



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Raumentwicklung ARE
Agglomerationsverkehr

22.02.2023

Agglomerationsprogramm Talkessel Schwyz

4. Generation

Prüfbericht des Bundes

Aktenzeichen: ARE-223.1-04-49/4/2



ARE-D-F88B3401/16

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Raumentwicklung ARE



Lezzi Lauper Maria QZOAGC
15.02.2023

Info: admin.ch/esignature | validator.ch

Dr. Maria Lezzi
Direktorin



Seewer Ulrich FZ4UYO
07.02.2023

Info: admin.ch/esignature | validator.ch

Dr. Ulrich Seewer
Vizedirektor

Inhaltsverzeichnis

1	Gegenstand, Ziel und Zweck der Prüfung, Eingangsprüfung	4
1.1	Gegenstand der Prüfung	4
1.2	Ziel und Zweck der Prüfung	4
1.3	Vorgehen im Prüfprozess.....	4
2	Zusammenfassung der Prüfergebnisse	5
2.1	Beitragssatz.....	5
2.2	Gesamtwürdigung	5
2.3	Mitfinanzierte Massnahmen	7
3	Eingangsprüfung und Prüfung der Grundanforderungen.....	7
3.1	Eingangsprüfung	7
3.2	Prüfung der Grundanforderungen	7
4	Massnahmenbeurteilung.....	8
4.1	Angepasste Massnahmen.....	8
4.2	Nicht mitfinanzierte Massnahmen	10
4.2.1	Nicht durch den Bund mitfinanzierbare Massnahmen	10
4.2.2	Nicht programmrelevante Massnahmen	11
4.3	Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen	11
4.4	Durch den Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C	12
4.5	B-Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung	12
5	Programmbeurteilung.....	13
5.1	Gesamtnutzen	13
5.2	Gesamtkosten	14
5.3	Umsetzungsbeurteilung und Beitragssatz.....	14
6	Übereinstimmung mit der Gesetzgebung und Planungsinstrumenten des Bundes sowie den kantonalen Richtplänen	15
6.1	Gesetzgebung, Sach- und Massnahmenpläne sowie Inventare des Bundes	15
6.1.1	Allgemeines	15
6.1.2	Massnahmen mit möglichen Konflikten im Bereich Umwelt	15
6.2	Nachweis der Abstimmung mit den kantonalen Richtplänen.....	15
7	Empfehlungen zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms	16
	ANHANG 1.....	18
	ANHANG 2.....	20

1 Gegenstand, Ziel und Zweck der Prüfung, Eingangsprüfung

1.1 Gegenstand der Prüfung

Gegenstand der Prüfung ist das Agglomerationsprogramm Talkessel Schwyz bestehend aus:

- Hauptbericht Siedlung und Verkehr, vom 18. Mai 2021
- Massnahmenbericht, vom 18. Mai 2021
- Umsetzungstabellen, vom 18. Mai 2021
- Weitere erläuternde Dokumente (Massnahmenlisten, Sachinformationen, GIS-Daten)

Mit dem Agglomerationsprogramm (AP) stellt die Trägerschaft ein Gesuch um 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. Die Voraussetzungen für die Mitfinanzierung von Verkehrsinfrastrukturen richten sich nach den Art. 17a – 17f des Bundesgesetzes vom 22. März 1985 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel (MinVG)² und der Verordnung vom 7. November 2007 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassenverkehr zweckgebundener Mittel (MinVV)³.

1.2 Ziel und Zweck der Prüfung

Die Prüfung des Agglomerationsprogramms dient dazu, den Beitragssatz und die Bundesbeiträge für das Agglomerationsprogramm Talkessel Schwyz nachvollziehbar herzuleiten.

Auf der Grundlage des Prüfberichts erarbeitet der Bund die Botschaft des Bundesrats zum Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr ab 2024 (vierte Generation) zuhanden der eidgenössischen Räte.

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

1.3 Vorgehen im Prüfprozess

Die Prüfung der Agglomerationsprogramme richtet sich im Rahmen von MinVG und MinVV nach der Verordnung des UVEK vom 20. Dezember 2019 über das Programm Agglomerationsverkehr (PAVV) und den Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr (RPAV) vom 13. Februar 2020 (RPAV). Im Verlaufe des Prüfprozesses wurden die Vorgaben der PAVV und der RPAV in der praktischen Anwendung konkretisiert und präzisiert.

Das Prüfverfahren gliedert sich gemäss Art. 11 ff. PAVV in folgende Schritte:

1. Eingangsprüfung;
2. Prüfung der Grundanforderungen;
3. Prüfung und Priorisierung der einzelnen Massnahmen des Agglomerationsprogramms Talkessel Schwyz (Massnahmenbeurteilung)
4. Beurteilung des Agglomerationsprogramms aufgrund

¹ SR 725.13

² SR 725.116.2

³ SR 725.116.21

- des Gesamtnutzens der geprüften und priorisierten Massnahmen und dessen Relation zu den Gesamtkosten (Kosten-Nutzen-Verhältnis)
- des Stands der Umsetzung des Agglomerationsprogramms der 2. Generation.

Weitere Hinweise zum Vorgehen und zu den Ergebnissen des Prüfprozesses sind im Erläuterungsbericht vom 22.02.2023 dargelegt.

2 Zusammenfassung der Prüfergebnisse

2.1 Beitragssatz

Aufgrund der Programmbeurteilung (vgl. Kap. 2.2 und Kap. 5) wird dem eidgenössischen Parlament beantragt, folgenden Beitragssatz des Bundes an die mitfinanzierten Massnahmen des Agglomerationsprogramms Talkessel Schwyz der 4. Generation festzulegen:

30%

2.2 Gesamtwürdigung

Nachfolgend werden die Beurteilung des Bundes für die Wirkungsziele des Agglomerationsprogramms erläutert und die einzelnen Stärken und Schwächen dargelegt. Im Kapitel 7 werden ausserdem wichtige Empfehlungen zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms gegeben.

Das Agglomerationsprogramm Talkessel Schwyz (AP) hat für die 4. Generation neu die Gemeinde Arth in seinen Programmperimeter aufgenommen. Das Programm überzeugt mit seinem roten Faden von der Analyse über das Zukunftsbild, den Handlungsbedarf sowie die Gesamtverkehrsstrategie bis hin zu den Massnahmen. Die Kohärenz zum Programm der 3. Generation ist weitgehend gegeben, denn die Planungen werden fortgeführt und ergänzt. Einzig beim Veloverkehr ist nicht ganz nachvollziehbar, wie das Konzept der Aggloradroute weitergeführt wird und welchen Bezug die Massnahmen zur Aufwertung der Velorouten entlang dem Zugersee dazu haben.

Das vorliegende AP berücksichtigt die übergeordnete Planung und ist gut mit der Entwicklung der Entwicklungsschwerpunkte (ESP) abgestimmt. Die Entwicklung aller im Programm ausgewiesenen ESP ist zudem gut mit zahlreichen Massnahmen zur Optimierung des Gesamtverkehrskonzepts abgestimmt. Diese räumliche Fokussierung und Abstimmung ist eine der Stärken des vorliegenden Programms.

Mit den Massnahmen des vorliegenden AP ergeben sich gewisse Effekte zur Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems. Insbesondere der Ausbau der beiden multimodalen Drehscheiben an den Bahnhöfen Brunnen und Seewen-Schwyz sowie die zahlreichen Optimierungen am Haltestellennetz des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) verbessern das Gesamtverkehrssystem. Die Konzeption für die pauschal mitfinanzierten Massnahmen zur Aufwertung von Bus- und Tramhaltestellen ist allerdings knapp gehalten, was sich auf die Bewertung niederschlägt.

Mit verschiedenen Betriebs- und Gestaltungskonzepten (BGK) wird der motorisierte Individualverkehr (MIV) auf der Strasse verstetigt und die Verlässlichkeit des ÖV teilweise erhöht. Die Agglomeration profitiert dabei auch von den bereits umgesetzten Massnahmen wie den Vollanschluss Steinerstrasse und der Groberschliessung des ESP Brunnen, welche eine leicht positive Wirkung auf das Verkehrsgeschehen haben. Denn die Ergänzungen des Strassennetzes sind auf wenige Massnahmen wie den Schuttweg in Goldau und die Verlegung der Franzosenstrasse begrenzt und die Verkehrsberuhigung mit Tempo-30 Zonen ist je nach Gemeinde erst punktuell umgesetzt. Zudem werden die Möglichkeiten zur Verkehrslenkung im Strassennetz werden noch sehr zurückhaltend genutzt, z.B. auf den Parallelachsen Bahnhof-/Gotthardstrasse und Steinerstrasse. Zugunsten von Mobilitäts- und Parkraummanagements werden erst Grundlagen entwickelt, die noch kaum in wirksame Massnahmen übersetzt werden. Dies schlägt sich auch in der Bewertung der Konzeption für die pauschal mitfinanzierten Massnahmen zur Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum nieder.

Die in der Vorgängergeneration begonnenen Arbeiten an der Aggloradroute und die punktuellen Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr (FVV) werden fortgesetzt, allerdings ohne grosse zusätzliche Wirkung zu erzielen. So verläuft die Aggloradroute teilweise ohne eigene Veloinfrastruktur auf belasteten Strassenabschnitten. In den Zentren gelingt es teilweise, aufgrund beengter Platzverhältnisse nicht immer, die Situation für den FVV zu verbessern (Bsp. Ortskern Schwyz, Mythenblick Seewen). Auch wird die Entlastung von Strassen nicht für eine Strassenraumgestaltung zugunsten des FVV genutzt (Bsp. Bienenheimstrasse). Zudem spielen bei den ESP-Erschliessungen Massnahmen zugunsten des FVV eine untergeordnete Rolle. Schliesslich sind bei der Behebung von Schwachstellen entlang des Zugersees die Massnahmen nicht in ein kohärentes Konzept eingebettet. Dies schlägt sich auch in der Bewertung der Konzeption für die pauschal mitfinanzierten Massnahmen des FVV nieder.

Das AP erzeugt eine leicht positive Wirkung auf die Siedlungsentwicklung nach innen, indem es die Vorgaben des kantonalen Richtplans aufnimmt und punktuell weiterentwickelt. Ein Teil der Bevölkerungsentwicklung und das gesamte prognostizierte Beschäftigtenwachstum kann in den ESP angeordnet werden. Die Verdichtung nach innen wird im Rahmen von Siedlungskonzentrationen und der Definition von Zieldichten vorangetrieben. Teilweise unterschreiten die Zieldichten der Vorranggebiete für die Innenentwicklung aber die im Richtplan angestrebten Werte. Auch werden trotz der grossen ESP und der angestrebten Innenentwicklung Siedlungserweiterungsgebiete erforderlich, um das gesamte Wachstum bis 2040 aufnehmen zu können. Mit der Entwicklung der Arbeitsplatzgebiete in den ESP werden zudem dabei deutlich mehr Kapazitäten geschaffen, als gemäss Prognose benötigt werden. Da das AP keine Siedlungsmassnahmen in mittel- und langfristigen Horizonten definiert, erfolgt keine Priorisierung oder zeitliche Staffelung der Entwicklungen.

Das AP macht mit Siedlungsbegrenzungslinien vielerorts Vorgaben für die Trennung von Siedlungsgebiet und Landschaft. Diese müssen noch in der kommunalen Nutzungsplanung umgesetzt werden. Im Weiteren wird der kantonale Richtplan präzisiert, indem das AP siedlungsorientierte Freiräume bezeichnet. Die Schaffung von Freiräumen innerhalb der gebauten Siedlung wird aber nicht thematisiert.

Das AP entwickelt eine eher starke Wirkung in Bezug auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit. Neben der Behebung von Unfallschwerpunkten fokussiert das Programm mit konkreten Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf die ESP. Z.B. wird die Franzosenstrasse beim ESP-A Seewen vom MIV entlastet und steht so stärker dem FVV zur Verfügung. Auch wird der Schuttweg beim ESP Bahnhof Arth-Goldau als Tempo-30-Strasse ausgelegt. Durch den Ausbau des FVV und indirekt auch durch die Förderung des ÖV sowie die Realisierung von BGK kann eine Erhöhung der Sicherheit erzielt werden. Allerdings werden die verschiedenen Massnahmen nicht immer konsequent auf die Bedürfnisse sensibler Nutzergruppen wie Schüler/-innen und Ältere ausgerichtet.

Das vorliegende AP erzielt eine leicht positive Wirkung zur Verminderung der Umweltbelastung und des Ressourcenverbrauchs. Insbesondere der Ausbau des ÖV-Haltstellennetzes und die Förderung des FVV lassen eine gewisse Modalsplit-Verschiebung auf diese Verkehrsmittel erwarten. Die BGK versteifen ausserdem den Verkehrsfluss. Jedoch erhöhen sich mit der rückwärtigen Erschliessung der Entwicklungsschwerpunkte die im MIV zurückgelegten Distanzen. Insgesamt können so kaum spürbare Verbesserungen hinsichtlich der Luft- und Lärmbelastung erwartet werden.

Die Verdichtung ehemaliger Industrie-, Militär- und Bahnstandorte vermindert den Bodenverbrauch. Siedlungserweiterungen und die punktuellen Strassenausbauten kompensieren aber diese Einsparungen. Insbesondere der Vollanschluss Steinerstrasse und der Schuttweg in Goldau nehmen viel zusätzliche Fläche in Anspruch. Die meisten landschaftlichen Massnahmen wie die Siedlungstrenngürtel und die Schaffung natürlicher Strukturen in den Wildtierkorridoren von überregionaler Bedeutung sind schon aus der Vorgängergeneration bekannt. Teilweise ist der Zeitplan für die konkrete Umsetzung der Landschaftsmassnahmen aber unklar (Bsp. «Grüne Mitte»), sodass kaum eine Wirkung hierzu attestiert werden kann.

Der Bund prüft in der 4. Generation des Programms Agglomerationsverkehr die Umsetzung der Massnahmen aus der 2. Generation. Die Agglomeration Talkessel Schwyz hat erstmals in der 3. Generation ein AP eingereicht. Somit entfällt die Beurteilung der Umsetzung.

2.3 Mitfinanzierte Massnahmen

Auf der Grundlage dieses Beitragssatzes werden den eidgenössischen Räten die in der nachfolgenden A-Liste aufgeführten Massnahmen zur Mitfinanzierung und die entsprechenden Bundesbeiträge zur Freigabe beantragt.

A-Liste

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio. CHF) laut AP	Kosten (Mio. CHF)*	Bun- des- beitrag **	Bundes- beitrag ***
91372.4.001	ÖV.02	Bushof Bahnhof Schwyz Seewen	6.90	6.90	2.07	
91372.4.002	ÖV.04	Bahnhofareal Brunnen – Drehscheibe öV	29.80	17.94****	5.38	
91372.4.003	ÖV.06	Bahnhof Seewen neuer Perronzugang Südende	4.00	2.72****	0.82	
91372.4.004	ÖV.12	Verlegung Freiverlad	11.40	7.75****	2.33	
91372.4.006	FVV.08	Aufwertung Veloverbindung Turm-Nasegg – Arth	1.40	1.40	0.42	
91372.4.012	MIV.06	BGK Bahnhofstrasse Seewen	8.00	3.34****	1.00	
91372.4.013	MIV.07	BGK Schwyz Ortskern (1. Etappe)	6.25	4.02****	1.21	
91372.4.014	MIV.12	Groberschliessungsstrasse Schuttweg Goldau	16.50	10.68****	3.20	
91372.4.015	MIV.14	Verlegung Franzosenstrasse	2.10	1.43****	0.43	
91372.4.096	LV-A	Paket LV A-Liste	9.83	10.03		3.01
91372.4.097	BGK-A	Paket Aufw. Str. A-Liste	6.40	3.27		0.98
91372.4.098	Bus-A	Paket Aufw. Bushalt. A-Liste	3.04	3.40		1.02
Summe			108.22	72.88	16.86	5.01

Tabelle 2-1 * Preisstand Oktober 2020; ** Preisstand Oktober 2020 exklusive Mehrwertsteuer und Teuerung; *** Preisstand Oktober 2020 inkl. Mehrwertsteuer und Teuerung, vgl. Anhang 1 und Erläuterungsbericht zur Prüfung der Agglomerationsprogramme der 4. Generation; ****Kosten im Benchmark gekürzt; *****Kosten um Beitrag Dritter gekürzt

3 Eingangsprüfung und Prüfung der Grundanforderungen

3.1 Eingangsprüfung

Der Bund prüft nur Agglomerationsprogramme, welche die Anforderungen gemäss Art. 1-3 und Art. 8 PAVV erfüllen (Art. 11 PAVV und Anhang 1 RPAV)⁴. Im vorliegenden Agglomerationsprogramm sind diese Voraussetzungen erfüllt. Die Anforderungen gemäss Art. 1 – 3 und 8 PAVV sind eingehalten, weshalb eine Prüfung des Programms an die Hand genommen wurde.

3.2 Prüfung der Grundanforderungen

Ein Agglomerationsprogramm muss die Grundanforderungen gemäss Art. 7 PAVV erfüllen. In der Art und Weise und im Detaillierungsgrad können die Grundanforderungen den spezifischen Herausforderungen und der Grösse der jeweiligen Agglomeration angepasst werden⁵.

Im Agglomerationsprogramm Talkessel Schwyz sind die Grundanforderungen erfüllt.

⁴ Vgl. RPAV S.21, Ziff.2.3

⁵ Vgl. RPAV S. 27 Ziff. 2.6.

4 Massnahmenbeurteilung

Das Ergebnis der Massnahmenbeurteilung gemäss Art. 13 PAVV und Kap. 3.3. RPAV wird nachfolgend im Sinne einer Übersicht wie folgt dargestellt.

- Angepasste Massnahmen (Kap. 4.1)
- Nicht mitfinanzierte Massnahmen (Kap. 4.2)
 - Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen (Kap. 4.2.1)
 - nicht mitfinanzierbare Verkehrsmassnahmen (Kap. 4.2.1)
 - Eigene Leistungen der Agglomeration (Kap. 4.2.1)
 - nicht programmrelevante Massnahmen (Kap. 4.2.2)
- Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen (Kap. 4.3)
- Massnahmen mit abgeänderten Prioritäten A/B/C (Kap.4.4)

Eine Zusammenstellung der Massnahmen mit Priorität A und B nach Überprüfung durch den Bund ist in Kap. 2 resp. Kap. 4.5 ersichtlich

- Massnahmen der A-Liste sind innerhalb der Vierjahresperiode 2024-2027 bau- und finanzreif.
- Massnahmen der B-Liste werden die Bau- und Finanzreife erst später erreichen und/oder deren Kosten-Nutzen-Verhältnis muss noch optimiert werden.

Die in den Tabellen 2-1, 4-2 und 4-6 aufgelisteten Massnahmen sind für den Beitragssatz relevant und werden in die Leistungsvereinbarung übernommen.

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

4.1 Angepasste 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
Keine Massnahmen			

Tabelle 4-1

Folgende Massnahmen wurden den Paketen mit pauschalen Bundesbeiträgen zugewiesen:

Paket Langsamverkehr A-Liste (LV A-Liste)

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio. CHF) Okt. 2020 exkl. MWST
91372.4.068	PFVV1.01	Fussweg Sonneggstrasse bis Parkplatz A4	0.35
91372.4.069	PFVV1.02	Fussweg Anschluss zukünftige Gewerbegebiete	0.30
91372.4.070	PFVV1.03	Fussweg Schönenbodenstrasse/Wohngebiet Schönegg	0.02
91372.4.071	PFVV1.04	Aufwertung Rigistrasse	0.16
91372.4.072	PFVV1.05	Fussverbindung Bahnhofstrasse bis Rigistrasse	0.02
91372.4.073	PFVV1.06	Neue Fussverbindung zwischen der Bergstrasse und dem Quartier Vogelsang	0.05
91372.4.074	PFVV1.07	Veloquerungshilfe Knoten Berg-/Steinerberg-/Parkstrasse	0.02
91372.4.075	PFVV1.08	Veloquerungshilfe Knoten Rossberg/Bergstrasse	0.02
91372.4.076	PFVV1.09	Veloquerungshilfe Knoten Poststrasse/Tramweg	0.02
91372.4.077	PFVV1.10	Querung Fussverkehr Gotthardstrasse in Oberarth	0.04

91372.4.078	PFVV1.11	Veloquerungshilfe Knoten Schöntalweg/Tramweg	0.02
91372.4.079	PFVV1.12	Ergänzung Veloweg «unter Hüte» bis Rufibergstrasse	0.25
91372.4.080	PFVV1.13	Querung für den Fuss- und Veloverkehr Gotthardstrasse im Dorfkern Arth	0.04
91372.4.081	PFVV1.14	Neue Fuss- und Veloverbindung Klostermatt-Tramweg	0.08
91372.4.082	PFVV1.15	Neue Fuss- und Veloverbindung Tafelstatt - Klostermatt	0.12
91372.4.083	PFVV1.16	Aggloroute – Teil Arth-Goldau	1.60
91372.4.084	PFVV1.17	Erstellung Veloabstellanlagen	0.28
91372.4.085	PFVV2.02	Aufwertung Langsamverkehr Steinerstrasse, Goldauerstrasse	1.60
91372.4.086	PFVV3.01	Engibergweg	0.12
91372.4.087	PFVV3.02	Ausbau Nietenbachweg (Gotthard-Franzosenstrasse)	0.30
91372.4.088	PFVV3.03	Ausbau Lückenstrasse	0.30
91372.4.089	PFVV3.04	Aufwertung Grosslücken	0.06
91372.4.090	PFVV3.05	Anschluss Lückenstrasse – Aggloradroute	0.08
91372.4.091	PFVV3.06	Mythen-Center	0.35
91372.4.092	PFVV3.07	Aufwertung Seewernstrasse Langsamverkehr	1.20
91372.4.093	PFVV3.08	Aufwertung Langsamverkehr Landsgemeindestrasse	0.25
91372.4.094	PFVV4.01	Aggloradroute – Ingenbohl	1.30
91372.4.095	PFVV2.01	Aufwertung Sägelstrasse für Langsamverkehr	0.88

Tabelle 4-1a

Paket Aufwertung und Sicherheit des Strassenraums A-Liste (Aufw. Str. A-Liste)

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) Okt. 2020 exkl. MWST</i>
91372.4.019	MIV.19	BGK Mythenachse	4.48

Tabelle 4-1b

Paket Aufwertung von Bus-Haltestellen A-Liste (Bus A-Liste)

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) Okt. 2020 exkl. MWST</i>
91372.4.050	PÖV2.01	Bushaltestelle Buchenhof/Müsigrich	0.25
91372.4.051	PÖV3.01	Bushaltestelle Herrenfeld/Mättivor	0.11
91372.4.052	PÖV3.02	Bushaltestelle Dreilindenstrasse	0.11
91372.4.053	PÖV3.03	Bushaltestelle Nietenbachbrücke	0.09
91372.4.054	PÖV3.04	Bushaltestelle Grosstein	0.09
91372.4.055	PÖV3.05	Bushaltestelle Grundstrasse	0.06
91372.4.056	PÖV3.06	Bushaltestelle Hauptplatz	0.10
91372.4.057	PÖV3.07	Bushaltestelle Weidhuobli	0.08
91372.4.058	PÖV3.08	Bushaltestelle Mangelegg	0.08
91372.4.059	PÖV3.09	Sonnenplätzli	0.12
91372.4.060	PÖV3.10	Muotagerwe	0.12
91372.4.061	PÖV3.11	Wintersried	0.12
91372.4.062	PÖV3.12	Franzosenstrasse	0.12
91372.4.063	PÖV3.13	Muotabrücke West 1	0.20
91372.4.064	PÖV3.14	Muotabrücke West 2	0.20
91372.4.065	PÖV3.15	Zeughausplatz	0.20

91372.4.066	PÖV3.16	Steinerstrasse	0.20
91372.4.067	PÖV3.17	Bushaltestellen Mythen-Center	0.79

Tabelle 4-1c

Paket Langsamverkehr B-Liste (LV B-Liste)

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) Okt. 2020 exkl. MWST</i>
91372.4.010	FVV.12	Massnahmenpaket: Kategorie Aufwertung Langsamverkehr, B-Horizont	1.75

Tabelle 4-1d

Paket Aufwertung und Sicherheit des Strassenraums B-Liste (Aufw. Str. B-Liste)

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) Okt. 2020 exkl. MWST</i>
91372.4.017	MIV.17	BGK Bienenheimstrasse	2.00

Tabelle 4-1e

4.2 Nicht mitfinanzierte Massnahmen

4.2.1 Nicht durch den Bund mitfinanzierbare Massnahmen

Aufgrund der gesetzlichen Vorgaben (insb. Art. 17a MinVG und Art. 21 MinVV) und der ergänzenden Ausführungen der RPAV (Kap. 2.7) können folgende Massnahmen nicht durch Bundesbeiträge mitfinanziert werden. Sie waren jedoch für die Beurteilung der Wirkung relevant und sind daher in den ausgewiesenen Zeithorizonten umzusetzen.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Priorität</i>
Siedlungsmassnahmen			
91372.4.031	S.06	Priorisierung der Vorranggebiete Innenentwicklung	As
91372.4.032	S.07	ESP-B Arth-Goldau	As
91372.4.033	S.08	Langfristige Siedlungsgrenzen in Ortsplanungen festsetzen	As
91372.4.034	S.09	Siedlungserweiterungsgebiete und Einzonungsvoraussetzungen in Ortsplanung festsetzen	As
91372.4.035	L.01	Entwicklungskonzept Lauerzersee Nutzungsplanung Moorlandschaft Sägel / Lauerzersee	As
91372.4.037	L.03	Schutzzone Hopfräben	As
91372.4.040	L.06	Wildtierkorridor Ingenbohl – Morschach (SZ06)	As
91372.4.041	L.07	Wildtierkorridor Arth (SZ5)	As
91372.4.043	L.09	Landschaftskonzeption in Richtplan integrieren	As
91372.4.045	L.11	Seeufergestaltung Arth	As
91372.4.047	S.01	ESP-A Seewen-Schwyz - Baubeginn 1. Etappe	As
91372.4.048	S.02	ESP-B Seewen-Schwyz - Verdichtungsstudie	As
91372.4.049	S.04	Realisierung Umstrukturierungsgebiet Brunnen Nord	As

Nicht zur Mitfinanzierung beantragte Eigenleistungen der Agglomeration			
91372.4.024	ÖV.13	BHS Sportplatz Goldau	Av E
91372.4.025	MIV.02	Seewen – Schwyz: Vollanschluss Steinerstrasse inkl. flankierende Massnahmen	Av E
91372.4.026	MIV.03	Direkte Erschliessung Brunnen Nord Richtung Autobahn für MIV (Basiserschliessung)	Av E
91372.4.027	MIV.11	Parkraum- und Mobilitätsmanagement Agglomeration Schwyz	Av E
91372.4.028	MIV.13	Verkehrsberuhigung	Av E
91372.4.029	MIV.16	Mobilitätsmanagement Entwicklungsschwerpunkte / Umstrukturierungsgebiete	Av E

Tabelle 4-2

4.2.2 Nicht programmrelevante Massnahmen

Nachfolgend werden Massnahmen aufgelistet, die von der Agglomeration zur Mitfinanzierung oder als eigene Leistung eingereicht wurden, die aber vom Bund im Rahmen der Wirkungsbeurteilung als nicht programmrelevant eingestuft wurden. Deren Umsetzung steht der Agglomeration frei.

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Begründung
Keine Massnahmen			

Tabelle 4-3

4.3 Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen

Die folgenden Strassen- und Eisenbahnmassnahmen fliessen nicht direkt in die Wirkungsbeurteilung ein, hingegen wird bei der Wirkungsbeurteilung berücksichtigt, wie gut das Agglomerationsprogramm auf diese Massnahmen abgestimmt ist:

- beschlossene nationale Infrastrukturen, deren Realisierungsbeginn in den A- und B-Horizont der Agglomerationsprogramme der 4. Generation fällt;
- noch nicht beschlossene Massnahmen, deren Baubeginn aufgrund der Einschätzung der zuständigen Bundesämter (BAV und ASTRA) voraussichtlich in den A- und B-Horizont der Agglomerationsprogramme der 4. Generation fällt.

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

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme
91372.4.021	ÜG.02	Strasse A4; neue Axenstrasse, Brunnen / Ingenbohl – Flüelen
91372.4.023	ÜG.04	Wildtierquerung N4 Goldau (SZ5)

Tabelle 4-4

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.

4.4 Durch den Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C

Die Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen auf Planungsstand, Kosten-Nutzen-Verhältnis und Bau- und Finanzreife gemäss den RPAV (Kap. 3.3.) führt zu untenstehenden Änderungen gegenüber den Angaben im eingereichten Agglomerationsprogramm.

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio. CHF) laut AP	Begründung
A → C				
91372.4.008	FVV.10	Aufwertung Veloverbindung Sagenmattli Arth – Kantonsgrenze (Abschnitt ausserorts)	24.70	Kosten-Nutzen-Verhältnis ungenügend: Die Massnahme betrifft verhältnismässig wenige Pendler von Gemeinden ausserhalb des BFS-Perimeters. Die Abstimmung mit der Ufervegetation sowie die landschaftliche Integration sind Herausforderungen.
91372.4.011	MIV.01	Muotabrücke West inkl. flankierende Massnahmen	17.33	Kosten-Nutzen-Verhältnis ungenügend: Das Projekt ist in ein regionales Gesamtkonzeption eingebettet. Dadurch wird die Bahnhofstrasse vom Schwerverkehr des Freiverlads entlastet. Im gesamtschweizerischen Vergleich müsste jedoch eine noch weitergehende Entlastung der Bahnhofstrasse erzielt werden können, um die Kosten zu rechtfertigen. Auch stellt das Projekt einen möglichen Eingriff in die Ufervegetation, schutzwürdigen Hecken und den Gewässerraum der Muota dar.

Tabelle 4-5

4.5 B-Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung

Für die in der nachfolgenden B-Liste stehenden Massnahmen ist die Bau- und Finanzreife für die Vierjahresperiode 2024–2027 nicht erreichbar oder muss das Kosten-Nutzen-Verhältnis noch optimiert werden. Zum Zeitpunkt des Versands dieses Prüfberichts (22.02.2023) 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 werden:

B-Liste

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio. CHF) laut AP	Kosten (Mio. CHF) 2020*	Bundesbeitrag **
91372.4.007	FVV.09	Knotensicherheit Nasegg – Fischchritten – Arth	16.00	5.40	1.62
91372.4.016	MIV.15	BGK Mythenblick Seewen	1.26	1.26	0.38
91372.4.018	MIV.18	BGK Schwyz Ortskern (2. Etappe)	4.50	4.50	1.35
91372.4.099	LV-B	Paket LV B-Liste	1.75	1.75	0.53
91372.4.100	BGK-B	Paket Aufw. Str. B-Liste	2.00	2.00	0.60
Summe			25.51	14.91	4.47

Tabelle 4-6 * Preisstand Oktober 2020; ** Preisstand Oktober 2020 exkl. Mehrwertsteuer und Teuerung

5 Programmbeurteilung

Im Rahmen der Programmbeurteilung werden in einem ersten Schritt der Gesamtnutzen und die Gesamtkosten des Agglomerationsprogramms ermittelt. Die Gesamtkosten werden ins Verhältnis gesetzt zur Grösse der Agglomeration. Die Agglomeration Talkessel Schwyz ist als kleine Agglomeration einzu-stufen (vgl. dazu Erläuterungsbericht zur Prüfung). Im zweiten Schritt wird mittels Gegenüberstellung von Gesamtnutzen und Gesamtkosten das Kosten-Nutzen-Verhältnis ermittelt (Art. 14 Abs. 1 PAVV, Kap. 3.4 RPAV, vgl. dazu Ziff. 5.2.).

Im letzten Schritt wird der Stand der Umsetzung der verbindlich vereinbarten A-Massnahmen gemäss der Leistungsvereinbarung der vorletzten Generation beurteilt (Art. 14 Abs. 1 i.V.m. Abs. 3 PAVV, vgl. dazu Ziff. 5.3.). Aus dem Kosten-Nutzen-Verhältnis und der Berücksichtigung des Stands der Umset-zung resultiert die Programmbeurteilung. Aus der Programmbeurteilung ergibt sich der Beitragssatz.

Der Erläuterungsbericht zur Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 4. Genera-tion legt die einzelnen Schritte der Programmbeurteilung detaillierter dar.

5.1 Gesamtnutzen

Der Gesamtnutzen eines Agglomerationsprogramms bildet dessen Beitrag ab zur Verwirklichung der gemäss Artikel 17d MinVG vorgegebenen Wirkungsziele. Diese umfassen eine bessere Qualität des Verkehrssystems, mehr Siedlungsentwicklung nach innen, mehr Verkehrssicherheit, weniger Umwelt-belastung und Ressourcenverbrauch.

In die Beurteilung des Gesamtnutzens des Agglomerationsprogrammes Talkessel Schwyz der 4. Generation fliessen folgende Massnahmen ein:

- Massnahmen der A- Liste des Agglomerationsprogramms der 4. Generation gemäss Priorisierung des Bundes (Kap.2);
- die durch den Bund nicht mitfinanzierbaren Massnahmen in den Bereichen Siedlung, Landschaft und Verkehr (Kap. 4.2.1);
- Massnahmen der B-Liste des Agglomerationsprogramms der 4. Generation gemäss Priorisierung des Bundes (Kap. 4.5);

Aufgrund der durchgeführten Beurteilung ergibt sich folgender Nutzen pro Wirkungskriterium, ausge-drückt in Punkten:

<i>Wirkungskriterium</i>	<i>Nutzen</i>
WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert (0 bis 3 Punkte)	1
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen (0 bis 3 Punkte)	1
WK3: Verkehrssicherheit erhöht (0 bis 3 Punkte)	2
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch (0 bis 3 Punkte)	1
Summe (Nutzen)	5

Tabelle 5-1

Weitere durch den Bund (mit)finanzierbare Massnahmen gemäss Tabelle 4-4 (vgl. Kap. 4.3), deren Re-alisierungsbeginn (voraussichtlich) in den A- oder B-Horizont der Agglomerationsprogramme der 4. Ge-neration fällt, sind für die Gesamtverkehrs- und Siedlungsentwicklung im Agglomerationsraum relevant und werden in der Nutzenbeurteilung des Agglomerationsprogramms durch den Bund indirekt mitbe-rücksichtigt.

5.2 Gesamtkosten

Die Gesamtkosten enthalten alle durch den Bund im A- und B-Horizont priorisierten Massnahmen des Agglomerationsprogramms der 4. Generation (inkl. Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen).

Die Gesamtkosten des Agglomerationsprogramms Talkessel Schwyz belaufen sich auf 86.83 Mio. CHF. Für die kleine Agglomeration Talkessel Schwyz werden diese Gesamtkosten als hoch eingestuft.

5.3 Umsetzungsbeurteilung und Beitragssatz

Im Rahmen der 4. Generation bewertet der Bund den Umsetzungsstand der Massnahmen in Verkehr und Siedlung der 2. Generation sowie den Umsetzungsbericht. Mängel in diesen Bestandteilen können einen Abzug von 5% Bundesbeitrag zur Folge haben. Die Umsetzung wurde nicht beurteilt, da kein Programm aus der vorletzten Generation zur Umsetzung vorliegt.⁶

Für das vorliegende Agglomerationsprogramm resultiert damit ein Beitragssatz von 30%.

Nutzen (gemäss Tabelle 4-2)



⁶ Art. 22 MinVV und RPAV Kap. 3.4.4

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 «Mobilität und Raum 2050», Sachplan Verkehr Teil Programm sowie den Teilen Infrastruktur Schiene und Strasse, mit Massnahmenplänen und Inventaren des Bundes, summarisch 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 mit möglichen Konflikten im Bereich Umwelt

Folgende für die Beurteilung der Wirkung des Agglomerationsprogramms mitberücksichtigte Massnahmen der Priorität A oder B können aufgrund einer summarischen Prüfung 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. Prüf-be-richt</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Zeit-ho-rizont</i>	<i>Mögliche Konflikte</i>
91372.4.006	FVV.08	2-1	Aufwertung Veloverbindung Turm-Nasegg – Arth	A	Schutzwürdige Ufervegetation und Einzelbäume
91372.4.007	FVV.09	4-6	Knotensicherheit Nasegg – Fischchratten – Arth	B	Schutzwürdige Ufervegetation, Einzelbäume und Hecken
91372.4.014	MIV.12	2-1	Groberschliessungsstrasse Schuttweg Goldau	A	Fragmentierung von Wald-Lebensräumen, zusätzliche Zerschneidung für die Fauna; landschaftliche Beeinträchtigung

Tabelle 6-1

6.2 Nachweis der Abstimmung mit den kantonalen Richtplänen

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 kantonalen Richtplan mit dem Koordinationsstand «Festsetzung» verankert sowie vom Bund genehmigt sein. Folgende Massnahmen müssen im Richtplan enthalten sein:

A-Liste:

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Koordinationsstand im Richtplan</i>	<i>Handlungsbedarf</i>
91372.4.014	MIV.12	Groberschliessungsstrasse Schuttweg Goldau	Festsetzung	nein

Tabelle 6-2

Dies gilt auch für richtplanrelevante Siedlungs- und allfällige Landschaftsmassnahmen, die eng mit einer Verkehrsinfrastrukturmassnahme der A-Liste verknüpft sind (z.B. Entwicklungsschwerpunkt, der mit einer neuen Tramlinie erschlossen werden soll). Folgende Massnahmen müssen im Richtplan enthalten sein:

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Koordinationsstand im Richtplan</i>	<i>Handlungsbedarf</i>
91372.4.032	S.07	ESP-B Arth-Goldau	Festsetzung	nein

Tabelle 6-3

Es wird empfohlen, die übrigen richtplanrelevanten Siedlungs-, Landschafts-, und nicht infrastrukturellen Verkehrsmassnahmen der A-Liste spätestens vier Jahre nach Abschluss der Leistungsvereinbarung im kantonalen Richtplan mit dem Koordinationsstand «Festsetzung» einzutragen sowie vom Bund genehmigen zu lassen.

Der Umgang mit Fruchtfolgeflächen (FFF) ist insbesondere in der Raumplanungsverordnung (RPV)⁷ geregelt. Die Zuständigkeit in diesem Bereich liegt grundsätzlich bei den Kantonen. Sofern dies notwendig ist, werden für die FFF weitere Vorbehalte in der Leistungsvereinbarung angebracht.

7 Empfehlungen zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms

Der Prüfbericht weist in der Gesamtwürdigung in Kapitel 2.2 für die einzelnen Wirkungskriterien Stärken und Schwächen des Agglomerationsprogramms aus. Nachfolgend werden – ohne Anspruch auf Vollständigkeit – Empfehlungen u.a. zur Verbesserung der Abstimmung mit den übergeordneten Planungen, zur Verbesserung der Programmwirkung und zu operativen Aspekten gegeben.

Die Behandlung des MIV sollte konsequenter auf das übergeordnete Verlagerungsziel ausgerichtet werden. Flächendeckende Konzepte zur Verkehrslenkung und Dosierung des MIV sowie überkommunal abgestimmte Massnahmen könnten der Zielerreichung dienen. Insbesondere sollten die rückwärtigen Erschliessungen der ESP und die dadurch bedingten längeren Fahrdistanzen überprüft werden. Der Handlungsbedarf für die Optimierung der MIV-Erschliessung des ESP-A Seewen-Schwyz ist anerkannt. Denn die Erschliessung kann nicht allein über die Bahnhofstrasse Seewen erfolgen. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis der Moutabrücke West ist jedoch im gesamtschweizerischen Vergleich ungenügend. Es sollte eine direkte und attraktive Erschliessung geprüft werden, welche eine Überlastung der Bahnhofstrasse wirkungsvoll vermeidet. Die Förderung innovativer Mobilitätsformen wie Elektromobilität und Sharing-Angeboten könnte zur Verbesserung des Gesamtverkehrssystems beitragen. Weiterhin sollte die Situation des FVV verbessert werden, um insbesondere das hohe Verlagerungspotenzial an MIV-Fahrten unter fünf Kilometer abzuschöpfen. Die kommunalen Überlegungen zum FVV könnten dafür zu einer koordinierten und flächendeckenden Konzeption für das gesamte AP-Gebiet der Agglomeration aggregiert werden. Unter anderem sollte das Konzept der Aggloradroute gestärkt werden und mittelfristig auch in Richtung benachbarter Agglomerationen ausgeweitet werden. Massnahmen zugunsten der Velosicherheit auf dem Abschnitt Sagenmattli Arth – Kantonsgrenze am östlichen Ufer des Zugersees sind zwar sinnvoll, sind aber nicht gesamtheitlich angegangen. Für den Agglomerationsverkehr kann erst eine grössere positive Wirkung erzielt werden, wenn die Massnahmen mit Blick auf den Alltagsverkehr geplant und mit den Planungen des Kantons Zug abgestimmt werden.

⁷ SR 700.1

Die bis 2040 angestrebten Dichten sollten mit den Vorgaben des kantonalen Richtplans besser abgestimmt werden. Auch ist zu prüfen, ob das Potenzial der Innenverdichtung in den überbauten Bauzonen stärker genutzt werden kann. Die Entwicklung der Arbeitsschwerpunkte könnte etappiert werden. Entwicklungen in Gebieten mit ÖV-Güteklasse D sollten zurückhaltend vorgesehen werden. Generell sollte künftig eine quantitative oder zumindest qualitative Einschätzung der Auswirkungen der Siedlungsentwicklung auf das Verkehrssystem vorgenommen werden. Zudem könnten qualitätsvolle Freiräume innerhalb der Siedlungsräume geplant werden. Die gemeindeübergreifende Zusammenarbeit im Programm sollte gestärkt werden, um die Auswirkungen von Massnahmen auf die ganze Agglomeration besser abstimmen zu können. Mit den wenigen B-Massnahmen läuft das AP Gefahr, die Kohärenz über die Generationen hinweg zu verlieren. Auch im Bereich Siedlung sind nach Art. 4 Ziff. 2 PAVV Massnahmen für die Horizonte A, B und ev. C zu entwickeln. Wo die Umsetzung von Massnahmen mehrere Zeithorizonte in Anspruch nimmt, können Teilschritte mit den jeweiligen Umsetzungshorizonten angegeben werden.

Im Hauptbericht des Agglomerationsprogramms sollte der Baustein Handlungsbedarf besser hergeleitet und präzisiert werden. Auch könnte der Bezug zwischen dem Handlungsbedarf und den vorgeschlagenen Massnahmen optimiert werden. So sollte expliziter ausgewiesen werden, welchen Beitrag die Massnahme zum Handlungsbedarf leistet. Die als Daueraufgabe deklarierten Massnahmen Siedlung und Landschaft sollten zeitlich konkretisiert werden.

Weiter dienen auch die Zielwerte der MOCA-Indikatoren⁸ als Hilfsmittel für die Erarbeitung bzw. Weiterentwicklung eines AP vom Zielbild über die Strategien bis zu seinen Massnahmen. Das vorliegende AP setzt sich zum Ziel, den MIV-Anteil von 65% im Jahr 2015 auf 55% im Jahr 2040 zu reduzieren. Weder aus den Teilstrategien noch aus den vorgeschlagenen Massnahmen lässt sich die Erreichung dieses Ziels ableiten. Insbesondere dürfte dies eine konsequente Umsetzung von restriktiven Push-Massnahmen des MIV bedingen. Im Hinblick auf die fünfte Generation sollte ein merklicher Fortschritt bezüglich Wirkungen in Richtung des angestrebten Ziels erreicht werden. Demgegenüber scheint die Steigerung der Dichte von aktuell 84.5 Einwohnern und Beschäftigten pro Hektar auf über 90 bis 2040 zwar ambitiös, aber mit konsequenter Umsetzung der aufgeführten Strategien und Massnahmen möglich. Vor diesem Hintergrund könnte der ausgewiesene Flächenbedarf für Siedlungserweiterungen noch überprüft werden.

⁸ Vgl. RPAV S.12, Ziff. 1.6

ANHANG 1

Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen

Paket Langsamverkehr A-Liste (LV A-Liste)

Massnahmentyp	Anzahl Leistungseinheiten	Leistungseinheit	Gemittelte Kosten pro Leistungseinheit	Beitragsatz	Konzeptkürzung	Teuerungszuschlag	Beitrag pro Leistungseinheit	Total Beitrag
Veloabstellanlagen Kat.2	50	Stück	2'585	30%	10%	8%	754	37'686
Veloabstellanlagen Kat.3	100	Stück	3'016	30%	10%	8%	879	87'935
Fussgängerstreifenmarkierung	0	Stück	#DIV/0!	30%	10%	8%		
Fussgängerschutzinseln ohne Strassenaufweitung	2	Stück	21'540	30%	10%	8%	6'281	12'562
Fussgängerschutzinseln mit Strassenaufweitung	5	Stück	88'616	30%	10%	8%	25'840	129'202
Langsamverkehrsüberführungen	30	m2	10'000	30%	10%	8%	2'916	87'480
Langsamverkehrsunterführung	0	m2	#DIV/0!	30%	10%	8%		
Längsführung Kat.1	18'370	m	395	30%	10%	8%	115	2'116'719
Längsführung Kat.2	1'820	m	746	30%	10%	8%	217	395'707
Längsführung Kat.3	300	m	1'257	30%	10%	8%	366	109'919
Längsführung Kat.4	50	m	2'154	30%	10%	8%	628	31'405

Total Beitrag Mio. CHF (gerundet)	3.01
-----------------------------------	------

Tabelle A1-a

Paket Aufwertung und Sicherheit des Strassenraums A-Liste (Aufw. Str. A-Liste)

Massnahmentyp	Anzahl Leistungseinheiten	Leistungseinheit	Gemittelte Kosten pro Leistungseinheit	Beitragsatz	Konzeptkürzung	Teuerungszuschlag	Beitrag pro Leistungseinheit	Total Beitrag
Aufw. Str.	5'750	m2	550	30%	5%	8%	169	972'648

Total Beitrag Mio. CHF (gerundet)	0.98
-----------------------------------	------

Tabelle A1-b

Paket Aufwertung von Bus-Haltestellen A-Liste (Aufw. Bushalt. A-Liste)

Massnahmentyp	Anzahl Leistungseinheiten	Leistungseinheit	Gemittelte Kosten pro Leistungseinheit	Beitragsatz	Konzeptkürzung	Teuerungszuschlag	Beitrag pro Leistungseinheit	Total Beitrag
Haltestelle Bus Kat.1	20	Stück	65'500	30%	5%	8%	20'161	403'218
Haltestelle Bus Kat.2	9	Stück	127'778	30%	5%	8%	39'330	353'970
Haltestelle Bus Kat.3	1	Stück	850'000	30%	5%	8%	261'630	261'630

Total Beitrag Mio. CHF (gerundet)	1.02
-----------------------------------	------

Tabelle A1-c

ANHANG 2

Liste der nicht mitfinanzierten Massnahmen mit aus Bundessicht kritischer Wirkung

In der folgenden Liste werden jene nicht mitfinanzierten Massnahmen aufgelistet, die Bestandteil des eingereichten Agglomerationsprogramms sind, die jedoch vom Bund kritisch beurteilt werden.

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

Tabelle A2-1