeSA- Perimeter: <ul style="list-style-type: none"> • Anzahl Veloparkplätze • Anzahl Fussgängerstreifenmarkierungen • Anzahl Fussgängerschutzinseln ohne Strassenaufweitung • Anzahl Fussgängerschutzinseln mit Strassenaufweitung • Quadratmeter Überführung • Quadratmeter Unterführung • Laufmeter Massnahme LV
6	Tram / Stadtbahnen	6.1 Neue Traminie / Stadtbahn	Linienführung der neuen Strecke
			Haltestellen der neuen Linie
		6.2 Neue / Aufwertung Tramhaltestelle	<p>Für Einzelmassnahme:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aktuelle (falls vorhanden) ÖV-Frequenz in der Morgenspitzenstunde (7:00-8:00; ohne Massnahme) • Aktuelle (falls vorhanden) ÖV-Frequenz während des ganzen Tages (ohne Massnahme) <p>Für Einzelmassnahme:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Je nach Massnahme, soweit für das Verständnis nötig <p>Massnahmenpaket mit Antrag auf pauschale Bundesbeiträge im A-Horizont:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anzahl Haltestellen im BeSA-Perimeter

Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr (RPAV)

7	Bus-/ÖV- infrastruktur	7.1	Neue / Aufwertung Bushaltestelle	Punkt	Ein Punkt pro Haltestelle	Für Einzelmassnahme: <ul style="list-style-type: none"> • Je nach Massnahme, soweit für das Verständnis nötig Massnahmenpaket mit Antrag auf pauschale Bundesbeiträge im A-Horizont: • Anzahl Haltestellen im BeSA-Perimeter
		7.2	Neue Businfrastruktur (zugunsten einer oder mehrerer Linien)	Linie	Strecke mit der neuen Infrastruktur (nicht die ganze Buslinie)	Für die betroffenen Linien des Netzes: <ul style="list-style-type: none"> • Aktuelle ÖV-Frequenz in der Morgenspitzenstunde (7:00-8:00; ohne Massnahme) pro Linie • Aktuelle ÖV-Frequenz während des ganzen Tages (ohne Massnahme) pro Linie • ÖV-Frequenz in der Morgenspitzenstunde (7:00-8:00; mit Massnahme) pro Linie • ÖV-Frequenz während des ganzen Tages (mit Massnahme) pro Linie
		7.3	Elektrifizierung (Trolleybus)	Linie	Strecke mit der neuen Infrastruktur (nicht die ganze Trolleybus-Linie)	
		7.4	Alternative elektrisch betriebene System (aufgrund neuer Elektrotechnologie wie z. B. oberleitungsfreie E-Busse)	Linie	Strecke, bei der auf Elektrifizierung verzichtet werden kann	
8	E-Mobilität im Privatverkehr		Keine Daten erforderlich			Keine Sachinformationen erforderlich
9	Güterverkehr und Logistik		Keine Daten erforderlich			Keine Sachinformationen erforderlich

Postulat gemäss Art. 41 der Geschäftsordnung des Grossen Landrats der Gemeinde Davos

Auflösung Bahnübergänge Davos Dorf (Flüela-, Mühle- & Dischmastrasse)

Auf den Webseiten der Gemeinde Davos und der Rhätischen Bahn (RhB) werden zum «Generationenprojekt Bahnhof-Dorf – Seehofseeli» städtebauliche Argumente und die Lösung von Verkehrsproblemen als Hauptziele im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung der Gemeinde Davos informativ beschrieben.

Nebst den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) werden die Probleme, die es zu lösen gilt, wie folgt beschrieben:

«...Zum anderen gilt es, die Verkehrsprobleme auf der Strasse aktiv anzugehen, denn die Verkehrsführung und die vielen Verkehrsteilnehmenden lösen auf der Strecke zwischen Bahnhof Dorf und Talstation Parsennbahn immer wieder Stau aus.» und die RhB schreibt von einer integralen Gesamtlösung für Verkehr und Dorfzentrum: *«... Zum anderen gilt es, die Verkehrsprobleme auf der Strasse vertieft anzugehen, denn die Verkehrsführung und die vielen Verkehrsteilnehmenden lösen auf der Strecke zwischen Bahnhof und Talstation Parsennbahn immer wieder Stau aus.»*

Unter dem Punkt **Ziele** beschreibt die Gemeinde die Chancen für nachhaltige Mobilität und die Aufwertung des Zentrums Davos Dorf wie folgt:

«Die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden sollen berücksichtigt werden.» und weiter: *«Das Generationenprojekt soll ausserdem einen grossen städtebaulichen Mehrwert schaffen. Es ermöglicht, das Zentrum Davos Dorf aufzuwerten und ...»* Dazu kommt, dass die RhB Pläne für eine, aus Davoser Sicht sehr zu begrüssende, S-Bahn im Halbstundentakt zwischen Filisur und Landquart hat.

Verkehrstechnisch verursachen die 4 Bahnübergänge in Davos Dorf (Flüela-, Mühle- & Dischmastrasse) heute regelmässig grosse Probleme. Im Rahmen des «Generationenprojekts Bahnhof-Dorf – Seehofseeli» sehen der Postulant und die Mitunterzeichnenden die einmalige Möglichkeit, die aufgeführten Bahnübergänge aufzulösen, indem die Schienen vom Bereich Seewiese bis Bereich Schiabach unterirdisch geführt werden. (Vgl. Beilage)

Dies hat folgende Vorteile:

- Der ganze Bereich beim neuen Bahnhof Davos Dorf und damit beim Eingang nach Davos funktioniert als gut organisierter Knotenpunkt für alle Verkehrsteilnehmenden
- die 4 Bahnübergänge werden aufgelöst
- ein Halbstundentakt der angedachten S-Bahn ist einfacher umzusetzen
- oberirdisch wird von der heutigen Flüelakreuzung bis zur Dischmastrasse mehr Platz geschaffen
- die Zirkulation ins Bündaquartier und zurück wird erleichtert
- die Basis für weitere Schritte talabwärts wird gelegt
- die zum Generationenprojekt aufgeführten Ziele werden wirkungsvoll erreicht

Um der Tragweite eines «Generationen-Projekts» Rechnung zu tragen, ist eine Umsetzung mit den erwähnten Zielen (BehiG, Verkehrsprobleme lösen, städtebauliche Mehrwerte, Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden berücksichtigen) mit der Variante unterirdischer Bahnhof-Dorf und damit der Auflösung der 4 Bahnübergänge eingehend abzuklären.

Der Kleine Landrat wird mit dem vorliegenden Postulat gebeten:

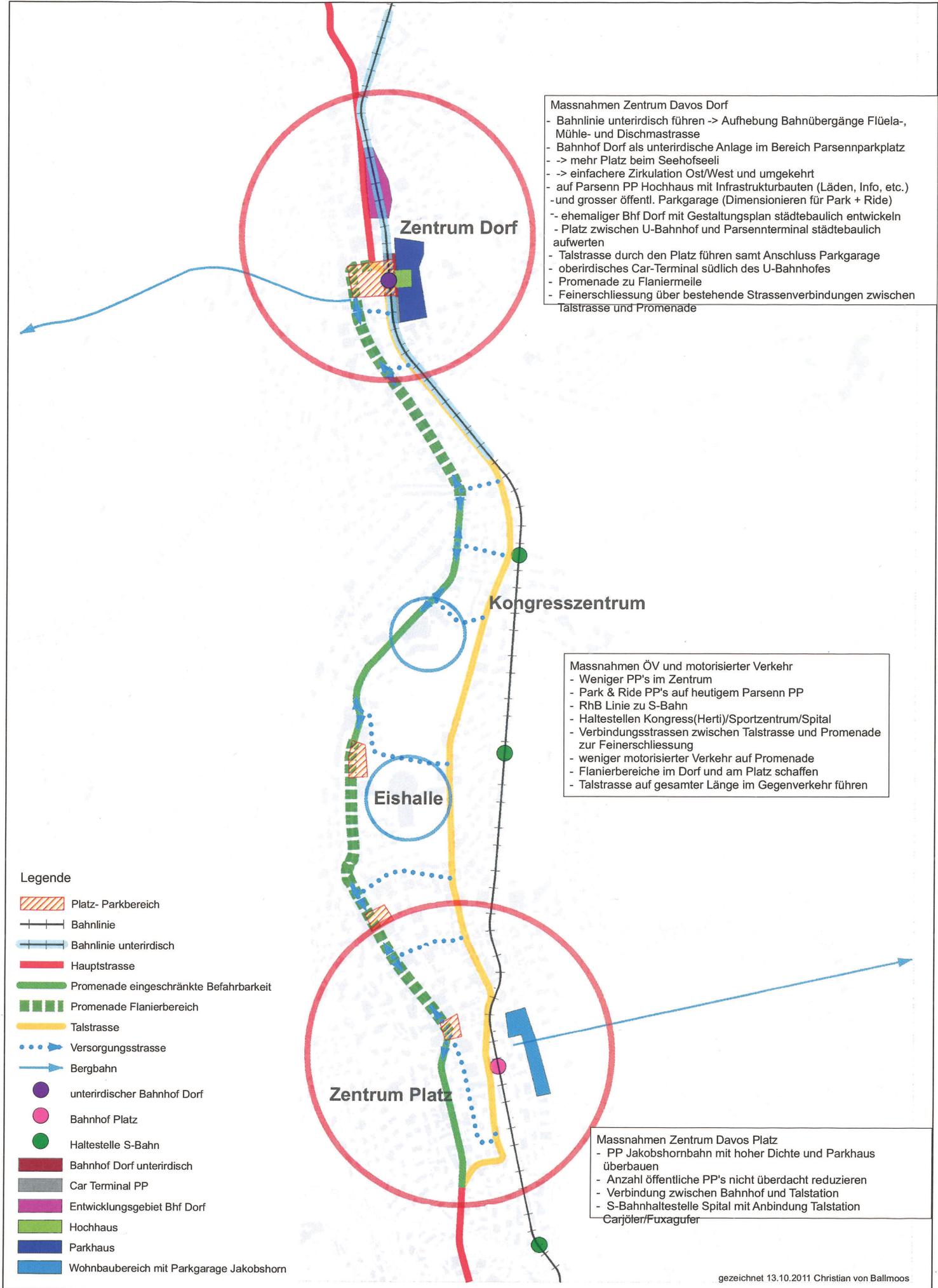
1. In Zusammenarbeit mit der RhB die unterirdische Variante soweit auszuarbeiten, damit die Vor- und Nachteile beider Varianten umfassend beurteilt werden können.
2. Am Agglomerationsprogramm bei der nächsten Möglichkeit teilzunehmen.

Vielen Dank, Walter von Ballmoos



Beilage: Eingabe öffentliche Mitwirkung Agglomerationsprogramm 2011

öffentliche Mitwirkung Agglomerationsprogramm Davos 2011



Massnahmen Zentrum Davos Dorf

- Bahnlinie unterirdisch führen -> Aufhebung Bahnübergänge Flüela-, Mühle- und Dischmastrasse
- Bahnhof Dorf als unterirdische Anlage im Bereich Parsennparkplatz -> mehr Platz beim Seehofseeli
- -> einfachere Zirkulation Ost/West und umgekehrt
- auf Parsenn PP Hochhaus mit Infrastrukturbauten (Läden, Info, etc.) und grosser öffentl. Parkgarage (Dimensionieren für Park + Ride)
- ehemaliger Bhf Dorf mit Gestaltungsplan städtebaulich entwickeln
- Platz zwischen U-Bahnhof und Parsennterminal städtebaulich aufwerten
- Talstrasse durch den Platz führen samt Anschluss Parkgarage
- oberirdisches Car-Terminal südlich des U-Bahnhofes
- Promenade zu Flaniermeile
- Feinerschliessung über bestehende Strassenverbindungen zwischen Talstrasse und Promenade

Massnahmen ÖV und motorisierter Verkehr

- Weniger PP's im Zentrum
- Park & Ride PP's auf heutigem Parsenn PP
- RhB Linie zu S-Bahn
- Haltestellen Kongress(Herti)/Sportzentrum/Spital
- Verbindungsstrassen zwischen Talstrasse und Promenade zur Feinerschliessung
- weniger motorisierter Verkehr auf Promenade
- Flanierbereiche im Dorf und am Platz schaffen
- Talstrasse auf gesamter Länge im Gegenverkehr führen

Massnahmen Zentrum Davos Platz

- PP Jakobshornbahn mit hoher Dichte und Parkhaus überbauen
- Anzahl öffentliche PP's nicht überdacht reduzieren
- Verbindung zwischen Bahnhof und Talstation
- S-Bahnhaltestelle Spital mit Anbindung Talstation Carjüter/Fuxagüfer

- Legende**
- Platz- Parkbereich
 - Bahnlinie
 - Bahnlinie unterirdisch
 - Hauptstrasse
 - Promenade eingeschränkte Befahrbarkeit
 - Promenade Flanierbereich
 - Talstrasse
 - Versorgungsstrasse
 - Bergbahn
 - unterirdischer Bahnhof Dorf
 - Bahnhof Platz
 - Haltestelle S-Bahn
 - Bahnhof Dorf unterirdisch
 - Car Terminal PP
 - Entwicklungsgebiet Bhf Dorf
 - Hochhaus
 - Parkhaus
 - Wohnbaubereich mit Parkgarage Jakobshorn

Parlamentarischer Vorstoss

Titel des Vorstosses: Auflösung Bahnbüchergänge Davos Dorf
(Flitzel-, Mühle-, Dischauerstrasse)

Name	Unterschrift
Adank Heinz (FDP)	
Alioth Ladina (SP)	
Ambühl-Schreiber Andrea (FDP)	
Bossi Alexandra (FDP)	
Gianelli Rita (SP)	<i>R. Gianelli</i>
Hoffmann Kaspar (SVP)	
Kessler Agnes (FDP)	<i>A. Kessler</i>
Kistler Lukas (GLP)	<i>L. Kistler</i>
Mani Seraina (BDP)	
Rhyner Claudio (FDP)	
Rüesch Scott (SVP)	
Stiffler Conrad (SVP)	
Thomann Christian (EVP)	<i>C. Thomann</i>
Valär Hans-Jörg (FDP)	
Vetsch Hans (parteilos)	<i>Hans Vetsch</i>
von Ballmoos Walter (GLP)	<i>W. von Ballmoos</i>
Zaugg Linda (SP)	<i>L. Zaugg</i>

Erstunterzeichner/in und Zweitunterzeichner/in signieren zusätzlich zu dieser Liste auch unterhalb des originalen Vorstosstextes.

Sitzung vom 02.08.2022
Mitgeteilt am 04.08.2022
Protokoll-Nr. 22-561
Reg.-Nr. V5.1

An den Grossen Landrat

Interpellation Claudio Rhyner "Davoser Strategie zu einer übergeordneten Verkehrsplanung und Koordination der verschiedenen kommunalen Detailplanungen", Stellungnahme des Kleinen Landrats

1. Interpellation Rhyner und Mitunterzeichnende vom 13. Januar 2022

Am 13. Januar 2022 reichten Landrat Claudio Rhyner und 13 Mitunterzeichnende eine Interpellation betreffend "Davoser Strategie zu einer übergeordneten Verkehrsplanung und Koordination der verschiedenen kommunalen Detailplanungen" ein. Aus finanziellen, gesellschaftlichen, raumplanerischen und entwicklungsstrategischen Überlegungen wird im Hinblick auf die weitere Entwicklung von Davos als Gemeinde, als Tourismus- und Kongressort und vor allem auch als Wohn- und Arbeitsort für Ein- und Zweitheimische eine übergeordnete und breit abgestützte Gesamtstrategie (Davos der Zukunft) gefordert, um die verschiedenen vorliegenden Einzelmassnahmen zu koordinieren und eine Einbettung in ein Gesamtkonzept vorauszusetzen.

2. Stellungnahme des Kleinen Landrats

Zu den aufgeworfenen Fragen nimmt der Kleine Landrat wie folgt Stellung:

- *Welche Planungen bzw. welches Strategiepapier enthält die zentralen planerischen Grundlagen für das "Davos der Zukunft", auf welchen der Kleine Landrat Teilplanungen wie zum Beispiel das Generationenprojekt, das Verkehrsprojekt zum Zentrum Davos und andere Planungen derzeit abstützt?*

Die Fachstelle für Stadt- und Landschaftsplanung hat nach ihrer Arbeitsaufnahme im November 2021 eine vertiefte Auslegeordnung und eine dazugehörige Vorgehensweise zur Entwicklung einer Gesamtstrategie Stadt-, Landschafts- und Verkehrsplanung erarbeitet. Die Auslegeordnung zeigt, dass viele Projekte, Konzepte und Strategien in Arbeit oder in Planung sind, die dringend aufeinander abgestimmt werden müssen. Diese Instrumente sind selbstverständlich mit den Grundlagen von Leitbild und Agenda 2025 zu verlinken. Zudem ist die Raumplanung mit ihren Instrumenten

nur ein Element der Stadt- und Landschaftsentwicklung. Im "Davos der Zukunft" oder Gesamtbild Davos müssen alle Elemente und Instrumente mit anderen Themen zusammengeführt werden. Die Gesamtrevision der Ortsplanung ist dann "lediglich" die wichtige, räumliche Verankerung dieses "Gesamtbildes".

Das **Kommunale räumliche Leitbild (KrL)** ist ein Strategiepapier, welches die zentralen planerischen Grundlagen für das "Davos der Zukunft" aufnimmt. Mit dem KrL soll die Gemeinde eine Gesamtschau schärfen und sich aktiv mit der angestrebten langfristigen räumlichen Entwicklung auseinandersetzen. Dabei sind die Themen Siedlung, Landschaft und Verkehr aufeinander abzustimmen, Qualitäten der bestehenden Siedlungsstrukturen zu erfassen und zu sichern sowie deren Erneuerung und Weiterentwicklung darzulegen. Dabei sollen u.a. öffentliche Räume und Freiräume innerhalb und ausserhalb der Siedlung thematisiert werden. Mit Hilfe des KrL soll das Charakteristische eines Ortes erkannt und gesichert, Chancen und Potenziale entdeckt und genutzt sowie räumliche Qualitäten und Zielsetzungen räumlich konkretisiert werden. (*Medienmitteilung des Kleinen Landrats vom 24. Januar 2022*)

Das KrL stellt die räumliche Entwicklung von Davos in Bezug auf Innentwicklung, Verkehr, Mobilität, Landschaft, Freiräume etc. dar. Es wurde zusammen mit einer aus Vertreter:innen der Bereiche Forschung, Bildung, Gesundheit, Soziales, Tourismus, Handel, Gewerbe, Landwirtschaft und Umwelt (Liste aller Beteiligten wurde in der Medienmitteilung des Kleinen Landrats vom 13. April 2022 kommuniziert) zusammengesetzten Begleitgruppe entworfen und wird der Bevölkerung auch noch zur Mitwirkung vorgelegt. Bei der Bildung der Begleitgruppe wurde darauf geachtet, dass Vertretende aus dem Grossen Landrat und aus den verschiedenen Davoser Parteien und Ortsteilen mitwirken konnten. In drei Sitzungen begleitete die rund 25-köpfige Gruppe bis zum Sommer 2022 den Entwurfsprozess des KrL. Zusätzlich war es dem Kleinen Landrat ein Anliegen, auch die spezifischen Herausforderungen von Wiesen (bisher eigene Zonenplanung und Baugesetz) und von Monstein (Ortsbildschutz) im KrL auf geeigneter Flughöhe zu thematisieren. Um diesen spezifischen Fragen Rechnung zu tragen, wurden als Ergänzung zu den Workshops der Begleitgruppe im Juni 2022 jeweils ein Workshop in Wiesen und in Monstein mit Vertreter:innen der Fraktionsgemeinde bzw. des Dorfvereins durchgeführt (*Medienmitteilung des Kleinen Landrats vom 13. April 2022*).

- *Wie sind diese Teilkonzepte miteinander verknüpft, respektive wie sind diese Teilprojekte in ein übergreifendes Gesamtkonzept eingebettet?*

Aus der Gesamtschau und Gesamtstrategie Stadt- und Landschaftsentwicklung Davos geht hervor, dass auf Basis des KrL, der Agenda 2025, des Leitbilds Davos und der Auslegeordnung ein operationelles Instrument zur Steuerung aller Projekte entwickelt werden muss, so dass die vorhandenen Grundlagen miteinander verknüpft und aufeinander abgestimmt werden können und strategische Schlüsse möglich werden (siehe untenstehende Grafik). Dieses Instrument könnte in einer Stadt- und Landschaftsentwicklungsstrategie bestehen, welche auf den vielen vorhandenen Grundlagen aufbaut und die Welt "nicht neu erfindet".

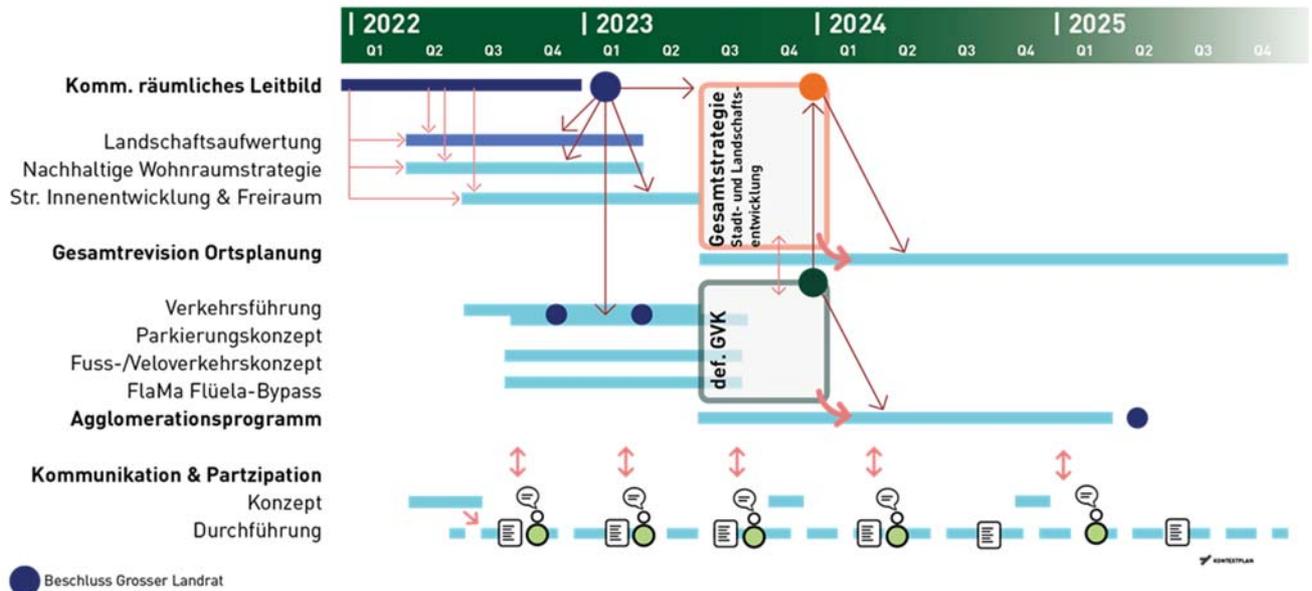


Abbildung 1: Zeitplan der auf kommunaler Ebene zu erarbeitenden Grundlagen und Instrumente

Dunkelblau = bereits erarbeitet; mittelblau = in Erarbeitung; hellblau = noch zu erarbeiten

- *Verkehrsführung innerorts: Strategien zur Verkehrsreduktion durch Parkhaus im Generationenprojekt?*

Der Kleine Landrat hat sich entschieden, im Rahmen der Neugestaltung Ortszentrum Davos Dorf ein Teilparkplatzkonzept zu erstellen. Dieses wird nachträglich in das Gesamtparkplatzkonzept eingebettet, welches eine wichtige Grundlage für das GVK sowie das AP bildet (genauere Ausführungen siehe Bericht "Agglomerationsprogramm 5. Generation: Entscheidungsgrundlage für die Erarbeitung eines AP5G Davos" (folgend Bericht AP5G Davos) Seite 16).

- *Verkehrsfreie Promenade (ja/nein, ganz oder teilweise, immer oder während touristisch attraktiven Zeiten, Zubringerdienst, etc.)?*
- *Gegenverkehr auf Teilabschnitten Promenade/Talstrasse?*
- *Wie ist der Zusammenhang geplant, mit den Querstrassen (z.B. Tobelmühle, Guggerbach) umzugehen?*
- *Zubringerachsen für Grosstransporte durch Naherholungszone (Mattastrasse)*
- *Parkhaus Mitte: wünschenswert oder nötig, macht es Sinn, den Verkehr aktiv ins Zentrum zu leiten?*
- *Wie sieht die Planung zur Integration des ÖV (Bahn und Bus) in das Gesamtkonzept aus? Ist z.B. ein "Pendolino" RhB zwischen Generationenprojekt Bahnhof Dorf und Platz, Haltestelle "Mitte" für Kongresshaus und Eishalle sowie als Zubringer Jakobshornbahn denkbar?*
- *Verkehrsberuhigung: Sind weitere 30/20/10er Zonen wünschenswert und/oder bereits geplant?*

Eine Gesamtbetrachtung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung und damit die Abstimmung von Siedlung und Verkehr wird einerseits im AP5G und andererseits im KrL thematisiert. Im Bericht AP5G Davos sind alle Verkehrsprojekte inkl. Projektstand detailliert aufgelistet (Seite 13-15). Die oben aufgeführten Fragen sind Bestandteil des Gesamtverkehrskonzepts (GVK), welches noch

nicht in finalisierter Version vorliegt, vom Kleinen Landrat aber bereits positiv zur Kenntnis genommen wurde. Der entsprechende Weg zur Finalisierung und Konkretisierung des GVK in Übereinstimmung bzw. Abstimmung mit dem KrL und somit auch zur Klärung aller Detailfragen hat der Kleine Landrat in der Botschaft "Vorbereitungsarbeiten zur Teilnahme am Agglomerationsprogramm 5. Generation, Umsetzung des Postulats Walter von Ballmoos" detailliert aufgezeigt.

- *Gibt es Ideen oder Vorschläge für Gewerbezone?*

Es gibt aktuell viele laufende Teilprojekte zur Schaffung von Gewerbebau. Im Rahmen des regionalen Richtplans werden ebenfalls die Arbeitsstandorte thematisiert. In einem nächsten Schritt ist eine Gesamtstrategie zur Schaffung von genügend Gewerbebau zu erstellen (siehe Auslegeordnung Gesamtschau Stadt- und Landschaftsplanung, Seiten 32-33). Die entsprechenden Überlegungen sind Bestandteil des KrL. Die öffentliche Mitwirkung und damit Einsichtnahme in den ersten Entwurf mit der Möglichkeit zur Rückmeldung findet ab dem 30. August 2022 statt (*Medienmitteilung des Kleinen Landrats vom 26. Juli 2022*).

- *Wie soll mit den "Sanatoriumszonen" der ehemaligen Thurgauer Höhenklinik und der Klinik Valbella verfahren werden?*

Klinik Valbella:

Die Gemeinde Davos, die Regionalentwicklung Prättigau/Davos und die Eigentümerin der Liegenschaft, die Immobiliendienstleisterin HRS Real Estate AG, haben sich dazu entschlossen, gemeinsam eine Arealstrategie zu entwickeln. Dieser Prozess ist im Entwurf des KrL berücksichtigt und läuft aktuell. Bis Ende 2022 soll die Arealstrategie inklusive Machbarkeitsprüfung vorliegen. Die Bevölkerung wird über wichtige (Zwischen-) Ergebnisse informiert. Ob eine Umzonung notwendig ist, wird das Endergebnis der laufenden Arbeiten zeigen (*Medienmitteilung des Kleinen Landrats vom 10. Februar 2022*).

Thurgauer Schaffhauser Höhenklinik:

Die heutigen Eigentümer haben die erklärte Absicht, im Bereich Tourismus in Davos zu investieren. Die Thurgauer Schaffhauser Höhenklinik (TSH) soll in ihrer äusseren Erscheinung erhalten bleiben und in ein Hotel umgewandelt werden. Für einen zusätzlich geplanten Neubauteil werden im Rahmen eines privaten Studienauftrags mehrere Architekturbüros beauftragt. In diesem Neubauteil sollen touristisch bewirtschaftete Wohnungen und weitere Nutzungen für ein touristisches Angebot entstehen.

- *Wie involviert der Kleine Landrat den Grossen Landrat oder gegebenenfalls das Volk bei der Erarbeitung der Davoser Strategie zu einer übergeordneten Gesamtverkehrsplanung und bei der Koordination der verschiedenen kommunalen Detailplanungen (z.B. Verkehrsführung, Zonenplan, Baugesetz)?*

Wie verschiedentlich ausgeführt, bildet das KrL eine wichtige strategische Grundlage für die übergeordnete Gesamtverkehrsplanung. Es wurde mit der bereits erwähnten Begleitgruppe partizipativ erarbeitet und wird im September 2022 der Bevölkerung für Rückmeldungen auf einer E-Mitwirkungsplattform zur Diskussion gestellt. Nachdem sich die Zusammenarbeit mit der Begleitgruppe für das KrL äusserst gut bewährt hat, möchte der Kleine Landrat zur Wahrung der Kontinuität diese Begleitgruppe auch in die als nächstes anstehende Abstimmung des Gesamtverkehrskonzepts auf

das KrL einbinden. Die Begleitgruppe ist breit abgestützt (auch durch Mitglieder des Grossen Landrats), bereits konstituiert und schon in der fachlichen Diskussion angekommen. Ob die Begleitgruppe darüber hinaus bei weiteren Projekten einbezogen werden kann und soll, muss fallweise geprüft werden resp. in einem ganzheitlichen Kommunikations- und Partizipationskonzept erarbeitet werden. Auch wird sich zeigen, inwieweit bei der Abstimmung von Detailplanungen eine öffentliche Mitwirkung über die erwähnte und neu eingeführte E-Mitwirkungsplattform erfolgen können. Dies wäre etwa beim AP5G-Bericht der Fall, bei dem der Bund eine Art der öffentlichen Mitwirkung verlangt.

- *Wie und wann gedenkt die Davoser Regierung einer breiten Öffentlichkeit einen solchen übergreifenden Masterplan vorzustellen und den nötigen Konsens zu erhalten?*

In der Medienmitteilung vom 24. Januar 2022 zeigte der Kleine Landrat auf, wie und wann die Bevölkerung in die Erarbeitung eines übergreifenden Masterplans (Kommunales räumliches Leitbild) miteinbezogen wird/wurde und kommunizierte gleichzeitig den entsprechenden Zeitplan:

- A Mitwirkung durch Bevölkerung durch eine breit abgestützte Begleitgruppe
- B Digitale E-Mitwirkung



Wie im Zeitplan festgehalten, wurde die Bevölkerung über die Möglichkeit zur Mitwirkung informiert. Ein Informationsanlass zum KrL findet am **30. August 2022 in der Aula des Schulhauses Bünda** statt. Um möglichst viele Personen ansprechen zu können, wurden bei der Terminfindung auch die Schulferien und Jagdzeit berücksichtigt.

- *Bei welchen Planungen und Entscheidungen wird der Grosse Landrat oder das Volk durch Abstimmung einbezogen?*

Die in der Interpellation verlangte Einbettung von Planungen in eine übergeordnete und breit abgestützte Gesamtstrategie bezieht sich auf raumwirksame Entwicklungen (übergeordnete Verkehrs- und kommunale Detailplanungen). Unter raumplanerischen Aspekten ist dazu zu bemerken, dass Baugesetz, Zonenplan, Genereller Gestaltungsplan und Genereller Erschliessungsplan die Grundordnung der kommunalen Nutzungsplanung bilden (Art. 22 Abs. 1 und 2 KRG [Raumplanungsgesetz für den Kanton Graubünden]). Baugesetz, Pläne der Grundordnung sowie Reglemente, soweit diese Bestandteile die Grundordnung bilden, wie auch Änderungen dieser Erlasse bedürfen der Genehmigung durch die Regierung und treten mit dem Genehmigungsbeschluss in Kraft (Art. 49 Abs. 1 KRG).

Wie erwähnt kann sich die Bevölkerung zunächst einmal bereits im Rahmen eines Mitwirkungsverfahrens in genehmigungspflichtige Planungen einbringen (Art. 12 f. KRVO [Raumplanungsverordnung für den Kanton Graubünden]). Ein öffentliches Mitwirkungsverfahren wird überdies im Zusammenhang mit dem AP5G durchgeführt (vgl. oben).

Der Erlass und die Änderung der Grundordnung sowie von dazugehörigen Reglementen unterliegen mit Ausnahmen des Generellen Erschliessungsplans (der durch den Grossen Landrat verabschiedet wird) sodann der obligatorischen Abstimmung in der Gemeinde (Art. 48 Abs. 1 KRG i.V.m. Art. 164 BauG). Sämtliche Pläne werden vorgängig dem Grossen Landrat vorgelegt (Art. 32 Abs. 1 Gemeindeverfassung).

Dem Parlament bzw. den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern müssen einzelne Vorlagen zudem gemäss den verfassungsmässigen Finanzkompetenzen (Ausgaben resp. Budget) zur Beschlussfassung vorgelegt werden.

Gemeinde Davos

Namens des Kleinen Landrates

Philipp Wilhelm
Landammann

Michael Straub
Landschreiber



Beilage/n

- Interpellation Rhyner "Davoser Strategie zu einer übergeordneten Verkehrsplanung und Koordination der verschiedenen Detailplanungen" vom 13. Januar 2022
- Gesamtschau und Gesamtstrategie Stadt- und Landschaftsentwicklung Davos

Aktenauflage

- Auslegeordnung Gesamtschau Stadt- und Landschaftsentwicklung Davos

Interpellation

Davoser Strategie zu einer übergeordneten

Verkehrsplanung und Koordination der verschiedenen kommunalen Detailplanungen

Bereits in den nächsten Monaten aber auch mittel- und langfristig stehen in Davos wichtige Weichenstellungen in Bezug auf die weitere Entwicklung von Davos als Gemeinde, als Tourismus- und Kongressort und vor allem auch als Wohn- und Arbeitsort für Ein- und Zweitheimische an. Die Bedeutung dieser Entscheidungen erfordert nicht nur aus finanziellen, sondern auch aus gesellschaftlichen, raumplanerischen und entwicklungsstrategischen Überlegungen eine sorgfältige Planung, welche in eine übergeordnete und breit abgestützte Gesamtstrategie eingebettet werden muss. Daher wäre es äusserst schade, wenn durch schlecht koordinierte Einzelmassnahmen ein übergreifendes Gesamtkonzept für eine zukunftsorientierte und innovative Gesamtplanung behindert wird. Jetzt ist die letzte Möglichkeit, um über ein solches Gesamtverkehrskonzept für Davos zu diskutieren. Nur so kann ein breiter Konsens in der Bevölkerung erreicht werden. Andernfalls besteht das Risiko, dass durch schlecht eingebettete Einzelprojekte die Umsetzung eines Gesamtkonzeptes präjudiziert, verzögert oder sogar verunmöglicht wird.

Aufgrund der Dringlichkeit und Wichtigkeit dieser Situation unterbreiten wir dem Kleinen Landrat die folgenden Fragen:

1. Welche Planung bzw. welches Strategiepapier enthält die zentralen planerischen Grundlagen für das «Davos der Zukunft», auf welchen der Kleine Landrat Teilplanungen wie zum Beispiel das Generationenprojekt, das Verkehrsprojekt zum Zentrum Davos und andere Planungen derzeit abstützt? Wie sind diese Teilkonzepte miteinander verknüpft, respektive wie sind diese Teilprojekte in ein übergreifendes Gesamtkonzept eingebettet?
2. Wie sehen die kurz-, mittel- und langfristigen Planungen bei konkreten Fragen aus wie:
 - a. Verkehrsführung innerorts: Strategien zur Verkehrsreduktion durch Parkhaus im Generationenprojekt? Verkehrsfreie Promenade (ja/nein, ganz oder teilweise, immer oder während touristisch attraktiver Zeiten, Zubringerdienst etc.)? Gegenverkehr auf Teilabschnitten Promenade/Talstrasse?
 - b. Wie ist in diesem Zusammenhang geplant mit den Querstrassen (z.B. Tobelmühle, Guggerbach) umzugehen?
 - c. Zonenplanung: z. B. Zubringerachsen für Grosstransporte durch Naherholungszonen (Mattastrasse). Gibt es Ideen oder Vorschläge für Gewerbebezonen? Wie soll mit den «Sanatoriumszonen» der ehemaligen Thurgauer Höhenklinik und der Klinik Valbella verfahren werden?

- d. Parkhaus Mitte: wünschenswert oder nötig, macht es Sinn den Verkehr aktiv ins Zentrum zu leiten?
 - e. Wie sieht die Planung zur Integration des ÖV (Bahn und Bus) in das Gesamtkonzept aus? Ist z.B. ein «Pendolino» RhB zwischen Generationenprojekt Bahnhof Dorf und Platz, Haltestation «Mitte» für Kongresshaus und Eishalle sowie als Zubringer Jakobshornbahn denkbar?
 - f. Verkehrsberuhigung: Sind weitere 30/20/10er Zonen wünschenswert und/oder bereits geplant?
3. Wie involviert der Kleine Landrat den Grossen Landrat oder gegebenenfalls das Volk bei der Erarbeitung der Davoser Strategie zu einer übergeordneten Gesamtverkehrsplanung und bei der Koordination der verschiedenen kommunalen Detailplanungen (z.B. Verkehrsführung, Zonenplan, Baugesetz)? Wie und wann gedenkt die Davoser Regierung einer breiteren Öffentlichkeit einen solchen übergreifenden Masterplan vorzustellen und den nötigen Konsens zu erhalten und bei welchen Planungen und Entscheidungen wird der grosse Landrat oder das Volk durch Abstimmung einbezogen?
4. Wie sieht der kurz- und mittelfristige weitere Ablaufplan mit Meilensteinen und Terminen der verschiedenen, teilweise parallellaufenden Projekte aus?

Wir danken für eine detaillierte und aufschlussreiche Beantwortung.

Davos, 13. Januar 2022

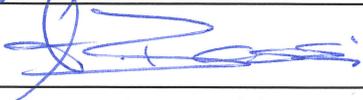
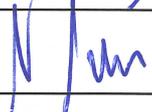


Erstunterzeichner
Claudio Rhyner



Zweitunterzeichner
Hans-Jörg Valär

Davoser Strategie zu einer übergeordneten Verkehrsplanung und Koordination der verschiedenen kommunalen Detailplanungen

Name	Unterschrift
Adank Heinz (FDP)	
Alioth Ladina (SP)	
Ambühl-Schreiber Andrea (FDP)	
Bossi Alexandra (FDP)	
Gianelli Rita (SP)	
Hoffmann Kaspar (SVP)	
Kessler Agnes (FDP)	
Kistler Lukas (GLP)	
Mani Seraina (Die Mitte)	
Rhyner Claudio (FDP)	
Rüesch Scott (SVP)	
Stiffler Conrad (SVP)	
Thomann Christian (EVP)	
Valär Hans-Jörg (FDP)	
Vetsch Hans (parteilos)	
von Ballmoos Walter (GLP)	
Zaugg Linda (SP)	

Erstunterzeichner/in und Zweitunterzeichner/in signieren zusätzlich zu dieser Liste auch unterhalb des originalen Vorstosstextes.



Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	3
1.1 Aufgabe, Kontext und Ziel der Auslegeordnung	3
1.2 Berichtstruktur und Beilagen	3
<hr/>	
2. Wichtigste Erkenntnisse im Überblick	4
<hr/>	
3. Handlungsempfehlungen	5
3.1 Erarbeitung einer integralen Gesamtstrategie Stadt- und Landschaftsentwicklung	5
3.2 Abstimmung der Grundlagen für die Ortsplanungsrevision	7
3.3 Erarbeitung eines übergreifenden Kommunikations- und Partizipationskonzepts	8
3.3.1 Kommunikation	8
3.3.2 Breite Partizipation	8
<hr/>	
4. Vorgehensvorschlag	10
4.1 Verankerung der Erkenntnisse aus dem KrL	10
4.2 Aufgleisen der Organisation	10
4.3 Erarbeitung des Kommunikations- und Partizipationskonzeptes	10
4.4 Erarbeiten der Grundlagen für die Ortsplanungsrevision und das definitive Gesamtverkehrskonzept	11
4.5 Zusammenführen der Grundlagen in die Gesamtstrategie Stadt- und Landschaftsentwicklung Davos und das definitive Gesamtverkehrskonzept	11

Impressum

Auftraggeberin	Yasmine Bastug Leiterin Fachstelle Stadt- und Landschaftsplanung Gemeinde Davos Stadt- und Landschaftsplanung Berglistutz 1, Postfach, 7270 Davos
Erarbeitung	Tim Van Puyenbroeck, Eva Gerber Kontextplan AG Seestrasse 41a, 8002 Zürich
Berichtversion	28. Juli 2022
Titelbild	Kontextplan AG, Tim Van Puyenbroeck



1. Einleitung

1.1 Aufgabe, Kontext und Ziel der Auslegeordnung

In der Gemeinde Davos stehen viele unterschiedliche Projekte an. Teilweise sind die Abhängigkeiten unter den Projekten und Planungen nicht nachvollziehbar aufgearbeitet. Daraufhin wurde Kontextplan angefragt, die laufenden und anstehenden Projekte übersichtlich in einer Auslegeordnung aufzubereiten. Zusätzlich wurde die Interpellation von Claudio Rhyner im Kleinen Landrat eingereicht. Der zu erarbeitende Bericht liefert damit auch eine Grundlage zur Beantwortung der Interpellation.

Die Gesamtschau Stadt- und Landschaftsplanung Gemeinde Davos unterteilt sich in die Erkenntnisse zur Raumplanung sowie eine Auslegeordnung.

In diesem Dokument werden die Erkenntnisse zur Raumplanung erläutert, die mit Handlungsempfehlungen für das weitere Vorgehen abschliessen.

1.2 Berichtstruktur und Beilagen

Zunächst wird in Kapitel 1 in das Thema eingeleitet. Direkt anschliessend werden in Kapitel 2 die wichtigsten Erkenntnisse zusammengefasst und die aus der Auslegeordnung resultierenden Handlungsempfehlungen erläutert. Kapitel 3 schliesst mit einem Vorgehensvorschlag ab.



2. Wichtigste Erkenntnisse im Überblick

Durch die Erarbeitung der Auslegeordnung wurden einige Erkenntnisse gewonnen. Im Überblick sind dies:

- Alle Planungen sollten auf den wichtigen **übergreifenden Grundlagen «Leitbild Davos» und «Agenda 2025»** basieren. Die dort definierten Stossrichtungen sind in den Planungen zu übernehmen.
- Eine **Gesamtstrategie der Stadt- und Landschaftsentwicklung fehlt**, was die Verankerung der zentralen Stossrichtungen für die Gemeindeentwicklung erschwert. Eine solche Gesamtstrategie ist eine Art Synthese **aller** zu erarbeitenden **Grundlagen**, welche diese aufeinander abstimmt und gleichzeitig eine Triage resp. Priorisierung der Massnahmen aufzeigt. Zudem ist sie ein Instrument für die Politik, um die langfristige Entwicklung der Gemeinde und Landschaft zu sichern und Planungssicherheit zu gewährleisten. Gleichzeitig kann durch sie der Bevölkerung übersichtlich aufgezeigt werden, welche Projekte anstehen, wie und wann sie umgesetzt werden und wie die Bevölkerung eingebunden wird. Die **Gesamtrevision der Ortsplanung bündelt** danach alle Erkenntnisse zu einem rechtsverbindlichen Instrument zusammen. Die notwendigen Grundlagen werden im kommunal-räumlichen Leitbild genannt. Es ist wichtig, alle relevanten Grundlagen vor der Ortsplanungsrevision zu erarbeiten, **aufeinander abzustimmen** und diese auf das kommunale räumliche Leitbild abzugleichen. Wichtige Grundlagen stellen die Innenentwicklungsstrategie, das Freiraumkonzept, die Wohnraumstrategie, die Immobilienstrategie und das Gesamtverkehrskonzept dar.
- Damit die Gesamtrevision der Ortsplanung schlussendlich vom Volk angenommen wird, ist es wichtig, die **Beteiligung und Information der Bevölkerung frühzeitig und ganzheitlich** zu starten. Mittels regelmässig stattfindender Publikationen bzw. Anlässe bleibt der Informationsstand hoch und Bedürfnisse können häufig abgeholt werden (siehe Kap. 3.3.1 und 3.3.2).
- Die **Verschiebung des Bahnhofes Dorf** ist ein wichtiges baulich-räumliches **Schlüsselprojekt**, an welchem die Ergebnisse der strategischen Konzepte aufgezeigt werden können und spürbar werden. Zudem bildet es eine gute Ausgangslage für den Start einer breit angelegten Kommunikation und Partizipation. Weitere «handfeste» Schlüsselprojekte sind die **Umgestaltung des Postplatzes**, die Erarbeitung des **Kommunalen räumlichen Leitbilds** sowie die **nachhaltige Wohnraumstrategie**.



3. Handlungsempfehlungen

3.1 Erarbeitung einer integralen Gesamtstrategie Stadt- und Landschaftsentwicklung

Die Auslegeordnung zeigt auf, dass viele Projekte, Konzepte und Strategien parallel laufen, aber **nicht abgestimmt aufeinander zusammengeführt** werden. Die Auslegeordnung gibt noch keine Richtung vor, in welche Richtung die weiteren Konzepte und Planungen gesteuert werden sollen. Das Leitbild Davos legt zwar wichtige grundlegende Stossrichtungen fest, ist aber keine Strategie, welches ein einheitliches „Gesamtbild“ von Davos schafft. In einem solchen müssten die Fragen beantwortet werden, was das Leitbild für die wirtschaftlichen, sozialen und landschaftlichen Entwicklungen bedeutet.

Was ist das Problem?

Dies kann zur Folge haben, dass die Erkenntnisse und Ziele der Konzepte unabhängig voneinander laufen. Es ist dringend notwendig, diese Instrumente mit den Grundlagen von Leitbild und Agenda 2025 zu verlinken. Zudem ist die Raumplanung mit ihren Instrumenten nur ein Element der Stadt- und Landschaftsentwicklung. Im „**Gesamtbild**“ der Stadt Davos müssen alle Elemente und Instrumente mit anderen **Themen zusammengeführt** werden. Die Gesamtrevision der Ortsplanung ist dann „lediglich“ die wichtige, räumliche Verankerung dieses „Gesamtbildes“.

Was muss gemacht werden?

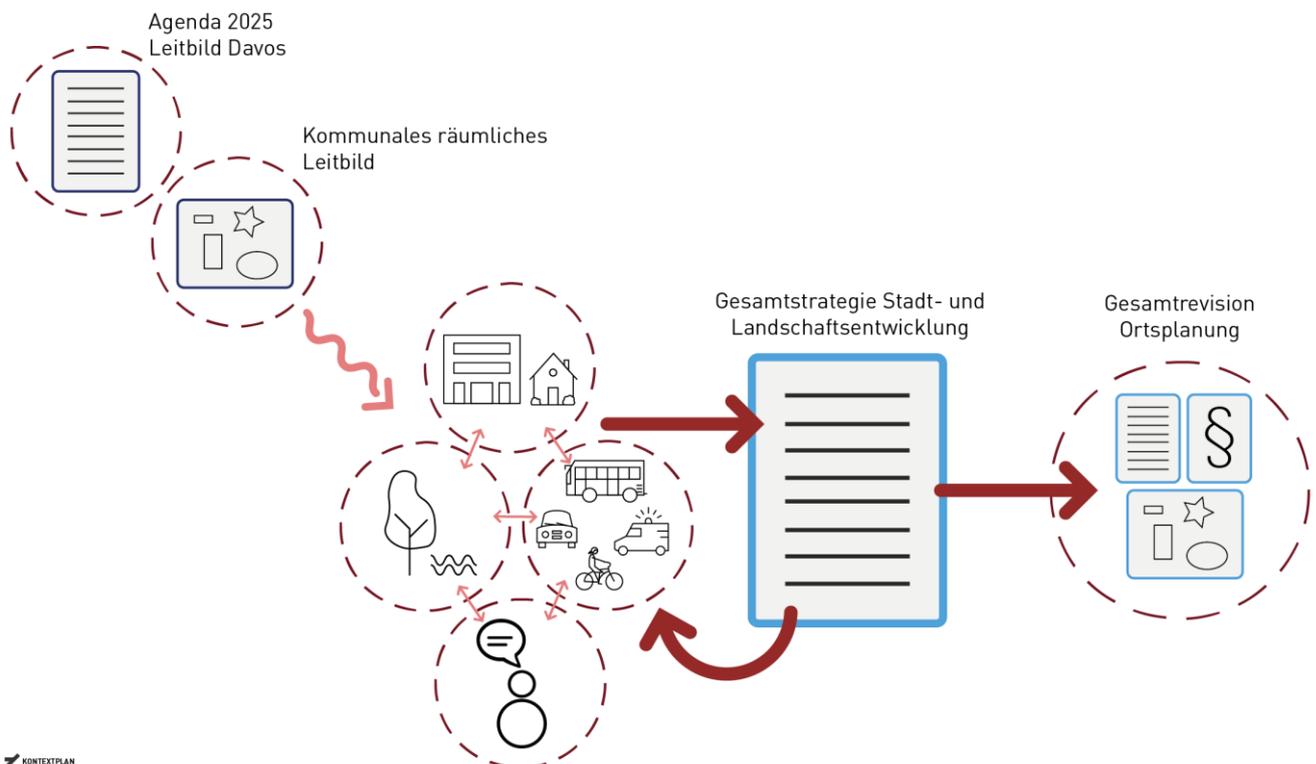


Abbildung 1: Begründung, weshalb eine Gesamtstrategie Stadt- und Landschaftsentwicklung benötigt wird: Um die einzelnen Themen, Projekte, Konzepte und Strategien aufeinander abzustimmen.



Um dem entgegenzuwirken, soll auf Basis des kommunalen räumlichen Leitbilds, der Agenda 2025, des Leitbilds Davos und den Erkenntnissen der Auslegeordnung ein Instrument entwickelt werden, welche die vorhandenen Grundlagen miteinander verknüpft, aufeinander abstimmt und strategische Schlüsse daraus gezogen werden können. Die parallele Erarbeitung der einzelnen Grundlagen bringt einen entscheidenden Vorteil mit sich: Mittels einer **Koordinationsgruppe**, welche aus internen und externen Projektleiter:innen besteht, wird die inhaltliche und terminliche Koordination und Abstimmung der einzelnen Grundlagen sicherstellen.

Wer koordiniert die Inhalte und stimmt sie aufeinander ab?

In einer Gesamtstrategie Stadt- und Landschaftsentwicklung werden dann die Ergebnisse und Abstimmungen der Grundlagen in einer Art **Synthese** zusammengeführt. Gleichzeitig macht sie eine Triage und Priorisierung der Massnahmen und dient der Politik und Verwaltung, die Gemeindeentwicklung koordiniert durchzuführen und der Bevölkerung die nächsten Schritte der Stadt- und Landschaftsentwicklung transparent und übersichtlich aufzuzeigen. Zudem können aus ihr direkt die wichtigsten Anpassungen für die Ortsplanungsrevision abgeleitet werden, was zusätzliche Arbeitsschritte spart.

Was ist eine Gesamtstrategie zur Stadt- und Landschaftsentwicklung?

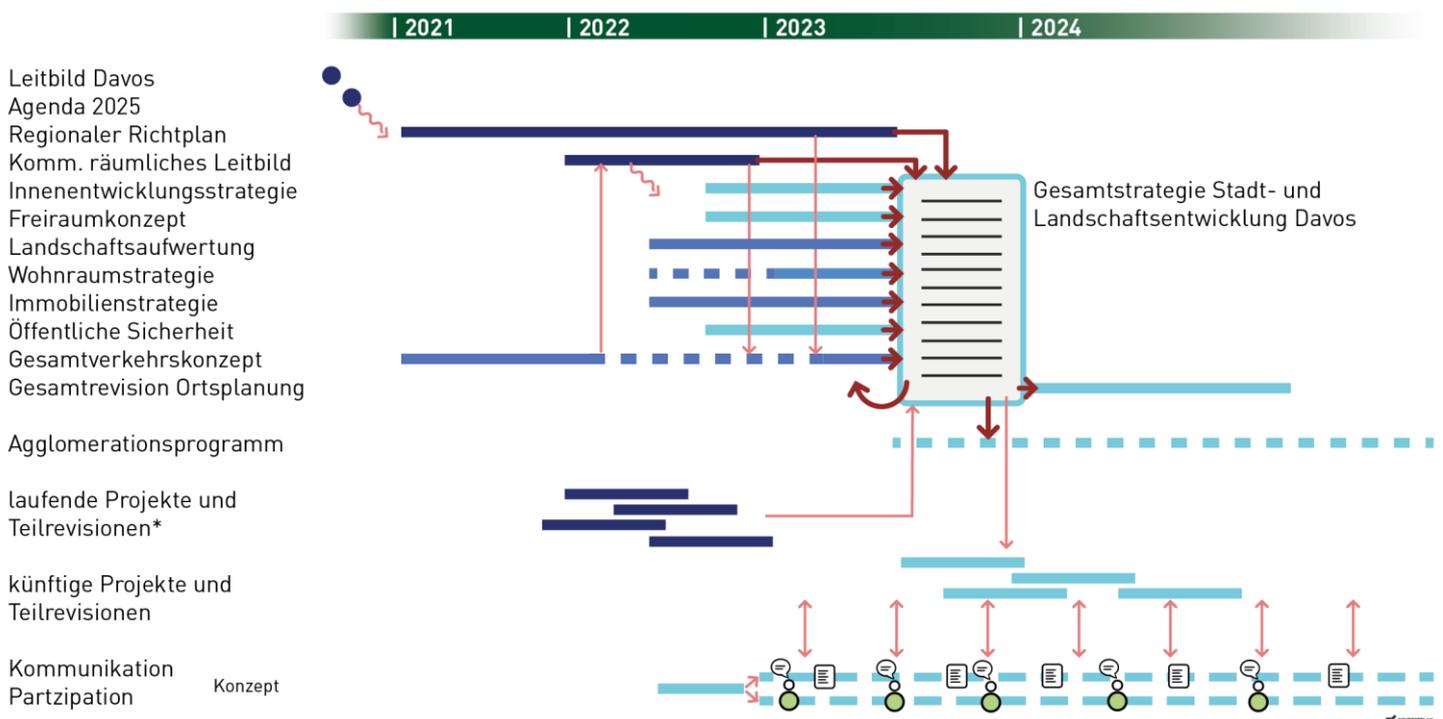


Abbildung 2: zeitliches Zusammenspiel der Dokumente. Dunkelblau = bereits erarbeitet; mittelblau = in Erarbeitung; hellblau = noch zu erarbeiten; Rot: Abhängigkeiten zueinander. = bspw. Camping Strategie, Teilrevisionen, Skatepark, Beantwortung von politischen Vorstössen, Schaffung Gewerberaum etc.



3.2 Abstimmung der Grundlagen für die Ortsplanungsrevision

Aktuell bzw. zeitnah laufen die Erarbeitungen verschiedener, wichtiger Grundlagen für die Revision der Ortsplanung. Um erfolgreich in den Prozess der Revision zu starten, ist es wichtig, dass diese Grundlagen aufeinander abgestimmt sind. Dies ist Aufgabe der Koordinationsgruppe, die dies sicherstellt und die nachfolgenden Schritte nennt. Die Ergebnisse bilden dann die Gesamtstrategie Stadt- und Landschaftsentwicklung. Als wichtige Grundlagen gelten:

- **Strategie qualitative Innenentwicklung und Freiraumkonzept:** Zeigen auf, wie die zukünftige Entwicklung "nach innen" qualitativ gestaltet werden kann. Dabei werden die Potenziale und Anforderungen an die Siedlung und den Freiraum genannt. Wie kann angemessen verdichtet werden? Wie entwickeln sich Pärke, Plätze, prägende Strassen oder Schulräume und Quartierzentren? Welche Verbesserungen betreffend **Sicherheit im öffentlichen Raum** sind vorzunehmen? Der ortsbauliche Kontext wird berücksichtigt und die Themen der Ortsstruktur, Dichte, Nachhaltigkeit und Qualität werden spezifiziert. Details siehe Auslegeordnung, Kap. 3.1, 3.2 und 3.3.
- **Konzept Landschaftsentwicklung:** Zeigt auf, wie sich die Landschaftsräume ausserhalb der Siedlungen entwickeln sollen, wo Handlungsbedarf besteht, wie sie künftig genutzt oder geschützt werden. Details siehe Auslegeordnung, Kap. 7.1.
- **Nachhaltige Wohnraumstrategie:** Macht Aussagen zur Entwicklung im Bereich Wohnen basierend auf der Wohnraumanalyse, politischen Vorstössen und der Studie zur Wohnraumattraktivität des Wirtschaftsforums Graubünden und bündelt die Ergebnisse mit der **Immobilienstrategie**. Diese sind partizipativ und kommunikativ zu begleiten. Details siehe Auslegeordnung, Kap. 5.1.
- **Gesamtverkehrskonzept:** Das bereits im Entwurf vorliegende Gesamtverkehrskonzept soll nach Beendigung des kommunalen räumlichen Leitbilds partizipativ breit abgestimmt und fertiggestellt werden. Details siehe Auslegeordnung, Kap. 4.1.

Wichtige Basis dieser Abstimmungen ist das **Kommunal räumliche Leitbild** (KrL, Kap. 3.4), welche strategische und konzeptionelle Festlegungen vornimmt. Ziel ist es, möglichst viele Vorgaben aus dem KrL zu übernehmen, da dies die räumliche Entwicklung aufzeigt und bereits abgestützt erarbeitet wird. Sobald dieses fertiggestellt ist, kann definiert werden, welche Massnahmen zusätzlich zu den oben genannten Punkten bis zum Beginn der Ortsplanungsrevision fertiggestellt werden müssen.

Für die Gemeindeentwicklung spielt auch das **Agglomerationsprogramm** eine wichtige Rolle. Mittels dieses Programms können einige der Massnahmen, die in den oben genannten Konzepten und Strategien festgelegt sind, umgesetzt werden.

Gesamtstrategie Stadt- und Landschaftsentwicklung als Synthese

Möglichst viele Inhalte aus dem KrL übernehmen.

Ein Schlüssel der Entwicklung: Das Agglomerationsprogramm



3.3 Erarbeitung eines übergreifenden Kommunikations- und Partizipationskonzepts

3.3.1 Kommunikation

Bereits mit der Erarbeitung des kommunalen räumlichen Leitbilds ist die Kommunikation zu den Entwicklungen in Davos gestartet. Mittels eines Kommunikationskonzeptes sollte diese nun ausgebaut werden. Dabei ist es wichtig, die Kommunikation regelmässig durchzuführen und die Inhalte auf alle Projekte abzustimmen, sodass nicht über jedes Projekt unabhängig berichtet wird. Dies würde zu Unübersichtlichkeit in der Bevölkerung führen sowie zu Mehraufwand. Mögliche Gefässe könnten sein:

- **Aushang am Gemeindehaus:**
Aufwand & Kosten gering, Impact mittel
- **Online-Newsletter:**
Aufwand & Kosten gering bis mittel, Impact mittel
- **Rubrik in der Zeitung:**
Aufwand & Kosten gering bis mittel, Impact gering
- **Website zu allen Entwicklungen:**
Aufwand & Kosten mittel bis hoch, Impact hoch
- **Social-Media-Account:**
Aufwand & Kosten mittel bis hoch, Impact mittel
- **Eigenes Magazin zur Entwicklung:**
Aufwand hoch, Impact mittel bis hoch

Kommunikation als Schlüssel einer erfolgreichen Stadtentwicklung

3.3.2 Breite Partizipation

Um die Partizipation breit anzudenken, wäre es hilfreich, in einem Partizipationskonzept eine projektübergreifende Partizipation durchzuführen. Dadurch könnte einerseits breit auf hoher Flugebene über die Entwicklung in Davos diskutiert und andererseits auch projektorientiert Bedürfnisse abgeholt werden. Hierzu wären mehrere Gefässe denkbar:

- **Begleitgruppe Gemeindeentwicklung:**
Gruppe aus der Bevölkerung, die stetig dabei ist, vom Kleinen Landrat gewählt wird und die Entwicklungen begleitet. Als öffentliche Gruppe (ähnlich wie eine Kommission) kann sie auch Ansprechpartnerin der Bevölkerung sein. → Begleitgruppe des KrL weiterführen
- **Grossangelegte Diskussions- und Partizipationsveranstaltung (bspw. 1x/Jahr):**
Hier werden übergeordnete Themen diskutiert und beantwortet.
- **Projektspezifische Partizipation:**
Nach Bedarf wird in einer kleineren Veranstaltung projektspezifisch diskutiert. Durch gezielte Koordination mit anderen Veranstaltungen werden Redundanzen vermieden.
- **Regelmässige Sprechstunden (bspw. 1x/Monat):**
Hier können Fragen zur Entwicklung gestellt werden.

Mit unterschiedlichen Partizipationsformaten spezifisch mitwirken



- **Online-Plattform zum Austausch** (siehe auch Kommunikation):
Hier kann die Synergie genutzt werden, um auch online stetig zu informieren, nach Wunsch aber auch zu diskutieren, Fragen zu stellen oder Umfragen durchzuführen.
→ Eine **E-Mitwirkungsplattform** wird 2022 eingeführt (siehe Kap. **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**).
- **Umsetzungen durch die Bevölkerung:**
Projekte können durch die Bevölkerung im öffentlichen Raum umgesetzt werden. Hierzu können sie ein Projekt eingeben, welches durch eine Jury ausgewählt und von der Gemeinde in Zusammenarbeit mit Initiator:innen umgesetzt wird.

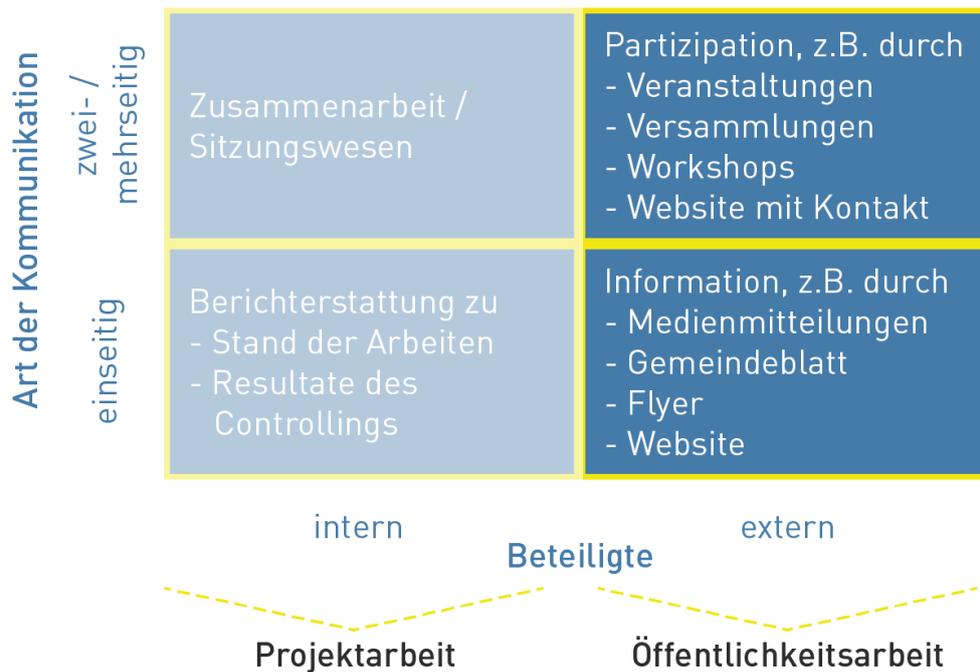


Abbildung 3: Unterschiedliche Arten der Kommunikation und Partizipation. Fokus beim Kommunikations- und Partizipationskonzept liegt auf der Öffentlichkeitsarbeit.



4. Vorgehensvorschlag

Um die oben genannten Erkenntnisse bestmöglich umzusetzen, empfehlen wir folgenden Vorgehensvorschlag.

4.1 Verankerung der Erkenntnisse aus dem KrL

Das bald abgeschlossene kommunale räumliche Leitbild (KrL) wird Erkenntnisse liefern, aus welchen entsprechende Grundlagen zu entwickeln sind.

4.2 Aufgleisen der Organisation

Empfohlen wird die Einbindung folgender Gremien (z.T. schon bestehend):

- **Steuerungsgruppe** aus Vertreter:innen der politischen Ämter und Amtsleiter:innen zur strategischen Steuerung des Prozesses
- **Arbeitsgruppe** aus Mitarbeitenden der betroffenen kommunalen und kantonalen Ämter
- **Koordinationsgruppe** aus den Mitarbeitenden der Planungsbüros sowie der Projektleitung, die die Instrumente erarbeiten. Dies dient zur Koordination der einzelnen Instrumente untereinander und als Austausch der Fachexpert:innen.
- **Begleitgruppe Gemeindeentwicklung** aus Vertretungen aus der Bevölkerung oder der Raumplanungskommission (bereits bestehend als Begleitgruppe KrL)

Die Gruppen können je nach Projekt aus verschiedenen Personen bestehen.

4.3 Erarbeitung des Kommunikations- und Partizipationskonzeptes

Die Kommunikation und Partizipation des KrL, kann als Auftakt der Öffentlichkeitsarbeit für den gesamten weiteren Prozess genutzt werden. Hierzu ist schnellstmöglich ein Kommunikations- und Partizipationskonzept zu erarbeiten, welches einerseits die grundlegenden Stossrichtungen festlegt (bspw. Titel «**Davos gestalten**», Abläufe, Medien und Formate, Zeitplan, Kosten) und ganz konkret die nächsten Schritte (etwa 12-18 Monate) festlegt.

Das Konzept wird, basierend auf den grundlegenden Stossrichtungen, regelmässig überprüft und angepasst, sobald die nächsten Projektschritte bekannt sind. Denn es muss mit einer Vorlaufzeit von bis zu 6 Monaten für Veranstaltungen und Kommunikationsmittel gerechnet werden.

Gut ausgewählte Gremien vereinfachen die Erstellung der Grundlagen

Kommunikations- und Partizipationskonzept jetzt starten

Konzept wird regelmässig angepasst



4.4 Erarbeiten der Grundlagen für die Ortsplanungsrevision und das definitive Gesamtverkehrskonzept

Die oben genannten Grundlagen für das Stadtentwicklungskonzept sowie das definitive Gesamtverkehrskonzept sind aufzugleisen. Hierbei ist wichtig, dass diese durch einen Beschluss im Grossen Landrat (voraussichtlich Anfang 2023) gestützt werden.

Um die Grundlagen untereinander koordiniert zu erarbeiten, trifft sich die Koordinationsgruppe regelmässig und stimmt die Inhalte aufeinander ab.

Weiterführen der Erarbeitung der Grundlagen

Koordinationsgruppe stellt Abstimmung sicher

4.5 Zusammenführen der Grundlagen in die Gesamtstrategie Stadt- und Landschaftsentwicklung Davos und das definitive Gesamtverkehrskonzept

Ab Mitte 2023 werden die Erkenntnisse aus den abgestimmten Grundlagen zur Gesamtstrategie Stadt- und Landschaftsentwicklung Davos zusammengefasst. Ebenfalls wird das Gesamtverkehrskonzept definitiv finalisiert. Diese werden beide durch einen Beschluss im Grossen Landrat (voraussichtlich Ende 2023) verabschiedet. Auf Basis dieses Beschlusses kann mit der Gesamtrevision Ortsplanung bzw. mit dem Bericht des Agglomerationsprogrammes begonnen werden.

Gesamtstrategie Stadt- und Landschaftsentwicklung Davos und definitives GVK als Synthese

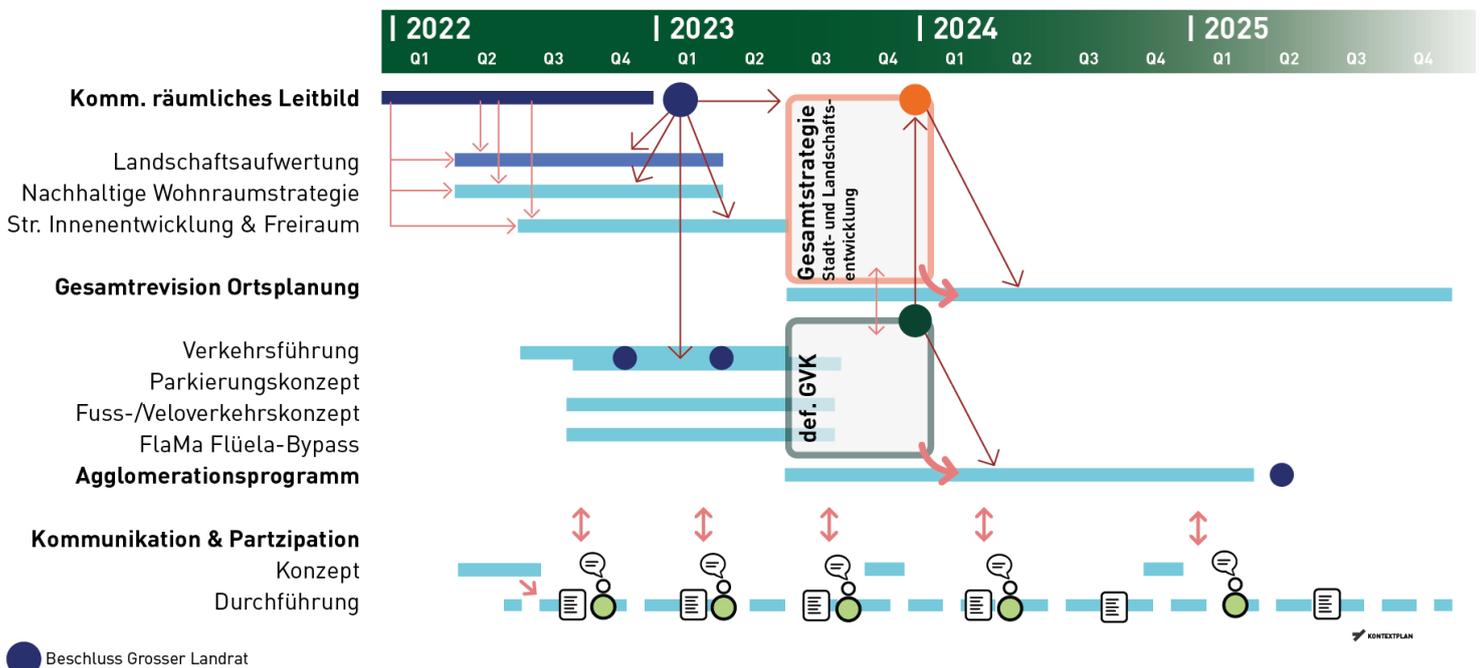


Abbildung 4: Zeitplan der auf kommunaler Ebene zu Erarbeitenden Grundlagen und Instrumente. Dunkelblau = bereits erarbeitet; mittelblau = in Erarbeitung; hellblau = noch zu erarbeiten.

Sitzung vom 02.08.2022
Mitgeteilt am 04.08.2022
Protokoll-Nr. 22-562
Reg.-Nr. K5

An den Grossen Landrat

Reorganisation Kultursekretariat und Anpassung der Finanzierung des Kulturraums am Arkadenplatz – Mehrausgaben im Vergleich zu einem genehmigten Verpflichtungskredit

1. Ausgangslage

Im November 2018 stimmte das Davoser Stimmvolk der Neugestaltung des Ortszentrums Arkaden zu. Im Rahmen dieses Grossprojekts wurde auch der Bau eines Kulturraums bewilligt. Der Kleine Landrat erachtete es als ideal, dessen Betrieb einem Verein zu übertragen. Der Grosse Landrat genehmigte anlässlich seiner Sitzung vom 1. Oktober 2020 Beiträge zur Finanzierung des Betriebs des Kulturzentrums am Arkadenplatz. Infolgedessen konnte der Betrieb dem im August 2020 gegründeten Verein "Kulturplatz Davos" übertragen werden. Mit ihm wurden im Dezember 2020 eine Leistungsvereinbarung und ein Pachtvertrag abgeschlossen. Damals wurde dem Verein zusätzlich die Führung des Kultursekretariats (Fachstelle Kultur) übertragen. Die Eröffnung des neuen Kulturplatzes Davos erfolgte – wegen der Coronavirus Pandemie etwas verzögert – im Frühling 2021.

Sowohl die Leistungsvereinbarung als auch der Pachtvertrag wurden befristet (bei der Leistungsvereinbarung mit automatischer Verlängerungsoption) bis Ende 2022 abgeschlossen. Dies in der Annahme, dass nach einer ersten Phase im neuen Bau sowie mit einem neu gegründeten Verein allenfalls Veränderungen notwendig werden. Aufgrund gemachter Erfahrungen über die letzten anderthalb Jahre drängen sich tatsächlich einige Anpassungen auf. Insbesondere stellte sich die Lösung für die Fachstelle Kultur weder aus Sicht des Vereins noch aus Sicht der Kulturkommission als zufriedenstellend heraus. Daher ist mit der Erneuerung der Leistungsvereinbarung auch eine Neuorganisation des Kultursekretariats zwecks Entflechtung von zu fördernden und fördernder Stelle sowie zwecks Gewährleistung einer unabhängigen und effizienten Erfüllung der Aufträge gemäss Gemeindegesetz über die Förderung von Kultur, Wissenschaft, Forschung und Bildung (nachfolgend: Kulturförderungsgesetz; DRB 86) angezeigt. Damit einhergehend sind auch Anpassungen an den vereinbarten Beiträgen zwischen Verein Kulturplatz und der Gemeinde fällig.

In konstruktivem Austausch zwischen Vereinsvorstand, Gemeinde und Kulturkommission ist es gelungen, eine zukunftsfähige und tragbare Lösung für die Fachstelle Kultur zu finden. Mit der vorliegenden Botschaft wird dem Grossen Landrat beantragt, den Weg für diese Reorganisation bzw. für die Anpassung der Leistungsvereinbarung frei zu machen.

2. Wichtigste Anpassungen

2.1 Kultursekretariat

In Art. 8 Gemeindegesetz über die Förderung von Kultur, Wissenschaft, Forschung und Bildung (nachfolgend: Kulturförderungsgesetz; DRB 86) ist vorgehsehen, dass die Gemeinde ein Kultursekretariat bzw. eine Fachstelle Kultur betreibt und über den ordentlichen Haushalt finanziert. Der Kleine Landrat übertrug die Führung des Kultursekretariats im Jahre 2006 der Davos Destinations-Organisation (DDO). Die damalige Stelle umfasste ein Pensum von 80 %, wobei der Stellenplan teils Aufgaben für die Gemeinde und teils für die DDO beinhaltete. Diese Auslagerung einer kommunalen Aufgabe hat seit ihrem Bestehen wiederholt zu Diskussionen geführt. Nicht zuletzt darum sieht die vom Kleinen Landrat im März 2020 verabschiedete Kulturstrategie 2020-2031 als konkrete Massnahme im Handlungsfeld Organisation eine Entflechtung Kultursekretariat Gemeinde / DDO vor (Kulturstrategie, S. 27 und 35). Im Zeitpunkt des Baus des Kulturraums am Arkadenplatz und der damit zusammenhängenden Gründung des Betreibervereins Kulturplatz Davos erschien es sinnvoll, die Führung des Kultursekretariats dem Verein zu übertragen, in der Hoffnung, dass zwischen dem Betrieb des Kulturraums und der Fachstelle Kultur Synergien genutzt werden könnten. Man wollte damit ein neues "Kompetenzzentrum Kultur" schaffen. Entsprechend übertrug man die Aufgaben des Kultursekretariats dem Verein und legte fest, dass für diese Aufgabe ein Arbeitspensum von rund 20 % eingesetzt werden soll.

In den vergangenen anderthalb Jahren erwies sich dieses Pensum als viel zu klein, um die im Kulturförderungsgesetz und Pflichtenheft der Kulturkommission festgehaltenen Aufgaben erfüllen zu können. Allein administrative Arbeiten wie die oft zeitintensive Korrespondenz mit Gesuchstellenden, die darauf basierende Aufbereitung der Anträge für die Kulturkommission, die Protokollführung an deren Sitzungen sowie die nachträgliche Kommunikation der Beschlüsse und das dazugehörige Controlling für die einzuleitende Abrechnung inkl. Dokumentation und Archivierung übersteigt das festgelegte Pensum von 20 %. Es war nicht möglich, die darüber hinaus im Leistungsvertrag beschriebenen Aufgaben zu erfüllen. Konzeptionelle Aufgaben und in diesem Zusammenhang die Umsetzung der erwähnten Kulturstrategie konnten nicht angegangen werden. Die Umsetzung der Kulturstrategie soll jedoch sowohl nach dem Willen des Kleinen Landrats (Legislativziele) als auch der Kulturkommission auch operativ vorangetrieben werden. Dazu sind für die Zukunft zwei Anpassungen entscheidend: Eine angemessene Festlegung beim Pensum sowie eine Entflechtung vom Verein Kulturplatz. Diese Reorganisation bewerkstelligt, dass auch jene Projekte der Kulturstrategie umgesetzt werden können, welche über den Betrieb des Kulturraums am Arkadenplatz hinausgehen.

Ein Belassen des Auftrags zur Führung des Kultursekretariats beim Verein Kulturplatz Davos betrachten sowohl der Verein selbst als auch die Kulturkommission als problematisch. Die erhoffte Synergienutzung erwies sich für den Verein vielmehr als Doppelbelastung der Geschäftsführung, welche mit komplett unterschiedlichen und in sich jeweils komplexen Aufgaben (Führung eines erfolgreichen Kulturbetriebs vs. operative Abwicklung der gesamten kommunalen Kulturförderung) konfrontiert war. Auch die Konstellation, dass der Verein einerseits selbst Empfänger von kommunalen Fördergeldern ist, andererseits in seiner Funktion als "kommunale Fachstelle Kultur" aber die Gesuche um Fördergelder von anderen – vielleicht teils gar konkurrenzierenden – kulturellen Anbietern zuhanden der Kulturkommission vorbereitet, stellte Beteiligte immer wieder vor Fragen möglicher Interessenskonflikte, wie es auch der Verein in seiner Evaluation beschreibt. Der Verein Kulturplatz Davos wird über den ordentlichen Haushalt finanziert, für welchen der Kleine Landrat zuständig ist. Die Kulturkommission vergibt die im Kulturfonds vorhanden Fördergelder an andere

kulturelle Anbieter. Selbst wenn die Gelder demnach aus unterschiedlichen Quellen stammen, erwies sich die beschriebene Doppelrolle in der Praxis als nicht optimal. Dies etwa in Fällen, bei denen der Verein Kulturplatz Davos als Koproduzentin von externen Projekten auftritt.

Aufgrund der gemachten Erfahrungen erscheint es aus der heutigen Perspektive sinnvoller, die Führung der Fachstelle Kultur im Sinne der Unabhängigkeit bei der Gemeinde anzusiedeln und damit eine vollständige Entflechtung zu erwirken.

Die Kulturkommission, welche für die Organisation und Leitung des Kultursekretariats verantwortlich ist (Art. 12 Kulturförderungsgesetz), beriet die mögliche Reorganisation in verschiedenen Sitzungen und zuletzt anlässlich ihrer Sitzung vom 30. Juni 2022 anhand eines zu definierenden Stellenprofils. Demnach hat die Fachstelle Kultur zum Ziel, eine zentrale Anlaufstelle für alle Belange des Davoser Kulturschaffens und Kulturlebens zu sein und durch Umsetzung des Auftrags im kommunalen Kulturförderungsgesetz und der Massnahmen in der Kulturstrategie das Davoser Kulturleben zu gestalten. Es gilt, eine reibungslose Abwicklung der Kulturförderung zu gewährleisten und die Kulturkommission in der Ausübung derer gesetzlichen Aufgaben zu unterstützen.

Zu den Aufgaben der Fachstelle gehören neben der Führung der Geschäftsstelle der Kulturkommission auch die Gestaltung der Umsetzung und Weiterentwicklung der Kulturstrategie im Zusammenwirken mit der Kulturkommission und weiteren relevanten Akteur:innen, die Beratung von Kulturschaffenden und Veranstaltenden bei Terminfragen, Raumfragen, Drittmittelakquise etc., die Planung, Unterstützung oder Ausführung von kulturellen Projekten inkl. Akquisition neuer Projekte im Rahmen der verfügbaren Mittel, die Organisation der Vergabe des Landwasserpreises, die Bewirtschaftung der kommunalen Kulturplakatstellen sowie die Bewirtschaftung des Inventars der Kunstwerke, welche im Eigentum der Gemeinde Davos sind. Diese Aufgaben leiten sich zur Hauptsache aus dem vom vormaligen Kleinen Landrat per 1. Januar 2020 in Geltung gesetzten Pflichtenheft der Kulturkommission sowie aus dem Beschluss zur Umsetzung der Kulturstrategie ab.

Zur Erreichung der Ziele und zwecks Erledigung der beschriebenen Aufgaben ist ein Pensum von 60 Stellenprozenten zwingend notwendig. Einschliesslich Sozialversicherungsbeiträgen sind damit Personalkosten in der Höhe von rund Fr. 65'000.– verbunden. Umgekehrt fallen durch die Neuorganisation Aufgaben für den Verein Kulturplatz Davos weg, was auch eine Anpassung der Gemeindebeiträge im Leistungsvertrag nahelegt (siehe nachfolgendes Kapitel). Durch die vorgesehenen Anpassungen werden die zusätzlichen Aufwendungen aus Sicht der Gemeinde in den kommenden Jahren mehr als kompensiert. Erst ab dem Jahr 2027 kommen Mehrausgaben bis maximal rund Fr. 45'000.– pro Jahr zum Tragen, was der Grund für den vorliegenden Antrag ist.

Die Kulturkommission hat den Entwurf zu einem Aufgabenprofil der Fachstelle Kultur anlässlich ihrer Sitzung vom 30. Juni 2022 abschliessend beraten und sich einstimmig für die Unterstützung dieser Vorlage ausgesprochen.

2.2 Gemeindebeiträge

Gemäss dem aktuell geltenden Leistungsvertrag wird dem Verein ein jährlicher Beitrag von Fr. 147'000.– sowie eine abgestufte Defizitgarantie (in den Jahren 2021/2022 je Fr. 135'000.–, danach abnehmend um Fr. 15'000.– bzw. Fr. 20'000.– pro Jahr bis 2026, ab 2027 gleichbleibend Fr. 40'000.– p.a.) ausbezahlt. Ausserdem ist im Pachtvertrag vorgesehen, Fr. 126'000.– des jährlichen Pachtzinses zu erlassen.

Der jährliche fixe Beitrag gemäss Leistungsvertrag soll neu Fr. 127'000.– statt Fr. 147'000.– betragen. Diese pauschale Reduktion ergibt sich aus dem Wegfall der Führung des kommunalen Kultursekretariats. Weiter wird die Defizitgarantie bereits im Jahr 2023 und nicht erst im Jahr 2027 auf Fr. 40'000.– reduziert. Durch diese beiden Änderungen entstehen der Gemeinde in den vier Jahren 2023 bis und mit 2026 Minderausgaben von Fr. 280'000 im Vergleich zur aktuell festgelegten Maximalausschöpfung der Defizitgarantie. In diesen vier Jahren kumulieren sich die Kosten der Fachstelle Kultur bei Fr. 260'000.–. Die Neuorganisation ist damit bis zu diesem Zeitpunkt aus Sicht der Gemeinde kostenneutral. Ab dem Jahr 2027 ergeben sich dann aufgrund der geplanten Stellenprozente die erwähnten Mehrausgaben von Fr. 45'000.– (vgl. dazu auch Ziff. 3 hiernach).

Der Verein Kulturplatz kann die vorgesehene Beitragsreduktion insofern abfangen, als dass er einerseits von der Aufgabe der Führung des Kultursekretariats befreit wird, welche in der Praxis mehr als 20 % ausmachte und indem andererseits im Leistungsvertrag die Auszahlung der ohnehin für den Kulturraum Arkaden bestimmten Postautogelder geregelt wird. Der Grosse Landrat entschied anlässlich seiner Sitzung vom 23. Mai 2019, dass ein Anteil der Gelder, die die PostAuto Schweiz AG an die Gemeinde Davos zurückzahlen musste, für den Kulturraum am Arkadenplatz verwendet werden soll. Gemäss neuem Leistungsvertrag soll der Verein diese Gelder in jährlichen Tranchen von maximal Fr. 80'000.– zur Finanzierung von konkreten Veranstaltungen beziehen können, wobei die Veranstaltungen gewisse definierte Voraussetzungen erfüllen müssen.

Weiter wird die Auszahlung eines ebenfalls für den Kulturplatz hinterlegten Legats so geregelt, dass damit die kurzzeitige finanzielle Lücke im Jahr 2023 aufgrund der abrupt reduzierten Defizitgarantie zumindest teilweise ausgeglichen werden kann. Am Erlass des Pachtzinses ändert sich nichts. Der Verein Kulturplatz Davos konnte die absehbaren Änderungen bereits in seinem Budget für das kommende Jahr 2023 berücksichtigen, selbstredend unter dem Vorbehalt der Zustimmung durch alle betreffenden Gremien. Mit der beschriebenen Finanzierung werden bestehende Finanzierungsmechanismen (Anschubfinanzierung, Legat) so optimiert, dass der Verein die vorübergehende Beitragsreduktion zwecks Finanzierung einer funktionsfähigen Fachstelle Kultur bei der Gemeinde Davos auffangen kann.

3. Darstellung der Mehrausgaben und Bestimmung der Zuständigkeit

Aufgrund der beschriebenen Anpassungen der Beiträge reduzieren sich trotz Erhöhung der Stellenprozente der Fachstelle Kultur bei der Gemeinde die Gesamtausgaben zunächst im Vergleich zum genehmigten Verpflichtungskredit. Ab dem Jahr 2027 ergeben sich Mehrausgaben im Umfang von jährlich maximal Fr. 45'000.–. Auf den ersten Blick erstaunt, dass die vorliegende Änderung überhaupt der Zustimmung des Grossen Landrats bedarf. Fallen doch vorerst gar Minderausgaben, erst später dann Mehrkosten an, welche aufgrund ihrer überschaubaren Grössenordnung eigentlich im Zuständigkeitsbereich der Exekutive vermutet werden. Im Folgenden wird auf die Zuständigkeit eingegangen.

Da es sich bei den Beschlüssen des Grossen Landrats vom 1. Oktober 2020 um einen Verpflichtungskredit handelte, ist mit der vorliegenden Botschaft über einen Zusatzkredit (und nicht über eine neue frei bestimmbare wiederkehrende Ausgabe) zu befinden. Die Gemeindeverfassung enthält zwar Regelungen zu Zusatzkrediten und definiert auf den verschiedenen Zuständigkeitsstufen die Grenzwerte für Zusatzkredite (siehe Art. 14 lit. h Gemeindeverfassung für das fakultative Referendum; Art. 34 lit. f Gemeindeverfassung für den Grossen Landrat; Art. 43 lit. h Gemeindeverfassung für den Kleinen Landrat). Dabei wird jeweils nicht präzisiert, ob es sich um einmalige oder wiederkehrende Mehrausgaben handelt. Aufgrund der systematischen Auslegung der jeweiligen

Bestimmungen muss davon ausgegangen werden, dass damit eher einmalige Mehrausgaben gemeint sind, denn ansonsten würde die Kompetenz für Zusatzkredite jeweils höher liegen als die Kompetenz für frei bestimmbare jährlich wiederkehrende Ausgaben. Die jeweiligen Ausgabenkompetenzen für Zusatzkredite stehen offenkundig mit der allgemeinen Ausgabenkompetenz für frei bestimmbare einmalige Ausgaben in Beziehung. Damit enthält die Gemeindeverfassung keine eigene kommunale Regelung für das Eingehen wiederkehrender Mehrausgaben. Für die Bestimmung der Zuständigkeit ist somit auf die Regelung in Art. 8 Abs. 3 lit. a der kantonalen Finanzhaushaltsverordnung für die Gemeinden (BR 710.200) abzustützen, welche subsidiär anwendbar ist. Die Zuständigkeit bemisst sich demnach nach der Höhe des neuen (wiederkehrenden) Gesamtkredits.

Die neu zu genehmigenden Ausgaben bemessen sich wie folgt:

- Fr. 126'000.– jährlicher Pächterlass (unverändert)
- Fr. 127'000.– jährlicher Gemeindebeitrag gleichbleibend (reduziert um Fr. 20'000.– p.a.)
- Fr. 40'000.– jährliche Defizitgarantie (neu gleichbleibend statt absteigend reduziert)
- Fr. 65'000.– Personalkosten Kultursekretariat (neu wieder zu Lasten der Gemeinde)
- Fr. 358'000.–** (ab 2023 gleichbleibend)

Gemäss bisheriger Regelung betragen die gesamten Gemeindebeiträge

- Fr. 393'000.– im Jahr 2023
- Fr. 373'000.– im Jahr 2024
- Fr. 353'000.– im Jahr 2025
- Fr. 333'000.– im Jahr 2026
- Fr. 313'000.– ab dem Jahr 2027

Somit fallen in den Jahren 2023 und 2024 wie bereits erwähnt zunächst Minderausgaben im Umfang von Fr. 35'000.– (2023) bzw. Fr. 15'000.– (2024) im Vergleich zu den im Oktober 2020 genehmigten Gemeindebeiträgen bzw. den zugrundeliegenden Vereinbarungen an. Für 2025 ergeben sich hingegen Mehrkosten von Fr. 5'000.– und für das Jahr 2026 Fr. 25'000.–. Erst ab dem Jahr 2027 belaufen sich die Mehrkosten auf gleichbleibend Fr. 45'000.– pro Jahr im Vergleich zur bisherigen Regelung. Da die neue Regelung zumindest mittelfristig Bestand haben soll, entstehen in einer wirtschaftlichen Betrachtung gegenüber den bisherigen Vereinbarungen Mehrkosten für die Gemeinde, die zu genehmigen sind. Der neue, jährlich wiederkehrende Gesamtkredit beläuft sich auf Fr. 358'000.–. Gemäss Art. 14 Abs. 1 lit. d Gemeindeverfassung unterliegen solche Ausgaben dem fakultativen Referendum.

4. Schlussfolgerung

Der Kleine Landrat hat sich im Legislaturprogramm zum Ziel gesetzt, den Kulturstandort Davos weiterzuentwickeln. Konkret soll die Umsetzung der ersten Etappe der Kulturstrategie 2020 – 2031 vorangetrieben und der neue Kulturplatz Davos belebt und positioniert werden. Die bestehende Organisationsform wurde durch den Verein Kulturplatz Davos sowie durch die Kulturkommission evaluiert. Alle beteiligten halten eine weitere Entflechtung und eine entsprechende Anpassung der Leistungsbeiträge für dringend notwendig und erachten es als angezeigt, mit der anstehenden Erneuerung der Leistungsvereinbarung die beschriebene Reorganisation der Kulturförderung zu regeln. Mit der Fachstelle Kultur als Abteilung der Gemeinde, angesiedelt im Präsidialdepartement

und mit einem Leitungspensum von 60 % bestückt, können die im Gesetz und im dazugehörigen Pflichtenheft festgehaltenen Aufgaben der Kulturförderung zweckdienlich und unabhängig wahrgenommen und die Ziele der vom Kleinen Landrat verabschiedeten Kulturstrategie weiterverfolgt werden. Für die Finanzierung dieser Stelle liess sich eine ausgewogene Lösung finden, welche für die Gemeinde Davos erst ab dem Jahr 2027 zu Mehrkosten führen wird und die dank der geregelten Mobilisierung von ohnehin für den Betrieb des neuen Kulturzentrums vorgesehenen Mitteln auch für den Verein Kulturplatz Davos tragbar ist, dessen Co-Präsidium die einstimmige Zustimmung des Vorstands zur vorliegenden Leistungsvereinbarung am 2. August 2022 bestätigt hat.

Antrag an den Grossen Landrat:

Unter Vorbehalt des fakultativen Referendums wird der jährlich wiederkehrende Gemeindebeitrag von insgesamt Fr. 358'000.– für die Reorganisation des Kultursekretariats und für die Finanzierung des Betriebs des Kulturraums am Arkadenplatz genehmigt.

Gemeinde Davos

Namens des Kleinen Landrates



Philipp Wilhelm
Landammann



Michael Straub
Landschreiber



Beilage/n

- Antrag des Kleinen Landrats an den Grossen Landrat vom 8. September 2020 betreffend Finanzierung des Betriebs des neuen Kulturzentrums am Arkadenplatz (Protokoll-Nr. 20-732)

Aktenauflage

- Entwurf der neuen Leistungsvereinbarung zwischen der Gemeinde Davos und dem Verein Kulturplatz Davos
- Entwurf des neuen Pachtvertrags zwischen der Gemeinde Davos und dem Verein Kulturplatz Davos
- Aktuell geltender Leistungsvertrag zwischen der Gemeinde Davos und dem Verein Kulturplatz Davos vom November bzw. Dezember 2020
- Aktuell geltender Pachtvertrag zwischen der Gemeinde Davos und dem Verein Kulturplatz Davos vom November 2020
- Protokollauszug der Sitzung der Kulturkommission vom 30. Juni 2022
- Stellenbeschrieb neues Kultursekretariat
- Darstellung der Mehrausgaben
- Antrag des Kleinen Landrats an den Grossen Landrat vom 30. April 2019 betreffend Postulat Alioth betreffend Verwendung der zurückbezahlten Postauto-Gelder, Frage der Überweisung (Protokoll-Nr. 19-285)

Mitteilung an

- Mitglieder der Kulturkommission
- Verein Kulturplatz Davos
- Leiter Finanzverwaltung Gemeinde Davos

Sitzung vom 08.09.2020
Mitgeteilt am 11.09.2020
Protokoll-Nr. 20-732
Reg.-Nr. K5

An den Grossen Landrat

Finanzierung des Betriebs des neuen Kulturzentrums am Arkadenplatz

1. Ausgangslage

Im November 2018 stimmte das Davoser Stimmvolk der Neugestaltung des Ortszentrums Arkaden zu. Im Rahmen dieses Grossprojekts sprach man sich für den Bau eines Kulturraums aus. Bereits im Amtsbericht zur Abstimmung war zu lesen, dass sich das Kino von einem reinen Kinobetrieb zu einem weiter gefassten Kulturraum wandeln soll. Neben dem Kinobetrieb sollen mit der neuen Infrastruktur auch andere Veranstaltungen wie Theaterstücke, Lesungen, Diskussionsveranstaltungen und dergleichen ermöglicht werden. Zum Kulturraum gehört auch ein Foyer mit einer Bar und Büroräumlichkeiten. Gegenwärtig sind die Bauarbeiten auf dem Arkadenplatz im Zentrum von Davos in vollem Gang. Das Kulturzentrum soll in der kommenden Wintersaison 2020/2021 bereits betrieben werden und die Eröffnung ist im Dezember 2020 geplant.

Ebenfalls im Amtsbericht zur Abstimmung vom 25. November 2018 wurde erwähnt, dass der Betreiber des Kulturraums zu einem späteren Zeitpunkt noch bestimmt werden muss. Der mit deutlichem Mehr gefällte Entscheid war für den Kleinen Landrat somit mit dem Auftrag verbunden, eine geeignete Trägerschaft für den Kulturraum zu suchen. Der Kleine Landrat hat sich in den vergangenen Monaten intensiv mit dieser Frage auseinandergesetzt. Ausserdem entwickelte der Kleine Landrat zusammen mit der Kulturkommission, dem Kultursekretariat, der Regionalentwicklung sowie Vertretern von lokalen im Kulturbereich tätigen Organisationen und Vereinen eine Kulturstrategie für die Jahre 2020-2031. Diese hat als Vision, dass sich der neue Bau am Arkadenplatz als neue Heimat der Davoser Kultur etablieren und zu einem eigentlichen Kulturzentrum entwickeln soll. Damit im Zusammenhang steht die Frage der Finanzierung. Die Höhe der errechneten jährlich wiederkehrenden Beiträge für den Betrieb des neuen Davoser Kulturzentrums auf den Arkadenplatz liegt im Bereich des fakultativen Referendums, was den Hintergrund des vorliegenden Antrags bildet.

2. Überblick Organisation und Verträge

In den letzten Monaten setzte sich der Kleine Landrat intensiv mit dem Betrieb des neuen Kulturraums auseinander. Der Kleine Landrat kam zum Schluss, dass der Betrieb idealerweise einem Verein übertragen werden soll, der sich mit Herzblut für den neuen Kulturraum einsetzt sowie mit grossem Fachwissen und einem Netzwerk im Kulturbereich ausgestattet ist und so eine gute Ausgangslage für den Erfolg des Kulturzentrums schaffen kann. Entscheidender Vorteil dieser Organisation erscheint auch, dass ein Verein die Möglichkeit hat, umfassend Finanzierungsmöglichkeiten zu suchen (Mitgliederbeiträge, Sponsoring, Spenden, Legate, weitere öffentliche Beiträge) und so wirtschaftlich und in Entlastung der Gemeindefinanzen betrieben werden kann.

Die Davoser Kulturorganisationen und der Kleine Landrat haben sich deshalb darauf verständigt, einen neuen Verein "Kulturplatz Davos" zu gründen. Die Gründung einer neuen Trägerschaft, inmitten etablierter Kulturveranstalter, wirft Fragen auf, muss breit diskutiert werden, auch wenn die neue Trägerschaft bereits in der Kulturstrategie vorgezeichnet wurde. Dies hat Zeit gebraucht und konnte mittlerweile erfolgreich abgeschlossen werden: Der neue Verein „Kulturplatz Davos“ als Träger des Kulturplatzes Arkaden wurde am 28. August 2020 gegründet. Der Vorstand des neuen Vereins wird für eine Übergangsphase aus Vertretern der Kulturallianz, der Zweitwohnungsbesitzer und der Gemeinde gebildet. Die amtierende Präsidentin der Kulturallianz, Anne-Kathrin Topp, wird die Präsidentschaft des neuen Vereins ad interim übernehmen. Nach dieser Übergangsphase, während der der Verein von der Erfahrung der arrivierten Kulturorganisationen profitieren wird, soll er ab dem Jahr 2022 das Kulturzentrum mit einem neuen Vorstand führen, wobei auch wieder Vertreter der Zweitwohnungsbesitzer und der Gemeinde im Vorstand vertreten sein werden. Der Verein der Zweitwohnungsbesitzer der Region Davos repräsentiert die in Davos ansässigen Zweitwohnungsbesitzer und damit ein wichtiges Zielpublikum der Davoser Kultur. Der Verein hat sich zudem von Beginn weg für den Erhalt des Kinos ausgesprochen und ist bereit, sich im Vorstand mit einem Vertreter zu engagieren. Der Betrieb des neuen Kulturzentrums Arkaden soll formell ab dem 1. Januar 2021 dem Verein "Kulturplatz Davos" übergeben und zu diesem Zweck ein Leistungsvertrag abgeschlossen werden. Ausserdem wird die Nutzung des Gebäudes mit einem Pachtvertrag geregelt.

Wie dem Leistungsvertrag in der Aktenaufgabe zu entnehmen ist, soll das ehemalige Cinema Arkaden neben einem reinen Kinobetrieb neu ein breites kulturelles Spektrum bieten und gleichzeitig zum Ort der Begegnung, Inspiration und des Austauschs werden. Neben dem Kinobetrieb sollen mit der neuen Infrastruktur auch andere Veranstaltungen wie Theaterstücke, Lesungen, Diskussionsveranstaltungen und dergleichen ermöglicht werden. Zum Kulturraum gehört auch ein Foyer mit einer Bar, wobei diesbezüglich mit dem angrenzenden Restaurant (ehemaliges Restaurant Carlos) zusammengearbeitet werden soll. Der Kulturraum ist die wichtigste kulturelle Infrastruktur der Gemeinde und soll mit einem attraktiven Programm massgeblich zur Belebung des Davoser Zentrums beitragen. Der Kulturraum auf dem Arkadenplatz soll Hauptveranstaltungsort für die Mehrheit aller für den Raum geeigneten Kulturanlässe in Davos werden. Die Nutzung des angrenzenden Arkadenplatzes ist unter Vorbehalt der nötigen Bewilligungen erwünscht im Sinne einer Belebung des Areals. Der Verein bewirbt die neuen Räumlichkeiten entsprechend und bindet bestehende lokale, regionale oder nationale Veranstalter ein. Das Kulturzentrum soll drauf ausgerichtet werden, allen Bevölkerungsgruppen ein Kulturerlebnis zu ermöglichen. Angestrebt wird ein Ganzjahresprogramm. Ausserdem soll es Anlaufstelle für kulturelle Belange in Davos werden; ein neues «Kompetenzzentrum Kultur» soll entstehen. Dies soll gemäss der Kulturstrategie der Gemeinde Davos die kommunale Kultur stärken und nachhaltig fördern. Auch die Büroräumlichkeiten des gesetzlich verankerten (siehe Art. 8 Landschaftsgesetz über die Förderung von Kultur, Wissenschaft, Forschung und Bildung in der Landschaft Davos; DRB 86) und

von der Gemeinde seit langem finanzierten Kultursekretariats (Fachstelle Kultur) sollen dort untergebracht werden (Kulturstrategie, S. 31 f.). Der Kleine Landrat übertrug die Führung des Kultursekretariats im Jahre 2006 der Davos Destinations-Organisation (vgl. Art. 13 DRB 86). Neu sollen Synergien zwischen dem zukünftigen Betrieb des Kulturraums und der Fachstelle Kultur genutzt werden. Es ist daher nicht mehr sinnvoll, diese Aufgabe bei der Davos Destinations-Organisation zu belassen. Vielmehr soll der Verein „Kulturplatz Davos“ die Arbeiten der Fachstelle Kultur übernehmen. Geplant ist denn auch, dass der Verein eine Geschäftsstelle einrichtet, welche mit einem Pensum von rund 110 % die eigentliche Geschäftsführung des Betriebs innehat sowie mit einem Pensum von rund 20 % die Aufgaben des Kultursekretariats übernimmt (Ziff. 5 Leistungsvertrag).

Die Zuständigkeit zum Abschluss des Leistungsvertrags und des Pachtvertrags liegt beim Kleinen Landrat, vorbehältlich finanzieller Komponenten, die aufgrund ihrer Grössenordnung von einer kreditrechtlich übergeordneten Instanz zu genehmigen sind. Da diese beiden Verträge die Grundlage bilden für den vorliegenden zu fällenden Finanzbeschluss des Grossen Landrats, liegen diese in den Akten auf. Die finanziellen Leistungen sind im Grundsatz ausgehandelt, daran werden keine Korrekturen mehr nötig sein. Hingegen ist es möglich, dass noch andere kleinere Änderungen vorgenommen werden bis die Verträge unterzeichnet werden können. Weiter ist der Vereinsvorstand aufgefordert, noch ein detaillierteres Betriebskonzept auszuarbeiten.

Weiter sei zur Information auszuführen, dass aufgrund des voranschreitenden Baus und der damit zusammenhängenden zeitlichen Dringlichkeit die Planung für die Eröffnung im Dezember 2020 sowie die Veranstaltungsplanung für die Anfangsphase bereits in Angriff genommen werden muss. Anlässlich der Sitzung des Grossen Landrats vom 23. Mai 2019 (siehe Antrag des Kleinen Landrats vom 30. April 2019; Prot.-Nr. 19-285) wurde entschieden, einen Teil der zurückbezahlten Postauto-Gelder als Anschubfinanzierung für den Betrieb des Kulturzentrums zu verwenden. Es ist daher geplant, dass der Kleine Landrat hierfür in seiner Zuständigkeit für die administrative Vorbereitung inkl. Ausstattung/Infrastruktur, Marketing/Kommunikation, für das Programm im Dezember 2020 und für den Eröffnungsanlass insgesamt Fr. 125'000 zu Lasten der Gemeinderechnung 2020 freigeben wird (Konto 3636.34, Kostenstelle 3403291 Kulturzentrum Arkaden).

3. Gemeindebeiträge

Wie aus der Aktenaufgabe hervorgeht, ist gemäss Ziffer 4 des Pachtvertrags vorgesehen, Fr. 126'000 des jährlichen Pachtzinses zu erlassen (interne Verrechnung ohne Geldfluss zur Unterstützung des Betriebs des Kulturzentrums). Wie schon beim Erlass des Mietzinses beim Schweizerischen Sportgymnasium Davos festgehalten wurde (vgl. Unterlagen zur Sitzung des Grossen Landrats vom 27. Juni 2019, Beilage 189, Kapitel 8), gilt als Ausgabe auch der Verzicht auf Einnahmen, siehe Art. 2 der kantonalen Finanzhaushaltsverordnung für die Gemeinden (FHVG, BR 710.200). Dieser Verzicht ist von der zuständigen Instanz genehmigen zu lassen. Obwohl der Pachtvertrag gemäss Ziffer 3 bis zum 30. April 2023 befristet ist, ist davon auszugehen, dass auch zukünftig im Rahmen der kulturellen Nutzung erhebliche Erlasse von Pachtzinsen notwendig sind. Aus diesem Grund wird für die Bestimmung der kreditrechtlich zuständigen Instanz nicht von einem befristeten Erlass ausgegangen, zumal die Leistungsvereinbarung sich gemäss Ziffer 9.1. automatisch um zwei Jahre verlängert, sofern keine der Parteien die Vereinbarung kündigt.

Ebenfalls von der zuständigen Instanz genehmigen zu lassen, sind die in der Leistungsvereinbarung in Ziffer 7.1. erwähnten Gemeindebeiträge, einerseits der jährliche Fixbeitrag von Fr. 147'000, andererseits die Defizitgarantie (in den ersten beiden Jahren ab 2021 je Fr. 135'000, danach abnehmend um Fr. 15'000 bzw. Fr. 20'000 pro Jahr bis 2026, ab 2027 gleichbleibend Fr. 40'000 p.a.). Die Mehrwertsteuer ist, soweit eine Steuerpflicht des Vereins besteht, in diesen Beträgen enthalten.

Da der Abschnitt "Kernauftrag" in Ziffer 3.1. der Leistungsvereinbarung sich explizit auf den Kulturraum Arkaden bezieht, sind für die Bestimmung der finanziellen Zuständigkeit – im Sinne der Einheit der Materie – die Leistungsvereinbarung und der Pachtvertrag miteinzubeziehen.

Gemäss Art. 2 Abs. 1 FHVG ist bei wiederkehrenden Ausgaben die Höhe der erstmaligen Ausgabe massgebend für die Festlegung der Zuständigkeit. Im ersten Jahr leistet die Gemeinde folgende Beiträge:

Fr. 126'000 jährlicher Erlass Pachtzinsen
 Fr. 147'000 jährlicher Gemeindebeitrag
Fr. 135'000 jährliche Defizitgarantie für 2021 und 2022
 Fr. 408'000

Der seit vielen Jahren an DDO geleistete Jahresbeitrag von Fr. 90'000 für das Kultursekretariat ist im Betrag von Fr. 408'000 enthalten. Da ab 2021 keine solche Zahlung mehr an DDO geleistet wird, weil neu der Verein "Kulturplatz Davos" diese Aufgabe wahrnimmt, ist für die Festlegung der Höhe der zu genehmigenden Summe dieser bisherige Gemeindebeitrag von Fr. 90'000 abzuziehen. Somit sind als jährlich wiederkehrende Ausgabe Fr. 318'000 im Sinne einer neuen bzw. frei bestimmbareren Aufgabe kreditrechtlich zu genehmigen. Gemäss Art. 14 Abs. 1 lit. d Gemeindeverfassung sind solche wiederkehrende Ausgaben in dieser Grössenordnung dem fakultativen Referendum unterstellt.

Antrag an den Grossen Landrat:

1. Unter Vorbehalt des fakultativen Referendums werden die jährlichen Gemeindebeiträge gemäss Leistungsvereinbarung (Fr. 147'000 p.a. zuzüglich die Defizitgarantie gemäss den Erläuterungen) sowie der Erlass des Pachtzinses (Fr. 126'000 p.a.) genehmigt.
2. Der Kleine Landrat wird ermächtigt, den vorliegenden Pachtvertrag nach dessen Ablauf einmalig oder dauerhaft zu verlängern oder mit ggf. einer anderen Gegenpartei neu abzuschliessen, mit einem Erlass der jährlichen Pachtzinsen im Umfang von maximal Fr. 126'000 p.a.

Gemeinde Davos

Namens des Kleinen Landrates



Stefan Walser
Statthalter



Michael Straub
Landschreiber



Aktenauflage

- Leistungsvereinbarung zwischen der Gemeinde Davos und dem Verein Kulturplatz Davos (Entwurf)
- Pachtvertrag zwischen der Gemeinde Davos und dem Verein Kulturplatz Davos (Entwurf)
- Statuten des Vereins Kulturplatz Arkaden vom 28.08.2020

Mitteilung an

- Leiter Finanzverwaltung, im Hause
- Leiter Liegenschaftenverwaltung, im Hause
- Kultursekretariat, Karin Franke
- Mitglieder der Kulturkommission
- Anka Topp, Präsidentin des Vereins Kulturplatz Davos

Sitzung vom 02.08.2022
Mitgeteilt am 04.08.2022
Protokoll-Nr. 22-569
Reg.-Nr. E3.1

An den Grossen Landrat

Postulat Christian Thomann betreffend Nutzung der Wasserkraft in der Landschaft Davos, Frage der Überweisung

1. Veranlassung

Landrat Christian Thomann (EVP) und zwölf Mitunterzeichnende haben das Postulat "Nutzung der Wasserkraft in der Landschaft Davos" am 13. Januar 2022 eingereicht. Das Postulat nimmt Bezug auf die Entwicklungen beim Stromverbrauch aufgrund der zunehmenden Verlagerung der fossilen Energieträger auf die Elektrizität sowie den Warnungen seitens des Bundes hinsichtlich möglichen Stromengpässen und Stromunterbrüchen.

Die Postulanten weisen dazu auf das Potenzial der Wasserkraft in der Gemeinde Davos hin und nehmen Bezug auf die "Wasserrechtsverleihung für die Nutzung des Flüelabachs, des Sertigbachs und des Landwassers". Dabei wird auf geplanten Erneuerungen der bestehenden Kraftwerke Glaris und Frauenkirch sowie den Neubau eines Kraftwerks am Flüelabach verwiesen.

Konkret wird der Kleine Landrat im Postulat um einen Bericht zu folgenden Punkten gebeten,

1. die Ziele des Kleinen Landrats zur Eigenversorgung und Preisstabilität für die Davoser Wirtschaft und die Haushalte betreffend Lieferung von Elektrizität,
2. die Anpassung der Eigentümerstrategie des Kleinen Landrats zur EWD Elektrizitätswerk Davos AG vor dem Hintergrund der epochalen Verwerfungen am Energiemarkt der letzten Jahre, vor allem hinsichtlich brachliegendem ungenutzten Potenzial in der Davoser Wasserkraft und dem Zielkonflikt einerseits zwischen Investitionen in die Energieunabhängigkeit, stabiler langfristiger volkswirtschaftlicher Entwicklung und CO₂-Neutralität und andererseits kurzfristig höherem Gewinn und hoher Dividendenzahlung an die Gemeinde,
3. aktuelle Rentabilitätsberechnungen zu den Investitionen, die mit der Volksabstimmung vom 24. November 2013 vorgesehen waren, unter Berücksichtigung von Unterstützungsleistungen von Bund und Kanton, sowie unter Berücksichtigung der zukünftigen Preisentwicklung,

4. die Absicht des Kleinen Landrats als Eigentümerversreter der EWD Elektrizitätswerk Davos AG, ob die mit den Wasserrechtsverleihungen durch das Davoser Stimmvolk vom 24. November 2013 verbundenen bzw. in der Abstimmungsbroschüre erwähnten Projekte noch umgesetzt werden sollen, samt konkretem Zeitplan.

Das Postulat wurde von 13 Mitgliedern des Grossen Landrats unterzeichnet. Aufgrund der politischen Bedeutung des Vorstosses hat der Kleine Landrat im vorliegenden Bericht die Fragestellungen vertieft aufgenommen, nachvollziehbar aufgearbeitet und den Forderungen der Postulanten die entsprechende Beachtung verschafft.

2. Ausgangslage

2.1. Gesamtkontext Energieversorgung und Energiestrategie 2050 des Bundes

2.1.1. Aktuelle Revision von Stromversorgungsgesetz und Energiegesetz (Mantelerlass)

Der Bundesrat hat an seiner Sitzung vom 18. Juni 2021 das Bundesgesetz über eine sichere Stromversorgung mit erneuerbaren Energien verabschiedet. Mit der Vorlage, die eine Revision des Energie- und des Stromversorgungsgesetzes beinhaltet, will er den Ausbau der einheimischen erneuerbaren Energien sowie die Versorgungssicherheit der Schweiz stärken, insbesondere auch für den Winter.

Mit der Energiestrategie 2050 will die Schweiz ihr Energiesystem nachhaltig und klimafreundlich gestalten und gleichzeitig die hohe Versorgungssicherheit gewährleisten. Die Umsetzung der Energiestrategie erfolgt etappenweise. Zur Erreichung des Klimaziels des Bundesrats für 2050 ist eine rasche Elektrifizierung im Verkehrs- sowie im Wärmesektor nötig. Daher sind ein verstärkter und rechtzeitiger Ausbau der Stromerzeugung aus erneuerbaren Energien unumgänglich, und spezifische Massnahmen zur Stärkung der Stromversorgungssicherheit sind notwendig. Dies bedingt entsprechende Änderungen im Energiegesetz und im Stromversorgungsgesetz, die im vorliegenden «Bundesgesetz über eine sichere Stromversorgung mit erneuerbaren Energien» zusammen in einem Mantelerlass vorgenommen werden sollen.

2.1.2. Stromversorgung

Die Versorgung der Endkundinnen und -kunden mit Strom hängt von der inländischen Produktion, der Speicherfähigkeit, dessen Transport sowie dem Austausch mit dem Ausland ab. Falls die Schweiz basierend auf allen diesen Elementen nicht in der Lage ist, den Stromverbrauch komplett zu decken, so treten die Massnahmen gemäss der wirtschaftlichen Landesversorgung in Kraft. Um es nicht hierzu kommen zu lassen, sind präventive Massnahmen geplant. Der Bundesrat sieht im Mantelerlass bisher drei wesentliche Säulen für die Absicherung der Stromversorgungssicherheit im Winter vor. Eine vierte Säule wurde aufgrund aktueller Erkenntnisse (insbesondere der Herausforderungen in Bezug auf ein fehlendes Stromabkommen) ergänzt. Die Massnahmen dieser vier Säulen ergänzen sich gegenseitig. Sie sind so zu dimensionieren, dass im Stromsystem insgesamt ausreichend Erzeugung vorhanden ist, um den Stromverbrauch decken zu können, und dass diese effektiv zum benötigten Zeitpunkt vorliegt.



Abb. 1: Die vier Säulen der Stromversorgungssicherheit (produktionsseitig)

Der Bund und die nationale Netzgesellschaft Swissgrid haben 2021 vor möglichen Auswirkungen einer Verknappung des verfügbaren Stroms ab 2025 gewarnt und deshalb Energieversorger und deren Kundinnen und Kunden informiert (OSTRAL). In den nächsten Jahren werden der Abbau von konventionellen Produktionskapazitäten (Kernkraft, Kohle) sowie der starke Ausbau von Photovoltaik- und Windanlagen beim Umbau der Energieversorgung in Europa und die ab 2021 stark angestiegenen Rohstoffkosten für Kohle und Gas zunehmend Auswirkungen auf die Schweiz bezüglich Versorgungssicherheit und Energiepreise haben.

2.1.3. Geltendes Fördersystem für erneuerbare Energien

Mit der Energiestrategie 2050 wurde per 1. Januar 2018 der Übergang von einem Fördersystem mit Einspeisevergütungen zu einem System mit Investitionsbeiträgen eingeleitet. Mit der Annahme der Vorlage 19.443 pa.Iv. "Erneuerbare Energien einheitlich fördern. Einmalvergütung auch für Biogas, Kleinwasserkraft, Wind und Geothermie" (Vorlage Förderlücke) in der Herbstsession 2021 hat das Parlament dies bekräftigt.

Bei den Einspeisevergütungen übernimmt die Allgemeinheit das Risiko von schwankenden Strompreisen, was den Produzenten gegenüber dem Markt absichert. Bei den Investitionsbeiträgen bleibt dieses Risiko stärker beim Stromproduzenten. Bei Einspeisevergütungen sind die Mittel im Netzzuschlagsfonds für 15 bis 20 Jahre gebunden, was in der Vergangenheit aufgrund des begrenzten Fördervolumens zu langen Wartelisten geführt hat. Bei Investitionsbeiträgen hingegen kann flexibel reagiert und die Förderhöhe je nach Zubauraten und verfügbaren Mitteln angepasst werden. Somit passen Investitionsbeiträge besser zu einem System mit einem gedeckelten Netzzuschlag.

Neue Wasserkraftanlagen mit einer Leistung ab 1 MW (bisher ab 10 MW) haben Anspruch auf einen Investitionsbeitrag. Weiterhin unterstützt werden auch erhebliche Erweiterungen und Erneuerungen von Anlagen mit einer Leistung von mindestens 300 kW. Für neue und erweiterte Wasserkraftanlagen sieht der Verordnungsentwurf des Bundesrats vom 30. März 2022 einen einheitlichen Ansatz für die Investitionsbeiträge von 50 % der anrechenbaren Investitionskosten vor, bei erneuerten Anlagen sind es 40 % für kleine Wasserkraftanlagen unter 1 MW Leistung und 20 % für Grosswasserkraftanlagen mit mehr als 10 MW (für Anlagengrößen dazwischen wird der Ansatz linear gekürzt).

Kleinwasserkraftwerke sind gemäss nationaler Einordnung jene Kraftwerke, die eine maximale Leistung von 10 MW aufweisen. Die EWD-Wasserkraftwerke Glaris (0,96 MW), Frauenkirch (0,7 MW) sowie das geplante am Flüelabach (2,9 MW) fallen in diese Kategorie.

2.1.4. Preise und Preisentwicklung im Grosshandel

Die Strompreisentwicklung im Grosshandel zeigt seit August 2021 einen historisch einmaligen Anstieg. Bedeutender Treiber für die aktuell sehr hohen Strompreise in Europa und damit auch in der Schweiz sind die Gaspreise, die im Zuge des Ukraine-Russland-Kriegs ausserordentlich stark anstiegen. Preistreibend wirkten zuletzt auch die nochmals stark gestiegenen Kohlepreise, die hohen CO₂-Preise sowie die unterdurchschnittliche Verfügbarkeit der französischen Kernkraftwerke in den letzten Monaten. Der Preisanstieg am Markt wird mit zeitlicher Verzögerung 2023 auch Auswirkungen auf die Tarife der Endkundinnen und -kunden in der Grundversorgung haben, da viele Verteilnetzbetreiber einen Grossteil ihres Stroms am Markt beschaffen. Die höheren Beschaffungskosten werden sie über höhere Tarife an die Kundinnen und Kunden in der Grundversorgung weiterreichen. Das Ausmass der Energietarifsteigerungen bei den Verteilnetzbetreibern für 2023 ist aktuell schwer zu prognostizieren und wird zwischen den verschiedenen Versorgern unterschiedlich ausfallen. Ein allfälliger Tarifanstieg hängt nicht nur von der weiteren Preisentwicklung am Markt ab, sondern auch von der jeweiligen Beschaffungsstrategie sowie dem eigenen Produktionsportfolio eines Energieversorgungsunternehmens. Generell dürfte der Energietarifanstieg geringer ausfallen, je höher der Anteil eigener Energieproduktion eines Energieversorgungsunternehmens ist und je grösser der Anteil längerfristig am Markt zu beschaffender Energie ist. Ausserdem ist zu berücksichtigen, dass der Anteil Energie im Stromtarif eines durchschnittlichen Haushalts etwa 38 % ausmacht. Der Stromtarif setzt sich aus dem Preis für die Energie, den Netznutzungsentgelten sowie den kommunalen und kantonalen Abgaben sowie dem eidgenössisch erhobenen Netzzuschlag zusammen. Vom Preisanstieg im Grosshandel ist in erster Linie der Energiepreis betroffen.

2.2. Europäisches Umfeld

Physisch ist die Schweiz gemäss der nationalen Netzgesellschaft Swissgrid (www.swissgrid.ch) stark in das europäische Verbundnetz integriert: *"Die Schweiz funktioniert als Stromdrehscheibe inmitten Europas: Mit dem Abbruch der Verhandlungen zum Rahmenabkommen mit der EU ist auch ein Stromabkommen und damit der gleichberechtigte Zugang zum europäischen Strombinnenmarkt nicht möglich.*

Die EU hingegen optimiert den Stromhandel und die grenzüberschreitenden Leitungskapazitäten laufend. Dabei ist der Ausschluss dort, wo grenzüberschreitende Stromflüsse optimiert und koordiniert werden, besonders heikel: Spätestens ab 2025 müssen unsere Nachbarländer im Minimum 70 % der grenzüberschreitenden Kapazitäten für den Handel zwischen EU-Mitgliedstaaten reservieren. Um dies zu erreichen, entlasten unsere Nachbarn ihre internen Netzengpässe zeitweise auf Kosten der Exportkapazitäten für die Schweiz und Importkapazitäten der Schweiz werden damit massiv beschnitten. Weil die EU die Schweiz in den Berechnungen der Grenzkapazitäten nicht adäquat berücksichtigt, werden ungeplante Stromflüsse weiter stark zunehmen. Um dann die Netzstabilität zu sichern, muss die Schweiz auf wertvolle Wasserreserven zur Systemstabilisierung statt zur Versorgung zurückgreifen. Diese wiederum werden im Winter fehlen. Das bedeutet, dass die EU ihre Netzkapazitäten und -kosten sowie ihren Handel ungeachtet der negativen Auswirkungen

auf Versorgungssicherheit, Netzsicherheit und Systemstabilität der Schweiz und der daraus entstehenden Kosten optimiert."

2.3. Aufgaben und Organisation der EWD Elektrizitätswerk Davos AG (EWD AG)

Die EWD AG bewegt sich in einem komplexen und eng regulierten Rechtsumfeld. Gemäss Art. 3 Ziff. 1 Stromversorgungsgesetz GR (StromVG GR) ist die Stromversorgung in der Verantwortung der Gemeinde. Diese kann die Erfüllung dieser Aufgaben an ein eigenes Energieversorgungsunternehmen übertragen (Art. 3 Ziff. 2 StromVG GR). Die Gemeinde Davos hat die Aufgaben für den Bau, den Betrieb und den Unterhalt der elektrischen Verteilnetze im "Vertrag über die Elektrizitätsversorgung der EWD AG mit der Gemeinde Davos" geregelt. Die EWD AG nimmt als zentrale Hauptaufgabe des Unternehmens deshalb die sichere Stromversorgung der Gemeinde Davos entsprechend den kantonalen und nationalen gesetzlichen Vorgaben wahr.

Mit der Ausgliederung des Elektrizitätswerks und der Gründung der EWD AG wurden im Jahr 2000 die Voraussetzungen geschaffen, das eigene Energieversorgungsunternehmen auf die damals bevorstehende Liberalisierung des Strommarkts vorzubereiten. Ziel war es, dass die EWD AG auch unter den neuen gesetzlichen Rahmenbedingungen im geöffneten Strommarkt sowie künftig in marktorientierten Geschäftsfeldern weiterhin erfolgreich tätig sein kann und den dafür nötigen unternehmerischen Handlungsspielraum erhält (vgl. Botschaft Landschaftsabstimmung vom 26. November 2000). Die Bevölkerung unterstützte diese Ausrichtung mit einer Mehrheit von 76 %. Seither hat die EWD AG den durch die Eigentümerschaft und die Volksabstimmung vorgegebenen Handlungsspielraum genutzt, um sich wirtschaftlich erfolgreich im sich laufend verändernden Markt für Energie, Wärme und Dienstleistungen etablieren können. Die vertraglichen Vereinbarungen zwischen der Gemeinde Davos und der EWD AG enthalten auch die nötigen Grundlagen, um jederzeit zusätzliche Dienstleistungen und Aufgaben z.B. für die öffentliche Beleuchtung oder den Betrieb von elektrischen Anlagen flexibel mittels Leistungsvereinbarungen ohne Quersubventionierungen (Art. 10 StromVG) abzuwickeln.

Die Gemeinde Davos hat die Ausrichtung der EWD AG in den Statuten zweckdienlich und zukunftsorientiert – auch bezüglich der Energiestrategie 2050 und der angepassten Energiegesetzgebung – festgehalten (Art. 2 Statuten EWD AG, Mai 2006):

"Die Gesellschaft bezweckt die Erzeugung, Beschaffung, Verteilung und den Verkauf von elektrischer Energie und erbringt die damit verbundenen Dienstleistungen aller Art. Die Gesellschaft versorgt die Kundinnen und Kunden in ihrem Gebiet ausreichend, wirtschaftlich, sicher und umweltschonend mit elektrischer Energie. Sie erstellt und betreibt die notwendigen Anlagen. Sie kann ihre Tätigkeiten auf weitere Gebiete ausdehnen, insbesondere technische Dienstleistungen, Planungen, Datenaufbereitungen und -auswertungen, Energieberatung sowie Kontrollen und Sicherheitsprüfungen.

Die Gesellschaft kann auch neue Technologien in der Versorgung mit elektrischer Energie nutzen sowie Nah- und Fernwärmeversorgungen inklusive Contracting betreiben.

Die Gesellschaft wirkt im Rahmen der Energiegesetzgebung von Bund, Kanton Graubünden und Landschaft Davos beim Vollzug von öffentlichen Aufgaben mit. Sie verwertet insbesondere die der Landschaft Davos aus Energiebeteiligungen zustehende Energie."

Hinsichtlich der erneuerbaren Versorgungssicherheit, Produktion, Ökologie und Wirtschaftlichkeit hat der Kleine Landrat in der **Eigentümerstrategie** die wesentliche Ausrichtung vorgegeben, die mit der Energiestrategie 2050, den Zielen der Energiestadt sowie den übergeordneten kantonalen und nationalen Bestimmungen einhergeht (Auszug Versorgungssicherheit und Ökologie):

"(...) Die EWD AG ist für den Bau, Unterhalt und Betrieb des Versorgungsnetzes, die Energieverteilung, den Handel mit Energie sowie Dienstleistungen als Kerngeschäfte zuständig. Im Interesse einer langfristig gesicherten Stromversorgung zu günstigen Konditionen wird die Eigenproduktion innerhalb der Schweiz, wenn betriebswirtschaftlich sinnvoll und im Interesse der Gemeinde liegend, massiv ausgebaut. Das Einsparpotential insbesondere im Bereich der Komfortwärme (Strom, Öl etc.) wird nach Möglichkeit realisiert und bei der Ausbaustrategie berücksichtigt. (...)

Mit der Erschliessung neuer Wärmequellen resp. vermehrter Substitution der fossilen Energieträger mittels neuer Technologien, sollen für Davos die wirtschaftlichen und ökologischen Bedingungen verbessert werden.

Die Gemeinde Davos ist am wirtschaftlichen Erfolg der EWD AG interessiert. Es liegt auch im Interesse dieser, dass in Abstimmung mit der Energiestadt weiterhin ein möglichst hoher Anteil an erneuerbarer Energie beibehalten und nach Möglichkeit erhöht wird. (...)

Weitere Zielsetzungen sind:

1. *möglichst hoher Anteil an erneuerbarer Energie;*
2. *überdurchschnittliche Versorgungssicherheit;*
3. *Engagement im Bereich Ökologie: Förderung, Beratung und Erziehung;*
4. *Ansprechpartner für alle Kunden in Energiefragen."*

Die genannten Kernaufgaben und Dienstleistungen im Marktbereich werden durch die EWD AG unter Einhaltung der umfassenden regulatorischen und von der Eidgenössischen Elektrizitätskommission (EiCom) überwachten Vorgaben erbracht. Diese geben der EWD AG im hoheitlichen Bereich einen sicheren, leistungsfähigen und effizienten Netzbetrieb (Art. 5 StromVV) unter Einhaltung des Quersubventionierungsverbots (Art. 10 StromVG) bezüglich weiterer energie- und netznaher Dienstleistungen und Aufgaben vor (vgl. Geschäftsbericht EWD AG 2021).

2.4. Energieproduktion in Davos

2.4.1. Ursprung der EWD-Kraftwerke

Die Erzeugung von Energie hat in der Landschaft Davos eine lange Tradition. 1893 wurde die Nutzung des Landwassers und des Sertigbachs mit einer Konzessionserteilung der Gemeinde durch einen Gemeindebeschluss genehmigt. 1894 fand bereits die Inbetriebnahme des KWK Frauenkirch mit erstmaliger Einspeisung ins Davoser Versorgungsnetz statt. Und 1899 ging das zweite KWK Glaris-Ardüs in Betrieb.

Von 2007 bis 2008 wurden umfassende Potenzialstudien zu Nutzungsmöglichkeiten der Wasserkraft in Davos durch die Geotest AG im Auftrag der EWD AG erstellt. Insgesamt wurden 21 Kraftwerkspositionen an 16 Fliessgewässern ermittelt und beurteilt.

Die Potenzialstudie kam einerseits zum Schluss, dass die beiden Fliessgewässer Sertigbach und Landwasser an den bestehenden Standorten geeignet wären, um die Ausbauwassermenge zu

erhöhen. Andererseits wurde beurteilt, ob der Flüelabach für eine künftige Nutzung über bessere Voraussetzungen verfügt als der Stützalpbach. Im Vorprojekt zeigte sich unter Einbezug aller Faktoren einschliesslich der Fördermittel und Marktrisiken zum Zeitpunkt der Abstimmung zur Wasserrechtsverleihung, dass das Projekt Flüelabach langfristig knapp wirtschaftlich betrieben werden könnte. Ein Ausbau der Speicherkapazitäten des KWK Glaris beim Chummenbecken wurde geprüft, musste jedoch aus Umweltgründen (Feuchtwiese/Flachmoor von regionaler Bedeutung) verworfen werden.

Die Ergebnisse der ökologisch und wirtschaftlich empfohlenen Optionen wurden in einem Gewässernutzungskonzept festgehalten und flossen in die Neukonzessionierung der Kleinwasserkraftwerke Glaris, Frauenkirch und Flüelabach ein.

Bis zur erfolgten Wasserrechtsverleihung im Jahr 2013 wurden die lokalen Kleinwasserkraftwerke mehrfach umgebaut, erneuert, und erweitert:

KWK Frauenkirch

1923:	Ersatz der Generatoren
1963:	Einbau neue Maschinengruppe
1979:	Komplettsanierung der Wasserfassung
1978/1987/2009:	Totalrevisionen der Maschinengruppe
1988:	Sanierung der gesamten Druckleitung
1996:	Ersatz der Mess-, Steuer- und Regeltechnikanlagen

KWK Glaris

1965:	neue Maschinengruppe eingebaut
1965-1967:	Sanierung der Druckleitung
1969:	neue Wasserfassung erstellt
1982-1983:	vollständiger Ersatz der Druckleitung
1992:	Ersatz der Mess-, Steuer- und Regeltechnikanlagen
1993/2011:	Totalrevision der Maschinengruppe

2.4.2. Wasserrechtsverleihung (Volksabstimmung vom 24. November 2013)

In der Botschaft zur Volksabstimmung vom 24. November 2013 wurden die Gründe und die Motivation der EWD AG für die erneut zu beantragende Konzession erläutert:

"Der EWD AG wurde am 20. Januar 1893 die Konzession für die Nutzung des Landwassers und des Sertigbachs erteilt. Am 31. August 1953 liefen die Konzessionen der EWD AG ab. Auf den 1. Oktober 1953 erfolgte die Betriebsübergabe an die Landschaft Davos Gemeinde (frühere Bezeichnung der Gemeinde Davos). Die Landschaft Davos Gemeinde erwarb sämtliche Aktien der Elektrizitätswerke Davos AG. Da die Landschaft Davos Gemeinde ihre Wasserkräfte nun selber nutzte, benötigte sie nach damaligem Recht keine Konzession mehr. Im Jahr 2001 wurde die Elektrizitätsversorgung als Gemeindebetrieb der Gemeinde Davos aufgrund der voraussehbaren Strommarktöffnung in die EWD Elektrizitätswerk Davos AG (EWD AG) ausgegliedert. Das Unternehmen ist zu 100 % im Eigentum der Gemeinde Davos. Nach Abklärungen mit kantonalen Amtsstellen hat sich gezeigt, dass die EWD AG als juristisch eigenständige Unternehmung für die bestehenden Kraftwerke erneut eine Konzession benötigt. Diese Anforderung sowie die vom Bun-

desrat in seiner Energiestrategie 2050 beabsichtigte Nutzung der Wasserkraft als tragendes Element haben die EWD AG dazu bewegt, diese sinnvolle Energiequelle in Davos verstärkt zu nutzen."

In der Botschaft wurde weiter der Genehmigungsprozess für die Kraftwerkserneuerung und den Kraftwerksbau erläutert: *"Bei dem von der EWD AG angewendeten zweistufigen Verfahren werden nach Erreichen der Konzession in einem nächsten Schritt die Bauprojekte sowie die damit verbundenen Umweltverträglichkeitserfordernisse der 2. Stufe ausgearbeitet. Nach Erteilung der Baubewilligungen durch die Gemeinde und den Kanton mit allfälligen Auflagen kann mit dem Bau begonnen werden."*

Damit verbunden waren die Überlegung und das Ziel, bei der Konzessionierung der Kleinwasserkraftwerke nebst dem Weiterbetrieb eine spätere Erneuerung und optionale Erweiterung (höhere Produktionsmenge) der Anlagen zu ermöglichen.

Basis für die Berechnung der Wirtschaftlichkeit gemäss der Botschaft waren die damaligen gesetzlichen Grundlagen über die Fördermittel zur kostendeckenden Einspeisevergütung (KEV) nach dem Energiegesetz (EnG) vom 26. Juni 1998 (Stand am 1. Juli 2012) und der Energieverordnung (EnV) vom 7. Dezember 1998 (Stand 1. Oktober 2012). Im Anschluss an die Volksabstimmung zur Wasserrechtsverleihung wurden die Vorprojekte resp. Bauprojekte Flüelabach und Frauenkirch zur Prüfung und Genehmigung bei den Behörden eingereicht. Die Prüfung der Dossiers verzögerte sich und das kantonale Verfahren nahm über drei Jahre in Anspruch. Zwischenzeitlich änderten sich die regulatorischen Rahmenbedingungen, was im Ergebnis auf eine erhebliche Reduktion der Fördermittel gegenüber den Annahmen zu den Wirtschaftlichkeitsberechnungen für die Volksabstimmung hinauslief. Im nachfolgenden Abschnitt zur Frage 3 "Investitionen und Entwicklung Fördermittel" wird darauf zurückzukommen sein.

2.4.3. Eigenheiten der Stromproduktion der Kleinwasserkraftwerke (KWK) im Landwassertal

Die erfolgten Studien und Abklärungen berücksichtigten nebst der verfügbaren Wassermenge und dem Gefälle weitere, für die Stromproduktion wesentliche Faktoren wie das Klima und die Umweltvorgaben.

Als Folge der geografischen Ausrichtung und der Topographie des Landwassertals produzieren die Laufwasser-Kleinkraftwerke mit minimalen Speichermöglichkeiten schwergewichtig Sommerenergie.

Auch der Betrieb des Kleinwasserkraftwerks Flüelabach müsste in den Monaten November bis April aufgrund der gesetzlichen Vorgaben zur Restwassermenge vollständig eingestellt werden.

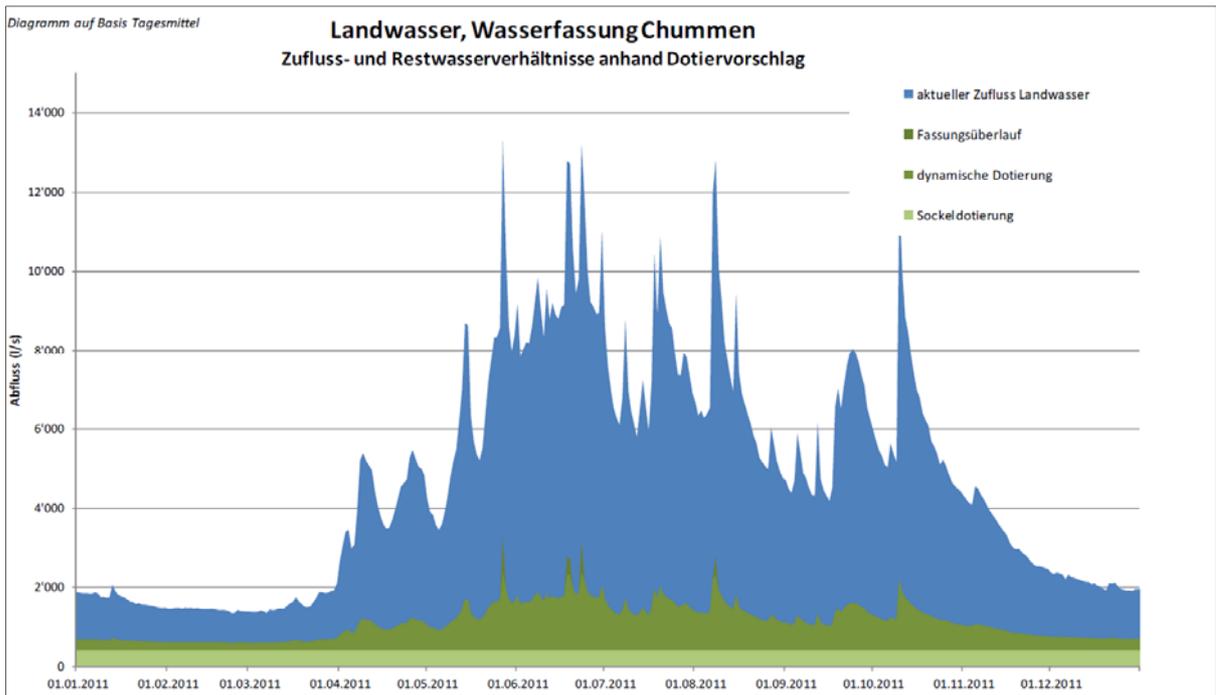


Abb. 2: Jahres-Abflussganglinie mit Dotierwassermengen, Landwasser Chummen, Daten 2010, Quelle: ecowert

Der Verlauf zur Jahresproduktion der lokalen Kraftwerke im Landwassertal zeigt entsprechend den verfügbaren Wasser- und Dotiermengen auf, weshalb sich der Zubau weiterer Kleinwasserkraftwerke durchwegs auf die Sommerenergie auswirken wird.

2.4.4. Projekte und Studien Kleinwasserkraftwerke Glaris und Frauenkirch

Insgesamt beträgt heute die von den beiden lokalen Kleinwasserkraftwerken Glaris und Frauenkirch produzierte Energie im Mittel rund 12 GWh/Jahr (2014 bis 2021), was ca. 17 % des Verbrauchs der grundversorgten Kunden (Wasserstrom-Produkt) beträgt.

Seit der Neukonzessionierung wurden durch die EWD AG entsprechend den oben erwähnten Potenzialabklärungen 2007/2008 zahlreiche Projekte, Studien und Abklärungen durchgeführt bzw. realisiert:

- 2015 bis 2018: Variantenstudien zur Fischwanderhilfe gemäss Konzessionsvorgaben für die Wasserfassung Chummen des KWK Frauenkirch.
- 2017: Erarbeitung einer Übergangslösung zur Restwasserabgabe an den beiden Wasserfassungen Chummen und Mühle Sertig inkl. Genehmigung durch Kanton und Umsetzung.
- 2019: Bauprojekt Fischwanderhilfe und Restwasserabgabe inkl. Eingabe zur Wasserfassung Chummen des KWK Glaris zur Genehmigung an den Kanton Graubünden.
- 2017-2021: Erarbeitung des Bauprojekts zum Ausbau des KWK Frauenkirch mit Inhalt Sanierung, Fischgängigkeit, Restwasserabgabe, Optimierung Gewerbezone Sand.
- 2019: Zustandsprüfung der Druckleitungen KWK Glaris und Frauenkirch, Entschlammung Speicherbecken Chummen.
- 2020: Erneuerungsarbeiten KWK Glaris (Mess-, Steuer- und Regeltechnikanlagen, Hydraulik, Sanierung Druckleitung punktuell).

- 2021: Erneuerungsarbeiten KWK Frauenkirch (Mess-, Steuer- und Regeltechnikanlagen, Hydraulik).

Im Rahmen dieser Abklärungen und zur Beurteilung der Wirtschaftlichkeit der Kraftwerke wurden die über den Jahresverlauf zusätzlich produzierbaren Energiemengen pro Monat berechnet. Nachfolgende Grafiken zeigen den Jahresproduktionsverlauf für die Kleinwasserkraftwerke Frauenkirch und Glaris heute sowie die zusätzlichen Produktionsmengen auf. Die Produktion ist lage- und klimabedingt hauptsächlich im Sommerhalbjahr.

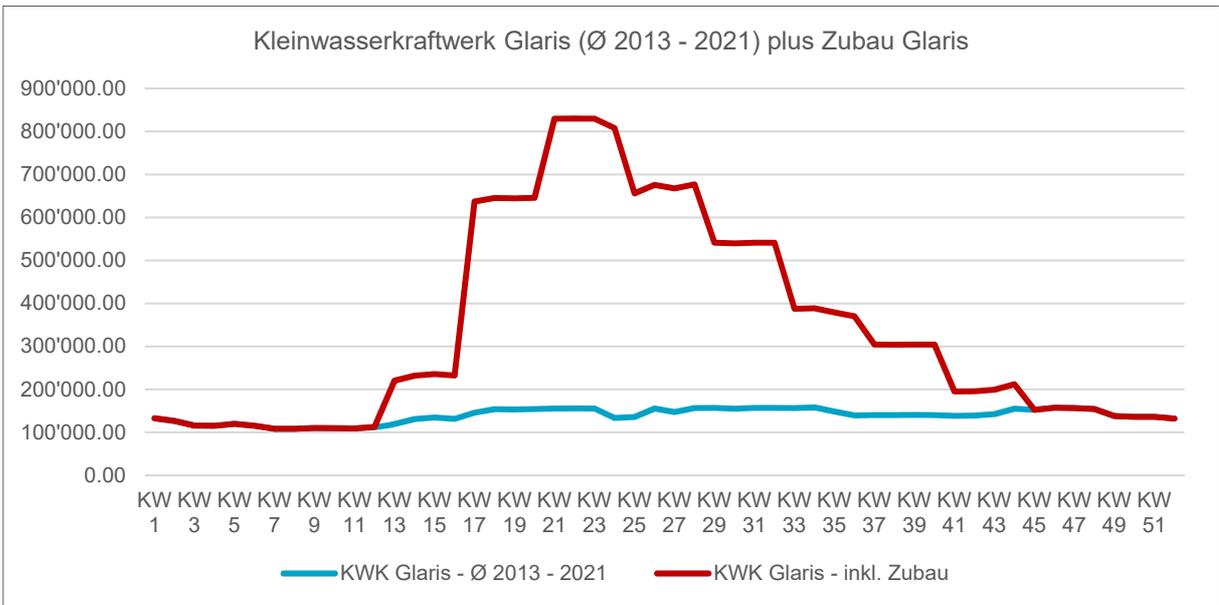


Abb. 3: Mittlere Produktion KWK Glaris heute sowie potenzieller Zubau Glaris, in kWh

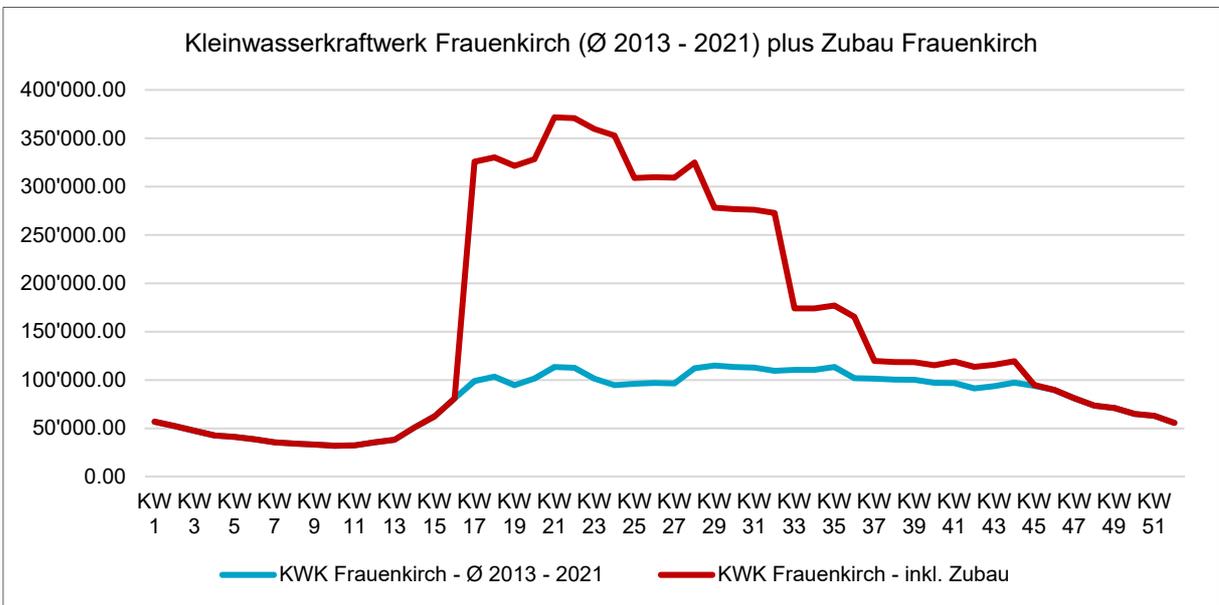


Abb. 4: Mittlere Produktion KWK Frauenkirch heute sowie potenzieller Zubau Frauenkirch, in kWh

Die beiden Projekte zur Fischwanderhilfe der beiden Kleinwasserkraftwerke wurden eingereicht und sind seit 2020 (Wasserfassung Chummen) respektive seit 2021 (Wasserfassung Sertig) im Genehmigungsprozess beim Bundesamt für Umwelt (BAFU).

Die getätigten Investitionen für den Erhalt sowie die anstehenden Projekte zur Umsetzung der Umweltvorgaben bezüglich Restwassermengen und Fischwanderhilfen zeigen sich folgendermassen:

KWK Glaris

- Fischwanderhilfe KWK Glaris: ca. CHF 2 Mio. (2023+)
- Sanierung Druckleitung (Ardüs): CHF 550'000 (2020)
- Ersatz Rechenreiniger Stauwehr Chummen: CHF 240'000 (2021/2022)
- Ersatz Steuer- und Leittechnik KWK Glaris: CHF 420'000 (2021)
- Erneuerung Hydraulikaggregat Chummen: CHF 140'000 (2021)
- Zustandsanalyse Druckleitung mit anschliessenden punktuellen Sanierungen und automatische Leitungsüberwachung: CHF 60'000 (2020/2021)

KWK Frauenkirch

- Fischwanderhilfe KWK Frauenkirch: ca. CHF 2 Mio. (2023+)
- Ersatz Steuer- und Leittechnik KWK Frauenkirch: CHF 335'000 (2021/2022)
- Erneuerung Hydraulikaggregat Frauenkirch: CHF 140'000 (2022)
- Revision Generator: CHF 100'000 (2021)
- Zustandsanalyse Druckleitung mit anschliessenden punktuellen Sanierungen: CHF 20'000 (2020)
- Schutzmassnahme im Bereich Sertigbach nach Freispülung: CHF 130'000 (2020)

Die getätigten Investitionen in die Wasserkraftproduktion betragen seit 2013 bis heute rund CHF 2,1 Mio.

Aufgrund der Zustandsanalysen der Anlagen rechnet die EWD AG damit, dass für den Erhalt der bestehenden Kleinwasserkraftwerke Glaris und Frauenkirch in den kommenden 10 bis 15 Jahren weitere CHF 15 bis 20 Mio. an Investitionen erforderlich sein werden. Der Grossteil davon wird für den altersbedingten Ersatz der Druckleitungen sowie der Maschineneinheiten (Turbinen, Generatoren, Einspeisung) und den Unterhalt der Gebäude anfallen.

2.4.5. Projekt KWK Flüelabach

Mit dem geplanten Bau des Kleinwasserkraftwerks waren Synergien mit den kommunalen Infrastrukturen geplant: einerseits mit dem Leitungsbau der Trinkwasserleitung sowie der Abwasserleitung ins Flüelatal, andererseits mit dem Ausbau und der Modernisierung der Beschneigung der Flüelaloeipen. Die Pumpstation für die Beschneigung wurde inzwischen durch die Gemeinde realisiert. Der Flüelabach wird respektive wurde bereits für verschiedene Zwecke genutzt. Zum einen mit der Wasserfassung der Repower AG im Sand zur Füllung des Davosersees zwischen 1. Mai und 10. Juni, zum anderen mit kleineren Bachwasserfassungen zur Beschneigung der Langlaufloipen.

Die geplante, mittlere jährliche Energiemenge soll ca. 7,5 Mio. kWh betragen. Als Folge der sehr tiefen Winterabflussmengen im Flüelabach, der Dotierwasserabgabe sowie des Wasserbedarfs für die Beschneigung der Flüelaloeipe ist von November bis April (Beginn der Schneeschmelze) kein Betrieb der Anlage möglich.

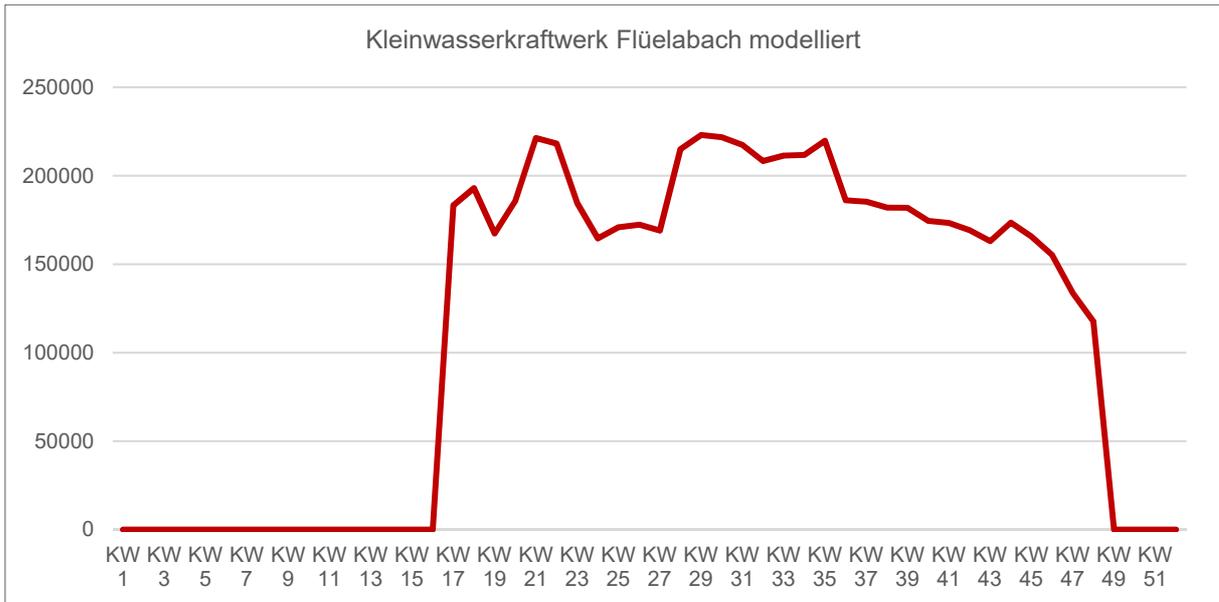


Abb. 5: Stromproduktion im Jahresverlauf KWK Flüelabach modelliert, in kWh

Mit Blick auf die heutige Eigenproduktion (KWK Glaris, KWK Frauenkirch, ALK) fällt die Produktion des Kleinwasserkraftwerks Flüelabach im Sommerhalbjahr hauptsächlich dann an, wenn die Eigenproduktion höher ist als der Absatz an die Kundinnen und Kunden in der Grundversorgung.

Von den veränderten Fördermitteln und den mehrfachen Gesetzesänderungen seit der Abstimmung im 2013 ist das Kleinwasserkraftwerk Flüelabach sehr stark betroffen. Die reduzierten und zeitlich verkürzten Fördermittel haben sich seit der Abstimmung vom 24. November 2013 zu Ungunsten der Investitionsvorhaben Flüelabach, Frauenkirch und Glaris entwickelt.

Mit der Direktvermarktung ab 1. Januar 2019, dem grossen Zubau von Sommerproduktion entsprechend der Energiestrategie 2050 und den für den Strompreis wesentlichen europäischen Zubauten im Bereich der Photovoltaik- und Windenergie dürfte die Wirtschaftlichkeit weiter sinken. Die Photovoltaik hat ihre Produktionsspitze im Sommer. Beim vorgesehenen grossen Ausbau der Photovoltaik ist davon auszugehen, dass in Zukunft ein grosses Angebot von Strom im Sommer zur Verfügung steht und Sommerstromproduktion infolgedessen tendenziell weniger Wert haben wird.

Aufgrund der insgesamt minimalen Renditeaussichten war das Risiko für die Unternehmensgrösse der EWD AG erheblich, dass nach Auslaufen der reduzierten Fördermittel bei weiteren, unvorhersehbaren Einflüssen (z.B. höhere Rohstoff- bzw. Materialpreise, Zunahme Sommerproduktion, sinkende Marktpreise etc.) eine negative Rendite erwirtschaftet wird.

2.4.6. Beteiligung Albula-Landwasserkraftwerke

Die Albula-Landwasser-Kraftwerke AG (ALK) mit Sitz in Filisur wurde am 1. September 1961 gegründet. Die Gesellschaft bezweckt den Bau und Betrieb von Kraftwerken im Albula- und Landwassertal sowie in benachbarten Tälern.

Die EWD AG hält nebst den eigenen Kleinwasserkraftwerken Glaris und Frauenkirch eine für die Versorgung von Davos wichtige Beteiligung an der ALK von 15,739 %. Das Einzugsgebiet der ALK

umfasst das Albulatal, in das das Landwassertal mit den Seitentälern Flüela, Dischma und Sertig mündet.

Jeder Aktionär ist verpflichtet, den seiner Beteiligung am Aktienkapital der ALK entsprechenden Anteil der Jahreskosten der ALK zu bezahlen. Dafür hat der Aktionär Anspruch auf den seiner Beteiligung am Aktienkapital entsprechenden Teil der – nach Abzug der Eigenbedarfs-, der Restitutions- und der Pflichtenergie – jeweils verfügbaren Leistung und Energieproduktion der Produktionsanlagen der ALK. Das bedeutet für die EWD AG, dass die "Produktionskosten" unabhängig von der produzierten und gelieferten Energie anfallen und damit der jährliche Preis pro Kilowattstunde aufgrund der Wassermenge und den Betriebskosten sich verändert.

Der von der ALK produzierte Energiemengenanteil für die EWD AG beträgt im Mittel jährlich rund 60 Mio. Kilowattstunden (2013 bis 2021) oder rund 87 % des Verbrauchs der grundversorgten Kundinnen und Kunden (Standardprodukt Wasserstrom).

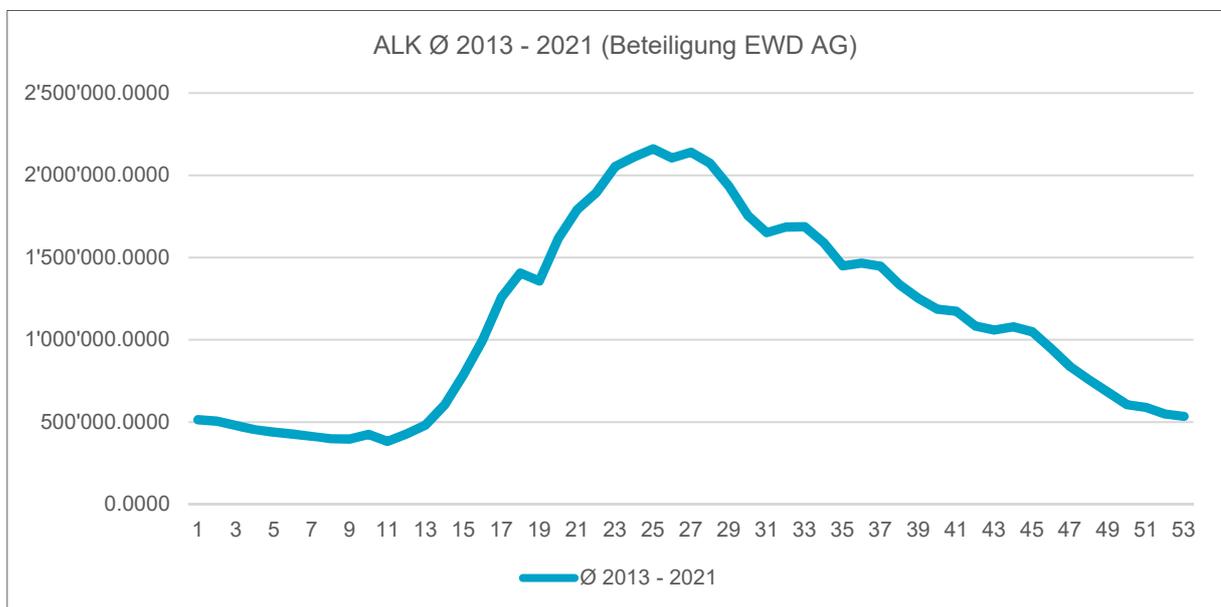


Abb. 6: Mittlere Produktion ALK heute (Beteiligung EWD AG), in kWh

2.4.7. Erneuerbare Energieproduktion Landschaft Davos & ALK für die Grundversorgung

Der Bundesrat schlägt aktuell mit dem Mantelerlass vor, den Strommarkt für alle Kunden zu öffnen. Seit 2009 können die Grossverbraucher (ab 100'000 kWh pro Jahr) ihren Lieferanten selber auswählen. Künftig sollen auch Haushalte und kleine Betriebe dies tun können. Die Öffnung des Strommarkts dient auch dazu, die dezentrale Stromproduktion zu stärken.

Haushalte und kleine Betriebe sollen weiterhin das Recht haben, in der Grundversorgung zu bleiben oder vom freien Markt wieder zur Grundversorgung zurückzukehren. Die Verteilnetzbetreiber liefern in der Grundversorgung standardmässig Schweizer Strom aus 100 % erneuerbaren Energien. Der Bundesrat verspricht sich von der Neugestaltung des Strommarkts eine Stärkung der dezentralen Stromproduktion und damit eine bessere Integration der erneuerbaren Energien in den Strommarkt. Sie ermöglicht innovative Geschäftsmodelle (beispielsweise Energiegemeinschaften), die heute im Monopol nicht erlaubt sind, und integriert so den erneuerbaren Strom besser im Markt. Endverbraucher und Endverbraucher, die selbst Strom produzieren (Prosumenten), Produzenten

und Stromlieferanten erhalten so wirtschaftlich wichtige Freiheiten. Um kleine Endverbraucher wie Haushalte vor Preismissbrauch zu schützen, gibt es auch weiterhin eine Grundversorgung. Darin wird ein Elektrizitätsprodukt angeboten, das ausschliesslich aus einheimischer erneuerbarer Energie besteht.

Endverbraucherinnen und Endverbraucher mit einem Jahresverbrauch ab 100 MWh elektrischer Energie pro Verbrauchsstätte können heute also den Stromlieferanten und damit auch die Stromqualität (Ökologie, Herkunftsnachweise) frei wählen und von Mitbewerbern aus der ganzen Schweiz beschaffen. Das bedeutet, dass je nach Anteil an Marktkundinnen und -kunden in Davos produzierte Energie und zugehörige Herkunftsnachweise unter Umständen lokal nicht abgesetzt werden können. Dieses Risiko erhöht sich mit weiteren Marktöffnungsschritten. In der Gemeinde Davos beträgt der Anteil der freien Kundinnen und Kunden rund 41 %, was einem mittleren Absatz von rund 50 bis 55 GWh/Jahr entspricht.

Seit der Marktöffnung für grosse Verbraucher können auch Energieversorgungsunternehmen wie die EWD AG den Strom auf dem freien Markt einkaufen und ihn dann an ihre Kundinnen und Kunden liefern. Die übrigen Endverbraucherinnen und Endverbraucher haben keine Wahlmöglichkeit und bleiben weiterhin in der sogenannten Grundversorgung, d.h. sie müssen die Elektrizität vom lokalen Verteilnetzbetreiber beziehen. Die EWD AG gehört zu den 30 % der Verteilnetzbetreiber, die ihre Kundinnen und Kunden mit Energie aus eigenen Kraftwerken und Beteiligungen versorgen können. D.h. die EWD AG beliefert die Kundinnen und Kunden in der Grundversorgung mit erneuerbarer und sehr CO₂-armer Wasserkraft seit Jahrzehnten. Mit den eigenen Kleinwasserkraftwerken sowie mit der wichtigen Beteiligung an den Albula-Landwasser-Kraftwerken bei einer durchschnittlichen Produktionsmenge von 71 GWh/Jahr kann der mittlere Jahresabsatz der Grundversorgung (Standardprodukt Wasserstrom) von 72 GWh/Jahr mengenmässig vollständig aus eigenen Produktionskapazitäten gedeckt werden. Das Sommer-Winter-Verhältnis beträgt heute im Mittel 1,95 zu 1.

Die Produktion der Kleinkraftwerke Frauenkirch und Glaris beträgt im 10-jährigen Mittel 9 bis 13 Mio. Kilowattstunden (GWh). Diese zeigt sich im mittleren Jahresverlauf (um grössere Revisionen bereinigt, inkl. Wartungen Chummenbecken) wie folgt:

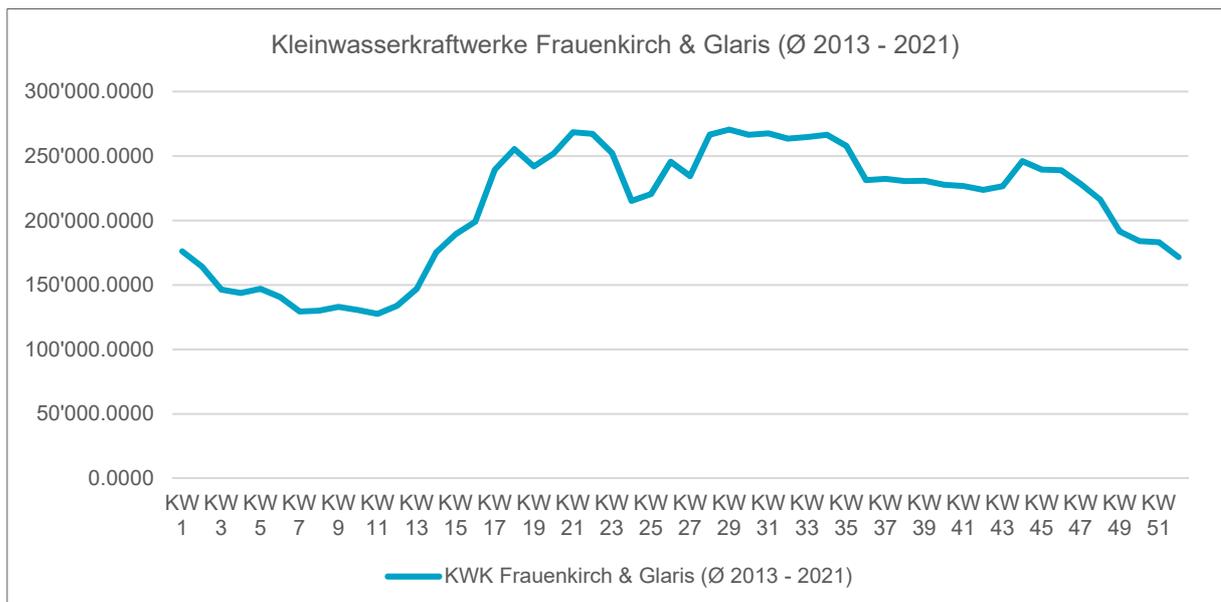


Abb. 7: Mittlere Produktion KWK Frauenkirch und Glaris heute, in kWh

Bedingt durch die hydrologische und geografische Lage ist die Stromproduktion aus den verfügbaren Wassermengen gegeben und hauptsächlich in den Sommermonaten möglich. Denn in den Wintermonaten bleiben die Niederschläge in Form von Schnee und Eis im Landwassertal liegen bis zur Schneeschmelze.

Die Gesamtproduktion EWD AG (KWK Frauenkirch & Glaris und Beteiligung ALK) weist folgenden Jahresverlauf auf:

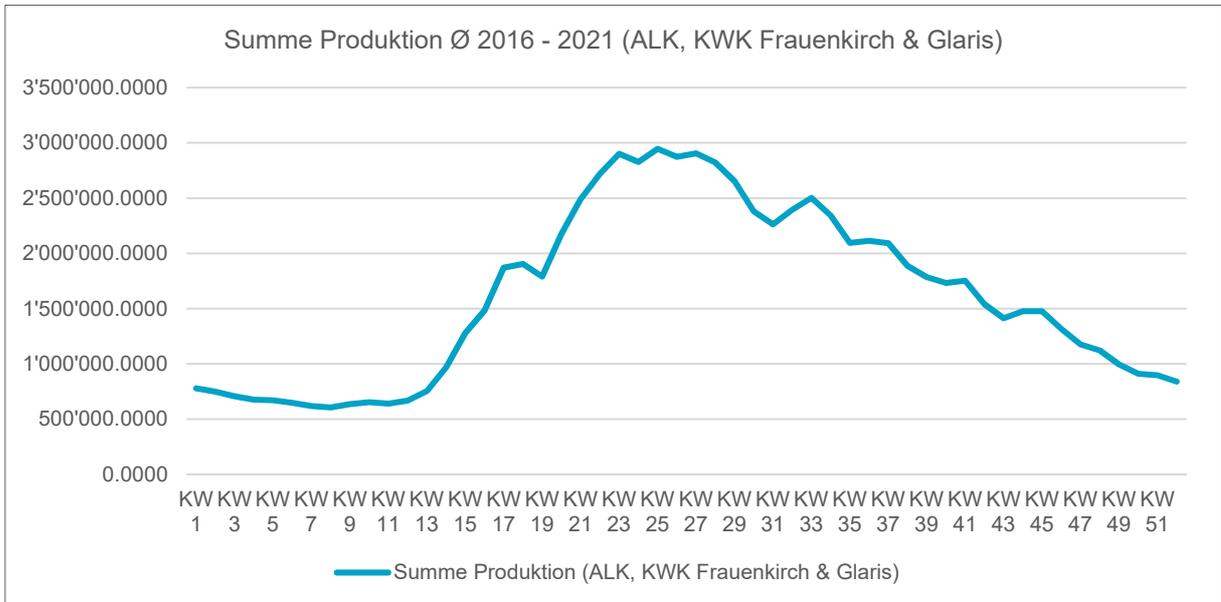


Abb. 8: Mittlere Produktion Gesamt (ALK, KWK Frauenkirch und Glaris), in kWh

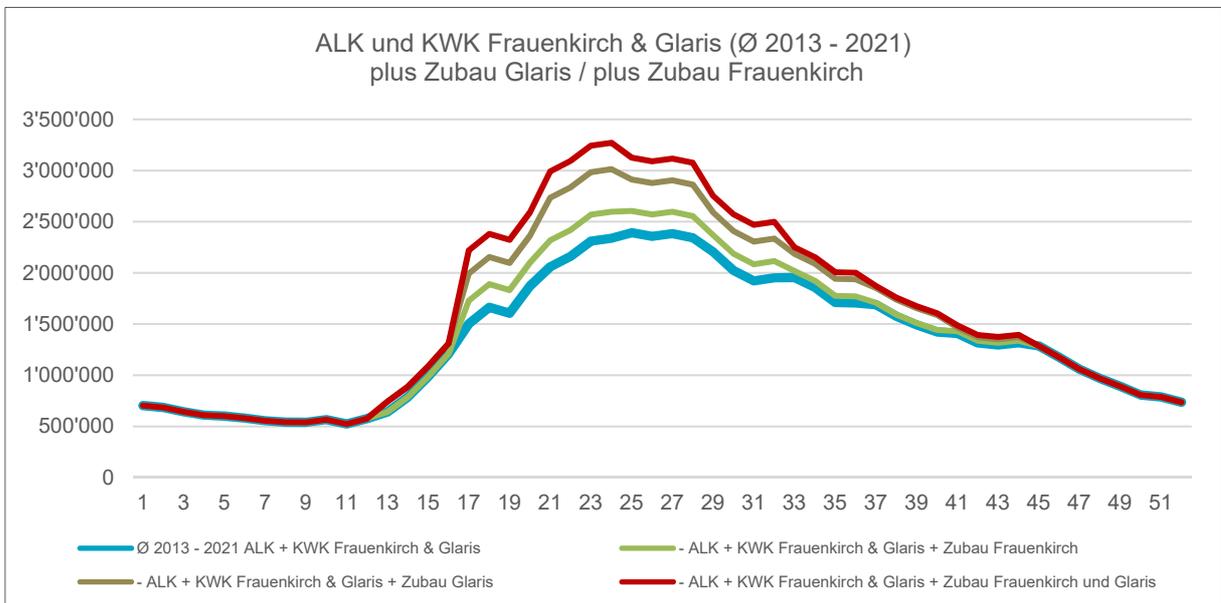


Abb. 9: Mittlere Gesamtproduktion heute plus Zubaumengen der einzelnen Kraftwerksprojekte, in kWh

Bei Vollausbau aller Kraftwerke zeigt sich, dass hauptsächlich die Sommerproduktion erhöht wird. Die jährliche Energieproduktion erhöht sich mit allen Zubauten um 32 %, schwergewichtig jedoch im Sommerhalbjahr.

Der heutige Absatz in der Grundversorgung ist gegenläufig zum Jahresverlauf der Produktionsmengen der EWD AG:

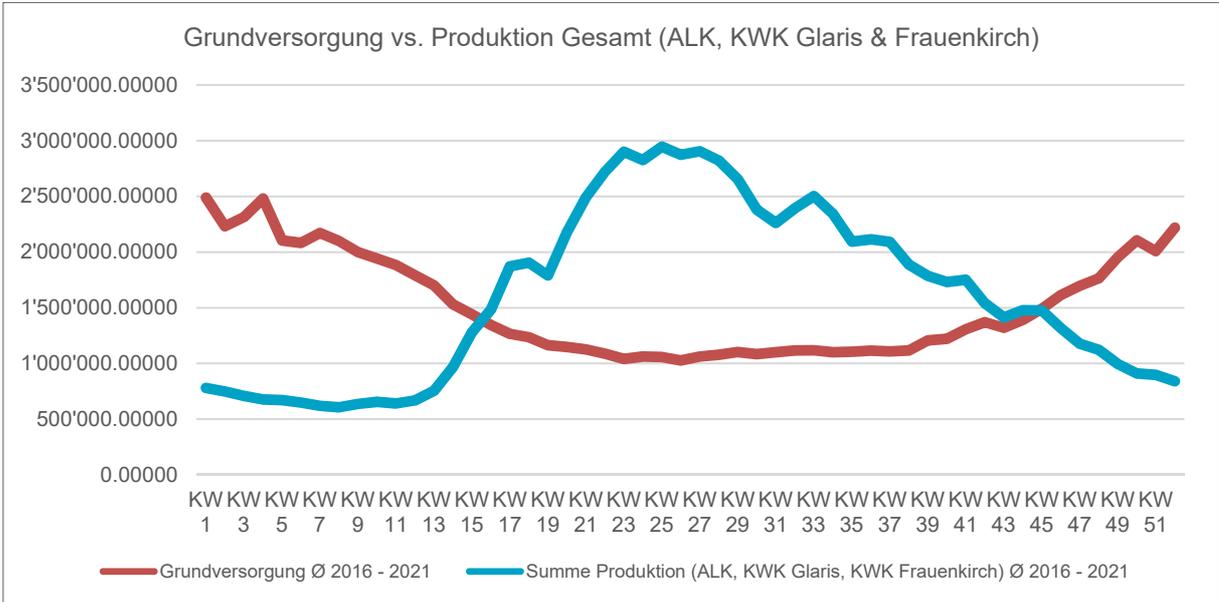


Abb. 10: Mittlerer Absatz Grundversorgung vs. mittlere Produktion gesamt (ALK, KWK Frauenkirch und KWK Glaris), in kWh

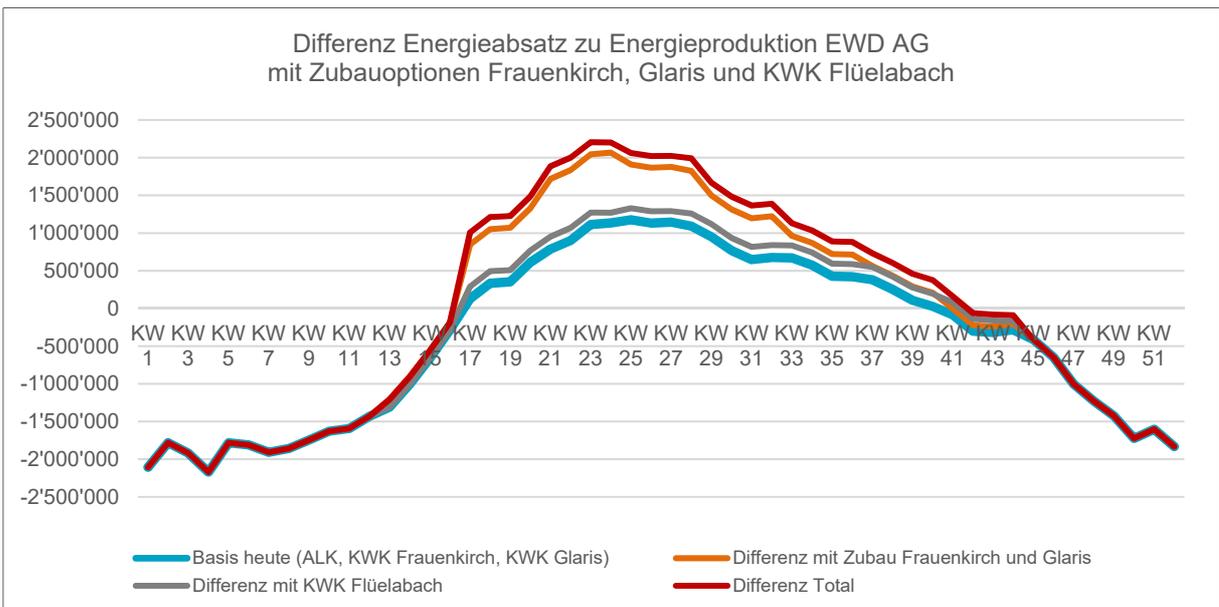


Abb. 11: Differenzen Energieabsatz zu -produktion heute und mit den potentiellen Zu- und Ausbauprojekten in der Landschaft Davos, in kWh

Das Verhältnis Sommer- zu Winterproduktion steigt von 1,95 : 1 (heute) auf 2,6 : 1.

Produktion	Sommer (long)	Winter (short)	Verhältnis So/Wi
Basis heute	15'814'592	-35'860'459	1,9
Basis heute / Flüelabach	19'798'081	-35'259'852	2,1
Basis heute / Zubau F&G	29'446'077	-35'140'099	2,5
Basis heute / Vollausbau	33'508'462	-35'539'492	2,6

Tab. 1: Heutige Gesamtproduktion (Basis) plus potenziellen Zu- und Ausbauprojekten mit dem Verhältnis zwischen Kauf (Winter short) und Verkauf (Sommer long), in kWh

Die erneuerbare, eigene Stromproduktion der EWD AG mit ALK, KWK Frauenkirch und Glaris sowie PV-Anlagen hat eine sehr gute CO₂-Bilanz von 3,98 g CO₂-eq/kWh (Umweltbilanz Strommixe Schweiz 2018, Tab. 5.1, Luana Krebs, Rolf Frischknecht, treeze Ltd. im Auftrag BAFU).

Der Energiepreis verhält sich am Markt entsprechend der Nachfrage der Kundinnen und Kunden sowie der verfügbaren Produktionskapazitäten. Das bedeutet, dass die Winterpreise deutlich höher sind als die von den Kleinwasserkraftwerken im Sommer lösbaren Energiepreise, wie die Bewertungen des BFE zu den Quartalspreisen der letzten Jahre aufzeigen:

Referenz-Marktpreis für die übrigen Technologien					
Monat	Monatspreis Fr./MWh	Anzahl Tage	Quartal	Quartalspreis Fr./MWh	Anzahl Tage
			2018/1	58.10	90
			2018/2	43.11	91
			2018/3	64.80	92
			2018/4	74.21	92
			2019/1	55.43	90
			2019/2	40.79	91
			2019/3	39.90	92
			2019/4	46.28	92
			2020/1	36.64	91
			2020/2	21.11	91
			2020/3	40.86	92
			2020/4	47.12	92
			2021/1	62.09	90
			2021/2	71.28	91
			2021/3	108.46	92
			2021/4	248.32	92
2022/Jan	228.13	31			
2022/Feb	218.31	28			
2022/Mrz	312.94	31	2022/1	254.26	90

Tab. 2: Referenz-Marktpreise gemäss Art. 15 EnFV, BFE, 13. April 2022

Da die Preise für Sommerenergie deutlich tiefer als das Jahresmittel liegen, spielt das Preisverhältnis Sommer/Winter zusammen mit dem Sommer-Winter-Verhältnis der Kraftwerksproduktion für die Wirtschaftlichkeit und die Betrachtung der Investitionsrisiken eine wesentliche Rolle.

Weitere Projekte, Aktivitäten und Beteiligungen für die erneuerbare Stromproduktion

Die EWD AG prüfte seit 2012 entsprechend den Technologie- und Förderbedingungen kontinuierlich Optionen für die erneuerbare Stromproduktion sowie klimafreundliche Technologien und Infrastrukturanlagen bezüglich Machbarkeit und Wirtschaftlichkeit:

- Verschiedene Studien und Abklärungen für Kleinwasserkraft, Photovoltaik- und Windkraft-Anlagen im Tal und im Gebirge lokal, regional und schweizweit, u.a. Test- und Messanlage Totalp;
- Planung, Bau und Finanzierung von PV-Anlagen inkl. Eigenverbrauch;
- Planung und Bau öffentliches Netz von E-Tankstellen sowie Aufbau Kompetenzzentrum E-Tankstellen;
- EWD Solar: Auf-/Ausbau der Fachkompetenzen (ausgebildeter Solarteur) und Ressourcen im Bereich PV-Anlagen für eigene Anlagen und Projekte Dritter;
- Mitglied Swissolar, www.swissolar.ch.

In den letzten Jahren hat die EWD AG kontinuierlich in lokale, erneuerbare Projekte investiert:

- Bau der Trinkwasserkraftwerke Wiesen, Rüchiwald, Schiatobel (Investitionen CHF 1'030'000);
- Bau von eigenen Photovoltaikanlagen: PV-Mover, Hauptgebäude EWD AG, Oberstufenschulhaus, Contracting von Eigenverbrauchsgemeinschaften (Investitionen von CHF 540'000);
- Planung, Bau und Betrieb Beteiligungsmodell minastrom mit PV-Anlage auf Schulhaus Dorf.

Winterstromproduktion und Beteiligungen

Rund 6,5 % des Strombedarfs der Schweiz stammt heute aus den rund 150'000 Photovoltaikanlagen unseres Landes (Faktenblatt Swissolar, April 2022). In Davos werden zurzeit rund 50 Photovoltaikanlagen betrieben. Gemäss den Ausbauzielen der Energiestrategie 2050 wird die PV-Produktion kontinuierlich zunehmen. Die vorgesehene Entwicklung der Stromerzeugung aus Photovoltaik in der Schweiz sieht folgendermassen aus:

Schweiz	2022	2035	2050
Photovoltaik (GWh)	3'600	14'400	33'600

Werden die Ausbauziele entsprechend der Energiestrategie 2050 in der Landschaft Davos auf heutiger Basis im gleichen Verhältnis ausgebaut, ist folgende Zunahme der PV-Energie zu erwarten:

Davos	2022	2035	2050
Photovoltaik (GWh)	1,7	6,8	15,86

Da die Photovoltaik auf Gebäuden hauptsächlich Sommerstrom produziert, wird sich das Sommer-Winter-Verhältnis der lokalen Energieproduktion weiter zugunsten der Sommerenergie verschieben. Aufgrund der zunehmenden PV-Produktion sowie der hauptsächlich sommerlastigen Energie der eigenen Wasserkraftwerke (auch des zusätzlichen KWK Flüelabach) sind aus energiewirtschaftlicher Sichtweise Anlagen mit Winterstromproduktion für die EWD AG wie in der gesamten Schweiz interessant und gefragt.

Eine Lösung bietet die alpine PV-Stromproduktion. Deshalb ist die EWD AG zurzeit gemeinsam mit Swissspower-Partnerwerken aktiv, um nach Lösungen und Optionen zu innovativen Ansätzen für eine winterstromorientierte PV-Produktion zu suchen. Dabei bieten sich Chancen für Beteiligungen an Partnerprojekten in der Schweiz – insbesondere um die fehlenden Produktionsmöglichkeiten für Wasserstrom in Davos im Winter (vgl. Produktionsprofile Landwassertal Abschnitt 2.4.7) durch weitere Technologien und/oder Standorte zu diversifizieren und die Energieproduktion der EWD AG auch im Winterhalbjahr breiter abstützen zu können.

Die EWD AG hat 2012 erste Abklärungen für alpine PV-Anlagen in der Landschaft Davos durchgeführt. Ebenso hat die ZHAW Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften die alpine PV-Produktion im Parsenengebiet mit Partnern wie dem WSL/SLF mehrjährig erforscht und interessante Resultate der Gebirgsanlage präsentiert, die gerade im Hinblick auf die fehlende lokale Winterproduktion (Anteil bis 49 %) sehr vielversprechend sind.

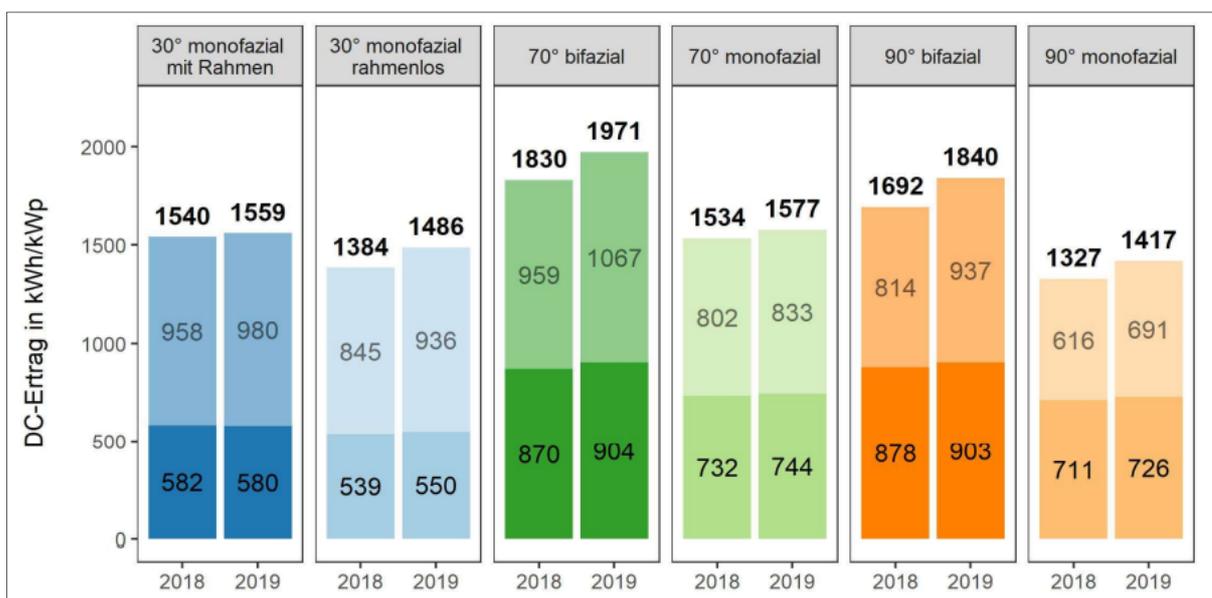


Abb. 12: Photovoltaik Versuchsanlage Davos Totalp, Messergebnisse 2019/2020 (Winterproduktionsanteil: dunkel, Sommerproduktionsanteil: hell), ZHAW Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften, IUNR Institut für Umwelt und Natürliche Ressourcen

Aus energiewirtschaftlicher Sicht der EWD AG sind Produktionsbeiträge für die Wintermonate sowie mögliche Förderinstrumente im Bereich Winterstrom aufgrund des oben aufgezeigten Produktions-Jahresverlaufs von grossem Interesse. Es ist ausserdem mit zusätzlichen Fördermitteln respektive einer Anpassung der Förderung für Produktionsanlagen mit hohem Winteranteil ab 1. Januar 2023 zu rechnen, die den Nutzen im Winterhalbjahr sowie die Wirtschaftlichkeit der Produktion und Projekte erhöhen. Zusammen mit den Partnern von Swissspower verfolgt die EWD AG diese Entwicklung aktiv.

2.4.8. Grosse Investitionen der EWD AG in erneuerbare Energiezentralen und Wärmenetze

Entsprechend den Statuten und den Vorgaben des Eigentümers hat der Verwaltungsrat die strategischen Ziele der EWD AG bis 2025 definiert. Kernpunkt dieser Strategie ist neben den bestehenden, gesetzlichen Hauptaufgaben als Verteilnetzbetreiber der Auf- und Ausbau der Aktivitäten sowie der Investitionen zum Ersatz von fossilen Heizungen im Wärmebereich.

Vor dem Hintergrund der stark verringerten Fördermittel für Kleinwasserkraftwerke, die einen wirtschaftlichen Betrieb langfristig heute nicht ermöglichen, hat die EWD AG im Kontext der Energiestrategie und der Vorgaben des Eigentümers nach Möglichkeiten für alternative Geschäftsbereiche im erneuerbaren und im energienahen Bereich gesucht. Solche Projekte und Investitionen unterstützen auch wirkungsvoll und direkt die Ziele der Energiestadt Davos. Aufgrund der klimatischen Herausforderungen auf rund 1'500 m.ü.M. ist insbesondere der Ersatz und die Reduktion von fossilen Energieträgern ein zentrales Thema zur langfristigen Klimaverbesserung.

Mit den nachhaltig ausgerichteten Investitionen im Wärmebereich und dem Aufbau eines entsprechenden Kompetenz- und Beratungszentrums – unter anderem für Impulsberatungen im Programm von EnergieSchweiz (erneuerbarheizen.ch) – leistet die EWD AG einen grossen Betrag an die Substitution fossiler Energieträger und zur Verbesserung der CO₂-Bilanz respektive zur Klimabilanz von Davos.

Insgesamt wurden bis heute im Wärmebereich mit der neuen strategischen Ausrichtung rund CHF 10 Mio. in erneuerbare Wärmeprojekte und -anlagen investiert:

Projekt	Status	CO ₂ -Einsparung/Jahr	Investition
Wärmeverbund Arkaden	In Betrieb seit 2016 Erweiterung 2019-2023	1'400 Tonnen	CHF 5,0 Mio.
Wärmeverbund Bünda	In Betrieb seit 2020	380 Tonnen	CHF 2,0 Mio.
Wärmeverbund Ried Nord	Wird im 2023 realisiert	(ca. 300 Tonnen)	(CHF 2,0 Mio.)
Wärmeverbund Dorfstrasse	Projekt 2022	(ca. 180 Tonnen)	(CHF 0,9 Mio.)
Wärmeverbund Seehorn	Machbarkeit in Arbeit	–	–
Contracting (Einzelanlagen)	8 Projekte umgesetzt	280 Tonnen	CHF 2,7 Mio.

Die in Betrieb stehenden Anlagen führen – gegenüber den vormals fossilen Heizanlagen der angeschlossenen Gebäude – zu wesentlichen CO₂-Einsparungen und Beiträgen an die Klimaziele der Energiestadt Davos. Mit den Erweiterungen im Wärmeverbund "Arkaden" und den zusätzlichen Anschlüssen im Wärmeverbund "Bünda" werden im 2021 zusätzlich 765 Tonnen CO₂/Jahr eingespart. Somit bewirken die Investitionen im Bereich Wärme seit 2018 eine CO₂-Einsparung von rund 2'000 Tonnen/Jahr.

Neben der sehr guten Ökobilanz der eigenen erneuerbaren Stromproduktion von 3,98 g CO₂-eq/kWh (Umweltbilanz Strommixe Schweiz 2018, Tab. 5.1, Luana Krebs, Rolf Frischknecht, treeze Ltd. im Auftrag BAFU) treibt die EWD AG die dargestellten, klimawirksamen Massnahmen und Projekte im Wärmebereich zum Ersatz von fossilen Energieträgern mit der strategischen Ausrichtung in den letzten Jahren fokussiert und konsequent voran.

2.5. Stossrichtung der EWD AG

2.5.1. Zieldreieck

Die EWD AG bewegt sich im Versorgungsbereich für Stromnetz und Energie in einem komplexen und eng regulierten Rechtsumfeld. In den Abschnitten 2.1 sowie 2.3 wurden die Umsetzung der

Energiestrategie 2050, der übergeordnete gesetzliche Auftrag der EWD AG, im Bereich der sicheren Versorgung, zusammengefasst. Mit den Statuten und der Eigentümerstrategie hat die Gemeinde Davos der EWD AG die auch heute passenden Leitplanken vorgegeben: Die Kundinnen und Kunden im Versorgungsgebiet der Landschaft sind "ausreichend, wirtschaftlich, sicher und umweltschonend" mit elektrischer Energie zu versorgen. Als Kernauftrag betreibt und unterhält die EWD AG das kommunale Stromnetz. Ebenso werden die Kleinwasserkraftwerke Glaris und Frauenkirch sowie der Anteil der Energieproduktion an den Albula-Landwasserkraftwerken mit dem Ziel einer ökologischen wie wirtschaftlich tragbaren Energieproduktion in der Landschaft Davos bewirtschaftet. Diese Leitplanken entsprechen auch den Zielen der Energiestrategie 2050 sowie der Energiestadt Davos, was die erfolgreichen Aktivitäten der EWD AG zum Ersatz fossiler Energieträger in Davos belegen. Die EWD AG bewegt sich aufgrund dieser nationalen, kantonalen, kommunalen und organisatorischen Rahmenbedingungen bei der Umsetzung der Aufgaben und der Entscheidungsfindung im Zieldreieck von Versorgungssicherheit, Erneuerbarkeit und Wirtschaftlichkeit.

2.5.2. Winterstrom

Mit den 2013 geplanten Kleinwasserkraftwerk-Projekten würde ausschliesslich die Sommer-Energieproduktion erhöht, ohne dass damit die Verbesserung der Versorgungssicherheit oder wesentliche CO₂-Einsparungen zum heutigen Strommix verbunden wären. Gleichzeitig wird im Zuge der Energiestrategie 2050 die Photovoltaik mit grossen Produktionsüberschüssen im Sommer stark gefördert, was weitere Sommerenergie durch lokale Kleinwasserkraftwerke mit den heutigen Fördermitteln bei zusätzlichen Risiken unwirtschaftlich machen würde.

Inzwischen hat sich aufgrund der schweizerischen und europäischen Entwicklung der Energiewende der Bedarf an Winterstrom als systemkritisch erwiesen. Insgesamt wird darum die Sommerenergie wertmässig weiter sinken gegenüber der auch künftig fehlenden Winterenergie. Die im Postulat angesprochene Energieunabhängigkeit für die Gemeinde Davos würde bedeuten, dass zu jeder Zeit die benötigte Energie auch lokal produziert werden kann. Dies ist aufgrund der geografischen und hydrologischen Lage der Gemeinde Davos mit hauptsächlich Sommerproduktion in der Wasserkraft ökonomisch und ökologisch nicht realisierbar (vgl. Abschnitt 2.4.7). Möglichkeiten zur Deckung dieses Bedarfs bieten alpine PV-Projekte, die einen hohen Produktionsanteil im Winter aufweisen oder Beteiligungen der EWD AG über Partner wie die Swisspower an Produktionsprojekten mit hohem Winterstromanteil.

2.5.3. Einsparung von CO₂ im Wärmebereich

Der Gemeinde Davos als Eigentümerin der EWD AG ist es ein zentrales Anliegen, den Franken der Davoserinnen und Davoser in der Energieproduktion und für die Energiewende mit der grössten Wirkung einzusetzen. Durch die veränderte Situation im Bereich der Kleinwasserkraftwerke hat sich die EWD AG darum entschieden, die freiwerdenden Mittel möglichst klimawirksam und im Sinne der Eigentümerstrategie und der Energiestadt Davos einzusetzen. Mit der im 2018 beschlossenen Strategie 2025 der EWD AG sind Wärmenetze und -anlagen zum Kernauftrag prioritär in den Fokus gerückt. Dafür hat die EWD AG bisher über CHF 10 Mio. in verschiedene Anlagen mit für die EWD AG tragbaren Risiken bei mit Stromnetzen vergleichbarer Wirtschaftlichkeit investiert. Weitere Projekte sind bereits in der Realisierung. Inzwischen hat sich bestätigt, dass grosse Einsparungen an CO₂ im Sinne der Energiestadt damit möglich sind. So hat die EWD AG in den letzten drei Jahren fossile Energieträger im Wärmebereich mit Wärmenetzen und Einzelanlagen ersetzt,

was bereits zu einer Einsparung von rund 2'000 Tonnen CO₂ im 2021 führte. Über die gesamte Betriebszeit der bisher erstellten Wärmenetze und -anlagen können pro Tausend Franken rund 6 Tonnen CO₂ eingespart werden. Diese Aktivitäten und Investitionen der EWD AG wirken sich damit nachhaltig positiv auf die Luftqualität der Gemeinde Davos aus.

2.5.4. Investitionsbedarf gesamt

Bis ins Jahr 2033 plant die EWD AG mit durchschnittlichen Investitionen von ca. CHF 8 Mio./Jahr. Neben den regelmässigen Investitionen in den Ersatz und den Ausbau des Verteilnetzes werden auch grosse Investitionen in die Unterwerke "Unterschnitt" und "Dorf" sowie in das Neubauprojekt Werkhof fliessen. Diese Investitionssumme wird sich auf ca. CHF 9.5 Mio. pro Jahr erhöhen, wenn aufgrund der regelmässigen Zustandsprüfungen die Druckleitungen der beiden Kraftwerke Glaris und Frauenkirch ersetzt werden müssen. Bei sämtlichen Investitionen muss die EWD AG jederzeit dem gesetzlichen Versorgungsauftrag und dem sicheren Betrieb des Verteilnetzes langfristig nachkommen können und die betriebswirtschaftlichen Grundsätze im Rahmen der Geschäftstätigkeiten erfüllen können.

Deshalb kann die EWD AG nur ein tragbares Volumen an Investitionen tätigen wie die Entwicklung des Free Cash-Flows in den letzten Jahren zeigt:

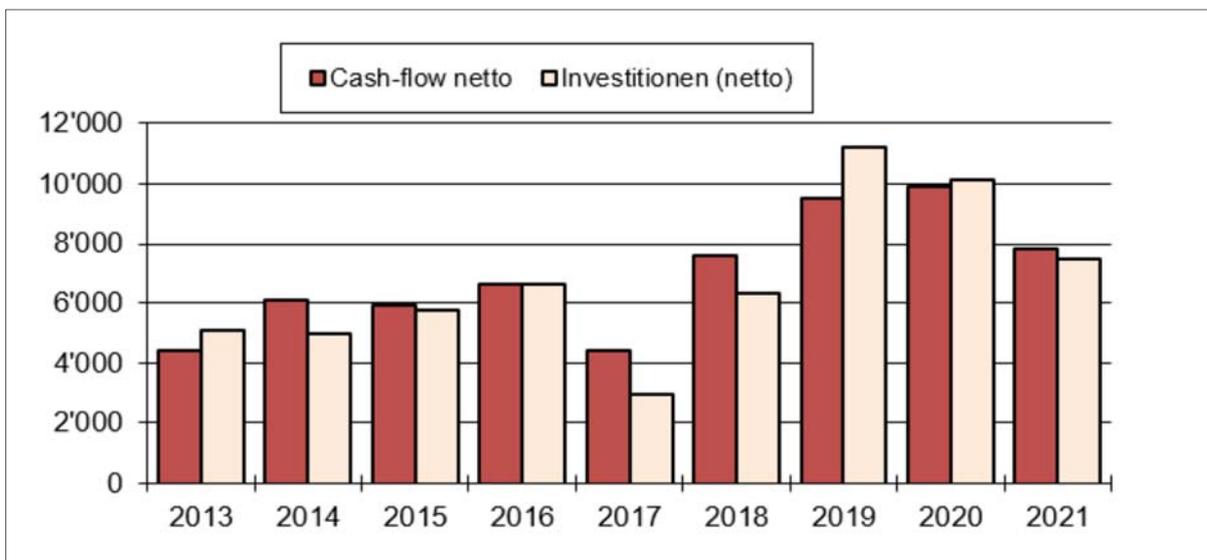


Abb. 13: Cash-Flow und Netto-Investitionen EWD AG von 2013 bis 2021, in 1000 CHF

Über die letzten 9 Jahre liegt der erwirtschaftete Free Cash-Flow bei CHF 1,8 Mio. Dieser wurde – mit Blick auf bevorstehende neue Investitionen – auch für die Rückzahlung von Fremdkapital eingesetzt.

Zusätzliche Investitionen von ca. CHF 63 Mio. in die drei Kleinwasserkraftwerke würden die durchschnittlichen Investitionen von jährlich ca. CHF 9.5 Mio. auf ca. CHF 13 Mio. / Jahr erhöhen. Die Verschuldung der EWD AG würde stark ansteigen, was die Handlungsmöglichkeiten der EWD AG entsprechend einschränkt (Mittelallokation). Für die EWD AG ist es deshalb aufgrund der begrenzten Mittel, die aufgrund des gesetzlichen Versorgungsauftrages hauptsächlich auf das sichere Verteilnetz fokussiert sein müssen, zentral, diese effizient und wirtschaftlich einzusetzen, ohne dass

das Kerngeschäft gefährdet wird. Die darüber hinaus verfügbaren Mittel können für die Energieproduktion und für die Reduktion von CO₂ in der Landschaft Davos eingesetzt werden.

2.5.5. Erhalt bestehender Kleinwasserkraftwerke

Seit der Abstimmung zur Wasserrechtsverleihung wurden durch die EWD AG zahlreiche Massnahmen, Studien und Projekte im erneuerbaren Bereich angegangen und realisiert. Die zum Zeitpunkt der Abstimmung nicht vorhersehbare Reduktion der Fördermittel durch zahlreiche Gesetzesänderungen für Kleinwasserkraftwerke in kurzer Zeit, gepaart durch den Zubau von Produktionskapazitäten hauptsächlich im Sommer, haben den energiewirtschaftlichen Nutzen und die Wirtschaftlichkeit der damals geplanten Vorhaben stark beeinträchtigt. Dadurch sind die Risiken für grosse Investitionen in Kleinwasserkraftwerke stark angestiegen. Als Folge dieser Entwicklung und der fehlenden langfristigen Investitionssicherheit hat die EWD AG entschieden, die finanziell verfügbaren Mittel bei tragbarer Wirtschaftlichkeit nebst klimawirksamen Wärmeprojekten für den Erhalt der bestehenden Kleinwasserkraftwerke Glaris und Frauenkirch und Projekte im Bereich der Winterstromproduktion zu vertiefen. Aufgrund der heutigen Fördermittelsituation ist der Bau des Kleinwasserkraftwerks Flüelabach mit Sommerenergieproduktion langfristig nicht wirtschaftlich: weder aus energiewirtschaftlicher Sicht (Sommerproduktion) noch aufgrund der langfristigen hohen Investitionsrisiken. Darum wird von einer Realisierung – sofern sich die heutigen Förderbedingungen nicht ändern – abgesehen. Der Beitrag zu den energiepolitischen Zielen ist für Investitionen im Wärmebereich bei tragbaren Risiken für die Gemeinde Davos deutlich grösser.

3. Postulatsanliegen 1: Eigenversorgung und Preisstabilität Elektrizität

3.1. Eigenversorgung

Die Schweizer Stromversorgung (siehe Kap. 2.1.) steht vor grossen Herausforderungen. Die bestehenden Kernkraftwerke sollen am Ende ihrer sicherheitstechnischen Betriebsdauer stillgelegt und nicht durch neue Kernkraftwerke ersetzt werden. Um die langfristigen Klimaziele erreichen zu können und gleichzeitig eine sichere Energieversorgung zu gewährleisten, wird mit der Energiestrategie 2050 auf eine höhere Energieeffizienz, den Ausbau der erneuerbaren Energien und auf Erneuerung, Aus- und Umbau der Stromnetze sowie auf die Verstärkung der Energieforschung und der internationalen Zusammenarbeit im Energiebereich gesetzt.

Eine gute Versorgungssicherheit stützt sich auf das Zusammenspiel verschiedener Bereiche des Stromsystems, insbesondere der Produktion (zentral wie dezentral) sowie Speicher und deren optimalem Einsatz, dem Stromnetz für den Transport, dem Austausch mit dem Ausland (Handel) und nicht zuletzt dem Stromverbrauch. Ein ganzheitlicher Ansatz setzt daher in all diesen Bereichen an. Mit dem schrittweisen Kernkraftausstieg und zunehmend erneuerbarer Produktion ist die Sicherstellung einer hinreichenden Menge an abrufbarer Erzeugung wichtig, um die (inflexible) Nachfrage, insbesondere in den Wintermonaten, zu decken. Dies umso mehr, sollte es infolge des fehlenden Stromabkommens zu einer Reduktion der Handelskapazitäten an den Schweizer Grenzen kommen.

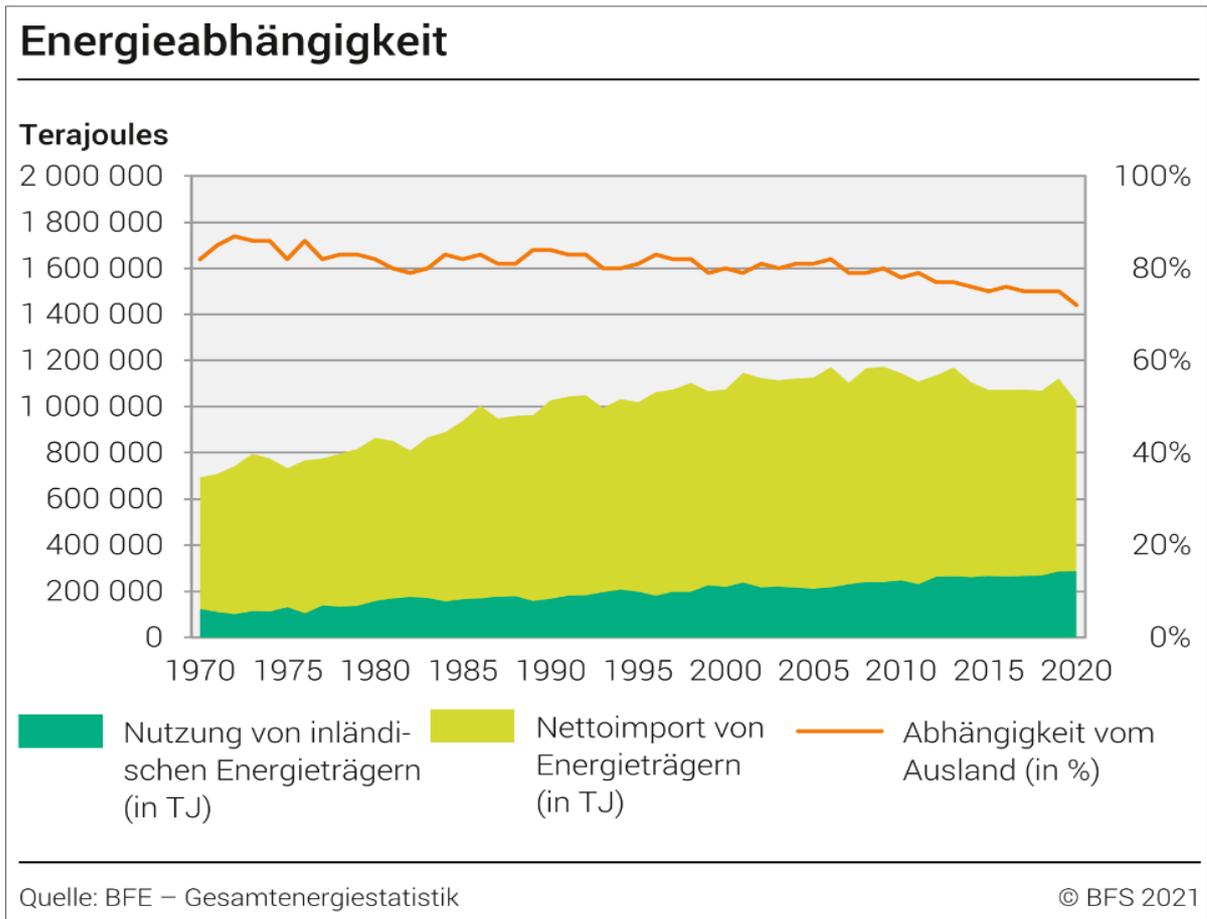


Abb. 14: Gesamtenergiestatistik, Quelle: BFE

Der Bund überprüft laufend die Stromversorgungssicherheit und ergreift vorbereitende Massnahmen. Diesbezüglich wurde vom Bundesrat Ende 2021 über die Stromversorgung in ausserordentlichen Lagen (OSTRAL) breit informiert.

In Diskussion stehen aktuell Lösungen für die Bewältigung von allfälligen Lastspitzen. Für die sichere Versorgung braucht es die Stromproduktion der inländischen Kraftwerke, einen effizienten und flexiblen Stromverbrauch sowie ausreichend ausgebaute und sichere Stromnetze sowie Übertragungsnetzkapazitäten, die den weiterhin nötigen grenzüberschreitenden Austausch (Exporte und Importe) ermöglichen.

Eine jederzeitige Energieautarkie auf nationaler Ebene (vgl. Abb. 13) ist – im Gegensatz zur angestrebten hohen Versorgungssicherheit – wirtschaftlich weder tragbar noch sinnvoll.

Nachfolgende Grafik aus dem Bericht Energieperspektiven 2050+ zeigt die Winter-Sommer-Bilanz der Schweiz bis 2050 auf:

Entwicklung der Bruttostromerzeugung im Winter- und Sommerhalbjahr im Szenario ZERO Basis
(Strategievariante «ausgeglichene Jahresbilanz 2050»), in TWh

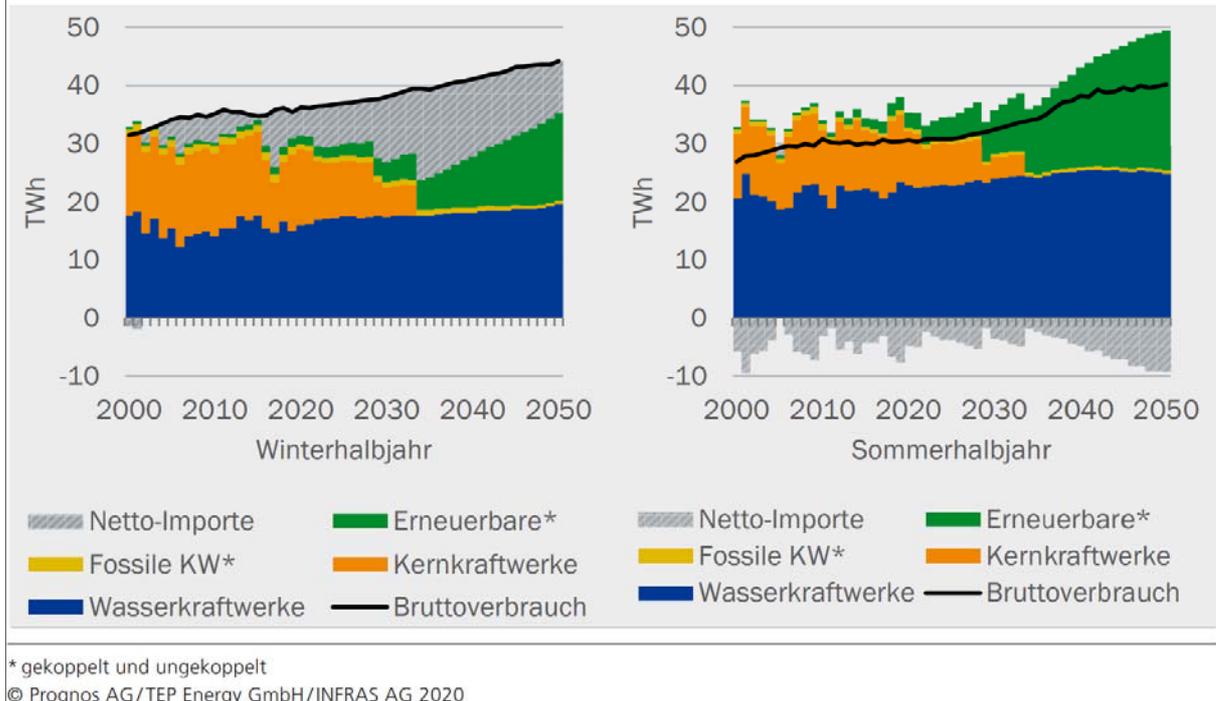


Abb. 15: Entwicklung der Bruttostromerzeugung im Winter- und Sommerhalbjahr im Szenario ZERO Basis; Quelle: Prognos AG / TEP Energy GmbH / INFRAS AG 2020

3.1.1. Versorgungssicherheit

Aus dem Blickwinkel der kommunalen Interessen steht die Versorgungssicherheit im Zentrum. Das Bundesamt für Energie definiert die Versorgungssicherheit folgendermassen:

"Versorgungssicherheit bedeutet, dass die Elektrizitätsverbraucher die gewünschte Menge an Elektrizität jederzeit, ausreichend und unterbrechungsfrei in der erforderlichen Qualität und zu angemessenen Preisen beziehen können. Versorgungssicherheit bedeutet also, dass die national und international verfügbaren Kraftwerke sowie die Netze in der Lage sind, die Nachfrage zu decken. Zur Beurteilung der mittel- und langfristigen Stromversorgungssicherheit sind sogenannte System-Adequacy-Analysen ein zentrales Instrument. Die Zuständigkeiten zur Sicherstellung der Stromversorgungssicherheit sind gesetzlich geregelt.

Die Stromversorgungssicherheit ist Sache der Unternehmen der Elektrizitätswirtschaft (Art. 6 Abs. 2 EnG). Der Staat ist einerseits dafür verantwortlich, geeignete Rahmenbedingungen zu schaffen, und greift andererseits dann ein, wenn die Unternehmen der Elektrizitätswirtschaft die sichere Versorgung mit Elektrizität nicht mehr gewährleisten können.

Dies betrifft Massnahmen nach Landesversorgungsgesetz (LVG) zur unmittelbaren Behebung von kurzfristigen Strommangellagen sowie Massnahmen nach Art. 9 des Stromversorgungsgesetzes (StromVG), um die mittel- bis langfristige Versorgung subsidiär sicherstellen zu können. Zur Überwachung der Stromversorgungssicherheit hat die Eidgenössische Elektrizitätskommission (EiCom) ein Monitoring implementiert. Das Bundesamt für Energie (BFE) erarbeitet und beurteilt energie-wirtschaftliche Szenarien (Energieperspektiven) im Hinblick auf energiepolitische Massnahmen (Gesetze und Verordnungen).

Die Gewährleistung der Stromversorgungssicherheit basiert auf dem Zusammenspiel von Kraftwerkskapazitäten und dem Stromnetz, welches Transport und Verteilung der produzierten Energie ermöglicht. Die Stromnetze ergänzen die inländischen Kraftwerkskapazitäten und sind für den Erhalt der Versorgungssicherheit ebenso wichtig. Die stark vernetzte Schweiz hängt zudem auch von den Gegebenheiten in den Nachbarstaaten ab. Eine enge internationale Abstimmung ist aus Sicht der Versorgungssicherheit unerlässlich. Da sich aufgrund neuer strategischer Ausrichtungen der Länder (vor allem der EU) die Situation über die Zeit ändert, braucht es für die Beurteilung der Versorgungssicherheit umfassende periodische Analysen zur so genannten "System Adequacy". Dabei handelt es sich um einen ganzheitlichen Modellierungsansatz der Versorgungssituation, welcher die strategische Ausrichtung in den Bereichen Erzeugung, Verbrauch und der nötigen Netzinfrastruktur betrachtet." Quelle: www.bfe.admin.ch

Die Schweiz ist mit 41 grenzüberschreitenden Stromleitungen eng mit dem europäischen Verbundnetz vermascht. Einerseits trägt diese starke Vernetzung massgeblich zur Stabilität der hiesigen Netze bei. Andererseits ist die Schweiz damit auch von der Stabilität der umliegenden Systeme abhängig.

Im Winter ist die Schweiz stets wie aufgezeigt auf Stromimporte angewiesen. Zur Deckung der drohenden Winterstromlücke kann die Schweiz nicht nur auf Importe aus der EU setzen. Einerseits fehlt nach Abbruch der Verhandlungen ein Stromabkommen mit der EU. Andererseits steuern die meisten europäischen Länder – wegen der Stilllegung von Kernkraftwerken und dem Ausstieg aus der Kohlekraft – bei fortschreitender Elektrifizierung ebenfalls auf eine Winterstromlücke zu und rechnen mit Stromimporten in grossen Mengen. Um die langfristige Versorgungssicherheit im Winter zu stärken und die Selbstversorgungsfähigkeit von rund 22 Tagen auch nach dem Ausstieg aus der Kernenergie zu erhalten, schlägt der Bundesrat ein Zubau-Ziel für den Winterstrom vor: Bis 2040 sollen zwei Terawattstunden zugebaut werden. Der Zubau wird prioritär bei grossen Speicherkraftwerken angesetzt und soll künftig mit einem "Winterzuschlag" von maximal 0,2 Rappen pro Kilowattstunde finanziert werden. Das bedeutet, dass im Sommerhalbjahr produzierende Kleinwasserkraftwerke ohne Speicherkapazitäten wie in der Landschaft Davos in der Planung des Bundesrates für die Versorgungssicherheit des Stromnetzes als nicht wesentlich betrachtet werden. Dies wirkt sich auch auf die reduzierten Förderinstrumente für Kleinwasserkraftwerke aus.

3.1.2. Energielieferung und Netz

Die Verantwortung für die Energielieferung liegt bei den Energieversorgungsunternehmen. Sie beliefern freie Stromkunden (Jahresverbrauch mindestens 100 MWh pro Jahr) basierend auf privatrechtlichen Verträgen. Die übrigen Stromkunden (Haushalte, kleinere Gewerbekunden) müssen von ihrem Verteilnetzbetreiber jederzeit mit der benötigten Menge an Strom zu angemessenen Tarifen beliefert werden (Grundversorgung).

Die Verantwortung für die Netzsicherheit liegt bei den Verteilnetzbetreibern. Das Übertragungsnetz (Höchstspannungsebene resp. Netzebene 1) wird von der nationalen Netzgesellschaft Swissgrid betrieben. Ist der stabile Netzbetrieb gefährdet, kann die Swissgrid bei den Kraftwerksbetreibern, den Netzbetreibern und weiteren Beteiligten stabilisierende Massnahmen einfordern (Art. 20 Abs. 2 Bst. C StromVG). Für die tieferen Netzebenen sind regionale, kantonale und kommunale Verteilnetzbetreiber verantwortlich.

3.1.3. Eigenversorgung

Hinsichtlich Netzsicherheit ist das Verteilnetz der EWD AG zur Elektrizitätsversorgung der Gemeinde Davos zweiseitig – ab Klosters und ab Filisur – an das regionale Verteilnetz der vorgelagerten Netzbetreiber angebunden. Diese wiederum sind in das nationale Verteilnetz von Swissgrid integriert. Mit der redundanten Anbindung wird eine sehr hohe Verfügbarkeit der Stromversorgung für Davos erreicht. Über diese Verknüpfung ist jederzeit die erforderliche Energiemenge zur Versorgung der Davoser Kundinnen und Kunden gewährleistet. Die Verfügbarkeit der Verteilnetze muss zudem jährlich erfasst und der Eidgenössischen Elektrizitätskommission gemeldet werden.

Hinsichtlich der Energielieferung kennt die Schweiz die sogenannte Teilmarktöffnung. Das bedeutet, dass zwischen Kunden mit freiem Marktzugang und Kunden in der Grundversorgung zu unterscheiden ist. Wie in Abschnitt 2.4.7 aufgezeigt, beziehen ca. 41 % der Stromkunden in Davos ihre Energie über privatrechtliche Verträge von der EWD AG oder über andere Energieversorgungsunternehmen in der Schweiz. Diese Energie wird durch die EWD AG oder durch Dritte zu Marktpreisen über das Verteilnetz geliefert.

Im Gegensatz zu den Marktkunden ist die EWD AG wie aufgezeigt verpflichtet, den grundversorgten Kunden jederzeit die benötigte Strommenge zu liefern. Diese Energie stammt bei 70 % der Energieversorgungsunternehmen in der Schweiz von Kraftwerken, die nicht dem lokalen Versorger gehören. Die EWD AG hingegen verfügt wie in Abschnitt 2.4.7 erläutert über eigene Kleinwasserkraftwerke und eine massgebliche Produktionsbeteiligung an der ALK, mit der die Jahresmenge der grundversorgten Kunden sichergestellt werden kann. 2021 wurden in der Grundversorgung 67'918 MWh an Kunden mit erneuerbaren Stromprodukten in der Grundversorgung geliefert, dies bei einer Wasserkraftproduktion (KWK Frauenkirch, KWK Glaris, Anteil ALK) von 68'403 MWh, was einem Eigenversorgungsgrad dieser Kunden von 100,7 % entspricht.

Wie in Abschnitt 2.4.7 dargestellt ist es aufgrund der hydrologischen und geografischen Lage der Gemeinde Davos so, dass in den Sommermonaten die überschüssige Energie verkauft und im Winterhalbjahr fehlende Mengen zugekauft werden müssen. In diesem Fachbereich – der sogenannten Energiewirtschaft – hat die EWD AG seit der Marktöffnung ein Kompetenzzentrum mit Experten aufgebaut. Sie haben die wichtige Aufgabe, die Produktions- und Beschaffungsmengen optimal abzuwickeln.

Eine vollständige Eigenversorgung der grundversorgten Kundinnen und Kunden in der Gemeinde Davos im Sinne einer jederzeitigen Energieautarkie – gleichbedeutend mit dem Zubau von rund 30 GWh Winterenergie inkl. Reserven oder vergleichbare saisonale Speicherung – wäre heute technologisch auch bei sehr grossen Aufwand kaum möglich und würde wirtschaftlich, raumplanerisch sowie ökologisch rasch an Grenzen stossen. Die im Winterhalbjahr benötigte Produktion von zusätzlich ca. 30 GWh zur Abschätzung entspräche ungefähr 350'000 m² PV-Fläche (49 Fussballfelder) ausgerichtet auf 50 % Winterproduktion oder 28 Windkraftwerken mit einer Leistung von 1 MW (total 28 MW) bei 2'000 Volllaststunden bei 60 % Winterproduktion.

Die mit der Konzessionserneuerung vorsorglich beantragten Erweiterungen der bestehenden sowie der Neubau des Kleinwasserkraftwerks Flüelabach sind hauptsächlich im Sommer produzierende Energiequellen. Die Risiken für die EWD AG aufgrund von Preisunterschieden und -schwankungen am Strommarkt zwischen Sommer- und Winterenergie würden im Verhältnis zur wirtschaftlichen Leistung der EWD AG ebenfalls stark zunehmen. Schliesslich kann deswegen die Frage der Eigenversorgung auf dem Gemeindegebiet nicht mit den konzessionierten Kleinwasserkraftwerken

gelöst werden, da diese die Winterproduktion (Energienmenge und Leistung) nur unwesentlich erhöhen würden (vgl. Abschnitt 2.4.7, Abb. 10).

3.2. Preisstabilität

Die Strompreise entstehen durch Angebot und Nachfrage auf den kurz- und langfristigen Strommärkten. Heute sind es vor allem Kraftwerke auf der Angebotsseite mit positiven variablen Kosten wie bspw. Gas- und Kohlekraftwerke, die den Preis bestimmen. Steigen die Kohle-, Gas- oder CO₂-Preise, dann haben die preissetzenden Kraftwerke höhere variable Produktionskosten, womit auch die Strompreise steigen. Im Vergleich dazu haben Wind-, PV- und Wasserkraftwerke kaum und Kernkraftwerke sehr tiefe variable Kosten, was sie zu Preisnehmern macht.

Für Elektrizitätstarife gelten gesetzliche Vorgaben, die im Stromversorgungsgesetz (StromVG) und in der dazugehörigen Verordnung (StromVV) definiert sind. Die EWD AG ist gesetzlich verpflichtet (vgl. Abschnitt 3.1.1), jederzeit die benötigte Menge an Strom zu angemessenen Tarifen den Kundinnen und Kunden in der Grundversorgung zu liefern (Art. 6 Abs. 1 StromVG). Die Eidgenössische Elektrizitätskommission (ElCom) ist der Regulator für die Stromwirtschaft. Die ElCom überwacht die Stromversorgung und -märkte im Hinblick auf eine sichere und erschwingliche Versorgung, insbesondere im Bereich der gebundenen Kundinnen und Kunden in der Grundversorgung.

Während die freien Marktkundinnen und -kunden mit mehr als 100'000 kWh/Jahr Verbrauch ihren Energiebedarf zu an der Strombörse (EEX) orientierten Preisen beschaffen, ist die Preisbildung in der Grundversorgung gesetzlich genau vorgegeben.

Wie setzt sich der Strompreis zusammen und wie funktioniert die Preisbildung für gebundene Kunden? Die Tarife setzen sich aus den Komponenten Netznutzungstarif, Energiepreis, Abgaben und Leistungen ans Gemeinwesen sowie der Bundesabgabe zur Förderung der erneuerbaren Energien, dem Netzzuschlag, zusammen. In Bezug auf die Preisstabilität im Kontext der Kleinwasserkraftwerke und der Kraftwerksbeteiligung ALK ist einzig der Energiepreis betroffen. Der Tarifanteil für die Energielieferung an Endverbraucher mit Grundversorgung orientiert sich an den Gesteungskosten einer effizienten Produktion und an langfristigen Bezugsverträgen für die Energie (Art. 4 Abs. 1 StromVV).

Die für die grundversorgten Kundinnen und Kunden benötigte Energie erzeugt der Verteilnetzbetreiber (VNB) entweder mit eigenen Kraftwerken oder er kauft sie am Markt ein. Wie in Abschnitt 3.1.3 erläutert, muss die EWD AG aufgrund der Unterschiede zwischen Produktions- und Absatzverlauf eigene Energie am Markt verkaufen und zu anderen Zeitpunkten Energie am Markt einkaufen. Damit ergibt sich ein Mischpreis für die Energietarife, der sich hauptsächlich aus dem Marktpreisanteil und aus den Kosten für die Eigenproduktion zusammensetzt. Den Aufwand für Verrechnung und Kundenanfragen dürfen Energieversorger lediglich mit einem von der ElCom festgelegten, jährlichen Betrag einrechnen. Aufgrund von Mengenschwankungen können sogenannte Unter- und Überdeckungen entstehen, die die Energieversorger nach Vorgaben der ElCom in maximal drei Folgejahren abbauen resp. bereinigen müssen. Zusätzlich spielt auch die sogenannte Durchschnittspreismethode eine wichtige Rolle für die Grundversorgungstarife. Die Betreiber der Verteilnetze sind verpflichtet, Preisvorteile aufgrund ihres freien Netzzugangs anteilmässig an die festen Endverbraucher weiterzugeben (Art. 6 StromVG). Umgekehrt bedeutet dies, dass auch Preisnachteile sich auf die Preise der festen Endverbraucher auswirken können. Durch diese Methodik sind die Energiepreise in der Grundversorgung nach heutiger Gesetzgebung ebenfalls an die Preisen der Marktkunden gekoppelt.

Um eine gewisse Preisstabilität und -kontinuität zu erreichen, hat die EWD AG die Energiebeschaffung und den Verkauf der Produktion auf jeweils drei Frontjahre gestaffelt, die wiederum in mehreren Tranchen zeitlich versetzt abgewickelt werden. Somit können grössere Strompreisveränderungen über die Folgejahre geglättet werden.

Ein Ausbau der bestehenden Kleinwasserkraftwerke Glaris und Frauenkirch sowie ein Neubau am Flüelabach haben demgegenüber nur eine geringe preisstabilisierende Wirkung. Neben dem Umstand, dass sich die Gestehungskosten der eigenen Produktion der EWD AG beim vollständigen Ausbau um ca. 49 % erhöhen würde (günstige Kraftwerke werden durch Kraftwerke mit deutlich höheren Produktionskosten ersetzt), vergrössern sich z.B. auch die Kosten für anfallende Zusatzeinkäufe aufgrund kurzfristiger Minderproduktion (Witterung). Zudem gehen Experten davon aus, dass durch den massiven Ausbau der Photovoltaik-Produktion nach nationaler und europäischer Energiestrategie die Sommerpreise deutlich unter dem Niveau der Gestehungskosten von neuen Kleinwasserkraftwerken mit vorwiegend Sommerproduktion liegen werden. Analog dürfte sich die künftige Stromkennzeichnung mit kürzeren Gültigkeitsperioden (Quartal/Monat) negativ auf den Wert der Herkunftsnachweise für die Sommerproduktion auswirken (<https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaeft?AffairId=20213620>). Als Folge dieser Entwicklungen erhöhen sich mittel- bis langfristig die Kosten für die grundversorgten Kundinnen und Kunden bei Gestehungskosten über Marktpreisen.

Bei höheren Gestehungskosten von 49 % würde sich mit dem Ausbau der lokalen Wasserkraft die Energieproduktion insgesamt um ca. 32 % erhöhen. Mit der langfristigen Sommer-Preisentwicklung bedeutet dies ein Klumpenrisiko für die EWD AG, weil keine zeitliche und technologische Diversifikation der Produktion die Risiken mildert.

Die EWD AG muss über alle Geschäftsbereiche auch ohne die drei Kraftwerke bis 2033 ca. CHF 94 Mio. investieren. Davon werden aus heutiger Sicht ca. CHF 14 Mio. in den sehr zukunftssträchtigen erneuerbaren Wärmebereich fliessen, welcher frei von regulatorischen Vorgaben ist und die CO₂-Bilanz der Landschaft und Energiestadt Davos nachhaltig verbessern wird. In den Fliessgewässern Sertig und Landwasser werden die Fischwanderhilfen für die Kleinwasserkraftwerke Frauenkirch und Glaris erstellt. Der Grossteil der Investitionen fliesst entsprechend den gesetzlichen Verpflichtungen zudem in den sicheren Netzbetrieb, den Unterhalt und den Ausbau der Netzkapazitäten (E-Mobilität, Ausbau Wärmepumpen, Tourismusanlagen etc.) und in den Einbau der intelligenten Messsysteme mit Smart-Metern (regulatorische Vorgabe).

Werden die Kleinwasserkraftwerke Frauenkirch, Glaris und der mögliche Zubau am Flüelabach bezüglich Preisstabilisierung (Erhöhungen, Senkungen, Risiken) betrachtet, so wirken sich folgende Faktoren direkt sowie mit der ALK-Produktion grösstenteils kumulierend aus, indem unplanbare, kurzfristige und aktuell sehr teure Beschaffungen oder ungünstige Verkäufe am Strommarkt getätigt werden müssen:

- ungeplante Produktionsausfälle;
- nicht vorhersehbare Witterung (Wasserführung, grosse Schwankungen Niederschläge) führen zu Mehr- und Minderproduktionen und müssen kurzfristig am Markt beschafft, resp. verkauft werden;
- nicht planbare Absatzschwankungen (Krisen, Pandemien);
- Preisschwankungen insbesondere bezüglich Sommer-Winter-Verhältnis der Marktpreise für Verkauf und Beschaffung;



Abb. 16: Preisschwankungen der Marktpreise bezüglich Sommer-Winter-Verhältnis für Verkauf und Beschaffung

- Preisschwankungen am kurzfristigen Markt (Spot), Beschaffung Restprofil und Ausgleichsenergie.

Aus der Erfahrung der letzten Jahre und Monate kann ergänzt werden, dass die Eigenproduktion aus lokalen Kleinwasserkraftwerken im Landwassertal zusammen mit der ALK-Beteiligung ein für die EWD AG tragbares – wenn auch wie in den letzten sechs Monaten festgestellt – wesentliches Risiko darstellt.

Zusammengefasst lässt sich damit eine Preisstabilität mit Sommer-Energieproduktion von Kleinwasserkraftwerken in der Landschaft Davos wegen Marktpreisschwankungen, PV-Ausbau nach Energiestrategie 2050, möglichen Marktöffnungsschritten, hydrologisch und technisch bedingten Produktionsrisiken und -ausfällen sowie Beschaffungsrisiken nicht oder nur unwesentlich erzielen.

Fazit 1: In Erwägung,

dass bezüglich Marktzugang und Festlegung der Elektrizitätstarife die Regulierung des Bundes den Eigentümern und Betreibern des Verteilnetzes keinen relevanten Gestaltungsspielraum für lokale Eigenheiten lässt,

dass Bevölkerung und Gäste sowie das Gewerbe von Davos in der Grundversorgung mit der "Davoser Wasserkraft" von einem Eigenversorgungsanteil von 100,7 % allerdings stark sommerlastiger Produktion profitieren,

dass zusätzliche Sommerproduktion aus Wasserkraft nur marginal zu höherer Versorgungssicherheit bei höheren durchschnittlichen Gestehungskosten beitrüge,

dass der Zubau alpiner Photovoltaik den Anteil an Winterproduktion erhöhen und damit die Eigenproduktion stärken könnte,

dass nebst der Konzessionsabgabe als hoheitliche Komponente des Stromtarifs und den Gestehungskosten der Eigenproduktion der Stromeinkauf durch die EWD AG am Markt die Tarifgestaltung beeinflusst,

erkennt der Kleine Landrat im Ausbau der Davoser Kleinwasserkraft vorderhand keinen, jedenfalls keinen relevanten Beitrag an eine höhere Versorgungssicherheit bzw. zu weniger Preisvolatilität.

4. Postulatsanliegen 2: Strategie Davoser Wasserkraft

Das Potenzial der Wasserkraft in der Landschaft Davos wurde im Hinblick auf die Abstimmung zur Wasserrechtsverleihung (vgl. Abschnitt 2.4.2) in einer Studie umfassend abgeklärt. Daraus sind die für die Umwelt verträglichen und unter dem damaligen Förderregime wirtschaftlich möglichen Nutzungsmöglichkeiten eruiert worden. Das Ergebnis der Abklärungen wurde in der Botschaft zur Volksabstimmung dokumentiert. Durch immer kürzer werdende Zyklen der Gesetzes- und Fördermittelanpassungen, die zu einschneidenden Reduktionen der Förderbeiträge mit entsprechendem Einfluss auf die Investitionsentscheide und -risiken führten, hat sich die Situation seit der Abstimmung vom 24. November 2013 für die geplanten Vorhaben markant verändert. Im Detail wird darauf im Kapitel 5 eingegangen.

Für die EWD AG steht der gesetzliche Auftrag als Verteilnetzbetreiber gemäss Absatz 2.3 an oberster Stelle. Jegliche Investitionen im Rahmen der Geschäftstätigkeit des Unternehmens dürfen diesen zentralen Auftrag und die Versorgungssicherheit – gerade im Hinblick auf die volkswirtschaftliche und touristische Entwicklung der Gemeinde Davos – nicht gefährden. Der Grossteil der Mittel der EWD AG muss und wird deshalb in den Bau, den Unterhalt und die Erweiterungen des Verteilnetzes sowie den zugehörigen Betrieb mit Infrastruktur investiert und ist langfristig gebunden. Mit den zunehmenden Preisschwankungen am Energiemarkt haben Investitionen in die Energieproduktion mit saisonalen Kleinwasserkraftwerken und insbesondere die daraus resultierenden Folgekosten (Betrieb, Unterhalt, Produktionsschwankungen) einen wesentlichen Einfluss auf das Ergebnis der EWD AG. Diese Risiken müssen von der EWD AG langfristig getragen werden können, wie es auch die Statuten vorgeben.

Statuten und Eigentümerstrategie der EWD AG sind auf eine langfristig sichere und wirtschaftliche Versorgung ausgerichtet. Die Eigentümerstrategie des Kleinen Landrats für die EWD AG unterstützt die mehrfach überarbeitenden, übergeordneten gesetzlichen Vorgaben (StromVG, StromVV, EnG, MuKE usw.). Insbesondere sind die gesetzlichen Vorgaben eingehalten, dass jederzeit die benötigte Menge an Strom zu angemessenen Tarifen den Kundinnen und Kunden in der Grundversorgung zu liefern ist (Art. 6 Abs. 1 StromVG).

Zur Ökologie der elektrischen Energie, zur Wirtschaftlichkeit und zum Ausbau der lokalen erneuerbaren Kleinwasserkraftwerke halten die für die Investitionsentscheidungen der EWD AG verbindlichen Statuten (Auflage zur Botschaft vom 26.11.2000) und die aktuelle Eigentümerstrategie zweckmässige und "Energiestrategie 2050"-konforme Rahmenbedingungen zwingend fest:

Auszug Statuten: "Die Gesellschaft versorgt die Kundinnen und Kunden in ihrem Gebiet ausreichend, wirtschaftlich, sicher und umweltschonend mit elektrischer Energie. Sie erstellt und betreibt die notwendigen Anlagen.

Die Gesellschaft kann auch neue Technologien in der Versorgung mit elektrischer Energie nutzen."

Auszug Eigentümerstrategie: "Die EWD AG ist für den Bau, Unterhalt und Betrieb des Versorgungsnetzes, die Energieverteilung, den Handel mit Energie sowie Dienstleistungen als Kernge-

schäfte zuständig. Im Interesse einer langfristig gesicherten Stromversorgung zu günstigen Konditionen wird die Eigenproduktion innerhalb der Schweiz, wenn betriebswirtschaftlich sinnvoll und im Interesse der Gemeinde liegend, massvoll ausgebaut.

Es liegt auch im Interesse dieser (Gemeinde Davos), dass in Abstimmung mit der Energiestadt weiterhin ein möglichst hoher Anteil an erneuerbarer Energie beibehalten und nach Möglichkeit erhöht wird."

Entsprechend diesen Strategie-Leitplanken werden für die Sicherung der bestehenden Kleinwasserkraftwerke in den kommenden 10 Jahren Investitionen von rund CHF 3 Mio. im technischen Bereich nötig sein. Für den Ersatz der Druckleitungen der bestehenden Kraftwerke ist gemäss Zustandsanalysen von externen Spezialisten mit weiteren Investitionen von CHF 15 bis 20 Mio. bis 2035 zu rechnen. Bereits im 2020 und 2021 wurden insgesamt CHF 1,2 Mio. in die Erneuerung der Kleinwasserkraftwerke Frauenkirch und Glaris investiert. Nach der Genehmigung durch die Behörden steht der Bau der Fischwanderhilfen für beide Anlagen an (ca. CHF 4 Mio.).

Die Energieunabhängigkeit wurde im Abschnitt 3.1.3 im schweizerischen und europäischen Kontext beleuchtet. Daraus lässt sich folgern, dass eine vollständige Energieautarkie für Davos aufgrund der regionalen und nationalen Einbindung des Stromnetzes, der geografischen und hydrologischen Situation sowie aus ökologischer und wirtschaftlicher Sicht nicht als realistisch einzuschätzen ist. Entsprechende gesetzliche Grundlagen sowie Vorgaben des Regulators – gerade im Hinblick auf Fördermittel und den Einsatz der Netznutzungsentgelte – liegen nicht vor.

Ein wesentlicher Punkt im Kontext von Investitionen in Kleinwasserkraftwerke ist, dass diese für bis zu 80 Jahre Betriebsdauer erstellt werden, während Gesetze und Vergütungsansätze innert immer kürzeren Zyklen (z.B. innert Jahresfrist) ändern können. Klarheit über definitive Fördermittel für den Betreiber herrscht aufgrund der Erfahrungen seit 2013 erst dann, wenn das Kraftwerk bereits in Betrieb ist. Aufgrund der aktuellen Strompreise können sogar, wie die neuesten Erfahrungen 2021/2022 zeigen, Rückerstattungen von Fördermitteln fällig werden (vgl. Kapitel 5), die mit langfristigen Verträgen oder mit der lokalen Grundversorgungsverwendung nicht erwirtschaftet werden können. Eine Planungssicherheit für langfristige Investitionen ist nicht mehr gegeben resp. stark gefährdet. Die damit verbundenen langfristigen Risiken hinsichtlich Defizite – insbesondere für die Sommer-Energieproduktion – sind für die Betreiber deutlich angestiegen.

Die durch die Geschäftstätigkeiten erwirtschafteten Mittel werden im Rahmen der Gesetzgebung für Verteilnetzbetreiber und den Vorgaben des Eigentümers eingesetzt. Im Netzbereich ist aufgrund der politischen Stossrichtungen und den anstehenden Gesetzesänderungen davon auszugehen, dass der WACC (Weighted Average Cost of Capital) mittelfristig sinkt. Für die EWD AG ist im Verteilnetz nach heutigen Erkenntnissen von Ertragseinbussen von mindestens CHF 350'000/Jahr auszugehen. Auch im Energiebereich in der Grundversorgung ist zu erwarten, dass der regulatorische Ertrag mittelfristig um rund CHF 200'000 durch die ECom reduziert wird. Die Folgen dieser absehbaren gesetzlichen Veränderungen werden direkt im Ergebnis der EWD AG ersichtlich sein.

Im Abschnitt 2.4.8 wurden die zahlreichen Aktivitäten der EWD AG im Bereich der CO₂-Neutralität respektive den Klimazielen der Energiestadt Davos aufgezeigt. Diese sehr klimawirksamen Investitionen weisen einen Break Even von 20 bis 25 Jahren auf, was einer langfristigen Ausrichtung entspricht.

Unter Berücksichtigung dieser künftigen regulatorischen Entwicklungen, die das Ergebnis der EWD AG nachhaltig beeinflussen, sowie des Einsatzes der Mittel zur Verbesserung der CO₂-Bilanz ist der finanzielle Handlungsspielraum der EWD AG mit Blick auf ein langfristig und finanziell nachhaltig ausgerichtetes Unternehmen gegeben.

Zurzeit verzinst die EWD AG das von der Gemeinde zu 100 % gehaltene Aktienkapital mit einer Dividende von 28 % (CHF 1'148'000). Auch diese Mittel müssen trotz den regulatorischen Vorgaben durch eine erfolgreiche Geschäftstätigkeit erwirtschaftet werden. Bezüglich der Konzessionsabgabe (2021: CHF 1'399'000) wirkt die EWD AG als verlängerter Arm zwischen der Gemeinde Davos und den am Verteilnetz angeschlossenen Kundinnen und Kunden. Die EWD AG zieht die Abgaben, welche vom Grossen Landrat gesetzlich beschlossen wurden, bei den Netzkundinnen und -kunden ein und leitet sie an die Gemeinde Davos weiter.

Die Verwendung von Dividende und Konzessionsabgabe, z.B. für erneuerbare Projekte oder Fördermittel, liegt im Ermessen der Gemeinde Davos. Unter Berücksichtigung des Quersubventionierungsverbots im Rahmen der hoheitlichen Tätigkeiten (Art. 10 Abs. 1 StromVG) ist es der EWD AG möglich, entsprechende Projekte und Aufgaben in Form von entschädigten Leistungsaufträgen für die Gemeinde Davos umzusetzen.

Sämtliche Investitionen der EWD AG sind unter den aufgezeigten, vielfältigen Gesichtspunkten zu bewerten. Sowohl die Entwicklung der Fördermittel (vgl. Kap. 5), die gesetzlichen Veränderungen im hoheitlichen Bereich (Verteilnetz, Grundversorgung), die energiewirtschaftliche Betrachtung des Produktionszeitpunkts (Sommerenergie), die wirtschaftlich und ökologisch nicht machbare Eigenversorgung wie auch die in Zukunft benötigten finanziellen Mittel sind strategisch entscheidende Elemente. Daraus abgeleitet ist aus heutiger Perspektive ein Ausbau der Kleinwasserkraftwerke und ein Neubau des KWK Flüelabach – im Gegensatz zum Erhalt und Betrieb der bestehenden Anlagen – nicht sinnvoll.

Was zusätzliche oder neue Investitionen in die Energieproduktion generell betreffen, haben sich die Entscheide dafür an der Rentabilität, an der Effizienz der Produktion und an den ökologischen Auswirkungen messen zu lassen (vgl. Grafik 17 zu den Gestehungskosten je Produktionstechnologie im Strombereich).

Als Folge davon hat sich die EWD AG strategisch und entsprechend ihren unternehmerischen Vorgaben dazu entschieden, die durch die Kleinwasserkraftwerke zum grossen Teil nicht beanspruchten Mittel in den Wärmebereich gemäss Abschnitt 2.4.8 zu investieren. Damit wird die CO₂-Bilanz der Gemeinde Davos nachhaltig verbessert.

Fazit 2: In Erwägung,

dass die von der EWD AG gewählte Investitionspriorisierung bezüglich erneuerbarer Energien in massgeblichem Umfang zur Substituierung von fossilen Energieträgern beiträgt,

dass die getätigten Investitionen in das Netz und in den Fernwärmeverbund sowie im Substanzerhalt der vorhandenen Wasserkraft betriebs- und volkswirtschaftlich (durch die Reduktion der Auslandsabhängigkeit) wie auch ökologisch gewinnbringend sind,

dass zum Unternehmensergebnis der EWD AG primär das Netz und die Fernwärme beitragen,

sieht der Kleine Landrat zur Zeit davon ab, die Eignerstrategie für die EWD AG anzupassen.

5. Postulatsanliegen 3: Investitionen und Entwicklung Fördermittel

Wie in Kapitel 3.4 erläutert, wurden Investitionen, Studien und mehrere Projekte für die Kleinwasserkraftwerke Glaris, Frauenkirch und Flüelabach durchgeführt.

In der Botschaft vom 24. November 2013, S. 12, wurde die Basis für die Investitionen der Kleinwasserkraftwerke resp. deren Erweiterungen dargelegt:

"Um die Wirtschaftlichkeit der Kraftwerke zu garantieren, wurden diese beim Fördersystem des Bundes "Kostendeckende Einspeisevergütung KEV" angemeldet. Die jährlichen Einnahmen werden dabei gesamthaft auf ca. 4,8 Mio. Fr. veranschlagt und decken die anfallenden Betriebskosten inkl. Zins und Amortisation. Der Vergütungssatz ist für eine Laufzeit von 25 Jahren garantiert und gewährleistet zum grossen Teil die Rückzahlung der aufgenommenen Mittel.

Nach 25 Jahren Betriebszeit werden die Gestehungskosten dannzumal soweit reduziert sein, dass sie sich im Bereich der Marktpreise bewegen und die EWD AG diesen Strom für die Versorgung von Davos einsetzen kann."

Wesentliches Element für die Investitionsentscheidung für Kleinwasserkraftwerke im Landwassertal ist – aufgrund der hauptsächlichlichen Sommerproduktion (vgl. Abschnitte 2.4.7 und 3.1.3) – die nationale und auf eine ganzjährige Produktion ausgerichtete Fördermittelsituation. Diese wirkt sich direkt auf die wirtschaftlichen Berechnungen der sehr hohen Investitionen und damit auf die unternehmerischen Risiken der EWD AG aus. Die Fördermittel haben sich seit der Abstimmung vom 24. November 2013 stark zu Ungunsten der Investitionsvorhaben Flüelabach, Frauenkirch und Glaris entwickelt. Im Bericht "Faktensammlung Kleinwasserkraft" des BFE/EnergieSchweiz im Dezember 2020 wird dargestellt, wie die Wirtschaftlichkeit von Kraftwerken von den Gestehungskosten und vom Ertragsmodell abhängt. Die Gestehungskosten von Kleinwasserkraftwerken variieren je nach Projektumfeld stark, wie die nachfolgende Grafik aus diesem Bereich aufzeigt.

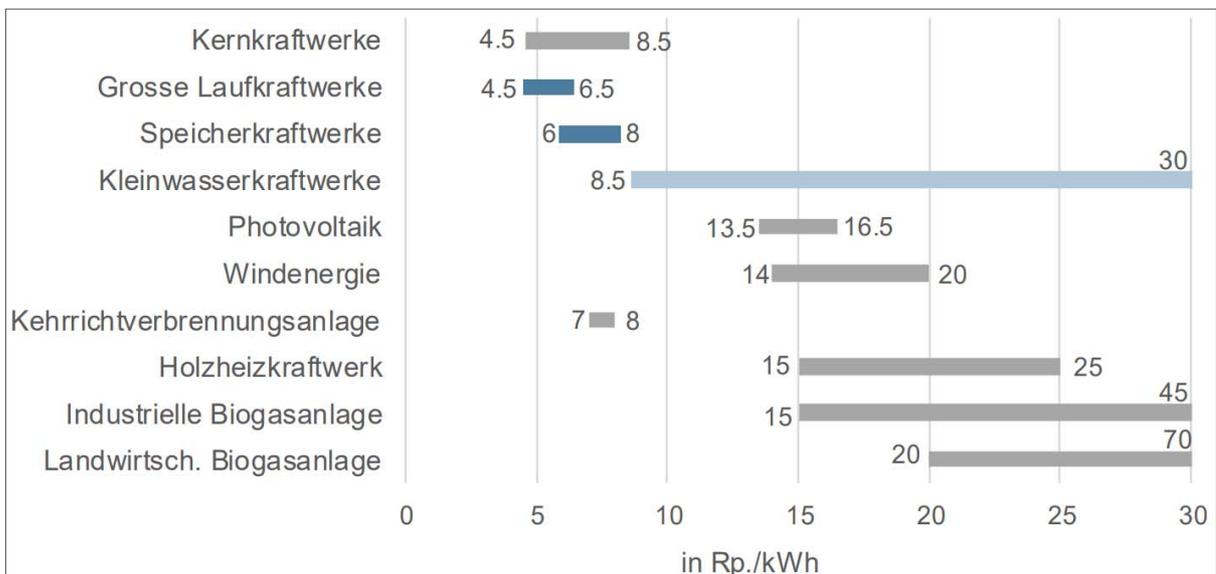


Abb. 17: Vergleich Gestehungskosten: Gestehungskosten / kWh für Kraftwerkstechnologien in der Schweiz (Quellen: Faktensammlung Kleinwasserkraft (Seite 35) und resolution.ch 2016, SWV 2017, BFE 2016, Swissolar 2017, VSE 2015)

Der Bericht "Kostenstruktur von Kleinwasserkraftwerken auf Basis der vorhandenen Grobanalysen und Vorstudien" von BFE/EnergieSchweiz im Dezember 2014 zeigt vergleichbare Berechnungen

mit durchschnittlichen Gestehungskosten von 20,2 Rp./kWh bei einem Betrieb von 5'500 Volllaststunden pro Jahr. Bei Kleinwasserkraftwerken in der Landschaft Davos, die nur im Sommer Energie produzieren können, reduzieren sich die Volllaststunden auf ca. 2'700 Stunden pro Jahr. Damit wird die Wirtschaftlichkeit aufgrund der deutlich tieferen Sommer- als Winterpreise entsprechend stark verringert. Mit den geplanten PV-Ausbauten nach der Energiestrategie 2050 wird sich dies weiter verschärfen.

Die Gestehungskosten von Kleinwasserkraftwerken setzen sich aus Betriebs- und Unterhaltskosten, Investitionskosten, Zinskosten sowie aus Abgaben (inkl. Wasserzinsen), Steuern und Versicherungskosten zusammen. Da die einzelnen Kraftwerke und deren Rahmenbedingungen (z.B. Hydrologie) sich sehr stark unterscheiden, können die Kostenstrukturen der Kraftwerke sehr unterschiedlich sein.

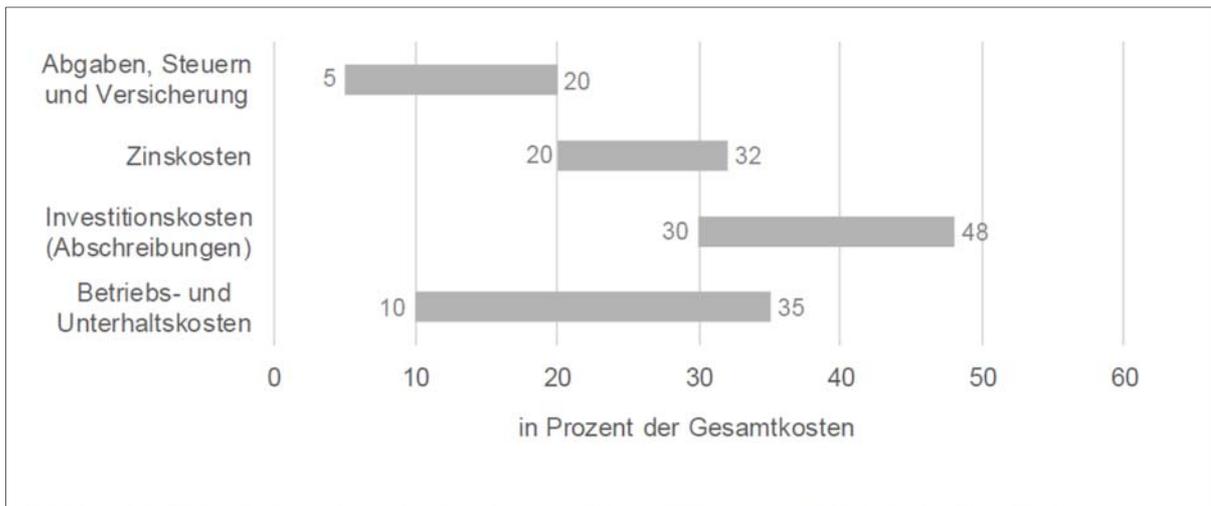


Abb. 18: Anteile an den gesamten Gestehungskosten von Kleinwasserkraftwerken, BFE 2016 / SWV 2017

Per 1. Januar 2018 wurden diverse Anpassungen bei den Rahmenbedingungen der Kleinwasserkraft in Kraft gesetzt. Die bisherige kostendeckende Einspeisevergütung KEV wurde durch ein neues Einspeisevergütungssystem für neue Kleinwasserkraftwerke mit einer Leistung von mindestens 1 MW ersetzt. Für Erneuerungen und Erweiterungen von Kleinwasserkraftwerken mit einer Leistung von mindestens 300 kW sind seither Investitionsbeiträge vorgesehen.

Neu kam die sogenannte gesetzliche Pflicht zur Direktvermarktung hinzu: Dieses System verpflichtet Betreiber von Anlagen ab 500 kW Leistung zur Vermarktung der entsprechenden Produktion direkt an der Strombörse seit dem 1. Januar 2020. Durch den Verkauf auf dem Grosshandelsmarkt sind die Produzenten erneuerbarer Energie neuen geschäftlichen und operativen Risiken ausgesetzt, unter anderem in Verbindung mit dem Spotmarktpreis, der Prognosequalität oder den Kosten für die Ausgleichsenergie. Die Auswirkungen auf die Produzenten wurden erstmals im Q4/2021 sichtbar, als die verantwortliche Stelle für die Fördermittel (Pronovo) den Produzenten der betroffenen Anlagen mit Vergütungsansätzen pro Kilowattstunde unter dem Marktpreis die Differenz zum derzeit höheren Marktpreis an der Börse zurückverrechnete. Die Preisentwicklung für Kleinwasserkraftwerke ist in Abschnitt 2.4.7 (Referenz-Marktpreise gemäss Art. 15 EnFV, BFE, 13. April 2022) dargestellt.

Über eine Zeitachse von 20 Jahren betrachtet, sind die Energiepreise (Base, Börsenprodukt europäische Strombörse EEX für gleichmässiges Jahresband) aus verschiedenen Gründen retro- und prospektiv grossen Schwankungen unterworfen:



Abb.19: Volatilität der Marktpreise Strom seit 2003

Wie die Preisentwicklung seit 2020 zeigt, ist eine Vorhersage des Marktpreises für die Zukunft kaum möglich respektive nur mit zahlreichen Annahmen und einer Bandbreite für die Preisschwankungen modellierbar.

Wesentlich für die Energieproduktion aus Kleinwasserkraft im Landwassertal sind aufgrund der verfügbaren Wassermengen und Umweltvorgaben für die Kraftwerke zur Hauptsache die Preise für die Sommerenergie. Aus den Preisspannen für die Sommerenergie können entsprechende Szenarien für die Risikobetrachtung der Investitionen und der daraus resultierenden Betriebskosten abgeleitet werden. Allerdings sind auch diese aufgrund der Unstetigkeiten in den Fördermitteln nur bedingt abschätzbar über die gesamte Laufzeit der Kleinwasserkraftwerke.

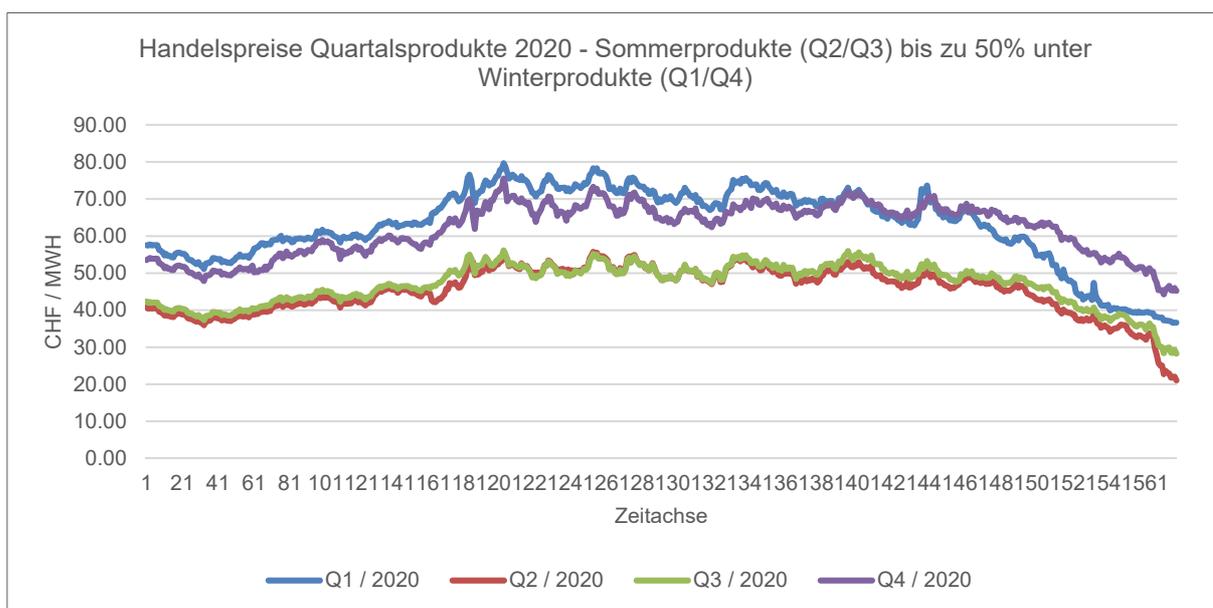


Abb. 20: Preisunterschiede Sommer- zu Winterhalbjahr im 2020

Wie dargestellt wurden die Fördermittel seit der Konzessionserteilung 2013 mehrfach angepasst, so dass die Auswirkungen wie im Bericht des BFE zum Potenzial Wasserkraft (August 2019) die Wirtschaftlichkeit von Kleinwasserkraftwerken stark reduziert wurde. Damit sind die Annahmen, die in der Botschaft zur Abstimmung vom 24. November 2013 enthalten waren, seit 2013 und auch heute nicht mehr gültig. Bei Investitionen in der angedachten Grössenordnung (CHF 63 Mio.) mit einer Laufzeit von bis zu 80 Jahren müssen die gesetzlichen Bestimmungen eine längerfristige und vertretbare Stabilität hinsichtlich der wirtschaftlichen Risiken für die EWD AG aufweisen.

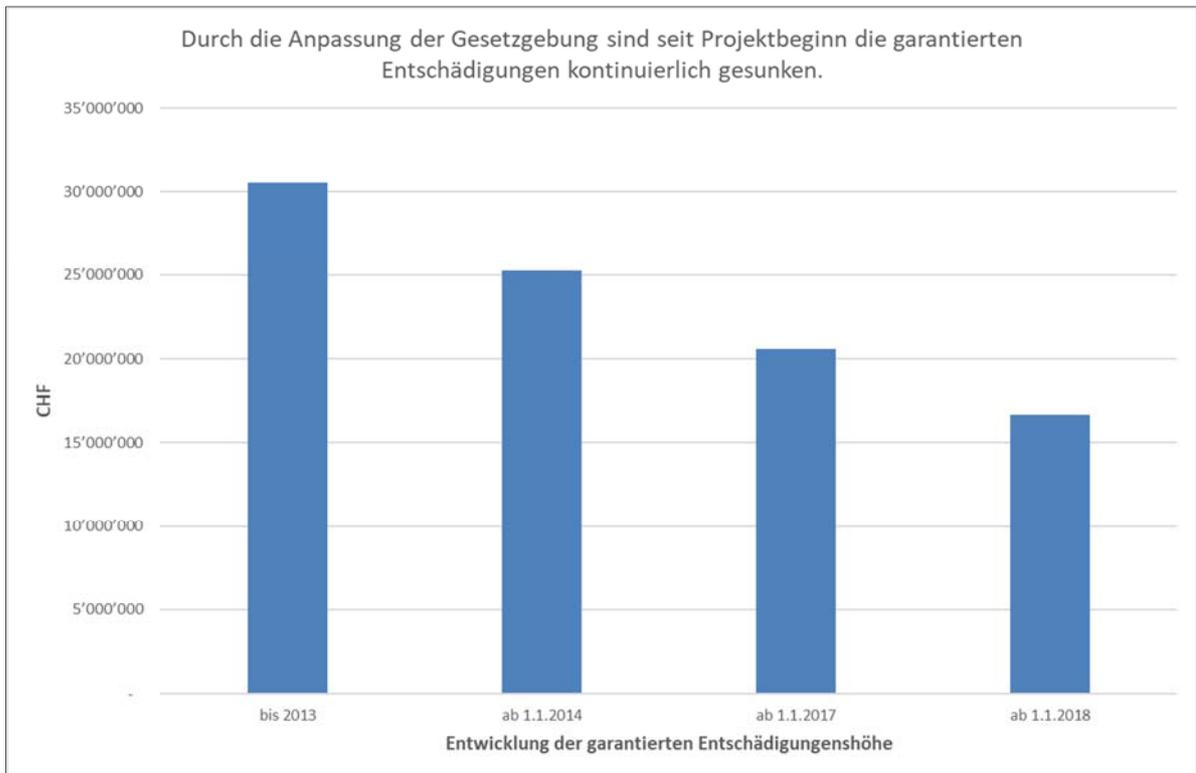


Abb. 21: Entwicklung Fördermittel der gesamten Kleinwasserkraftwerksprojekte der EWD AG seit 2013

Seit der Anmeldung der Fördermittel im 2013 sanken diese z.B. für das KWK Flüelabach von 15,28 Rp./kWh über 25 Jahre ab 2018 auf 13,89 Rp./kWh für nur 15 Jahre. Während des Genehmigungsprozesses wurden die Fördermittel somit erheblich reduziert (-46 %) und die Wirtschaftlichkeitsberechnungen aus dem Jahr 2013 müssen unter den aktuellen Förderbedingungen entsprechend deutlich korrigiert werden.

Warum wirken sich diese mehrfachen Reduktionen und zeitlichen Kürzungen der Fördermittel auf die geplanten Kraftwerksprojekte der EWD AG besonders stark aus? Aufgrund der hohen Sommerproduktion und der zu knappen Winterproduktion sind die am Strommarkt zu erzielenden Preise im Sommer deutlich geringer als im Winter bei Engpasssituationen. D.h., dass der Jahresmittelpreis für Laufwasserkraftwerke im Landwassertal mit langen Winterphasen deutlich geringer als bei einem Kraftwerk mit gleichen Investitionen und einer ganzjährigen Produktion ist. Durch die laufend veränderten und stetig reduzierten Fördermittel für Kleinwasserkraftwerke wird die Grenze für den wirtschaftlichen Betrieb bei erhöhten Risiken für die EWD AG damit unterschritten. An dieser mittel- und langfristigen Einschätzung ändern auch die kurzzeitig auf ein Allzeithoch gestiegenen Strompreise nichts. Zu beachten sind ausserdem die tendenziell weiter sinkenden Kosten für die Stromerzeugung durch Photovoltaik-Anlagen. Diese sind im Zeitraum von 2010 bis 2018 um mehr als 80 Prozent je nach Technologie und Exposition auf unter 10 Rp./kWh gesunken.

Aus den genannten Gründen hat die EWD AG entschieden, die Projekte zurückzustellen und die Konzession und die Baubewilligung für das KWK Flüelabach verlängern zu lassen. Gleichzeitig verfolgt die EWD AG aktiv das regulatorische Umfeld bezüglich der Fördermittel. Sollten sich die Rahmenbedingungen bezüglich der Fördermittel positiv und nachhaltig auf die Wirtschaftlichkeit resp. risikomindernd für die Investitionen in Kleinwasserkraftwerke auswirken, bleibt der Ausbau der Davoser Wasserkraft als Option erhalten.

Fazit 3: In Erwägung,

dass seit der Anmeldung der Fördermittel im Jahr 2013 diese für das KWK Flüelabach von 15,28 Rp./kWh über 25 Jahre ab 2018 auf 13,89 Rp./kWh für nur 15 Jahre deutlich sanken,

dass die Realisierung des KWK Flüelabach mit den geltenden und geplanten Förderbedingungen (ab 1. Januar 2023) und dem veränderten Zinsniveau über die gesamte Konzessionssdauer betrachtet zu hohen wirtschaftlichen Risiken (betriebliche, technologische und Marktrisiken) ausgesetzt wäre,

ist für den Kleinen Landrat der einstweilige Verzicht auf die Realisierung des KWK Flüelabach durch die EWD AG gut nachvollziehbar.

6. Postulatsanliegen 4: Vorgehen des Kleinen Landrats zu den Wasserrechtsverleihungen

Die damalige Volksabstimmung vom 24. November 2013 erfolgte aufgrund der geänderten Organisationsform (vgl. Abschnitt 2.4.2), da dies eine erneute Wasserrechtsverleihung durch die Gemeinde Davos erforderte. Die zusätzlichen Optionen aus der im Vorfeld der Abstimmung erstellten Potenzialanalyse für spätere, mögliche wirtschaftliche Kleinwasserkraftwerkserweiterungen sind in die Botschaft eingeflossen.

Massive Veränderungen der nationalen Fördermittel als Folge der sich laufend ändernden Gesetzgebung – u.a. durch die Umsetzung der Energiestrategie 2050 – haben sich zu Ungunsten von langfristigen Investitionsvorhaben ausgewirkt. Damit ist für die in der Botschaft 2013 vorgesehenen Projekte die Grundlage für eine wirtschaftlich vertretbare Realisierung der Kleinwasserkraftwerke – mit fast ausschliesslicher Sommerproduktion aufgrund der hydrologischen Eigenschaften der Landschaft Davos – langfristig gegenüber 2013 nicht mehr gegeben (vgl. Kapitel 5). Die Fördermittel haben sich bereits während des anschliessend durchgeführten Bewilligungsverfahrens für das KWK Flüelabach einschneidend reduziert, so dass der Bau deswegen nicht gestartet wurde.

Für den stabilen und langfristigen Erfolg der EWD AG mit Fokus auf dem gesetzlichen Versorgungsauftrag müssen die erwirtschafteten Mittel im Sinne des Service Public ohne übermässige Risiken langfristig investiert werden. Die heutigen Fördermechanismen und Gesetzesrevisionen – in den letzten Jahren auch während der Laufzeit von realisierten Kleinwasserkraftwerken – haben die für Energieversorger nötige Investitionssicherheit deutlich verringert. Auf kantonaler Ebene sind aktuell für Kleinwasserkraftwerke mit Sommerproduktion keine zusätzlichen Fördermittel vorgesehen, die die wirtschaftliche Einschätzung verbessern würden.

Mit Gesuch zur Fristverlängerung für die bestehenden Kleinwasserkraftwerksprojekte hat die EWD AG das Ziel verfolgt, mögliche Chancen veränderter Förderbedingungen wahren zu können. Entsprechend aktiv werden die neuesten politischen Entwicklungen und die aktuelle Energiekrise in

Europa durch Verwaltungsrat und Geschäftsleitung verfolgt. Dabei werden sowohl die Chancen wie auch die Risiken im Hinblick auf mögliche Investitionen laufend bewertet.

Seit der Abstimmung vom 24. November 2013 hat die EWD AG laufend in die Kleinwasserkraftwerke im Umfang von CHF 2 Mio. investiert. Weitere Projekte für CHF 3 Mio. für Unterhalt und Umweltmassnahmen (Fischgängigkeit) sind bis 2035 geplant (vgl. Abschnitt 2.4). Auch in neue, ökologisch wirksame Bereiche wie die Wärmeversorgung wurde massgeblich investiert. Damit sind wesentliche Beiträge zur CO₂-Bilanz der Energiestadt Davos geleistet worden. Durch die Wärmeverbunde Arkaden und Bünda sowie weitere Anlagen entstanden mit einer gesamten Investitionssumme von rund CHF 10,0 Mio. eine CO₂-Reduktion von über 2'000 Tonnen per Ende 2021. Weitere grosse Investitionen in Wärmeverbunde stehen unmittelbar bevor und sind in fortgeschrittener Planung.

Unter Berücksichtigung des zentralen und gesetzlich gegebenen Versorgungsauftrags der EWD AG sowie der Energiestrategie 2050, der Statuten und der daraus resultierenden aktuellen Eigentümerstrategie gilt es sorgfältig die Prioritäten abzuwägen. Zentral dabei ist, welche Prioritäten die EWD AG im Auftrag der Gemeinde Davos sicherstellen muss und welche Investitionen in diesem Rahmen getätigt werden müssen. Investitionen, die darüber hinaus effizient zugunsten einer klimafreundlichen Energieversorgung im Strom- und Wärmebereich eingesetzt werden können, dürfen diesen Kernauftrag nicht gefährden. Zusätzlich sind bei der Beurteilung die entsprechenden Risiken für das Unternehmen und dessen finanzielle Möglichkeiten einzubeziehen. Investitionen, die aufgrund des stark volatilen Strommarkts auch zu erheblichen finanziellen Einbussen führen können, werden sorgfältig geprüft und abgewogen. Diese Aufgabe nimmt der Verwaltungsrat im Rahmen seines Auftrages sehr ernst. Zwar bieten die aktuell hohen Strompreise gewisse Chancen, aber es ergeben sich daraus, wie im Kapitel 5 gezeigt, auch neue und grössere Risiken.

Der Kleine Landrat verfolgt die Umsetzung der strategischen Aufträge der EWD AG im Sinne von Statuten und Eigentümerstrategie laufend. Ebenso informiert die EWD AG jährlich die Geschäftsprüfungskommission (GPK) des Grossen Landrats zur Strategie und deren Umsetzung. Aufgrund der aufgezeigten energiepolitischen Unsicherheiten, der sich laufend ändernden Gesetzgebung sowie der wirtschaftlichen Risiken für die EWD AG ist die Einschätzung des Kleinen Landrats, dass unter den aktuellen Förderinstrumenten eine Realisierung der Projekte – insbesondere des Kleinwasserkraftwerks Flüelabach – gemäss Botschaft vom 24. November 2013 mit zu hohen finanziellen und wirtschaftlichen Risiken bei einer reinen Erhöhung der Sommer-Energieproduktion verbunden ist.

Fazit 4: In Erwägung,

dass die EWD AG ihren unternehmerischen Spielraum im Rahmen der Statuten und der Eigentümerstrategie nutzt,

unterstützt der Kleine Landrat das Vorgehen der EWD AG, wonach mögliche Chancen bei angemessenen Risiken zur wirtschaftlichen Nutzung der Kleinwasserkraft weiter aktiv verfolgt werden. Der sichere Weiterbetrieb und der Erhalt der bestehenden Kleinwasserkraftwerke mit geplanten Investitionen von insgesamt CHF 15 bis 20 Mio. bis 2035 steht dabei im Vordergrund.

7. Schlussbemerkungen und Fazit des Kleinen Landrats

Das vorliegend im Detail beantwortete Postulat zur Nutzung der Wasserkraft in der Landschaft Davos wurde von einer deutlichen Mehrheit der Mitglieder des Grossen Landrats unterzeichnet. Der Rat hat damit deutlich signalisiert, dass er betreffend Nutzung der Davoser Wasserkraft klarer und vertiefter ins Bild gesetzt werden möchte. Der Kleine Landrat hat diesen Wunsch aufgenommen und mit dieser Stellungnahme zum Postulat eine breite Auslegeordnung bzw. Standortbestimmung vorgenommen.

Die spannende Kernfrage des Postulats lautet kurz zusammengefasst: Warum nutzt die EWD AG die Möglichkeiten in der Wasserkraft nicht vollständig aus und baut das Projekt Flüelabach?

Die Wasserkraft ist eine Energieart, die uns als erneuerbare Energie a priori als vorbehaltlos förderungswürdig erscheint und uns allen vertraut ist. Ihr gehören die Sympathien. Bei näherer Betrachtung rücken jedoch auch betriebswirtschaftliche Aspekte und die langfristigen Auswirkungen auf den öffentlichen Haushalt in den Fokus. Weitere sommerlastige Kleinwasserkraftwerke bringen aus energiewirtschaftlicher und finanzieller Sicht sowie hinsichtlich Versorgungssicherheit für die EWD AG und die Gemeinde Davos keinen zusätzlichen Gewinn, da das Anlagen-Portfolio bereits heute grosse Überschüsse im Sommer produziert. Da mit dem Ausbau der Photovoltaik gemäss Energiestrategie 2050 die Sommerenergie preislich noch stärker unter Druck kommen wird, fokussiert die EWD AG bei ihren Projekten auf alpine Photovoltaik mit hohem Winteranteil und auf Wärmeverbünde als nachhaltige Beiträge zur Versorgungssicherheit von Davos.

Im voranstehenden Bericht lassen sich folgende Hauptaussagen festmachen:

- Für die EWD AG sind im Bereich Wasserkraft nur noch potenziell unrentable, sommerlastige Laufkraftwerke möglich.
- Der Verbrauch der EWD-Kundinnen und -Kunden in Davos ist stark auf den Winter konzentriert (Tourismus, Wärme).
- Das bereits heute sehr stark sommerlastige Portfolio würde mit einem weiteren Kleinwasserkraftwerk-Ausbau noch verstärkt. Zusatz-Energie muss am Markt heute und inskünftig noch stärker zu tiefen (Sommer-) Preisen verkauft werden und würde keinen Beitrag zur Versorgung von Davos leisten. Gleichzeitig muss weiterhin gleich viel teure Winterenergie am Markt beschafft werden. Dies ist weder energiewirtschaftlich noch finanziell vertretbar und erhöht die Versorgungssicherheit nicht.
- Alpine Photovoltaik mit hohem Winteranteil (zusätzliche Förderung von Winterstrom steht bevor) und CO₂-einsparende Wärmeverbünde können die Energie- und Klimaziele von Davos besser resp. effizienter unterstützen. Das Ziel der EWD-Eigentümerin Gemeinde Davos und der EWD AG ist es, jeden Franken optimal im Zieldreieck Erneuerbarkeit, Versorgungssicherheit und Wirtschaftlichkeit zu investieren.

Aufgrund der vorliegenden detaillierten und die Thematik breit ausleuchtenden Berichterstattung und dem Faktum, dass das Postulat Thomann genau einen solchen Bericht fordert, beantragt der Kleine Landrat, das Postulat zu überweisen und gleichzeitig als erfüllt abzuschreiben.

Antrag an den Grossen Landrat:

Das anlässlich der Sitzung des Grossen Landrats vom 13. Januar 2022 eingereichte Postulat von Landrat Christian Thomann betreffend Nutzung der Wasserkraft in der Landschaft Davos sei zu

überweisen und aufgrund der vorliegenden umfassenden Berichterstattung bzw. der Erfüllung des Postulatsbegehrens als erledigt abzuschreiben.

Gemeinde Davos

Namens des Kleinen Landrates



Philipp Wilhelm
Landammann



Michael Straub
Landschreiber



Beilage/n

- Postulat Christian Thomann betreffend Nutzung der Wasserkraft in der Landschaft Davos vom 13.01.2022

Aktenauflage

- a. Verordnung über die Förderung der Produktion von Elektrizität aus erneuerbaren Energien (Energieförderungsverordnung, EnFV), 1. November 2017 (Stand am 1. April 2022)
- b. Einspeisevergütung (KEV) für Kleinwasserkraft-, Windenergie-, Geothermie- und Biomasseanlagen, Faktenblatt, 2. November 2017
- c. Direktvermarktung, Faktenblatt, Bundesamt für Energie, 22. November 2017
- d. Parlamentarische Initiative Girod, www.parlament.ch
- e. Bericht Energieperspektiven 2050+, Bundesamt für Energie, November 2020
- f. Wasserkraftpotenzial der Schweiz, Abschätzung des Ausbaupotenzials der Wasserkraftnutzung im Rahmen der Energiestrategie 2050, August 2019
- g. Faktensammlung Kleinwasserkraft, Studie, Bundesamt für Energie / EnergieSchweiz, Dezember 2020
- h. Kostenstruktur von Kleinwasserkraftwerken auf Basis der vorhandenen Grobanalysen und Vorstudien, Bundesamt für Energie / EnergieSchweiz, 2. Dezember 2014
- i. Kleinwasserkraft Modul V umwelt- und sozioökonomische Aspekte, EnergieSchweiz, Mai 2020
- j. Botschaft "Ausgliederung des Elektrizitätswerkes Davos EWD aus der Gemeinde und Gründung einer neuen Aktiengesellschaft", 26. November 2000
- k. Energiewelten – VSE-Denkmodell für die Schweizer Energieversorgung im Jahr 2035, 2017 mit Trendupdate 2021
- l. Stromversorgungssicherheit: Rollen und Verantwortlichkeiten in der Schweiz, Bundesamt für Energie, 13. Oktober 2021
- m. Faktenblatt 2 – Der Schweizer Strommarkt, Bundesamt für Energie, 17. Oktober 2018
- n. Bericht Strommarktdesign 2023, Vorschläge zu Versorgungssicherheit, Klimaschutz und für ein neues Strommarktdesign, Dr. Rudolf Rechsteiner resolution.ch, Januar 2019
- o. Umweltkennwerte und Primärenergiefaktoren von Transportsystemen KBOB-Ökobilanzdatenbestand v.2.2:2016, Stand 2016, treeze.ch im Auftrag KBOB, 24. Februar 2017
- p. Gesetzliche Grundlagen mit Bezug zu den Wasserkraftwerken (Übersicht)
- q. Umweltbilanz Strommixe Schweiz 2018, Tab. 5.1, Luana Krebs, Rolf Frischknecht, [treeze Ltd.](http://treeze.ch), im Auftrag BAFU

- r. Photovoltaik-Versuchsanlage Davos Totalp, Messergebnisse Winterhalbjahr 2019/2020 [Messbericht]; Anderegg, D., Strebel, S., & Rohrer, J. (2020), ZHAW Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften, IUNR Institut für Umwelt und Natürliche Ressourcen
- s. Versorgungssicherheit im Winter – Faktenblatt zu den Importrisiken, Eidgenössische Elektrizitätskommission EICom, Juni 2021
- t. EWD AG, Geschäftsbericht 2021

Mitteilung an

- Gemeinde Davos, Departement Hochbau, Umweltschutz + Energie, Vorsteher, simi.valaer@davos.gr.ch
- EWD Elektrizitätswerk Davos AG, Verwaltungsratspräsident, englerstefan@bluewin.ch
- EWD Elektrizitätswerk Davos AG, Vorsitzender der Geschäftsleitung, j.flueckiger@ewd.ch
- Gemeinde Davos, Leiter Umweltfachstelle, men.dellagiovanna@davos.gr.ch

Christian Thomann (EVP)

Postulat

Nutzung der Wasserkraft in der Landschaft Davos

Elektrizität ist der Treibstoff der modernen Dienstleistungsgesellschaft. Kommunikations- und Computertechnik, Wärmepumpen- und Heizungstechnik, Fahrzeuge, alles wird vermehrt oder künftig sogar vollständig durch Elektrizität betrieben werden. Da gleichzeitig Stromerzeugungsanlagen, die auf fossiler Primärenergie und auf der Kernenergie basieren, eingestellt werden, wird Elektrizität immer knapper. Die Warnungen von allen Seiten sind unüberhörbar. Die Preise steigen. Es wird sogar zu Stromengpässen und -unterbrüchen kommen. Die Situation heute ist eine völlig andere wie noch vor 10 Jahren. Der Strommarkt ist auf absehbare Zeit stark angespannt.

Die Gemeinde Davos hat grosses brachliegendes Potenzial in der Wasserkraft, obwohl die Eigenversorgung beim heutigen Gesamtstromverbrauch bei 60 % liegt. Dabei hatten die Davoserinnen und Davoser das Richtige im Sinn. Allein die Gemeindetochter EWD Elektrizitätswerk Davos AG hat keine grossen Aktivitäten ergriffen. In der Volksabstimmung vom 24. November 2013 stimmten sagenhafte 88 % der stimmberechtigten Davoserinnen und Davoser für eine "Wasserrechtsverleihung für die Nutzung der Wasserkraft des Flüelabachs, des Sertigbachs und des Landwassers." Zitat Abstimmungsbroschüre, Seite 3: "Die Wasserkraftanlagen der EWD Elektrizitätswerk Davos AG am Landwasser und am Sertigbach sind veraltet. Einerseits mangelt es an der effizienten Nutzung des vorbeiströmenden Wassers, andererseits wird den aktuellen Umweltvorgaben (Restwassermenge, Fischdurchgängigkeit) nicht mehr entsprochen. Die Elektrizitätswerk Davos AG beabsichtigt, die Kraftwerksanlagen (Anmerkung: in Frauenkirch und Glaris) zu erneuern sowie ein neues Kraftwerk am Flüelabach zu erstellen." Trotz überdeutlichem Volksbeschluss ist bis heute nichts geschehen.

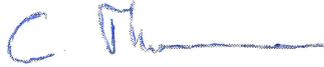
Vor diesem Hintergrund wird der Kleine Landrat gebeten, folgendes Postulatsanliegen entgegenzunehmen:

Dem Grossen Landrat ist ein Bericht vorzulegen, der Auskunft gibt über

- die Ziele des Kleinen Landrats zur Eigenversorgung und Preisstabilität für die Davoser Wirtschaft und die Haushalte betreffend Lieferung von Elektrizität,**
- die Anpassung der Eigentümerstrategie des Kleinen Landrats zur EWD Elektrizitätswerk Davos AG vor dem Hintergrund der epochalen Verwerfungen am Energiemarkt der letzten Jahre, vor allem auch hinsichtlich brachliegendem ungenutztem Potenzial in der Davoser Wasserkraft und dem Zielkonflikt einerseits zwischen Investitionen in die Energieunabhängigkeit, stabiler langfristiger volkswirtschaftlicher Entwicklung und CO₂-Neutralität und andererseits kurzfristig höherem Gewinn und hoher Dividendenzahlungen an die Gemeinde,**
- aktuelle Rentabilitätsberechnungen zu den Investitionen, die mit der Volksabstimmung vom 24. November 2013 vorgesehen waren, unter Berücksichtigung von Unterstützungsleistungen von Bund und Kanton, sowie unter Berücksichtigung der zukünftigen Preisentwicklung,**

- die Absicht des Kleinen Landrats als Eigentümerversprecherin der EWD Elektrizitätswerk Davos AG, ob die mit den Wasserrechtsverleihungen durch das Davoser Stimmvolk vom 24. November 2013 verbundenen bzw. in der Abstimmungsbroschüre erwähnten Projekte noch umgesetzt werden sollen, samt konkretem Zeitplan.

Dem Anliegen ist eine hohe Priorität einzuräumen.



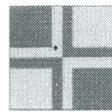
Christian Thomann
Erstunterzeichner

Davos, 13. Januar 2022

N.N.

Zweitunterzeichner





Parlamentarischer Vorstoss

Postulat Chr. Thomann Nutzung der Wasserkraft in der Landschaft Davos

Name	Unterschrift
Adank Heinz (FDP)	
Alioth Ladina (SP)	
Ambühl-Schreiber Andrea (FDP)	
Bossi Alexandra (FDP)	
Gianelli Rita (SP)	
Hoffmann Kaspar (SVP)	
Kessler Agnes (FDP)	
Kistler Lukas (GLP)	
Mani Seraina (Die Mitte)	
Rhyner Claudio (FDP)	
Rüesch Scott (SVP)	
Stiffler Conrad (SVP)	
Thomann Christian (EVP)	
Valär Hans-Jörg (FDP)	
Vetsch Hans (parteilos)	
von Ballmoos Walter (GLP)	
Zaugg Linda (SP)	

Erstunterzeichner/in und Zweitunterzeichner/in signieren zusätzlich zu dieser Liste auch unterhalb des originalen Vorstosstextes.