



14.09.2018

Agglomerationsprogramm Talkessel Schwyz

3. Generation

Prüfbericht des Bundes

Referenz/Aktenzeichen: 223.0-4/3/18/10/9

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.....	4
2	Gesamtwürdigung und Bundesbeitrag	5
3	Prüfung der Grundanforderungen	7
4	Beurteilung der Programmwirkung	9
4.1	Nutzen – Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien.....	10
4.2	Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis)	14
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	20
6	Übereinstimmung mit der Gesetzgebung und Planungsinstrumenten des Bundes sowie den kantonalen Richtplänen	22
6.1	Gesetzgebung, Sach- und Massnahmenpläne sowie Inventare des Bundes.....	22
6.1.1	Allgemeines	22
6.1.2	Massnahmen der Priorität A oder B mit möglichen Konflikten im Bereich Umwelt aus Sicht des Bundesamtes für Umwelt (BAFU)	22
6.2	Nachweis der Abstimmung von Massnahmen der Priorität A oder B mit den kantonalen Richtplänen.....	23
7	Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms	24
ANHANG 1	25

1 Gegenstand, Ziel und Zweck der Prüfung; Vorgehen

1.1 Gegenstand der Prüfung

Gegenstand der Prüfung ist das Agglomerationsprogramm **Talkessel Schwyz** bestehend aus:

- Teilbereich Siedlung und Verkehr, Bericht Teil 1: Analyse, Zukunftsbild, Konzepte, 13. September 2016
- Teilbereich Siedlung und Verkehr, Bericht Teil 2: Massnahmenblätter, 13. September 2016

Das Agglomerationsprogramm (AP) wurde am 26. 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;
2. die Höhe der Bundesbeiträge festlegen, auf der Grundlage der Wirkung des vorliegenden Agglomerationsprogramms;
3. 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.

1.3 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.

¹ SR 725.13

2 Gesamtwürdigung und Bundesbeitrag

Das Agglomerationsprogramm Talkessel Schwyz wurde für die dritte Generation neu erarbeitet und dem Bund erstmalig eingereicht. Das Zukunftsbild des Agglomerationsprogramms überzeugt mit der polyzentrischen Struktur, mit einer besseren ÖV-Vernetzung der Subzentren über die «ÖV-Hauptachsen» sowie mit dem Ziel, diese städtebaulich aufzuwerten.

Das Agglomerationsprogramm weist einen gut erkennbaren roten Faden von der Analyse zum Zukunftsbild auf. Die einzelnen Teilstrategien im Verkehr sind auf die Siedlungsstrategie abgestimmt, womit eine gute Grundlage zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr vorliegt.

Im öffentlichen Verkehr (ÖV) überzeugen der Ausbau der wichtigen Drehscheiben an den Bahnhöfen Seewen und Brunnen sowie beim Bushof Schwyz Post und die neuen Bus-Linienführungen. Die Massnahmen haben positive Effekte auf die Erreichbarkeit und Fahrplanstabilität. Die Verdichtungen im Busangebot sind aber erst als allgemeine Zielsetzungen formuliert, ohne dass diese in ein gesamtregionales Angebotskonzept eingebettet sind. Das Netz des Langsamverkehrs (LV) wird punktuell aufgewertet und mit der Aggloradroute bedeutend erweitert. Der Vollanschluss Steinerstrasse lenkt den Motorisierten Individualverkehr (MIV) auf das kantonale Strassennetz.

Eine Schwäche des Programms liegt bei der Gesamtverkehrsstrategie. Sie schafft keine regionale Gesamtsicht, sondern ist vielmehr eine Zusammenfassung lokaler Konzepte. Zudem priorisiert sie nicht zwischen den Teilstrategien der einzelnen Verkehrsträger. Beispielsweise ist die Erschliessung der Entwicklungsschwerpunkte zu einseitig auf den MIV ausgerichtet, ohne die Potentiale im ÖV und LV auszuschöpfen. Die Betriebs- und Gestaltungskonzepte konzentrieren sich auf die Optimierung des Verkehrsflusses und sind bei städtebaulichen Aspekten zu wenig konkret.

Die Siedlungsentwicklung nach innen wird durch die Lenkung der Entwicklung auf einige Entwicklungsschwerpunkte (ESP) gefördert. Diese befinden sich insgesamt an raumplanerisch sinnvollen Standorten. Bei der Planung und Erschliessung der ESP lässt das Agglomerationsprogramm allerdings eine systematische Potentialabschätzung und Priorisierung vermissen, weshalb die Gefahr eines Überangebots besteht.

Die Ziele des Zukunftsbildes zur Innenentwicklung werden über die Planung der Entwicklungsschwerpunkte hinaus nicht weiter konkretisiert. Weder für die Potenzialgebiete noch für die Vorranggebiete Innenentwicklung werden konkretere Massnahmen formuliert. Das Agglomerationsprogramm leistet deshalb über die Vorgaben des kantonalen Richtplans hinaus keinen wesentlichen Beitrag zur Konkretisierung der Innenentwicklung.

Die Verkehrssicherheit wird flächendeckend analysiert und durch verschiedene Betriebs- und Gestaltungskonzepte an einigen zentralen Stellen erhöht.

Die vorgeschlagenen Massnahmen tragen zu einer leichten Erhöhung des Modal Split zugunsten von ÖV und LV bei. Die Massnahmen im Bereich Landschaft verbessern die Steuerung der Erholungs- und Freizeitnutzung. Dank verschiedenen Verkehrsberuhigungsmassnahmen profitiert die Bevölkerung lokal von einer Verbesserung der Lärm- und Luftbelastung.

Nach der Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen belaufen sich die Investitionskosten des Agglomerationsprogramms **Talkessel Schwyz** auf CHF 86.8 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>
91372.3.016	ÖV.03	Bushof Schwyz Post	9.50	9.43	3.30	
91372.3.019	MIV.09	BGK Schwyzerstrasse	5.20	3.11****	1.09	
91372.3.027	ÖV.09a	Aufwertung und Ausbau Bushaltestellen (1. Etappe)	1.20	1.19	0.42	
91372.3.053	-	Paket LV A-Liste	21.50	19.83		6.94
91372.3.054	-	Paket Aufw. Str. A-Liste	6.54	2.51		0.88
Summe			43.94	36.07	4.81	7.82

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

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 ist vollständig und kohärent. Die Massnahmen nehmen den Handlungsbedarf auf und sind konsequent aus Zukunftsbild und Teilstrategien abgeleitet.

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 Agglomerationsprogramms beteiligt und wurden regelmässig über die Arbeiten informiert.
- Die Grundzüge der Öffentlichkeitsarbeiten wurden in einem Medienkonzept definiert.
- Die Bevölkerung hatte Gelegenheit, sich zum Agglomerationsprogramm zu äussern. Die Mitwirkungseingaben wurden systematisch ausgewertet. Es fand eine Informationsveranstaltung für alle Interessierten statt.
- Überlegungen für die Gründung eines Vereins liegen vor. Die geplante Vereinsstruktur, bestehend aus allen fünf Gebietskörperschaften ist eine schlanke und angemessene Organisation.

Schwächen:

- Um die gute Verankerung des Agglomerationsprogramms sichtbar zu machen, könnten die Angaben zu den Grundanforderungen 1 und 2 im Bericht etwas detaillierter erläutert werden (z. B. Überlegungen zur Vereinsgründung, konkrete Aussagen zur Mitwirkung).

² Vgl. UVEK-Weisung S. 25 Ziff. 3.4.

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:

- Das Agglomerationsprogramm ist inhaltlich vollständig und in sich kohärent. Die Massnahmen nehmen den Handlungsbedarf auf und sind konsequent aus Zukunftsbild und Teilstrategien abgeleitet. Die Tabelle mit der Verknüpfung von Teilstrategien und Massnahmen ist für das Verständnis sehr hilfreich.
- Eine knappe Zusammenfassung ermöglicht einen guten Einstieg in die wesentlichen Elemente des Agglomerationsprogramms.
- Ist-Zustand und zukünftiger Zustand sind vollständig und nachvollziehbar dargestellt.
- Das Struktur- und Zukunftsbild zeigt die zukünftig angestrebte Entwicklung nachvollziehbar und in einem zweckmässigen Konkretisierungsgrad.

Schwächen:

- Für den Leser ist teilweise zu wenig klar, wo gewisse Informationen zu finden sind. Mit einem einfacher nachzuvollziehenden Aufbau und einer konsequenteren inhaltlichen Systematik könnte die Lesbarkeit und Nachvollziehbarkeit deutlich erhöht werden. Auch eine zusammenfassende Beschreibung der zentralen Massnahmen würde dem zudienen.
- Zur besseren Verständlichkeit der Teilstrategien könnten die kartografischen Darstellungen noch weiter konkretisiert und deren Bezüge zum Text verbessert werden.
- Die Abhängigkeiten zu den übergeordneten Massnahmen sind zu wenig angesprochen. Der Angebotsausbau in der S-Bahn wurde nicht explizit als übergeordnete Massnahme im Massnahmenband des Agglomerationsprogramms aufgeführt, obwohl das Buskonzept auf diesen Ausbau abgestimmt sein sollte.

Grundanforderung 6

- GA 6: Umsetzung und Controlling gesichert

Da es sich beim AP3 der Agglomeration Talkessel Schwyz 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 Agglomerationsprogramm zeigt auf, wie sich die Inhalte der übergeordneten Planungsinstrumente konkret auf die Agglomeration auswirken.

Schwächen:

- Es ist kein Kapitel dazu vorhanden, wie die Umsetzung des Agglomerationsprogramms organisiert wird, insbesondere mit Angaben zur Umsetzungs- und Wirkungskontrolle.
- Es gibt keine Hinweise zur Tragbarkeit und zu den Betriebskosten der Massnahmen. Ebenso ist der Kostenteiler zurzeit noch nicht geregelt.

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

Wirksamkeitskriterium

Beurteilung mit Begründung

WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert

Stärken

- Die Massnahmen im öffentlichen Verkehr haben eine positive Wirkung auf die ÖV-Erreichbarkeiten und die Intermodalität. Positiv wirken die Abstimmung des ÖV-Konzepts auf die drei Bahnhöfe im Agglomerationsperimeter sowie die Aufwertung und der Ausbau von Bushaltestellen. Die Durchbindung von Buslinien trägt zu einer Entlastung an den Umsteigepunkten und zu direkteren Verbindungen bei.
- Die Aggloradroute erweitert das Veloverkehrsnetz massgeblich und wertet es auf. Trotz ihrer Etappierung setzt sie ein wichtiges Zeichen für den Veloverkehr in der Agglomeration.
- Mit dem Vollanschluss Steinerstrasse wird das Entwicklungsgebiet Seewenfeld leistungsfähig über die Kantonsstrasse erschlossen, zusätzlicher Mehrverkehr im Ortszentrum wird vermieden. Mit verschiedenen Betriebs- und Gestaltungskonzepten wird die Koexistenz und der Verkehrsablauf im Strassenraum der Ortszentren verbessert.
- Das Agglomerationsprogramm baut auf guten lokalen Fussverkehrskonzepten auf. Für Fussgänger und mancherorts auch für Velofahrende sind sichere Zugänge zu Bushaltestellen geplant.

Schwächen

- Die Teilstrategien für die einzelnen Verkehrsträger sind zwar in sich kohärent, untereinander aber kaum gesamtverkehrlich abgestimmt. Das Agglomerationsprogramm wählt bei der Erschliessung der Entwicklungsschwerpunkte eine stark MIV orientierte und kostenintensive Lösungsstrategie, ohne die Potentiale im ÖV und LV voll auszuschöpfen.
- Der geplante ÖV-Ausbau ist im Vergleich zum MIV-Ausbau weniger konkret und nicht gesichert: Bei Einreichung des Agglomerationsprogrammes ist noch kein gesamregionales Angebotskonzept für den Zielhorizont des Agglomerationsprogramms vorhanden. Bei den Bus-Angebotsausbauten sind zwar die Absicht und der Wille vorhanden, die Massnahmen sind aber noch zu wenig weit fortgeschritten. Buspriorisierungsmassnahmen werden zu wenig konsequent vorgesehen, so dass die Fahrplanstabilität noch nicht gewährleistet ist.
- Es gibt keine überzeugende MIV-Strategie, welche ein klar strukturiertes Strassennetz vorgibt, die überkommunale Funktion der geplanten Netzergänzungen festlegt und ein Lenkungskonzept vorsieht.
- Wichtige Betriebs- und Gestaltungskonzepte sind erst im B-Horizont vorgesehen. Die Zuverlässigkeit des Strassen-ÖV kann dadurch im A-Horizont noch nicht nennenswert verbessert werden. Die Betriebs- und Gestaltungskonzepte konzentrieren sich zudem auf Fragen der Optimierung des Verkehrsflusses und vernachlässigen die städtebauliche Aufwertung.
- Über die Aggloradroute hinaus liegt noch keine gemeindeübergreifende Planung der kommunalen Velo-Konzepte vor. Deshalb wirken die weiteren Velo-Massnahmen schwergewichtig in der Gemeinde Schwyz und liegen teilweise recht peripher.
- Nachfrageseitig ist noch kein regionales Konzept zum Verkehrs- und Parkplatzmanagement vorhanden. Im Bereich Mobilitätsmanagement ergreift die Agglomeration keine Massnahmen, welche über die bereits laufenden Bestrebungen der Gemeinden hinausgehen. Beispielsweise ist das grosse Angebot an privaten Gratisparkplätzen bei den Einkaufszentren ein grosser Fehlanreiz für die Entwicklung der Agglomeration und die Erreichung der Modal Split Ziele, ohne das Gegenmassnahmen vorgesehen werden.

WK2: Siedlungs-
entwicklung
nach innen

Stärken

- Das Zukunftsbild überzeugt mit einer polyzentrischen Struktur, einer besseren ÖV-Vernetzung der Subzentren sowie der Strategie, diese städtebaulich aufzuwerten. Die Zentren abseits der Bahnlinie (Schwyz, Ibach) werden über die Bus-Hauptachsen besser eingebunden. So wird konzeptionell ein Schritt in Richtung einer Abstimmung von Siedlung und Verkehr gemacht.
- Die Standorte der Entwicklungsschwerpunkte (ESP) bei den Bahnhöfen in Brunnen und Seewen, der ESP Brunnen Nord sowie der nördliche Teil des ESP-A Seewen-Schwyz befinden sich an für den ÖV gut erschlossenen Lagen. Die ESP haben ein bedeutendes Potenzial, das regionale Arbeitsplatzangebot auszubauen und damit lange Pendlerwege in andere Agglomerationen reduzieren zu können. Die Teilstrategien im Verkehr sind auf die ESP ausgerichtet und unterstützen damit ihre Entwicklung. Einzige Ausnahme ist der südliche Teil des ESP-A Seewen Schwyz, der nur ungenügend mit dem ÖV erschlossen ist.
- Die Platzgestaltungen bei den Bushöfen Schwyz Post und Schwyz Seewen sowie Brunnen Bahnhof verbessern die Qualität des öffentlichen Raumes.

Schwächen

- Die Strategien zur Siedlungsverdichtung in den "Potenzialgebieten Innenentwicklung" entlang den ÖV-Hauptachsen sind wenig konkret. Es wird lediglich auf die Dichteziele gemäss kantonalem Richtplan verwiesen. Ebenso ist unklar, wie die Verdichtungsprozesse in den "Vorranggebieten Innentwicklung" durch die Agglomeration unterstützt werden können.
 - Die Agglomeration verfügt über zahlreiche Siedlungsentwicklungsgebiete an den Dorfrändern. Diese werden weder redimensioniert noch bestehen Massnahmen zur Etappierung bestehender Bauzonen. Kompensationsmechanismen gemäss kantonalem Richtplan werden nicht konkretisiert. Es besteht deshalb die Gefahr, dass die Potenziale zur Innenentwicklung nicht genutzt werden. Das Agglomerationsprogramm erzielt gegenüber dem kantonalen Richtplan keine zusätzliche Wirkung für die Innenentwicklung.
 - Eine überzeugende agglomerationsweite Priorisierung und Lenkung der ESP wird im Agglomerationsprogramm noch nicht aufgezeigt. Die Erschliessung ist für alle ESP zeitnah geplant, obwohl die Potenziale der ESP noch nicht systematisch erhoben wurden. Die strassenseitig sehr aufwändigen Erschliessungen der ESP Schwyz Seewen und Brunnen Nord sind noch nicht in eine verkehrsträger- und gemeindeübergreifende Planung eingebettet. Zum Standort Brunnen Nord sind Angaben zudem noch unklar: Der ESP wird im Agglomerationsprogramm mit Verweis auf den kantonalen Richtplan nicht als verkehrsintensive Einrichtung bezeichnet, obwohl im Vollausbau 2500 Parkplätze geplant sind.
 - Das Agglomerationsprogramm erläutert den Verweis auf den kantonalen Richtplan zu den verkehrsintensiven Einrichtungen nicht und konkretisiert diese Vorgaben auch nicht.
-

WK3: Verkehrs-
sicherheit erhöht

Stärken

- Die Verkehrssicherheit wird flächendeckend analysiert. Für den LV liegt eine Schwachstellenerhebung vor, die auch die subjektive Sicherheit mitberücksichtigt.
- Mit den verschiedenen Betriebs- und Gestaltungskonzepten können einige Strassenabschnitte aufgewertet und sicherer gestaltet werden, inkl. dem Unfallschwerpunkt am Knoten Gotthard- / Muota- / Asetstrasse in Ibach. Mit den Velonetzergänzungen und der neuen Aggloradroute, die abseits der Hauptstrassen liegt, wird die Sicherheit für Velofahrende erhöht.

Schwächen

- Bezüglich Sicherheit begnügt sich das Agglomerationsprogramm mit einem Verweis auf das Strassenverkehrsgesetz, VSS-Nomen und ISSI-Instrumente. Eine weitere Konkretisierung auf konzeptioneller Stufe für den Agglomerationsperimeter ist nicht vorhanden.
- Bezüglich der Strassenraumgestaltung sind die Betriebs- und Gestaltungskonzepte noch wenig konkret. Die Wirkungen auf die Sicherheit für den LV sind deshalb nicht genügend klar ersichtlich.

WK4: Umwelt-
belastung und
Ressourcen-
verbrauch

Stärken

- Verschiedene Massnahmen tragen innerorts zu einer Verstetigung und Reduktion der Geschwindigkeit des Strassenverkehrs bei, was kleinräumig und punktuell positiven Einfluss vor allem auf die Lärmbelastung hat.
- Die Massnahmen im Bereich Landschaft verbessern die Steuerung der Erholungs- und Freizeitnutzung. Dazu können insbesondere die neuen Wander- und Radwege entlang des Lauerzersees und am Ufer des Vierwaldstättersees bei Brunnen beitragen.

Schwächen

- Die Massnahmen des Agglomerationsprogramms beeinflussen den Modal Split nur geringfügig zu Gunsten des ÖV und des LV. Der Voll-Anschluss Steinerstrasse fördert im Gegenteil eine MIV-affine Entwicklung im Seewenfeld. Dies hat zur Folge, dass die Luftemissionen in der Agglomeration kaum vermindert werden können.
- Der Flächenverbrauch wird durch die vorgeschlagenen Siedlungsmassnahmen kaum limitiert. Eine Trendwende in Richtung einer Reduktion des Ressourcenverbrauchs ist nicht zu erwarten. Der Vollanschluss Steinerstrasse beansprucht zudem Flächen.
- Die Landschaftsmassnahmen greifen die Vorgaben aus dem kantonalen Richtplan und nationalen Inventaren auf, konkretisieren diese jedoch kaum. Die Erarbeitung eines Landschaftsentwicklungskonzepts und die Planung zur Wiederherstellung des Wildtierkorridors SZ6 gehen in die richtige Richtung. Aus dem Agglomerationsprogramm werden aber noch keine konkreten Massnahmen zur Sanierung des Wildtierkorridors SZ6 ersichtlich.

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)	1
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)	1
Summe (Nutzen)	4

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 86.80 Mio. einschliesslich CHF 28.52 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)

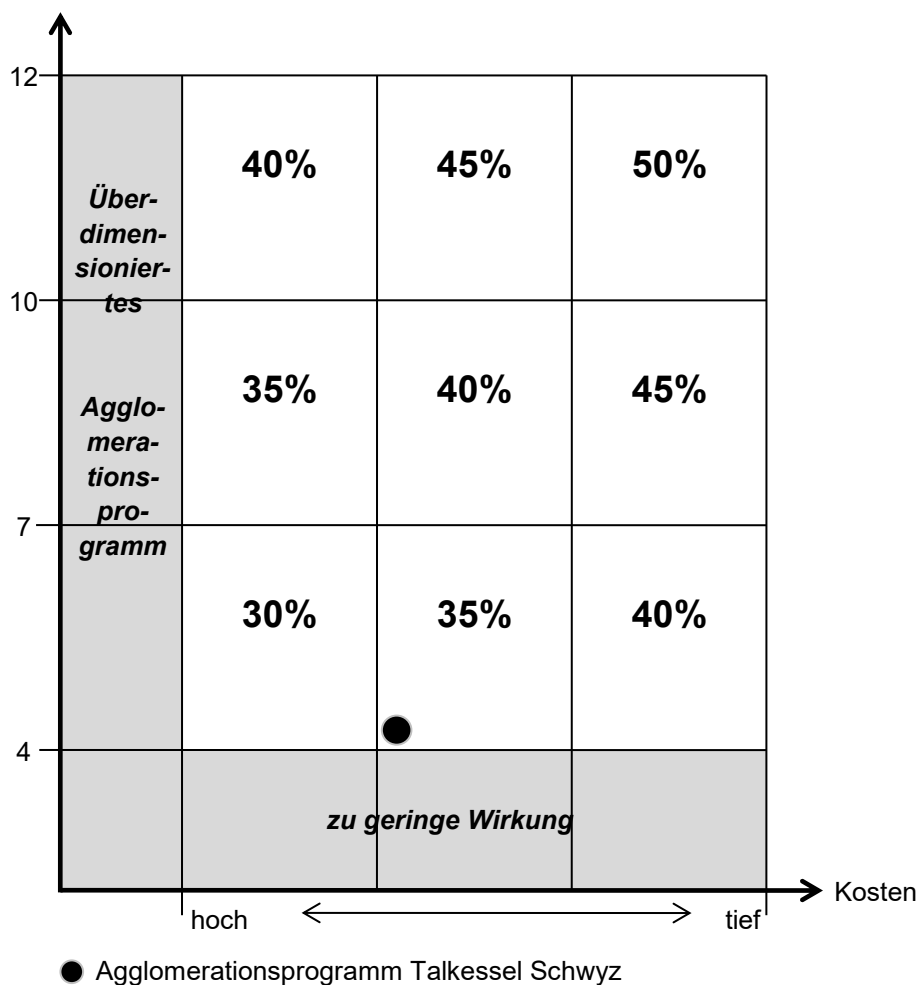


Abbildung 4-1

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
91372.3.011	FVV.02b	Lückenschlüsse kantonales Radroutennetz (2. Etappe)	Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 91372.3.050, Lückenschlüsse kantonales Radroutennetz (2. Etappe) - Teil Schwyz (Verkehrsamt) - Sattel, 8.50 Mio. AP, Priorität C*-Liste Bund ▪ 91372.3.052, Lückenschlüsse kantonales Radroutennetz (2. Etappe) - Teil Kantonsgrenze Luzern - Brunnen, 5.60 Mio. AP, Priorität C*-Liste Bund ▪ 91372.3.051, Lückenschlüsse kantonales Radroutennetz (2. Etappe) - Teil

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
			Autobahnanschluss Brunnen - Ibach, 1.89 Mio. AP, Paket LV B-Liste

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
		Uferwanderweg Brunnen inkl. Fuss- und Radbrücke	
91372.3.003	FVV.07	Hopfräben	2.78
91372.3.006	FVV.06	Quaianlage Brunnen	1.69
91372.3.012	FVV.02a	Lückenschlüsse kantonales Radroutennetz (1. Etappe)	4.96
91372.3.030	FVV.03a	Anpassungen Fusswegenetz Gemeinde Steinen (1. Etappe)	1.98
		Anpassungen Fuss- und Radverkehrsnetz Gemeinde	
91372.3.033	FVV.04a	Schwyz (1. Etappe)	2.63
		Anpassungen Fuss- und Radverkehrsnetz Gemeinde	
91372.3.034	FVV.05	Ingenbohl	4.46
91372.3.035	FVV.01a	Aggloradroute Steinen - Seewen - Brunnen	2.32

Tabelle 5-1a

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

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio. CHF) April 2016 exkl. MWST
91372.3.001	MIV.04	Zentrumsgestaltung Steinen	1.49
		BGK Ortsdurchfahrt Ober - Ibach Muotabrücke – Postplatz	
91372.3.037	MIV.08	Ibach	4.66

Tabelle 5-1b

Paket LV B-Liste (Langsamverkehr)

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio. CHF) April 2016 exkl. MWST
91372.3.029	FVV.03b	Anpassungen Fusswegenetz Gemeinde Steinen (2. Etappe)	0.50
		Anpassungen Fuss- und Radverkehrsnetz Gemeinde	
91372.3.032	FVV.04b	Schwyz (2. Etappe)	0.73
91372.3.036	FVV.01b	Aggloradroute Steinen - Seewen - Brunnen	3.07
		Lückenschlüsse kantonales Radroutennetz (2. Etappe) - Teil	
91372.3.051	FVV.02b	Autobahnanschluss Brunnen - Ibach	1.89

Tabelle 5-1c

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			
91372.3.038	L.04	Zentralpark Seewen / Brunnen	As
91372.3.039	L.06	Wildtierkorridor Ingenbohl - Morschach	As
91372.3.040	S.06	Vorranggebiete Innenentwicklung	As
91372.3.041	S.05	Verkehrsintensive Einrichtungen	As
91372.3.042	L.02	Siedlungstrenngürtel	As
91372.3.043	L.03	Schutzzone Muotamündung (Hopfräben)	As
91372.3.044	S.02	ESP-B Seewen-Schwyz	As
91372.3.045	S.03	ESP-B Brunnen	Bs
91372.3.046	S.01	ESP-A Seewen-Schwyz	As
91372.3.047	S.04	ESP Brunnen Nord	As
91372.3.048	L.05	Erarbeitung Landschaftsentwicklungskonzept Talkessel (LEK)	As
91372.3.049	L.01	Entwicklungskonzept Lauerzersee	As
Nicht zur Mitfinanzierung beantragte Eigenleistungen der Agglomeration			
91372.3.002	ÖV.01	Umsetzung ÖV-Konzept Bahn und Bus im Talkessel Schwyz	Av E
91372.3.009	MIV.10	Massnahmen zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage	Av E
91372.3.023	ÖV.08e	Bahnhof Steinen Aufwertung Perronzugang	Av E

Tabelle 5-2

⁷ SR 725.116.21

⁸ Vgl. UVEK-Weisung, S. 48 ff. Ziff. 3.6 und S. 57 ff. Ziff. 4.4.1.

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
91372.3.005	ÖV.05	Schiffstation Brunnen	Die Massnahme ist für den Agglomerationsverkehr nur bedingt relevant, da sie verhältnismässig wenige Pendler von Gemeinden ausserhalb des BFS-Perimeters betrifft. Deshalb wird das Verlagerungspotenzial als zu gering eingeschätzt.

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 Ausbauschnitt 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.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>
91372.3.056	ÜG.04	Neue Axenstrasse, Abschnitt Brunnen/Ingenbohl - Flüelen

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 → B				
91372.3.004	MIV.02	Seewen-Schwyz: Voll-Anschluss Steinerstrasse inkl. flankierende Massnahmen	14.40	Kosten-Nutzen-Verhältnis nur genügend: Die Wirkung der Massnahme kann mit noch konkreteren und zusätzlichen flankierenden Massnahmen auf der Bahnhof- und Bienenheimstrasse noch verbessert werden. Der Handlungsbedarf einer besseren Erschliessung des Seewenfeld wird anerkannt, ist aber aufgrund einer Gebietsentwicklung bis 2026 nicht dringend.
91372.3.021	MIV.06	BGK Bahnhofstrasse Schwyz-Seewen	8.00	Kosten-Nutzen-Verhältnis nur genügend: Es besteht noch Verbesserungspotenzial bezüglich der Abstimmung mit dem Anschluss Steinerstrasse sowie der Umgestaltung Bushof Bahnhof Seewen-Schwyz.
A → C				
91372.3.028	MIV.03	Anschluss ESP-B Brunnen – Nord über Gätzli – Kreisel	33.30	Reifegrad und Kosten-Nutzen-Verhältnis ungenügend: Es konnten bei Eingabe des AP noch keine Vorstudien zu Machbarkeit und Zweckmässigkeit der Massnahme nachgewiesen werden. Im Verhältnis zu den sehr hohen Kosten wird der Nutzen der ESP-Erschliessung und der Entlastung des restlichen Strassennetzes im schweizweiten Quervergleich der Kernentlastungsstrassen als zu gering eingestuft.
A → C*				
91372.3.008	MIV.01	Muota-Brücke inkl. flankierende Massnahmen	18.00	Kosten-Nutzen-Verhältnis ungenügend: Neben der Erschliessung des ESP-A Seewen Schwyz bewirkt die Massnahme im schweizerischen

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

Quervergleich zu anderen Entlastungsstrassen und im Verhältnis zu den hohen Kosten insgesamt eine zu geringe Entlastungswirkung des bestehenden Strassennetzes. Zudem ist die Netzergänzung noch zu wenig in eine regionale Gesamtkonzeption eingebettet. Der Handlungsbedarf einer zusätzlichen Querachse und der verbesserten Erschliessung des ESP-A Schwyz Seewen wird jedoch anerkannt.

B → C*

91372.3.018	ÖV.11	Busbevorzugungsmassnahmen	0.00	Reifegrad ungenügend: Da keine Kostenangaben vorliegen, erreicht die Massnahme nicht den erforderlichen Reifegrad 1. Der Handlungsbedarf wird anerkannt.
91372.3.050	FVV.02b	Lückenschlüsse kantonales Radroutennetz (2. Etappe) - Teil Schwyz (Verkehrsamt) - Sattel	8.50	Reifegrad ungenügend: Die Massnahme erreicht aktuell noch nicht den erforderlichen Reifegrad. Die Planungen sind für die Folgegeneration zu konkretisieren.
91372.3.052	FVV.02b	Lückenschlüsse kantonales Radroutennetz (2. Etappe) - Teil Kantonsgrenze Luzern - Brunnen	5.60	Reifegrad ungenügend: Die Massnahme erreicht aktuell noch nicht den erforderlichen Reifegrad. Die Planungen sind für die Folgegeneration zu konkretisieren.

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:

¹⁰ Vgl. UVEK-Weisung S. 73 Ziff. 5.3.

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>
91372.3.004	MIV.02	Seewen-Schwyz: Voll-Anschluss Steinerstrasse inkl. flankierende Massnahmen	14.40	14.29	5.00
91372.3.007	ÖV.10	Neue Regionalbuslinie Brunnen - Schwyz	0.66	0.66	0.23
91372.3.015	ÖV.02	Bushof Schwyz Seewen	8.00	7.94	2.78
91372.3.017	ÖV.04	Bushof Bahnhof Brunnen	5.00	4.96	1.74
91372.3.020	MIV.07	BGK Ortskern Schwyz	6.30	6.25	2.19
91372.3.021	MIV.06	BGK Bahnhofstrasse Schwyz-Seewen	8.00	2.52***	0.88
91372.3.024	ÖV.06	Bahnhof Seewen, Neuer Perronzugang Südende	3.60	3.57	1.25
91372.3.025	ÖV.07	Bahnhof Brunnen, Neuer Perronzugang Nordende	3.60	3.57	1.25
91372.3.026	ÖV.09b	Aufwertung und Ausbau Bushaltestellen (2. Etappe)	0.80	0.79	0.28
91372.3.055	-	Paket LV B-Liste	6.23	6.18	2.16
Summe			56.59	50.73	17.76

Tabelle 5-6 *Preisstand April 2016**Preisstand April 2016 exkl. Mehrwertsteuer und Teuerung; ***Kosten im Benchmark gekürzt

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>
91372.3.008	MIV.01	Muota-Brücke inkl. flankierende Massnahmen	18.00
91372.3.018	ÖV.11	Busbevorzugungsmassnahmen	0.00
91372.3.050	FVV.02b	Lückenschlüsse kantonales Radroutennetz (2. Etappe) - Teil Schwyz (Verkehrsamt) - Sattel	8.50
91372.3.052	FVV.02b	Lückenschlüsse kantonales Radroutennetz (2. Etappe) - Teil Kantonsgrenze Luzern - Brunnen	5.60

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).

ARE-Code	Nr. AP	Tab. Prüfbericht	Massnahme	Zeithorizont	Mögliche Konflikte
'91372.3.030	FVV.03a	5-1a	Anpassungen Fusswegenetz Gemeinde Steinen (1. Etappe)	A	Gewässerraum der Steineraa gemäss Art.36a GSchG. Ufervegetation und Ufergehölze.
91372.3.029	FVV.03b	5-1c	Anpassungen Fusswegenetz Gemeinde Steinen (2. Etappe)	B	Gewässerraum der Steineraa gemäss Art.36a GSchG. Ufervegetation und Ufergehölze.
91372.3.004	MIV.02	5-6	Seewen-Schwyz: Voll-Anschluss Steinerstrasse inkl. flankierende Massnahmen	B	Gewässerraum gemäss Art. 36a GSchG. Ufervegetation, schutzwürdige Lebensräume und Landschaft.
91372.3.038	L.04	5-2	Zentralpark Seewen / Brunnen	A	Wildtierkorridor SZ6 von überregionaler Bedeutung
91372.3.049	L.01	5-2	Entwicklungskonzept Lauerzersee	A	Moorlandschaft von nationaler Bedeutung "Sagel / Lauerzersee" (Nr. 235), BLN-Objekte "Lauerzersee" und "Vierwaldstättersees Begünstigung Kernwald, Bürgenstock, Rigi" (Nr. 1604 und Nr. 1606)

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:

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

Tabelle 6-2

B-Liste:

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Koordinationsstand im Richtplan</i>	<i>Handlungsbedarf / Konsequenz</i>
91372.3.004	MIV.02	Seewen-Schwyz: Voll-Anschluss Steinerstrasse inkl. flankierende Massnahmen	FS	Kein Handlungsbedarf

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.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Koordination sstand im Richtplan</i>	<i>Handlungsbedarf / Konsequenz</i>	<i>Zeit-horizont</i>
Keine Massnahmen vorhanden					

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 **Talkessel Schwyz** 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	900	Stück	1'080	35%	5%	360	324'000
Fussgängerstreifenmarkierung	27	Stück	4'193	35%	5%	1'390	37'530
Fussgängerschutzinseln ohne Strassenaufweitung	3	Stück	25'000	35%	5%	8'310	24'930
Fussgängerschutzinseln mit Strassenaufweitung	5	Stück	86'400	35%	5%	28'730	143'650
Langsamverkehrsüberführungen	710	m2	6'831	35%	5%	2'270	1'611'700
Langsamverkehrsunterführung	1'250	m2	1'814	35%	5%	600	750'000
Längsführung Kat.1	2'600	m	307	35%	5%	100	260'000
Längsführung Kat.2	500	m	821	35%	5%	270	135'000
Längsführung Kat.3	3'475	m	1'211	35%	5%	400	1'390'000
Längsführung Kat.4	1'950	m	3'487	35%	5%	1'160	2'262'000

Total Beitrag Mio.	6.94
CHF (gerundet)	

Tabelle A1-a

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

Massnahmentyp	Anzahl Leistungseinheiten	Leistungseinheit	Gemittelte Kosten pro Leistungseinheit	Beitragssatz	Konzeptkürzung	Beitrag pro Leistungseinheit (gerundet)	Total Beitrag
Aufw. Str.	5'150	m2	551	35%	10%	170	875'500

Total Beitrag Mio. CHF (gerundet)	0.88
-----------------------------------	------

Tabelle A1-b