



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Raumentwicklung ARE
Programm Agglomerationsverkehr

14.09.2018

Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal

3. Generation

Prüfbericht des Bundes

Referenz/Aktenzeichen: 223.0-4/3/18/1/6

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Dr. Maria Lezzi
Direktorin

Dr. Ulrich Seewer
Vizedirektor

Inhaltsverzeichnis

1	Gegenstand, Ziel und Zweck der Prüfung; Vorgehen	4
1.1	Gegenstand der Prüfung	4
1.2	Ziel und Zweck der Prüfung	4
1.3	Vorgehen im Prüfprozess.....	5
2	Gesamtwürdigung und Bundesbeitrag	6
3	Prüfung der Grundanforderungen	8
4	Beurteilung der Programmwirkung	10
4.1	Nutzen – Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien.....	11
4.2	Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis)	13
5	Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen	15
5.1	Anpassung der Massnahmen.....	15
5.2	Nicht mitfinanzierte Massnahmen	17
5.2.1	Nicht durch den Bund mitfinanzierbare Massnahmen	17
5.2.2	Nicht programmrelevante Massnahmen.....	18
5.3	Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen	18
5.4	Durch den Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C	19
5.5	A-, B- und C*-Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung	19
6	Übereinstimmung mit der Gesetzgebung und Planungsinstrumenten des Bundes sowie den kantonalen Richtplänen	21
6.1	Gesetzgebung, Sach- und Massnahmenpläne sowie Inventare des Bundes.....	21
6.1.1	Allgemeines	21
6.1.2	Massnahmen der Priorität A oder B mit möglichen Konflikten im Bereich Umwelt aus Sicht des Bundesamtes für Umwelt (BAFU)	21
6.2	Nachweis der Abstimmung von Massnahmen der Priorität A oder B mit den kantonalen Richtplänen.....	22
7	Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms	23
ANHANG 1	24

1 Gegenstand, Ziel und Zweck der Prüfung; Vorgehen

1.1 Gegenstand der Prüfung

Gegenstand der Prüfung ist das Agglomerationsprogramm **Unteres Reusstal** bestehend aus:

- Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal, Bericht vom 4. August 2016
- Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal, Massnahmenbericht vom 4. August 2016
- Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal (AP URT) – Analyse der heutigen Situation, Beilagenbericht Schlussbericht 4. August 2016
- Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal Hintergrundbericht zur West-Ost-Verbindung (WOV), 27. Juli 2016
- Veloverkehrskonzept Unteres Reusstal, 03.08.2016
- Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal Mitwirkungsbericht, Auswertung der Anträge im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung, Stand: 04.08.2016

Das Agglomerationsprogramm (AP) wurde am 23. September 2016 beim Bund zur Prüfung eingereicht. Damit bewirbt sich die Agglomeration für die Mitfinanzierung der im Agglomerationsprogramm als prioritär eingestuften Verkehrs-Infrastrukturvorhaben durch den Bund gestützt auf das Bundesgesetz vom 30. September 2017 über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAFG)¹.

1.2 Ziel und Zweck der Prüfung

Die Prüfung hat drei Ziele:

1. die Erfüllung der Grundanforderungen prüfen;
 - a) die Höhe der Bundesbeiträge festlegen, auf der Grundlage der Wirkung des vorliegenden Agglomerationsprogramms;
2. die Priorisierung der Massnahmen aller Agglomerationsprogramme mit Blick auf die verfügbaren Bundesmittel prüfen (Kosten/Nutzen-Betrachtung, gestützt auf die gesetzlich definierten Wirksamkeitskriterien);

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

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

¹ SR 725.13

1.3 Vorgehen im Prüfprozess

Das Verfahren der Prüfung ist in der Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 3. Generation des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK vom 16.02.2015 (nachfolgend: UVEK-Weisung) festgelegt. Im Verlaufe des Prüfprozesses wurden diese Vorgaben in der praktischen Anwendung konkretisiert und präzisiert. Die pauschalen Kosten wurden gestützt auf Artikel 3 der Verordnung des UVEK vom 20.12.2017 über Fristen und Beitragsberechnung für Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr (PAvV) berechnet. Weitere Hinweise zum Vorgehen und zu den Ergebnissen des Prüfprozesses sind im Erläuterungsbericht vom 14.09.2018 dargelegt.

2 Gesamtwürdigung und Bundesbeitrag

Das Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal sorgt für eine konsequente Abstimmung zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung im besiedelten Talraum des Kantons Uri. Der rote Faden ist gut erkennbar. Die einzelnen Bausteine von der Analyse über das Zukunftsbild bis zu den Massnahmen sind nachvollziehbar dargelegt. Die einzelnen Teilstrategien sind weitgehend aufeinander abgestimmt und mit konkreten Massnahmen hinterlegt.

Das Agglomerationsprogramm weist eine kohärente Gesamtverkehrsstrategie auf. Wesentliche Wirkungsträger sind die neue zentrale Drehscheibe beim Kantonsbahnhof Altdorf, die West-Ost-Verbindungstrasse sowie deren flankierenden Massnahmen und der damit verknüpfte Halbinschluss Altdorf Süd. Diese Schlüsselmassnahmen sind eng mit den übergeordneten Massnahmen verknüpft und gut auf diese abgestimmt. Das Buskonzept richtet den öffentlichen Verkehr (ÖV) auf den neuen Kantonsbahnhof aus. Die West-Ost-Verbindungstrasse inkl. flankierenden Massnahmen und der Halbinschluss Altdorf Süd entlasten die Ortsdurchfahrten von Altdorf und Schattdorf vom motorisierten Individualverkehr (MIV), insbesondere auch vom Schwerverkehr. Der ÖV und der Langsamverkehr (LV) profitieren von der Verkehrsentlastung. Dies wertet den öffentlichen Raum auf und belebt die betroffenen Zentren.

Mit der gezielten Entwicklung des zentralen, am Kantonsbahnhof gelegenen Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Urner Talboden fördert das Agglomerationsprogramm ein Gebiet an einem raumplanerisch sinnvollen Standort. Mit dem Buskonzept kann an einigen Standorten die ÖV-Güteklasse verbessert werden. Andere Entwicklungsschwerpunkte sind jedoch noch mangelhaft mit dem ÖV erschlossen. Für die Siedlungsentwicklung nach innen entwickelt das Agglomerationsprogramm die Vorgaben des kantonalen Richtplans räumlich weiter. Namentlich in den Verdichtungsgebieten (V-Gebiete), Gebieten zur Stärkung der Zentrumsfunktion (Z-Gebiete) und sanierungsbedürftigen Quartieren soll in die Siedlungsqualität verbessert werden (Q-Gebiete). Zur konkreten Umsetzung vieler Massnahmen legt das Agglomerationsprogramm aber noch keinen Rahmen fest und überlässt die Ausgestaltung den Gemeinden. Dadurch ist die Wirkung dieser Massnahmen noch nicht abschliessend beurteilbar. Auch wurden die zahlreichen ESP noch nicht systematisch priorisiert.

Die Analyse zum Unfallgeschehen ist zu knapp und schliesst nicht alle Verkehrsträger systematisch ein. Die Massnahmen tragen zu einer leichten Erhöhung der Verkehrssicherheit bei. Das Potential der Verbesserung insbesondere hinsichtlich der subjektiven Verkehrssicherheit wurde jedoch nicht ausgeschöpft.

Der Modal Split wird dank den Massnahmen des Agglomerationsprogramms leicht in Richtung ÖV und LV verändert. Verkehrsberuhigende Massnahmen tragen vor allem in den Zentren von Altdorf und Schattdorf zu einer Reduktion der Luftschadstoff- und Lärmemissionen bei. Im Bereich Landschaft werden erste thematische Schwerpunkte gesetzt.

Nach der Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen belaufen sich die Investitionskosten des Agglomerationsprogramms **Unteres Reusstal** auf CHF 63.37 Mio.. Die Investitionskosten werden für die betroffene kleine Agglomeration als mittel eingestuft.

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

35 %

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

A-Liste

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) laut AP</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) 2016*</i>	<i>Bundes- beitrag **</i>	<i>Bundes- beitrag ***</i>
1201.3.076	MIV3.1, GV3.1	Entlastungsstrasse West-Ost- Verbindung (WOV); Neubau Knoten Schächen – Schattdorf/Bürglen (FlaMa WOV 1. Etappe)	25.86	25.69	8.99	
1201.3.077	-	Paket LV A-Liste	9.00	8.46		2.96
1201.3.079	-	Paket VM A-Liste	0.60	0.57		0.20
1201.3.084	IM3.1, IM3.2	Multimodale Drehscheibe Bahnhof Altdorf West und Ost	14.50	14.50	5.08	
Summe			49.96	49.22	14.07	3.16

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

Übrige für die Programmwirkung relevante Massnahmen

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

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

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

3 Prüfung der Grundanforderungen

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

Ein Agglomerationsprogramm muss alle Grundanforderungen erfüllen. In der Art und Weise und im Detaillierungsgrad kann es jedoch den spezifischen Herausforderungen und der Grösse der jeweiligen Agglomeration angepasst werden².

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

Zusammenfassung

Das Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal ist übersichtlich strukturiert, gut lesbar geschrieben und mit prägnantem und gut nachvollziehbarem Kartenmaterial illustriert. Die Trägerschaft sollte über die Dialogplattform hinaus in Richtung einer verbindlicheren Zusammenarbeit weiterentwickelt werden.

Grundanforderungen 1 und 2

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

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

Stärken:

- Die kantonalen sowie kommunalen Amtsstellen und Exekutiven waren an der Erarbeitung des AP der dritten Generation beteiligt und wurden regelmässig über die Arbeiten informiert.
- Die Bevölkerung hatte Gelegenheit, sich zum Agglomerationsprogramm zu äussern. Es fand zudem eine öffentliche Informationsveranstaltung für alle Interessierten statt. Die Ergebnisse des Mitwirkungsverfahrens sind in einem Bericht dargelegt.
- Der Kanton Uri bildet die Trägerschaft. Er bezieht die Gemeinden in zweckmässiger Weise mit ein. Mit der geplanten Dialogplattform, die auch Verwaltung, Wirtschaft und Grundeigentümer miteinbezieht, wird die Zusammenarbeit in der Agglomeration schrittweise verstärkt.

Schwächen:

- Die Gründung einer Dialogplattform ist ein erster Schritt zur Zusammenarbeit. Im Interesse einer effizienten Umsetzung und Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms sollte diese mittelfristig in eine intensivere und verbindlichere Zusammenarbeit münden.

Grundanforderungen 3, 4 und 5

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

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

Stärken:

- Es handelt sich um ein knappes, aber vollständiges, sehr stringentes und übersichtliches Agglomerationsprogramm. Weiterführende Informationen wie z. B. die ausführliche Ist-Analyse finden sich in den ergänzenden Beilagen. Die gute Zusammenfassung vereinfacht den Einstieg und ermöglicht einen ersten Blick auf die wesentlichen Elemente des AP.

² Vgl. UVEK-Weisung S. 25 Ziff. 3.4.

- Analyse, Handlungsbedarf, Zukunftsbild, Teilstrategien und Massnahmen bilden eine logische und sehr gut nachvollziehbare Einheit.
- Die Darstellungen von Zukunftsbild und Teilstrategien sind prägnant und gut nachvollziehbar, nicht zuletzt dank einer guten Verknüpfung von Karten und Text.
- Die Massnahmen werden an geeigneter Stelle übersichtlich zusammengefasst und nochmals in Bezug zum Zukunftsbild und zu den Teilstrategien gebracht. Gute themenspezifische Karten stellen die Übersicht über die Massnahmen sicher.

Schwächen

- Im Zusammenhang mit der West-Ost-Verbindung wurde nicht klar kommuniziert, dass bereits vorläufig Finanzierungsabklärungen mit dem ASTRA (Bedingungen im Zusammenhang mit der Finanzierung des Halbanschlusses A2) stattgefunden haben.
- In der Analyse sind einzelne Informationen nicht vorhanden (z. B. zu den zukünftigen Bauzonenreserven).

Grundanforderung 6

- GA 6: Umsetzung und Controlling gesichert

Da es sich beim AP3 der Agglomeration Unteres Reusstal um deren erstes Agglomerationsprogramm handelt, muss nicht über die Umsetzung der Massnahmen der Agglomerationsprogramme der 1. und 2. Generation Bericht erstattet werden. Die formellen Aspekte (Kap. 6 der UVEK-Weisung) wurden eingehalten, womit auch die Grundanforderung 6 erfüllt ist.

Stärken:

- Das AP3 äussert sich mit Ausnahme der West-Ost-Verbindung zum voraussichtlichen Kostenteiler und zur Tragbarkeit
- Das Controlling wird im AP der dritten Generation generell geregelt. Die Federführung für die Umsetzungskontrolle ist festgelegt, ein periodisches Umsetzungsreporting ist sichergestellt.

4 Beurteilung der Programmwirkung

Das Verfahren für die Ermittlung der Programmwirkung ist in der UVEK-Weisung (insb. Kap. 2, 3.5 und 4.5) festgelegt³. Es stellt den Nutzen des Agglomerationsprogramms dessen Kosten gegenüber. Sowohl Nutzen als auch Kosten werden jeweils relativ im Verhältnis zur Grösse der Agglomeration (Summe von Bevölkerungszahl und der mit 0.5 gewichteten Beschäftigtenzahl) und unter Berücksichtigung ihrer Eigenheiten ermittelt⁴.

Für die Beurteilung des Nutzens ist die Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramms, gemessen an dessen Beitrag zur Verwirklichung der gemäss Artikel 17d des Bundesgesetzes vom 22. März 1985 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und der Nationalstrassenabgabe (MinVG)⁵ vorgegebenen Wirkungsziele (bessere Qualität des Verkehrssystems, mehr Siedlungsentwicklung nach innen, weniger Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch, mehr Verkehrssicherheit) massgebend.

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

- Massnahmen der A- Liste des Agglomerationsprogramms der 3. Generation gemäss Priorisierung des Bundes (Kap. 2);
- die durch den Bund nicht mitfinanzierbaren Massnahmen in den Bereichen Siedlung, Landschaft und Verkehr (Kap. 5.2.1);
- Massnahmen der B-Liste des Agglomerationsprogramms der 3. Generation gemäss Priorisierung des Bundes (Kap. 5.5);

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

Die Kosten ergeben sich aus den Gesamtkosten aller durch den Bund als A- und B-Massnahmen priorisierten Massnahmen des Agglomerationsprogramms der 3. Generation.

³ Vgl. UVEK-Weisung S. 14 ff. Ziff. 2, S. 40 Ziff. 3.5 und S. 65 ff. Ziff. 4.5).

⁴ Vgl. UVEK-Weisung S. 65 Ziff. 4.5 und S. 67 Ziff. 4.5.2.

⁵ SR 725.116.2

4.1 Nutzen – Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien

<i>Wirksamkeitskriterium</i>	<i>Beurteilung mit Begründung</i>
<p>WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert</p>	<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Das Agglomerationsprogramm verfügt über eine kohärente Gesamtverkehrsstrategie, welche gezielt auf zentrale übergeordnete Massnahmen eingeht und deren Wirkung verstärkt. Der bahnseitige Ausbau des Kantonsbahnhofs Altdorf wird dazu genutzt, ihn als multimodale Drehscheibe zu entwickeln. Die West-Ost-Verbindungsstrasse inkl. flankierende Massnahmen entlastet in Verbindung mit dem übergeordneten Halbinschluss Altdorf Süd die Ortsdurchfahrten in Altdorf und Schattdorf vom MIV und Schwerverkehr. ▪ Das Busangebot wird optimiert und auf die neue multimodale Drehscheibe am Kantonsbahnhof Altdorf ausgerichtet. Die ÖV-Erreichbarkeit und teilweise auch die Fahrplanstabilität werden verbessert. ▪ Die Umsteigebeziehungen Bahn-Bus werden an den multimodalen Drehscheiben in Altdorf und Erstfeld verbessert. Zudem wird deren Erschliessung mit dem Veloverkehr verbessert. An Bushaltestellen werden Veloabstellanlagen realisiert. ▪ Die aus dem Veloverkehrskonzept abgeleiteten Massnahmen verbessern die Attraktivität des Veloverkehrs. Einige Schwachstellen werden behoben. ▪ Die vorgesehenen Massnahmen auf den Ortsdurchfahrten wirken verkehrsberuhigend und verbessern z.T. die Querungsmöglichkeiten für den Langsamverkehr. Jedoch erfolgen die gestalterischen Massnahmen auf der Ortsdurchfahrt in Altdorf erst im B-Horizont und somit nachgelagert zur West-Ost-Verbindung. ▪ Ein Parkplatzbewirtschaftungskonzept liegt vor, dessen Umsetzung bleibt jedoch unverbindlich. Die Förderkampagnen für das Mobilitätsmanagement unterstützen eine gewisse nachfrageseitige Lenkung. <p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Wichtige Entwicklungsschwerpunkte (ESP) weisen eine mangelhafte ÖV-Erschliessung auf: Im Teil Eyschachen des ESP Urner Talboden ist lediglich ein 60-Min.-Takt vorgesehen; für den ESP Schattdorf ist keine direkte Linie zum Kantonsbahnhof geplant; der ESP Erstfeld bleibt ohne busseitige Erschliessung. ▪ Das Agglomerationsprogramm geht das Thema Busbevorzugungen und regionales Verkehrssystemmanagement nicht systematisch an. ▪ Der Fussverkehr wird als Verkehrsträger kaum behandelt, weder in der Schwachstellen-Analyse noch bei den Massnahmen. Die Fussverkehrsführung im Raum Kollegi und Urner Tor ist mit der geplanten Strassenraumgestaltung noch wenig attraktiv. ▪ Der Ausbau der Unterführung Schlossbergstrasse in Erstfeld wie auch die Schächenquerung für den LV sind erst im C-Horizont vorgesehen. Damit werden wichtige LV-Massnahmen zu wenig prioritär angegangen.
<p>WK2: Siedlungsentwicklung nach innen</p>	<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Teilstrategie Siedlung ist konzeptionell überzeugend. Sie ist mit den anderen Teilstrategien im Agglomerationsprogramm gut abgestimmt. Die Entwicklungsschwerpunkte und verkehrsintensiven Einrichtungen im Agglomerationsperimeter befinden sich an raumplanerisch sinnvollen Lagen. Insbesondere mit dem ESP Urner Talboden beim neuen Kantonsbahnhof wird ein guter Akzent für die Siedlungsentwicklung nach Innen und zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr gesetzt. ▪ Der öffentliche Raum wird mit einigen Massnahmen etwas aufgewertet. Die Umgestaltung des Strassenraums in den Zentren von Altdorf, Schattdorf und Bürglen verringert die Trennwirkung der Strassen und erhöht die Aufenthaltsqualität. Für den LV steht mehr Platz zur Verfügung.

Schwächen

- Das Agglomerationsprogramm weist keine über die bestehenden kantonalen Vorgaben hinausgehenden griffigeren Instrumente und Massnahmen zur Förderung der Innenentwicklung aus.
- Bei diversen Massnahmen und Teilmassnahmen bleibt deren konkrete Ausgestaltung und damit die Abschätzung deren Wirkung für den Bund offen. Vieles wird weitgehend den Gemeinden im Rahmen ihrer Nutzungsplanung überlassen oder ist in noch zu erarbeitenden Konzepten aufzuzeigen (Detailplanung ESP). Das Agglomerationsprogramm gibt dazu zu wenig einen Rahmen vor. Dies obwohl in der Analyse festgestellt wird, dass wegen zu grosser Aussenreserven kein Druck zur Innenverdichtung besteht. Das Agglomerationsprogramm konkretisiert z.B. die Vorgaben des kantonalen Richtplans mit den V-, Z- und Q-Gebieten räumlich, konkrete Zielvorgaben für die Gemeinden sind aber nicht ersichtlich.
- Die zahlreichen ESP werden nicht systematisch priorisiert.

WK3: Verkehrs-sicherheit erhöht

Stärken

- Verschiedene Massnahmen tragen zu einer gewissen Erhöhung der Sicherheit bei: Verlagerung von MIV und Schwerverkehr aus den Ortszentren, Betriebs- und Gestaltungskonzepte, Aufwertung multimodaler Drehscheiben, LV-Massnahmen. Im Vergleich zu anderen Agglomerationen besteht aufgrund tiefer Unfallzahlen ein geringerer Handlungsbedarf.

Schwächen

- Die Unfallanalyse ist zu knapp und beschränkt sich auf den LV. Die Schwachstellen im Fussverkehr wurden nicht systematisch erhoben. Die Agglomeration formuliert zwar eine Strategie für die subjektive Sicherheit im LV. Das identifizierte Verbesserungspotential wird aber nicht konsequent mit Massnahmen angegangen.

WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch

Stärken

- Die vorgeschlagenen Massnahmen beeinflussen den Modal Split. Es kann insbesondere durch die multimodale Drehscheibe am neuen Kantonalbahnhof Altdorf und die daran anschliessende Entwicklung des ESP Urner Talboden von einer Verlagerung des Verkehrs auf den ÖV und LV ausgegangen werden.
- Mit den geplanten Massnahmen werden Emissionen in weniger besiedelte Gebiete gelenkt und die Bevölkerung in den Ortskernen von Altdorf und Schättendorf deutlich von Lärm und Luftschadstoffen entlastet. Dazu tragen namentlich die West-Ost-Verbindung und indirekt der Halbanschluss Altdorf Süd, die Beruhigung und Verstetigung des Verkehrsflusses innerorts durch Betriebs- und Gestaltungskonzepte und die Umsetzung des ÖV-Konzepts bei.

Schwächen

- Der Bau der West-Ost-Verbindungsstrasse beansprucht bisher unbebaute Flächen. Der Schächenwald wird zerschnitten. Dies steht in Konflikt mit den geplanten Vernetzungsmassnahmen und der Aufwertung des Schächenwalds.
- Bei diversen vorgeschlagenen Massnahmen im Bereich Landschaft ist noch nicht ersichtlich, welche Massnahmen umgesetzt werden sollen. Allerdings sind konzeptionelle Ansätze vorhanden, wobei ein guter Schwerpunkt in der Schaffung von Biotopen innerhalb der Siedlungen und im Übergangsbereich der Siedlungsränder gelegt wird.

Tabelle 4-1

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

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

Tabelle 4-2

4.2 Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis)

Die Kosten der Massnahmen der Priorität A und B (vgl. A-Liste in Kap. 2 und B-Liste in Kap. 5.5) liegen bei CHF 63.37 Mio. einschliesslich CHF 16.68 Mio. für Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen. Für eine kleine Agglomeration werden diese Kosten als mittel eingestuft.

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

Nutzen (gemäss
Tabelle 4-2)

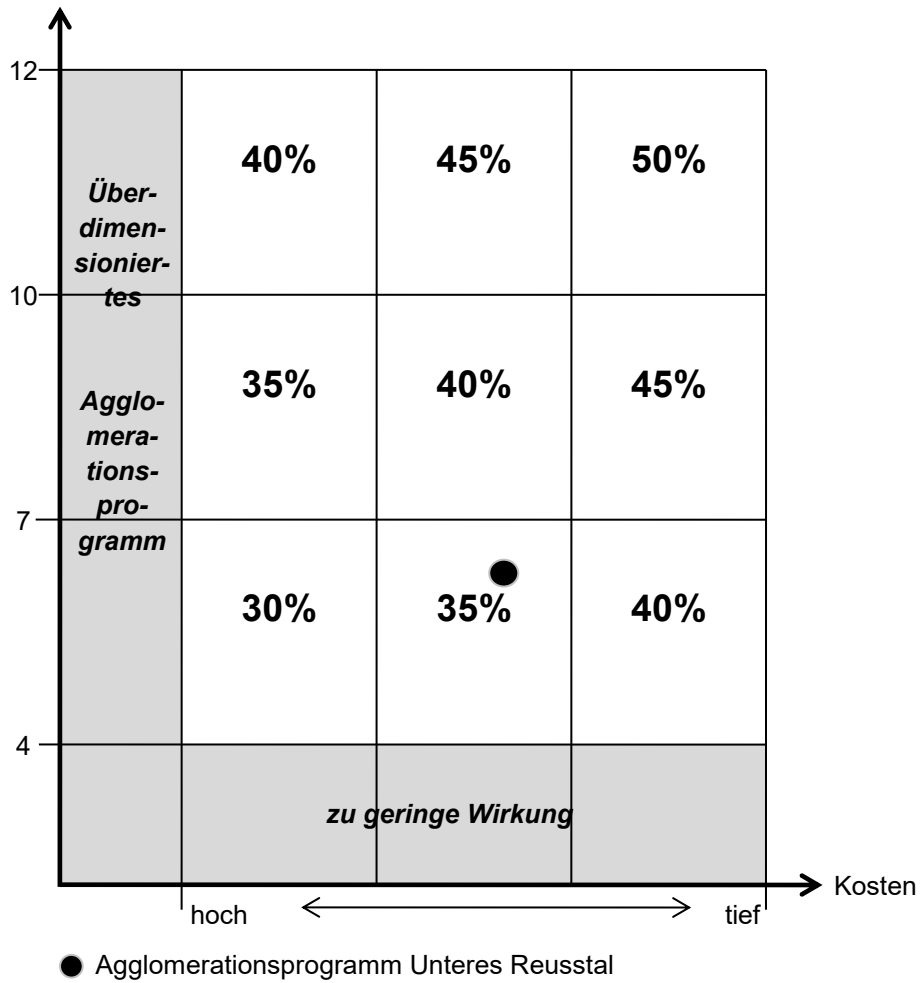


Abbildung 4-1

5 Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen

Unter Berücksichtigung aller eingereichten Agglomerationsprogramme und mit Blick auf die verfügbaren Mittel überprüft der Bund die von der Trägerschaft vorgenommene Priorisierung der Massnahmen aufgrund des in der UVEK-Weisung erläuterten Verfahrens⁶. Dazu gehören die folgenden Schritte:

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

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

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

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

5.1 Anpassung der Massnahmen

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

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Änderung Massnahmenkonfiguration
1201.3.039	GV3.9	Umgestaltung Dorfstrasse und Zentrumsgestaltung Seedorf innerorts	Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 1201.3.074, Umgestaltung Dorfstrasse und Zentrumsgestaltung Seedorf innerorts - Teil Gestaltungsplan (Vorleistung), 0.20 Mio. AP, Priorität Eigenleistung Agglo (positiv) A Bund ▪ 1201.3.075, Umgestaltung Dorfstrasse und Zentrumsgestaltung Seedorf innerorts - Teil Instandsetzung und Strassenumgestaltung Dorfstrasse, 6.65 Mio. AP, Priorität C-Liste Bund
1201.3.076	MIV3.1, GV3.1	Entlastungsstrasse West-Ost-Verbindung (WOV); Neubau Knoten Schächen	Folgende Massnahmen werden als Paket berücksichtigt:

⁶ Vgl. UVEK-Weisung S. 14 ff. Ziff. 2, S. 40 Ziff. 3.5 und S. 65 ff. Ziff. 4.5.

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Änderung Massnahmenkonfiguration
		– Schattdorf/Bürglen (FlaMa WOV 1. Etappe)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 1201.3.043, Neubau Knoten Schächen – Schattdorf/Bürglen (FlaMa WOV 1. Etappe), 6.00 Mio. AP, Priorität A-Liste Bund ▪ 1201.3.052, Entlastungsstrasse West-Ost-Verbindung (WOV), 19.80 Mio. AP, Priorität A-Liste Bund
1201.3.084	IM3.1, IM3.2	Multimodale Drehscheibe Bahnhof Altdorf West und Ost	<p>Folgende Massnahmen werden als Paket berücksichtigt:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 1201.3.047, Multimodale Drehscheibe Bahnhof Altdorf West, 8.90 Mio. AP, Priorität A-Liste Bund ▪ 1201.3.048, Multimodale Drehscheibe Bahnhof Altdorf Ost, 6.90 Mio. AP, Priorität A-Liste Bund

Tabelle 5-1

Folgende Massnahmen wurden den Paketen mit pauschalen Bundesbeiträgen zugewiesen:

Paket LV A-Liste (Langsamverkehr)

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio. CHF) April 2016 exkl. MWST
1201.3.031	FV3.3	Velonetzer Ergänzung Ried (Abschnitt Stille Reuss - Riedstrasse)	0.40
1201.3.032	FV3.5	Veloführung Abschnitt Halbanschluss - Attinghausen	2.48
1201.3.033	FV3.1	Veloabstellanlagen bei ÖV-Haltestellen und zentralen Lagen (Massnahmenpaket)	0.69
1201.3.040	FV3.4	Rad/-Gehweg Seedorf - Altdorf (Kantonsbahnhof)	4.76

Tabelle 5-1a

Paket VM A-Liste (Verkehrsmanagement)

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio. CHF) April 2016 exkl. MWST
1201.3.055	GV3.2	Anpassung Signalisation und Markierungen - Altdorf/Schattdorf/ Bürglen (FlaMa WOV 1. Etappe)	0.20
1201.3.056	GV3.3	Anpassung Knoten Adlergarten - Schattdorf (FlaMa WOV 1. Etappe)	0.35

Tabelle 5-1b

Paket LV B-Liste (Langsamverkehr)

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio. CHF) April 2016 exkl. MWST
1201.3.030	FV3.6	Veloverkehrskonzept mittelfristige Veloverkehrsmassnahmen (Massnahmenpaket)	6.15

Tabelle 5-1c

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

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) April 2016 exkl. MWST</i>
1201.3.036	GV3.4	Umgestaltung Ortsdurchfahrt Altdorf (FlaMa WOV 2. Etappe)	1.50

Tabelle 5-1d

5.2 Nicht mitfinanzierte Massnahmen**5.2.1 Nicht durch den Bund mitfinanzierbare Massnahmen**

Aufgrund der gesetzlichen Vorgaben (insb. Art. 17a MinVG und Art. 21 der Verordnung vom 7. November 2007 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer im Strassenverkehr (MinVV)⁷) und der ergänzenden Ausführungen der UVEK-Weisung⁸ können folgende programmrelevante Massnahmen nicht durch Bundesbeiträge mitfinanziert werden. Sie sind in den ausgewiesenen Zeithorizonten umzusetzen.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Priorität</i>
Siedlungsmassnahmen			
1201.3.057	L3.4	Vernetzungsmassnahmen Schächenwald	As
1201.3.059	L3.3	Umsetzungsplanung Naherholungsgebiete Bodenwald	As
1201.3.060	L3.1	Umsetzungsplanung "Aufwertung Kulturlandschaft"	As
1201.3.061	S3.4	Stärkung Zentrumsfunktionen und Belebung	Bs
1201.3.062	S3.1	Siedlungsbegrenzung und Gestaltung der Siedlungsränder	As
1201.3.063	S3.6	Konzept "Förderung Siedlungsökologie"	As
1201.3.064	S3.2	Erhöhung der Nutzungsdichten in Verdichtungsgebieten	As
1201.3.065	S3.7	Erhaltung und Neuschaffung von Natursteinmauern	As
1201.3.066	L3.2	Erarbeitung Vernetzungskonzept	As
1201.3.067	S3.5	Entwicklungsschwerpunkte	Bs
1201.3.069	L3.5	Detailplanung Wegevernetzung Erholungsgebiete	As
1201.3.070	S3.3	Aufwertung sanierungsbedürftiger Quartiere	As
Verkehrsmassnahmen			
Nicht zur Mitfinanzierung beantragte Eigenleistungen der Agglomeration			
1201.3.029	FV3.2	Veloverkehrskonzept Sofortmassnahmen (Massnahmenpaket)	Av E
1201.3.034	ÖV3.1	Umsetzung Buskonzept 2021	Av E
1201.3.035	GV3.6	Umgestaltung Ortsdurchfahrt Bürglen	Av E
1201.3.038	GV3.5	Umgestaltung Gitschenstrasse Altdorf	Av E
1201.3.041	MIV3.2	Optimierung Parkierungsanlagen Altdorf	Bv E

⁷ SR 725.116.21⁸ Vgl. UVEK-Weisung, S. 48 ff. Ziff. 3.6 und S. 57 ff. Ziff. 4.4.1.

1201.3.044	GV3.8	Neubau Knoten Kastelen - Schattdorf	Av E
1201.3.049	GV3.12	Mobilitätsmanagement	Av E
1201.3.054	GV3.7	Aufwertung Strassenraum Rüttistrasse - Schattdorf	Bv E
1201.3.074	GV3.9	Umgestaltung Dorfstrasse und Zentrumsgestaltung Seedorf innerorts - Teil Gestaltungsplan (Vorleistung)	Av E

Tabelle 5-2

5.2.2 Nicht programmrelevante Massnahmen

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

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Begründung
Keine Massnahmen vorhanden			

Tabelle 5-3

5.3 Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen

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

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

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

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme
1201.3.050	üM3.1	Kantonsbahnhof Altdorf, Perronausbauten
1201.3.083	üM3.2	Halbanschluss A2 Altdorf Süd

Tabelle 5-4

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

5.4 Durch den Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C

Die Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen auf ihre Plausibilität, ihr Kosten/Nutzen-Verhältnis sowie ihren Reifegrad gemäss der UVEK-Weisung⁹ 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 → C				
1201.3.075	GV3.9	Umgestaltung Dorfstrasse und Zentrumsgestaltung Seedorf innerorts - Teil Instandsetzung und Strassenumgestaltung Dorfstrasse	6.65	Kosten-Nutzen-Verhältnis ungenügend: Die hohen Kosten (Sanierung) stehen nicht im Verhältnis zum Nutzen der Massnahme.

Tabelle 5-5

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

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

Für die in der nachfolgenden **B-Liste** stehenden Massnahmen ist die Bau- und Finanzreife für die Vierjahresperiode 2019–2022 nicht erreichbar oder muss das Kosten/Nutzen-Verhältnis noch optimiert werden. Zum Zeitpunkt des Versands dieses Prüfberichts (14.09.2018) ist die Mitfinanzierung dieser Massnahmen durch den Bund nicht gesichert. Diese Massnahmen sollen optimiert und/oder zur Bau- und Finanzreife gebracht werden, in den Agglomerationsprogrammen der nachfolgenden Generation von der Agglomeration neu eingereicht und vom Bund nochmals geprüft werden¹⁰:

B-Liste

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) laut AP</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) 2016*</i>	<i>Bundes- beitrag **</i>
1201.3.046	IM3.3	Multimodale Drehscheibe Bahnhof Erstfeld	6.50	6.50	2.28
1201.3.078	FV3.6	Paket LV B-Liste	6.15	6.15	2.15
1201.3.082	GV3.4	Paket Aufw. Str. B-Liste	1.50	1.50	0.53
Summe			14.15	14.15	4.96

Tabelle 5-6 *Preisstand April 2016; **Preisstand April 2016 exkl. Mehrwertsteuer und Teuerung

⁹Vgl. UVEK-Weisung, S. 57 ff. Ziff. 4.4.

¹⁰ Vgl. UVEK-Weisung S. 73 Ziff. 5.3.

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

C*-Liste

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) laut AP</i>
Keine Massnahmen vorhanden			

Tabelle 5-7

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

6.1 Gesetzgebung, Sach- und Massnahmenpläne sowie Inventare des Bundes

6.1.1 Allgemeines

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

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

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

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

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Tab. Prüfbericht</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Zeithorizont</i>	<i>Hinweis Konflikt / Schwierigkeit</i>
1201.3.076	MIV3.1, GV3.1	2-1	Entlastungsstrasse West-Ost-Verbindung (WOV); Neubau Knoten Schächen – Schattdorf/Bürglen (FlaMa WOV 1. Etappe) - Teil Umbau Knoten	Bv	Schutzwürdige Lebensräume und ökologische Vernetzung
1201.3.044	GV3.8	5-2	Neubau Knoten Kastelen - Schattdorf	AvE	Gewässerraum der Stillen Reuss (Art. 36 GSchG), Ufervegetation und schutzwürdige Lebensräume.
1201.3.030	FV3.6	5-1c	Veloverkehrskonzept mittelfristige Veloverkehrsmassnahmen (Massnahmenpaket)	B	Strecke Erstfeld/Silenen, Abschnitt Steinbruch-Plattenalbach: Ufervegetation der Reuss und schutzwürdige Lebensräume, mögliche zukünftige Renaturierung der Reuss.
1201.3.067	S3.5	5-2	Entwicklungsschwerpunkte	Bs	Entwicklungsschwerpunkt Arbeitsplatzgebiet Amsteg: Wildtierkorridor von überregionaler Bedeutung UR2

Tabelle 6-1

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

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

A-Liste:

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Koordinationsstand im Richtplan	Handlungsbedarf / Konsequenz
1201.3.076	MIV3.1, GV3.1	Entlastungsstrasse West-Ost-Verbindung (WOV); Neubau Knoten Schächen – Schattdorf/Bürglen (FlaMa WOV 1. Etappe)	FS	Kein Handlungsbedarf

Tabelle 6-2

B-Liste:

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

Keine Massnahmen vorhanden

Tabelle 6-3

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

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Koordinationsstand im Richtplan	Handlungsbedarf / Konsequenz	Zeithorizont
1201.3.067	S3.5	Entwicklungsschwerpunkte (ESP Zentrum Altdorf, ESP Arbeitsplatzgebiet Schattdorf, ESP Kantonalbahnhof Altdorf)	FS	Kein Handlungsbedarf	Bs

Tabelle 6-4

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

Der Umgang mit Fruchtfolgeflächen (FFF) ist insbesondere in der Raumplanungsverordnung (RPV)¹¹ geregelt. Die Zuständigkeit in diesem Bereich liegt grundsätzlich bei den Kantonen. Für die FFF und sofern dies notwendig ist, werden weitere entsprechende Vorbehalte in der Leistungsvereinbarung angebracht.

¹¹ SR 700.1

7 Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms

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

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

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

ANHANG 1

Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen

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

Paket LV A-Liste (Langsamverkehr)

Massnahmentyp	Anzahl Leistungseinheiten	Leistungseinheit	Gemittelte Kosten pro Leistungseinheit	Beitragssatz	Konzeptkürzung	Beitrag pro Leistungseinheit (gerundet)	Total Beitrag
Veloabstellanlagen Kat.2	552	Stück	1'350	35%	5%	450	248'400
Fussgängerschutzinseln mit Strassenaufweitung	1	Stück	100'000	35%	5%	33'250	33'250
Langsamverkehrsüberführungen	980	m2	4'717	35%	5%	1'570	1'538'600
Längsführung Kat.2	615	m	702	35%	5%	230	141'450
Längsführung Kat.4	1'200	m	2'484	35%	5%	830	996'000

Total Beitrag Mio. CHF (gerundet)	2.96
--------------------------------------	------

Tabelle A1-a

Paket VM A-Liste (Verkehrsmanagement)

Massnahmentyp	Anzahl Leistungseinheiten	Leistungseinheit	Gemittelte Kosten pro Leistungseinheit	Beitragssatz	Konzeptkürzung	Beitrag pro Leistungseinheit (gerundet)	Total Beitrag
VM Kat.1	7	Knoten	85'714	35%	5%	28'500	199'500

Total Beitrag Mio. CHF (gerundet)	0.20
-----------------------------------	------

Tabelle A1-c