



22.02.2023

Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal

4. Generation

Prüfbericht des Bundes

Aktenzeichen: ARE-223.1-04-13/4/2



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	8
4	Massnahmenbeurteilung	8
4.1	Angepasste Massnahmen	8
4.2	Nicht mitfinanzierte Massnahmen	9
4.2.1	Nicht durch den Bund mitfinanzierbare Massnahmen	9
4.2.2	Nicht programmrelevante Massnahmen	10
4.3	Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen	10
4.4	Durch den Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C	11
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 der Priorität A oder B mit möglichen Konflikten im Bereich Umwelt aus Sicht des Bundesamtes für Umwelt (BAFU)	16
6.2	Nachweis der Abstimmung von Infrastrukturmassnahmen der Priorität A mit den kantonalen Richtplänen	16
7	Empfehlungen zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms	17
	ANHANG 1	19
	ANHANG 2	20

1 Gegenstand, Ziel und Zweck der Prüfung, Eingangsprüfung

1.1 Gegenstand der Prüfung

Gegenstand der Prüfung ist das Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal bestehend aus:

- Hauptbericht, vom 16. Juni 2021
- Massnahmendokumentation, vom 16. Juni 2021
- Umsetzungstabellen, vom 16. Juni 2021
- Weitere Referenzdokumente (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 Unteres Reusstal 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 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;

¹ SR 725.13

² SR 725.116.2

³ SR 725.116.21

3. Prüfung und Priorisierung der einzelnen Massnahmen des Agglomerationsprogramms Unteres Reusstal (Massnahmenbeurteilung)
4. Beurteilung des Agglomerationsprogramms aufgrund
 - 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 Unteres Reusstal der 4. Generation festzulegen:

35%

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 Unteres Reusstal 4. Generation (AP) weist einen klaren roten Faden auf und behandelt die Bausteine Situations- und Trendanalyse, Zukunftsbild, Handlungsbedarf und Teilstrategien vollständig. Es werden aber nur verhältnismässig wenige Massnahmen abgeleitet. Inhaltlich stellt das AP lediglich eine bedingte Weiterentwicklung der Vorgängergeneration (3. Generation) dar bzw. werden die Entwicklungsschritte seit der Vorgängergeneration nicht klar genug beschrieben, z.B. im Bereich der Siedlungsentwicklung. Die Agglomeration hat die strategische Entscheidung getroffen, vor der Platzierung weiterer Massnahmen im Verkehrsbereich erst die Schlüsselmassnahmen der Vorgängergeneration umzusetzen. Dies betrifft vor allem die West-Ost-Verbindung (WOV) inklusive des neuen Autobahn-Halbanschlusses Altdorf-Süd. Es wird aber nur in Ansätzen aufgezeigt, was bis zur Inbetriebnahme der WOV gemacht werden sollte und könnte.

Verkehr und Siedlung sind aufeinander abgestimmt, indem die Siedlungsentwicklung vor allem in den bestehenden Bauzonen und konzentriert an Entwicklungsschwerpunkten (ESP) vorangetrieben wird. Diese verfügen dank der Massnahmen der 3. Generation grösstenteils über eine akzeptable Anbindung des öffentlichen Verkehrs (ÖV). Zwar ist die Bündelung der verkehrsintensiven Einrichtungen im ESP Schattdorf zu begrüßen. Doch besteht das Risiko, dass diese Bündelung die Einrichtungen in den bestehenden Zentren konkurrenziert, entgegen der Strategie der Agglomeration.

Im Verkehrsbereich entfaltet das AP eine gewisse Wirkung. Das AP behandelt alle Verkehrsträger; eine kohärente Gesamtverkehrsstrategie ist jedoch nur in Ansätzen ersichtlich. Das Zusammenspiel der verschiedenen Verkehrsträger wird wenig thematisiert und eine klare Netzhierarchie wird nicht deutlich genug dargestellt. Die Absicht ist nachvollziehbar, den motorisierten Individualverkehr (MIV) auf dem übergeordneten Strassennetz zu bündeln und auf dem lokalen Netz direkte und sichere Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr (FVV) zu fördern. Solange aber die Realisierung der WOV und ihrer flankierenden Massnahmen noch aussteht, werden kaum Massnahmen zur Optimierung des Gesamtverkehrssystems ergriffen.

Eine Konzeption zur Intermodalität und Lenkung der Verkehrsnachfrage scheint nur in Ansätzen vorhanden zu sein. In der Teilstrategie Verkehr werden vor allem die multimodalen Drehscheiben definiert; der Bahnhof Erstfeld wird als Drehscheibe verbessert, allerdings erst mittelfristig (B-Horizont).

Jedoch fehlen griffige Massnahmen zur aktiven Steuerung der Mobilitätsnachfrage. Trotz erster Überlegungen zum Parkraummanagement wird dieses Thema nicht konkretisiert und keine Harmonisierung auf Agglomerationsebene vorgenommen.

Mit dem neu umgesetzten Buskonzept 2022 konnte das ÖV-Angebot in der Agglomeration verbessert werden. Der verbleibende Handlungsbedarf in Bezug auf die Verbesserung der ÖV-Erschliessung des wichtigen Arbeitsplatzgebiets Schattdorf und des ESP Urner Talboden wird aber nicht angegangen. Auch werden keine möglichen Alternativen zum ÖV-Ausbau (zum Beispiel in Form von Velovorrangrouten) aufgezeigt.

Das Strassennetz wird mit Betriebs- und Gestaltungskonzepten (BGK) sowie punktuellen Verkehrsberuhigungsmassnahmen verbessert. Darüber hinaus sind aber keine Massnahmen zur aktiven Verkehrslenkung und -dosierung erkennbar, vor allem keine restriktiven Push-Massnahmen zur Einschränkung des MIV und effektiven Verlagerung auf dem übergeordneten Strassennetz. Die notwendigen flankierenden Massnahmen zur WOV werden ebenfalls nicht präzisiert und auf einen späteren Zeitraum (mittelfristig, im B-Horizont) verschoben.

Aufbauend auf einer detaillierten Schwachstellenanalyse wird die Attraktivität des Fussverkehrs durch kurzfristig umsetzbare, punktuelle Massnahmen erhöht. Einen positiven Beitrag leisten z.B. direkte und sichere Verbindungen sowie bessere Querungsmöglichkeiten. Zudem wird das kantonale Radwegkonzept weiter umgesetzt, allerdings erst mittelfristig. Auch werden einige Querungsstellen von Strassen und Bahnen saniert. Ein umfassendes, kohärentes FVV-Konzept ist aber nicht ersichtlich.

In der Siedlungsentwicklung nach innen hat das AP eine moderate Wirkung. Positiv hervorzuheben ist vor allem, dass prioritär bereits eingezonte, noch nicht überbaute Gebiete an gut erschlossenen Lagen entwickelt werden. Neben der Ausarbeitung quantitativer Standortprofile für die ESP werden die sinnvollen Entwicklungsabsichten für die Verdichtungs-, Sanierungs- und Zentrumsgebiete beschrieben. Die Bestimmungen für die verschiedenen Entwicklungsräume betreffend Raumnutzungsdichten, Qualitätsanforderungen und verkehrliche Erschliessung sind begrüssenswert. Sie werden aber überwiegend noch zu wenig konkret formuliert und haben teilweise lediglich empfehlenden Charakter. Zudem werden die verschiedenen Siedlungsentwicklungsgebiete keiner zeitlichen Priorisierung unterzogen. Obwohl für Projekte wie das Seeufer Flüelen verschiedene mittel- und längerfristige Entwicklungssetappen erkannt werden, weisst das AP keine klare zeitliche und räumliche Priorisierung aus. Ausserhalb der ESP werden kaum Aussagen zum Aufnahmepotenzial gemacht, insbesondere mit Blick auf die Wohnnutzungen. Ausser im überkommunalen ESP Schattdorf werden die Entwicklungen und Nutzungen kaum auf regionaler / AP-Ebene abgestimmt. Schliesslich ist unklar, inwiefern Instrumente wie Quartiersricht- und Gestaltungspläne für diese Abstimmung auf grossräumlicher Ebene ausreichen (Bsp. ESP Urner Talboden).

Zur Aufwertung der öffentlichen Freiräume im Siedlungsgebiet setzt das AP punktuell gute Akzente, insbesondere in den Orts- und Dorfzentren und den sanierungsbedürftigen Quartieren. Ein positiver Beitrag ist zudem von den Betriebs- und Gestaltungskonzepten zu erwarten (Bsp. Gotthardstrasse in Silenen, Ortsdurchfahrt Altdorf), auch wenn die gestalterischen Massnahmen noch nicht konkret dargestellt sind. Auch hier ist die fehlende zeitliche Priorisierung problematisch, und die eigentliche Wirkung der Massnahmen der 4. Generation ist nur begrenzt nachvollziehbar. Ausserdem werden die verfügbaren Instrumente wie Entwicklungsplanungen noch zu wenig eingesetzt, um die Freiräume im Siedlungsgebiet langfristig zu sichern. Umfassende Areal- und Testplanungen wie in Erstfeld sind noch positive Einzelfälle.

Auf die objektive und subjektive Verkehrssicherheit hat das AP eine gewisse positive Wirkung. Das AP weist Schwachstellen für den Fuss- und den Radverkehr sowie eine räumliche Analyse der Unfallschwerpunkte aus. Die Massnahmen zugunsten der Verkehrsberuhigung (Bsp. Schattdorf, Erstfeld) und des FVV (Bsp. Altdorf, Bürglen, Seedorf) gehen aber nur bedingt auf die identifizierten Probleme ein. Insgesamt ist das Thema der Verkehrssicherheit wenig behandelt, insbesondere im Zukunftsbild und der Teilstrategie. Das AP trifft kaum Aussagen zu den Massnahmen auf kantonaler und nationaler Ebene und setzt sich auch nicht mit dem Konfliktpotenzial auf Mischverkehrsflächen Fuss-Velo auseinander. Zudem sind verschiedene Massnahmen zugunsten des Veloverkehrs schon aus der Vorgängergeneration bekannt, werden aber zeitlich weiter zurückgestuft.

In Bezug auf die Reduktion von Luft- und Lärmemissionen und die Minimierung des Ressourcenverbrauchs entfaltet das AP eine kleine Wirkung. Die massgebliche Wirkung wird von der WOV erwartet, während die Massnahmen des AP4 (BGK und für FVV) lediglich eine lokale Entlastung des Siedlungsgebietes erzielen. Angesichts fehlender Push-Massnahmen im MIV sind keine signifikanten Modalsplit-Verschiebungen zu erwarten. Für die vorgesehene Umstellung der Busse auf Elektroantrieb ist erst eine Studie vorgesehen, welche in der 4. Generation noch keine konkrete Wirkung entfaltet.

Zur Aufwertung von Natur- und Grünraum schlägt das AP einige Massnahmen vor wie das Landschaftsnutzungskonzept, das Vernetzungskonzept im Schächenwald sowie das Nutzungs- und Besucherlenkungskonzept im Bodenwald. Es handelt sich aber teilweise um noch zu erarbeitende Konzepte, deren tatsächliche Wirkungen schwierig einzuschätzen sind. Zudem werden die Nutzungskonflikte zwischen Schutzinteressen und Naherholungsbedürfnissen wenig thematisiert (Bsp. Schächen- und Bodenwald, Reussdelta). Stellenweise werden Fruchtfolgeflächen, Wildtierkorridore und angrenzende nationale Biotope und Landschaften für Siedlungszwecke beansprucht (Bsp. ESP Erstfeld, ESP Flüelen). Der Bodenverbrauch für die Siedlungsentwicklung sowie für neue Infrastrukturen wird angesichts der Agglomerationsgrösse als verhältnismässig hoch eingeschätzt.

Da die Agglomeration Unteres Reusstal keine zweite Generation eingereicht hat, fliesst die Umsetzung nicht in die Beurteilung des AP mit ein.

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

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) laut AP</i>	<i>Kosten (Mio. CHF)*</i>	<i>Bundes- beitrag **</i>	<i>Bundes- beitrag ***</i>
1201.4.045	LV-A	Paket LV A-Liste	10.21	11.26		3.94
1201.4.046	BGK-A	Paket Aufw. Str. A-Liste	1.70	1.80		0.63
Summe			11.91	13.06		4.57

Tabelle 2-1 * Preisstand Oktober 2020, exkl. Mehrwertsteuer und Teuerung; für Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen inkl. Mehrwertsteuer und Teuerung; ** Preisstand Oktober 2020 exkl. Mehrwertsteuer und Teuerung; *** inkl. Mehrwertsteuer und Teuerung, vgl. Anhang 1 und Erläuterungsbericht zur Prüfung der Agglomerationsprogramme der 4. Generation

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 AP sind diese Voraussetzungen erfüllt. Die Anforderungen gemäss Art. 1 – 3 und 8 PAVV sind eingehalten, weshalb eine Prüfung des AP an die Hand genommen wurde.

⁴ Vgl. RPAV S.21, Ziff.2.3

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 Unteres Reusstal sind die Grundanforderungen erfüllt.

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
1201.4.005	FV4.3	Radwegkonzept: Umsetzung mittelfristige Massnahmen	Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 1201.4.043, Radwegkonzept: Umsetzung mittelfristige Massnahmen (Teilmassnahmen FV4.3.1 und 4.3.3), 2.50 Mio. AP, Priorität B Bund ▪ 1201.4.044, Radwegkonzept: Umsetzung mittelfristige Massnahmen (Teilmassnahme FV4.3.2), 2.90 Mio. AP, Priorität C-Liste Bund

Tabelle 4-1

⁵ Vgl. RPAV S. 27 Ziff. 2.6.

Folgende Massnahmen wurden den Paketen mit pauschalen Bundesbeiträgen zugewiesen:

Paket Langsamverkehr A-Liste (LV A-Liste)

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) Okt. 2020 exkl. MWST</i>
1201.4.003	FV4.1	Verbesserung Querungsstellen für Fussverkehr (Massnahmenpaket)	0.50
1201.4.004	FV4.2	Längsverbindungen Fuss- und Veloverkehr (Massnahmenpaket)	9.71

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>
1201.4.006	GV4.1	Tempo-30- und Begegnungszonen (Massnahmenpaket)	1.70

Tabelle 4-1b

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>
1201.4.043	FV4.3	Radwegkonzept: Umsetzung mittelfristige Massnahmen (Teilmassnahmen FV4.3.1 und 4.3.3)	2.50

Tabelle 4-1c

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 MinVV⁶) 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			
1201.4.020	S4.1	Erarbeitung und Aktualisierung Siedlungsleitbilder	As
1201.4.021	S4.2	Erhöhung der Nutzungsdichten in Verdichtungsgebieten	As
1201.4.022	S4.3	Aufwertung sanierungsbedürftiger Quartiere	As
1201.4.023	S4.4	Stärkung Zentrumsfunktionen und Belebung	As
1201.4.024	S4.5	"Detailplanung und Umsetzung Entwicklungsschwerpunkte"	As
1201.4.025	L4.1	Erarbeitung Landschaftsentwicklungskonzept	As
1201.4.026	L4.2	Umsetzungsplanung Naherholungsgebiet Bodenwald	As

⁶ SR 725.116.21

1201.4.027	L4.3	Vernetzungsmassnahmen Schächenwald	As
1201.4.028	L4.4	Erarbeitung Naturschutzkonzept Uri	As
1201.4.029	L4.5	Artenförderung Reussdelta	As
1201.4.030	L4.6	Ausarbeitung Schutzlegungen	As
1201.4.031	L4.7	Erhaltung und Schaffung von Trockensteinmauern	As
Verkehrsmassnahmen			
Nicht zur Mitfinanzierung beantragte Eigenleistungen der Agglomeration			
1201.4.033	Z4.1	Dialogplattform Agglomeration	Av E
1201.4.034	Z4.2	Überprüfung Trägerschaft Agglomeration Unteres Reusstal	Av E
1201.4.035	Z4.3	"Datengrundlagen (AP URT 3G: Verdichtung Mikrozensus 2020)"	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
1201.4.042	GV4.13	Mobilitätsmanagement	Die Dauer-Massnahme ist für das Programm nicht relevant: sie entspricht den Inhalten der Massnahme aus der 3. Generation; für die 4. Generation kann kein zusätzlicher Nutzen attestiert werden.

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.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>
1201.4.018	Üm4.4	Halbanschluss A2

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.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) laut AP</i>	<i>Begründung</i>
A → B				
1201.4.009	GV4.4	Schattdorf: Erschliessung ESP und Aufwertung Knoten Rossgiessen	5.80	Planungsstand ungenügend und Kosten-Nutzen Verhältnis nicht gut genug: Das multimodale Erschliessungskonzept für den ESP Schattdorf ist unklar; es sind keine Angaben zu den flankierenden Massnahmen sowie die Verbesserungen für den FVV ersichtlich. Bei der Umgestaltung (neue Brücke) sind der Gewässerraum und die schutzwürdige Ufervegetation zu beachten.
1201.4.010	GV4.5	Zweite Erschliessungsetappe Werkmatt Uri, Altdorf	8.50	Kosten-Nutzen Verhältnis nicht gut genug: Einbettung im Gesamtverkehrssystem nicht klar genug, insbesondere Anbindung von ÖV/FVV. Die Kosten sind zu optimieren.
A → C				
1201.4.007	GV4.2	Militärstrasse, Schattdorf: Aufwertung	3.00	Planungsstand und Kosten-Nutzen Verhältnis ungenügend: Unklarer Inhalt der Massnahme; die geringe verkehrliche Belastung (DTV) rechtfertigt keine Mitfinanzierung in Rahmen des NAF.
1201.4.008	GV4.3	Ried, Schattdorf: Rückwärtige Erschliessung und Aufwertung Fuss- und Veloverkehr	4.00	Planungsstand und Kosten-Nutzen Verhältnis ungenügend: Gesamtverkehrliche Wirkung unklar; Nutzen kann erst mit der 4. Etappe ausgeschöpft werden (Einzonung); die Verbesserungen für den FVV sind nicht

				ersichtlich; die Parkierung ist nicht thematisiert; die Aufwertung/Wiederherstellung des Vernetzungskorridors ist nicht ersichtlich.
B → C				
1201.4.002	IM4.2	Multimodale Drehscheibe Busterminal Amsteg: Erstellung Busterminal Post-/Beckplatz	3.50	Planungsstand ungenügend: Unklarer Inhalt der Massnahme; eine Wirkung kann nicht eruiert werden; die Kategorisierung als multimodale Drehscheibe ist zu überdenken.
1201.4.013	GV4.8	Dorfstrasse, Seedorf: Umgestaltung Ortsdurchfahrt	2.00	Planungsstand ungenügend: Die geringe verkehrliche Belastung (DTV) rechtfertigt keine Mitfinanzierung in Rahmen des NAF.
1201.4.014	GV4.9	Rathausplatz, Altdorf: Anpassung Verkehrsregime	0.07	Planungsstand ungenügend: Unklarer Inhalt der Massnahme; die Wirkung kann nicht attestiert werden.
1201.4.044	FV4.3	Radwegkonzept: Umsetzung mittelfristige Massnahmen (Teilmassnahme FV4.3.2)	2.90	Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt: 1201.4.043, Radwegkonzept: Umsetzung mittelfristige Massnahmen (Teilmassnahmen FV4.3.1 und 4.3.3), 2.50 Mio. AP, Priorität Pauschale B Bund 1201.4.044, Radwegkonzept: Umsetzung mittelfristige Massnahmen (Teilmassnahme FV4.3.2), 2.90 Mio. AP, Priorität C-Liste Bund Konflikt mit Wildtierkorridor UR-01 (überregional): zusätzliche Beeinträchtigung des Wildtierkorridors, der nicht ersetzbar oder sanierbar ist.
1201.4.011	GV4.6	Flüelerstrasse, Altdorf: Umgestaltung	15.00	Handlungsbedarf anerkannt, Kosten-Nutzen-Verhältnis ungenügend: Die Gesamtverkehrliche Wirkung und Verkehrssicherheit im letzten Abschnitt sind östlich der Krebsgasse zu optimieren (Temporegime, Querschnitt); die Breite des gemischten FVV-Wegs ist zu überdenken; der öffentliche Raum ist besser aufzuwerten; die Kosten im Rahmen des BehiG sind separat ausweisen.

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

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) laut AP</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) 2020*</i>	<i>Bundes- beitrag **</i>
1201.4.001	IM4.1	Multimodale Drehscheibe Bahnhof Erstfeld: Umsetzung Umgestaltung	6.50	6.50	2.28
1201.4.009	GV4.4	Schattdorf: Erschliessung ESP und Aufwertung Knoten Rossgiessen	5.80	5.80	2.03
1201.4.010	GV4.5	Zweiter Erschliessungsetappe Werkmatt Uri, Altdorf	8.50	8.50	2.98
1201.4.012	GV4.7	Altdorf innerorts: Umgestaltung Ortsdurchfahrt	2.10	1.17***	0.41
1201.4.047	LV-B	Paket LV B-Liste	2.50	2.50	0.88
Summe			25.40	24.47	8.56

Tabelle 4-6 * Preisstand Oktober 2020; ** Preisstand Oktober 2020 exkl. Mehrwertsteuer und Teuerung; ***Kosten im Benchmark gekürzt

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 Unteres Reusstal ist als kleine Agglomeration einzustufen (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 Umsetzung resultiert die Programmbeurteilung. Aus der Programmbeurteilung ergibt sich der Beitragssatz.

Der Erläuterungsbericht zur Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 4. Generation 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 MinVG⁷ vorgegebenen Wirkungsziele. Diese umfassen eine bessere Qualität des Verkehrssystems, mehr Siedlungsentwicklung nach innen, mehr Verkehrssicherheit und weniger Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch.

In die Beurteilung des Gesamtnutzens des Agglomerationsprogrammes Unteres Reusstal 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);

⁷ SR 725.116.2

- 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, ausgedrückt 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)	1
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch (0 bis 3 Punkte)	1
Summe (Nutzen)	4

Tabelle 5-1

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

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).

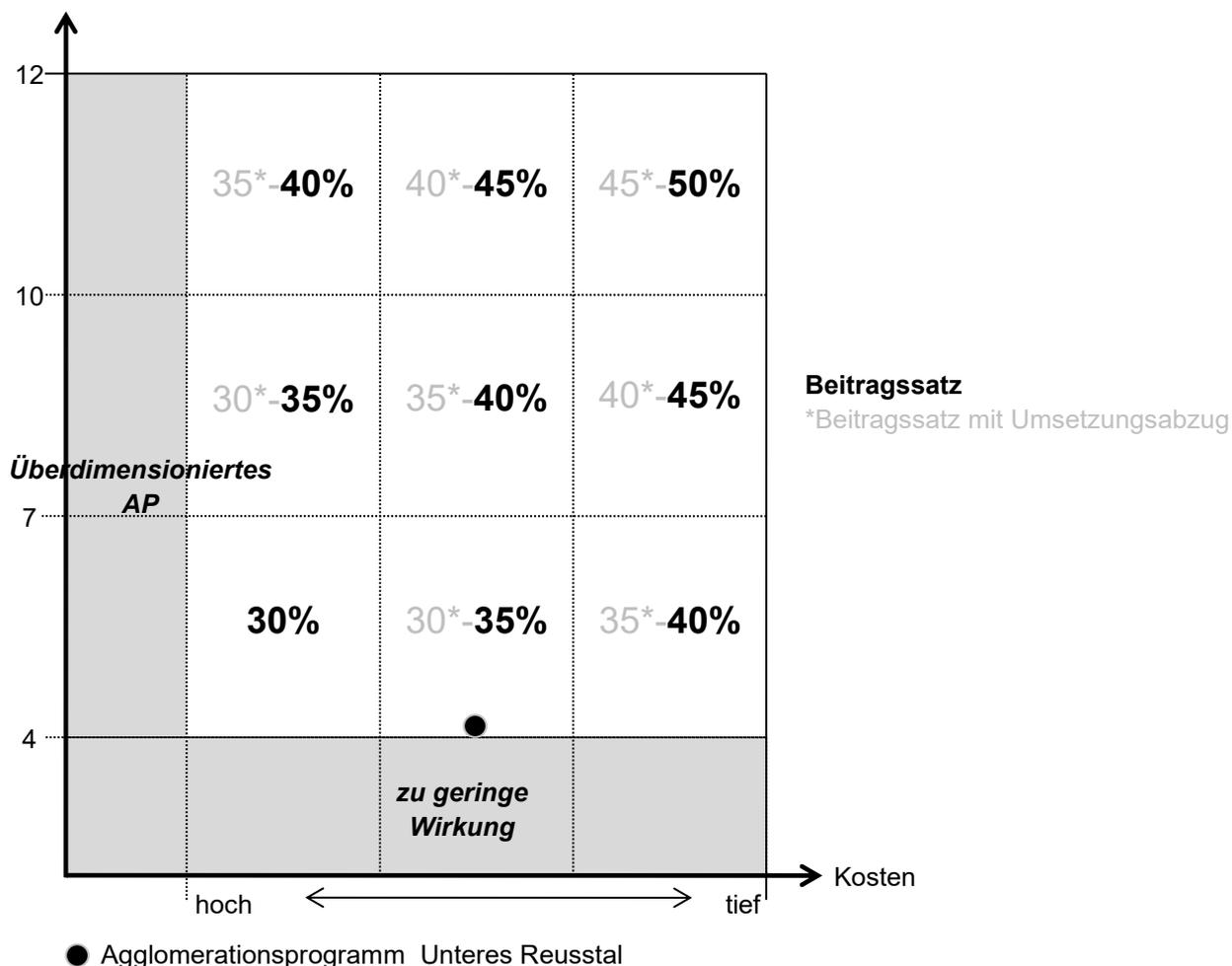
Die Gesamtkosten des Agglomerationsprogramms Unteres Reusstal belaufen sich auf 37.53 Mio. CHF. Für die kleine Agglomeration Unteres Reusstal werden diese Gesamtkosten als mittel eingestuft.

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.

Für das vorliegende Agglomerationsprogramm resultiert damit ein Beitragssatz von 35%.

Nutzen (gemäss
Tabelle 4-2)



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

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. Prüfbericht</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Zeit-horizont</i>	<i>Mögliche Konflikte</i>
1201.4.009	GV4.4	4-6	Schattdorf: Erschliessung ESP und Aufwertung Knoten Rossgiessen	B	Gewässerraum und schutzwürdige Ufervegetation (neue Brücke)

Tabelle 6-1

6.2 Nachweis der Abstimmung von Infrastrukturmassnahmen der Priorität A 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 und 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>
-----------------	---------------	------------------	--	------------------------

Keine Massnahmen

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

Keine Massnahmen

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 und vom Bund genehmigen zu lassen.

Der Umgang mit Fruchtfolgeflächen (FFF) ist insbesondere in der Raumplanungsverordnung (RPV)⁸ geregelt. Die Zuständigkeit in diesem Bereich liegt grundsätzlich bei den Kantonen. Sofern es notwendig ist, werden für die FFF weitere Vorbehalte in der Leistungsvereinbarung angebracht.

⁸ SR 700.1

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 – weitere Empfehlungen u.a. zur Verbesserung der Abstimmung mit den übergeordneten Planungen, zur Verbesserung der Programmwirkung und zu operativen Aspekten gegeben.

Es wird empfohlen, das Zusammenspiel der verschiedenen Verkehrsmittel in der Gesamtverkehrsstrategie deutlicher herauszuarbeiten. Die Agglomeration sollte sich auch mit dem Thema des Freizeit- und Tourismusverkehrs auseinandersetzen, dessen Handlungsbedarf sie bereits identifiziert hat (Bsp. Altdorf Zentrum). Zur effektiven Lenkung der Mobilitätsnachfrage sind Push-Massnahmen zur Lenkung und Dosierung des MIV in den Zentren zielführend, vor allem Massnahmen zugunsten eines Verkehrsmanagements, einer Optimierung des Parkplatzangebots sowie die Harmonisierung der Parkplatz-Bewirtschaftung in der gesamten Agglomeration. Diese Massnahmen sollten mit attraktiven FVV-Verbindungen sowie einem allfälligen weiteren Ausbau des ÖV einhergehen und mit der prioritären Siedlungsentwicklung in den ESP, Verdichtungs- und Transformationsgebieten abgestimmt werden. Wenn im Rahmen der WOV der MIV teilweise auf das übergeordnete Netz verlagert wird, sollte auf dem lokalen Netz Platz für die Förderung des FVV und eventuell des ÖV geschaffen werden. Für die vorgesehenen Strassenumgestaltungen sollten Konzepte entwickelt werden, die die gesamtverkehrliche Auswirkung auf alle Verkehrsmittel sowie eine Aufwertung des öffentlichen Raums aufzeigen (Bsp. Flüelerstrasse). Auch sollte das Zusammenspiel des MIV mit dem ÖV im Rahmen einer flächendeckenden P+R-Strategie genutzt werden.

Bei den Siedlungsmassnahmen ist gemäss Art 4, Abs.2c PAVV eine räumliche und zeitliche Priorisierung vorzunehmen, indem A- und B-Massnahmen ausgewiesen und die konkreten Umsetzungsschritte dargestellt werden. Zudem empfiehlt es sich, die Nutzungen in den Zentren und ESP verstärkt auf AP-Ebene abzustimmen (Bsp. ESP Rossfeld). Die laufenden Überlegungen zur Trägerschaft und der Stärkung der Region gehen diesbezüglich in eine gute Richtung und sollten auch dazu verhelfen, die Siedlungsentwicklung auf regionaler Ebene abzustimmen. Zudem sind die Auswirkungen der Siedlungsentwicklung auf das Verkehrssystem künftig quantitativ und qualitativ abzuschätzen. Auch sollten erste Erfahrungen mit Areal-/Test- und Masterplanungen auf weitere Projekte übertragen werden, zugunsten einer qualitätsreichen und gut abgestimmten Siedlungsentwicklung. Die Aufwertung von bestehenden Grünräumen und die Schaffung von neuen sind in den Siedlungsmassnahmen systematischer zu berücksichtigen. Die Anzahl und Grösse der Entwicklungsschwerpunkte könnten anhand der Einwohner- und vor allem Beschäftigten-Prognosen überprüft werden.

Im Bereich der Verkehrssicherheit sollte die gute Analyse dazu genutzt werden, den Handlungsbedarf räumlich detailliert zu definieren. Die Verkehrssicherheit könnte einen expliziten Stellenwert auch im Rahmen der Teilstrategie Verkehr einnehmen. Die Massnahmen, insbesondere zugunsten des FVV, sind nachvollziehbar aus dem Handlungsbedarf abzuleiten und zu priorisieren, um die gewünschte Wirkung im Netz zu erzielen. Die Führung im Mischverkehr Fuss- und Veloverkehr soll unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit (Konfliktpotenzial) überprüft werden. Die FVV-Anlagen sollten auf attraktive Breiten dimensioniert werden.

Um die Luft- und Lärmemissionen im AP-Perimeter zu reduzieren, könnte der MIV gesamtträumlich restriktiver behandelt und nicht nur vom lokalen auf das übergeordnete Netz verlagert werden. Die notwendigen Push-Massnahmen wie Verkehrs- und Parkraummanagement sind aber nur umsetzbar, wenn sie von attraktiven Alternativen (allfälliger Ausbau des ÖV, Velohaupttrouten) begleitet werden. Auch das längerfristig vorgesehene Konzept zur Umstellung der Busse auf Elektroantrieb dürfte bei der Einsparung von lokalen Emissionen unterstützen. Im Bereich der Förderung von Natur- und Grünraum ist das Landschaftsnutzungskonzept zeitnah mit geeigneten Massnahmen umzusetzen. Diese sollten zeitlich priorisiert werden und inhaltlich darauf abzielen, die Konflikte zwischen Natur und Naherholung/Tourismus zu reduzieren. Der Bodenverbrauch, der sich aus den AP-Massnahmen ergibt,

ist zu optimieren. Es sollte in Zukunft auch konkreter aufgezeigt werden, wie die Verkehrsmassnahmen von landschaftlichen Aufwertungen begleitet werden können (Bepflanzung, Grünstreifen, usw.).

Die Zielwerte der MOCA-Indikatoren dienen als Hilfsmittel für die Erarbeitung bzw. Weiterentwicklung eines Agglomerationsprogramms. Trotz der Herausforderungen in Bezug auf die verfügbaren Daten ist es wichtig, dass das AP sich quantifizierte Ziele setzt und diese mit geeigneten Massnahmen zu erreichen versucht. Die erhofften Reduktionen des MIV-Anteils im Modal-Split um 5% auf 50% bis 2040 erscheinen angesichts weniger umfassender Massnahmen zugunsten FVV und ÖV recht ambitiös. Die Zielwerte zu den Siedlungs-Dichten mit einer Erhöhung von 69.5 auf 75 Einwohnern und Beschäftigten pro Hektar folgen dem positiven Trend der letzten Jahre. Um dieses Ziel zu erreichen, sind die geplanten Entwicklungen in den Verdichtungsgebieten und ESP zeitnah umzusetzen. Insbesondere im Hinblick auf die 5. Generation sollten ein merklicher Fortschritt der Wirkung in Richtung Zielsetzung erreicht werden.

Auf operativer Ebene empfiehlt es sich für kommende Generationen, in den Agglomerationsprogrammen die Konzepte und (Teil-)Strategien, die auf vorherigen Generationen beruhen, explizit zu beschreiben. Jedes Agglomerationsprogramm einer neuen Generation sollte in sich schlüssig sein und alle notwendigen Informationen darstellen. Dies trägt in bedeutendem Masse zu einem besseren Verständnis und der Nachvollziehbarkeit des roten Fadens bei.

ANHANG 1

Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen

Paket Langsamverkehr A-Liste (LV A-Liste)

Massnahmentyp	Anzahl Leistungseinheiten	Leistungs-einheit	Gemittelte Kosten pro Leistungseinheit	Beitrags-satz	Konzept-kürzung	Teuerungs-zuschlag	Beitrag pro Leistungseinheit	Total Beitrag
Fussgängerstreifenmarkierung	6	Stück	5'385	35%	5%	8%	1'934	11'603
Fussgängerschutzinseln ohne Strassenaufweitung	2	Stück	25'000	35%	5%	8%	8'978	17'955
Fussgängerschutzinseln mit Strassenaufweitung	6	Stück	86'026	35%	5%	8%	30'892	185'351
Langsamverkehrsunterführung	780	m2	7'732	35%	5%	8%	2'777	2'165'804
Längsführung Kat.2	4'555	m	948	35%	5%	8%	340	1'550'870

	Total Beitrag Mio. CHF (gerundet)	3.94
--	-----------------------------------	------

Tabelle A1-a

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

Massnahmentyp	Anzahl Leistungseinheiten	Leistungs-einheit	Gemittelte Kosten pro Leistungseinheit	Beitrags-satz	Konzept-kürzung	Teuerungs-zuschlag	Beitrag pro Leistungseinheit	Total Beitrag
Aufw. Str.	55'500	m2	33	35%	10%	8%	11	622'566

	Total Beitrag Mio. CHF (gerundet)	0.63
--	-----------------------------------	------

Tabelle A1-b

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>
1201.4.024	S4.5 (S4.5.5)	Detailplanung und Umsetzung Entwicklungsschwerpunkte" (ESP Wohnen und Tourismus Flüelen)	Am Rand von IANB UR77, Auengebiet Nr 105 und BLN Nr. 1606 gelegen; Schutz der Biotope gegen zunehmenden Druck zu sichern; Aufwertung im Sinn der Vernetzung mit angrenzenden Biotopen und Landschaft von nationaler Bedeutung zu prüfen
1201.4.024	S4.5 (S4.5.7)	Detailplanung und Umsetzung Entwicklungsschwerpunkte (ESP Arbeitsplatzgebiet Amsteg)	Konflikt mit Wildtierkorridor UR-02; Baulandreserven nicht nutzen
1201.4.029	L4.5	Artenförderung Reussdelta	Im Prinzip positiv, Planung in der Umgebungszone aber nicht klar: Wahrscheinlich ist mit mehr Erholungssuchenden und Störungen zu rechnen, was in Konflikt mit Auengebiet Nr 105 IANB UR77, BLN Nr. 1606, FM Nr. 2743 und Nr. 2744 steht; Anhörung BAFU und ENHK nötig

Tabelle A2-1