



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 Obersee

## 4. Generation

### Prüfbericht des Bundes

---

Aktenzeichen: ARE-223.1-04-25/4/2



ARE-D-F18B3401/69

Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Raumentwicklung ARE

 Lezzi Lauper Maria QZOAGC  
15.02.2023  
Info: [admin.ch/esignature](https://admin.ch/esignature) | [validator.ch](https://validator.ch)

**Dr. Maria Lezzi**  
Direktorin

 Seewer Ulrich FZ4UYO  
07.02.2023  
Info: [admin.ch/esignature](https://admin.ch/esignature) | [validator.ch](https://validator.ch)

**Dr. Ulrich Seewer**  
Vizedirektor

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Gegenstand, Ziel und Zweck der Prüfung, Eingangsprüfung</b> .....	<b>4</b>
1.1	Gegenstand der Prüfung .....	4
1.2	Ziel und Zweck der Prüfung .....	4
1.3	Vorgehen im Prüfprozess .....	4
<b>2</b>	<b>Zusammenfassung der Prüfergebnisse</b> .....	<b>5</b>
2.1	Beitragssatz .....	5
2.2	Gesamtwürdigung .....	5
2.3	Mitfinanzierte Massnahmen .....	7
<b>3</b>	<b>Eingangsprüfung und Prüfung der Grundanforderungen</b> .....	<b>8</b>
3.1	Eingangsprüfung .....	8
3.2	Prüfung der Grundanforderungen .....	8
<b>4</b>	<b>Massnahmenbeurteilung</b> .....	<b>8</b>
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 .....	13
<b>5</b>	<b>Programmbeurteilung</b> .....	<b>13</b>
5.1	Gesamtnutzen .....	14
5.2	Gesamtkosten .....	14
5.3	Umsetzungsbeurteilung und Beitragssatz .....	14
<b>6</b>	<b>Übereinstimmung mit der Gesetzgebung und Planungsinstrumenten des Bundes sowie den kantonalen Richtplänen</b> .....	<b>16</b>
6.1	Gesetzgebung, Sach- und Massnahmenpläne sowie Inventare des Bundes .....	16
6.1.1	Allgemeines .....	16
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 .....	17
<b>7</b>	<b>Empfehlungen zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms</b> .....	<b>17</b>
	<b>ANHANG 1</b> .....	<b>19</b>
	<b>ANHANG 2</b> .....	<b>21</b>

# 1 Gegenstand, Ziel und Zweck der Prüfung, Eingangsprüfung

## 1.1 Gegenstand der Prüfung

Gegenstand der Prüfung ist das Agglomerationsprogramm Obersee bestehend aus:

- Hauptdokumentation inklusive Umsetzungstabellen, 30. April 2021
- Massnahmendokumentation Verkehr vom 30. April 2021
- Massnahmendokumentation Siedlung und Landschaft, 30. April 2021
- Kartendokumentation, 30. April 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)<sup>1</sup>. 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)<sup>2</sup> und der Verordnung vom 7. November 2007 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassenverkehr zweckgebundener Mittel (MinVV)<sup>3</sup>.

## 1.2 Ziel und Zweck der Prüfung

Die Prüfung des Agglomerationsprogramms dient dazu, den Beitragssatz und die Bundesbeiträge für das Agglomerationsprogramm Obersee 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;
3. Prüfung und Priorisierung der einzelnen Massnahmen des Agglomerationsprogramms Obersee (Massnahmenbeurteilung)

---

<sup>1</sup> SR 725.13

<sup>2</sup> SR 725.116.2

<sup>3</sup> SR 725.116.21

#### 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 Obersee der vierten Generation festzulegen:

40%
-----

### 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 (AP) Obersee hat für die vierte Generation neu die Gemeinden Reichenburg, Schübelbach, Tuggen und Wangen in den Programmperimeter aufgenommen. Das Programm überzeugt durch seinen durchgehenden roten Faden von der Analyse über den Handlungsbedarf bis zu den Teilstrategien. Das neue, auf den Zeithorizont 2040 ausgerichtete, Zukunftsbild berücksichtigt den erweiterten Perimeter, ist ansonsten jedoch kohärent zu den Programmen der vorgängigen Generationen. Damit wird die Planung der Vorgängergeneration konsistent weitergeführt.

Das AP Obersee fokussiert innerhalb des Bearbeitungsperimeters stark auf die geplanten Projekte des Bundes für die Bahn und die Nationalstrasse. Dabei geht die Trägerschaft insbesondere bei der Nationalstrasse von optimistischeren Annahmen zur Realisierung der Bundesprojekte aus als der Bund. Insbesondere auch aufgrund des Planungsstandes der lokalen Zubringerstrecken sind die Anschlüsse Schindellegi (Halten) und Wollerau wie auch die Gebietsentwicklung Pfäffikon (SZ) Ost erst langfristig umsetzungsreif.

Die Abstimmung von Siedlung und Verkehr soll im vorliegenden AP insbesondere auf die drei, durch eine hohe Dynamik der geplanten Veränderungen geprägten Massnahmen-Cluster Linth, March und Höfe fokussieren. Für die zahlreichen Massnahmen ausserhalb dieser Cluster ist die Abstimmung Raum – Verkehr im vorliegenden Programm noch wenig überzeugend.

Für die Verbesserung der Qualität des Verkehrsbereichs erzielt das AP Obersee eine leicht positive Wirkung. Das Gesamtverkehrssystem wird insbesondere strassenseitig durch eine Vielzahl von Betriebs- und Gestaltungskonzepten (BGK) sowie Aufwertungen optimiert. Gerade beim motorisierten Individualverkehr (MIV) gelingt es nur ansatzweise, den Verkehr auf das übergeordnete Netz zu lenken und Hauptstrassen zu entlasten. Somit ist im AP nicht ersichtlich, wie das lokale Netz im gewünschten Umfang entlastet wird.

Die Intermodalität wird durch den Ausbau der multimodalen Drehscheiben Altendorf, Eschenbach, Reichenburg und Uznach weiter gestärkt. Mit der vorgesehenen Erarbeitung eines Konzepts zum Parkraummanagement wird ein erster Schritt zur aktiven Verkehrslenkung gemacht. Das AP enthält jedoch auch in der vorliegenden vierten Generation nur wenige konkreten Massnahmen zur aktiven Lenkung

und Steuerung des MIV. Dies schlägt sich auch in der Bewertung der Konzeption für die pauschal mitfinanzierten Massnahmen zum Verkehrsmanagement sowie zur Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum nieder.

Die wesentlichen Massnahmen zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs (ÖV) stellen die Ausbauten der Bahninfrastruktur dar, die im Rahmen der übergeordneten Umsetzung des STEP Ausbaus schrittweise realisiert werden. Der Handlungsbedarf zum Ausbau der Buserschliessung wird gut aufgezeigt. Allerdings beschränken sich die entsprechenden Massnahmen auf punktuelle Optimierungen wie die Verkehrsmanagementmassnahmen in Rapperswil-Jona und Rüti oder die ÖV-Bevorzugung im Kanton St. Gallen. Es bleibt offen, wie ein zuverlässiges und leistungsfähiges zwischen den drei Kantonen abgestimmtes Busnetz geschaffen werden kann. Dies schlägt sich auch in der Bewertung der Konzeption für die pauschal mitfinanzierten Massnahmen zur Aufwertung von Bus- und Tramhaltestellen nieder.

Das Strassennetz wird insbesondere durch die geplanten Eigenleistungen wie der Neubaustrecke Zubringer Wangen Ost sowie der regionalen Verbindungsstrasse A15 – Gaster stark ausgebaut. Diese würden zwar verbunden mit den flankierenden Massnahmen mittelfristig zu einer Entlastung der Zentrumsräume führen. Sie stellen aber auch einen Kapazitätsausbau dar und erhöhen in der Konsequenz, die Erreichbarkeit des Raumes stark. Weiter ist der für die Verschiebung des Anschlusses Wollerau nötige Zubringer und die Feinverteilung im Strassennetz nicht entsprechend gelöst.

Die Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr (FVV) wird durch eine Vielzahl von kleineren Massnahmen verbessert. Zudem werden entlang der Zürcherstrasse in Tuggen und der Hüttnerstrasse in Wollerau punktuelle Netzlücken im kantonalen Velonetz behoben. Dies schlägt sich auch in der Bewertung der Konzeption für die pauschal mitfinanzierten Massnahmen des FVV nieder.

Das vorliegende AP erzielt eine leicht positive Wirkung auf die Siedlungsentwicklung nach innen. So werden die Vorgaben der Richtpläne für die Entwicklungsschwerpunkte (ESP) Wohnen und Arbeiten konkretisiert und die Entwicklung der Gebiete auf die Zeithorizonte des AP priorisiert. Ebenso macht das Programm konkrete Aussagen zur Innenverdichtung und zu Siedlungsbegrenzungslinien. Leider fehlt eine quantitative oder zumindest qualitative Einschätzung der Auswirkungen der Siedlungsmassnahmen auf das Verkehrssystem. Die Standorte für die mittelfristig zu realisierenden ESP Arbeiten weisen überwiegend eine geringe ÖV-Erschliessung auf. Mit den wenigen vorgeschlagenen Massnahmen gelingt es nicht überall die ÖV-Erschliessung zu verbessern. Die Siedlungsbegrenzungslinien weisen zudem stellenweise grosse Reserven für künftige Siedlungserweiterungen auf, was der angestrebten Siedlungsentwicklung nach innen zuwiderläuft.

Die öffentlichen Freiräume im Siedlungsgebiet werden im Rahmen zahlreicher BGK aufgewertet und es werden Fokusbereiche zur Schaffung neuer Freiräume räumlich verortet. Innovativ ist der vorgesehene Prozess zur Erhaltung natürlicher Kaltluftentstehungsgebiete und Kaltluftkorridore. Allerdings sind die bestehenden Freiräume noch nicht grundeigentümerverschuldet gesichert und es ist offen, ob die Siedlungsbereiche mit fehlender Freiraumqualität durch neu zu entwickelnde Freiräume entlastet werden können.

Die Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit erzielen eine starke Wirkung. Die flächendeckende Erhebung berücksichtigt auch die Belange der subjektiven Verkehrssicherheit. Die kohärente Strategie wird im Rahmen der zahlreichen BGK umgesetzt. Zudem werden, über die Unfallschwerpunkte hinaus, Unfallhäufungsstellen mit konkreten Massnahmen angegangen.

Bei der Umweltbelastung und beim Ressourcenverbrauch erzielt das vorliegende AP eine moderate Wirkung. Die Reduktion von Luftschadstoffen und Treibhausgasen gelingt nur punktuell. Die BGK tragen in Verbindung mit einem abgestimmten Temporegime an zentralen Lagen zu einer Reduktion der Lärmimmissionen bei. Massgebende Verlagerungseffekte und eine Verringerung der Fahrzeugkilometer sind jedoch nicht absehbar.

Das Programm enthält wertvolle Aufwertungs- und Renaturierungsmassnahmen, welche die ökologische Vernetzung und die landschaftliche Siedlungsrandqualität verbessern. Zahlreiche Massnahmen weisen jedoch einen erheblichen Flächenbedarf auf und stehen in Konflikt mit wichtigen natürlichen und landschaftlichen Werten. Hierunter fallen auch die mittelfristig als Eigenleistungen geplanten Strassenprojekte.

Das Agglomerationsprogramm zeigt in seinem umfassenden Bericht den Umsetzungsstand der Massnahmen aller vorangehenden drei Generationen auf. Verschiedene Verkehrsmassnahmen der zweiten Generation mussten aus nachvollziehbaren Gründen sistiert werden. Die Umsetzung der Eigenleistungen wie auch der Massnahmen im Bereich Siedlung und Landschaft ist mehrheitlich auf Kurs. Insgesamt kann festgestellt werden, dass der Umsetzungsstand der Massnahmen der zweiten Generation genügend ist.

## 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)*	Bundes- beitrag **	Bundes- beitrag ***
3336.4.003	ÖV4.3	Kantonsstrassen Kanton SG: ÖV- Bevorzugung mittels Linienerken- nung	0.54	0.51	0.20	
3336.4.004	ÖV4.4	Bahnhofsentwicklung Altendorf	0.88	0.88	0.35	
3336.4.005	ÖV4.5	Multimodale Drehscheibe Uznach inkl. P+R	8.50	8.51	3.40	
3336.4.006	ÖV4.6	Bahnhofsentwicklung Reichen- burg	0.93	0.90	0.36	
3336.4.007	ÖV4.7	Busdrehscheibe Eschenbach	3.02	3.02	1.21	
3336.4.015	SV4.10	BGK/Ortskernaufwertung Schmerikon	14.10	9.95****	3.98	
3336.4.017	SV4.12	Kreisel/Umbau Feldlistich/Port- hofstrasse Rapperswil-Jona	1.90	1.90	0.76	
3336.4.024	SV4.20	BGK Ortskernaufwertung Sieb- nen-Ost	8.65	4.08****	1.63	
3336.4.025	SV4.21	BGK/Ortskernaufwertung Zentrum Tuggen	6.43	6.39****	2.56	
3336.4.028	SV4.24	Kreisel St.Galler-/Feld- moosstrasse Lachen	1.87	1.87	0.75	
3336.4.033	FVV4.5	Langsamverkehrsführung Zür- cherstrasse, Tuggen	5.98	5.99	2.40	
3336.4.035	FVV4.7	Langsamverkehrsführung Hüt- tnerstrasse, Wollerau	7.40	7.41	2.96	
3336.4.084	LV-A	Paket LV A-Liste	15.62	17.15		6.86
3336.4.085	VM-A	Paket VM A-Liste	2.70	2.85		1.14
3336.4.086	BGK-A	Paket Aufw. Str. A-Liste	17.00	16.23		6.49
3336.4.087	Bus-A	Paket Aufw. Bushalt. A-Liste	1.15	1.28		0.51
<b>Summe</b>			<b>97.76</b>	<b>88.92</b>	<b>20,56</b>	<b>15,00</b>

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

## 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)<sup>4</sup>. 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 werden<sup>5</sup>.

Im Agglomerationsprogramm Obersee 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:

---

<sup>4</sup> Vgl. RPAV S.21, Ziff.2.3

<sup>5</sup> Vgl. RPAV S. 27 Ziff. 2.6.



ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Änderung Massnahmenkonfiguration
3336.4.030	FVV4.2	Pauschales Massnahmenpaket, Langsamverkehr: Netzoptimierungen kurzfristig	Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt: <ul style="list-style-type: none"> <li>3336.4.080, Pauschales Massnahmenpaket, Langsamverkehr: Netzoptimierungen kurzfristig, TM-1, TM-3 - TM-6, TM-8 - TM-11, 12.18 Mio. AP, Priorität A-Liste Bund</li> <li>3336.4.081, Pauschales Massnahmenpaket, Langsamverkehr: Netzoptimierungen kurzfristig, TM-2 und TM-7, 9.00 Mio. AP, Priorität C-Liste Bund</li> </ul>
3336.4.031	FVV4.3	Pauschales Massnahmenpaket, Langsamverkehr: Netzoptimierungen mittelfristig	Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt: <ul style="list-style-type: none"> <li>3336.4.082, Pauschales Massnahmenpaket, Langsamverkehr: Netzoptimierungen mittelfristig, TM-4, 4.00 Mio. AP, Priorität C-Liste Bund</li> <li>3336.4.083, Pauschales Massnahmenpaket, Langsamverkehr: Netzoptimierungen mittelfristig, TM-1 – TM-3 und TM-5 - TM-10, 11.72 Mio. AP, Priorität B-Liste Bund</li> </ul>

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
3336.4.032	FVV4.4	Pauschales Massnahmenpaket, Langsamverkehr: Städtisches Fuss- und Velonetz Rapperswil-Jona	1.20
3336.4.036	FVV4.8	Pauschales Massnahmenpaket, Langsamverkehr: Fussgängerübergänge Kantonsstrassen	1.29
3336.4.037	FVV4.12	Pauschales Massnahmenpaket, Langsamverkehr: Veloabstellplätze	0.94
3336.4.080	FVV4.2	Pauschales Massnahmenpaket, Langsamverkehr: Netzoptimierungen kurzfristig, TM-1, TM-3 - TM-6, TM-8 - TM-11	12.19

Tabelle 4-1a

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

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio. CHF) Okt. 2020 exkl. MWST
3336.4.009	SV4.3	Pauschales Massnahmenpaket, Aufwertung/Sicherheit Strassenraum: Verkehrsberuhigungsmassnahmen	2.21
3336.4.016	SV4.11	Flama Dorfkernaufwertung (Rössligasse) Eschenbach	0.83
3336.4.021	SV4.17	BGK (Begegnungszone) Bandwiesstrasse Rüti	4.39
3336.4.022	SV4.18	Pauschales Massnahmenpaket, Aufwertung /Sicherheit Strassenraum: BGK/Ortskernaufwertung kurzfristig	7.46
3336.4.029	VS4.1	USP und UHS Sofortmassnahmen SG, SZ und ZH	1.50

Tabelle 4-1b

**Paket Verkehrsmanagement A-Liste (VM A-Liste)**

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) Okt. 2020 exkl. MWST</i>
		Pauschales Massnahmenpaket A, Verkehrsmanagement:	
3336.4.002	ÖV4.2	Buspriorisierung Rüti	1.00
3336.4.008	SV4.2	Parkleitsystem Rapperswil-Jona und Verkehrsregime Altstadt	1.30

Tabelle 4-1c

**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>
		Pauschales Massnahmenpaket, Aufwertung von Bushaltestellen	
3336.4.001	ÖV4.1		1.15

Tabelle 4-1d

**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>
		Pauschales Massnahmenpaket, Langsamverkehr: Netzoptimierungen mittelfristig, TM-1 - TM-3 und TM5 - TM-10	
3336.4.083	FVV4.3		11.72

Tabelle 4-1e

**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>
		Pauschales Massnahmenpaket, Aufwertung /Sicherheit Strassenraum: BGK/Ortskernaufwertung mittelfristig	
3336.4.023	SV4.19		6.99

Tabelle 4-1f

**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			
3336.4.061	S4.3	Entwicklungsschwerpunkte Wohnen / Dienstleistung kurzfristig	As
3336.4.062	S4.4	Entwicklungsschwerpunkte Wohnen / Dienstleistung mittelfristig	Bs
3336.4.063	S4.5	Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten mittelfristig	As

3336.4.064	S4.6	Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten langfristig	Bs
Nicht zur Mitfinanzierung beantragte Eigenleistungen der Agglomeration			
3336.4.050	FVV4.10	Bevorrechtigung Veloverkehr (Pilot)	Av E
3336.4.051	FVV4.11	Planungsrechtliche Vorgaben Abstellplätze Zweiräder	Av E
3336.4.052	ÖV4.8	Mobilitätsmanagement	Av E
3336.4.053	SV4.1	Parkraummanagement	Av E
3336.4.056	VS4.2	Schulwegsicherheit	Av E
3336.4.057	FVV4.1	Planerische Sicherung Velonetz	Av E
3336.4.058	FVV4.9	rLV Signalisation Kantonsstrassen	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
3336.4.027	SV4.23	Neugestaltung/Parkierung Seeplatz Lachen	Ersatzinvestition für ein bestehendes Parking.

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
3336.4.038	üMÖV4.1	Infrastrukturereinerweiterungen Pfäffikon - Siebnen-Wangen
3336.4.039	üMÖV4.2	Doppelspurausbau Biberbrugg-Schindellegi (Feusisberg)
3336.4.044	üMSV4.1	Bypass Anschluss A3 Richterswil inkl. Fuss- und Veloweg
3336.4.047	üMSV4.4	Anschluss A3 Wangen Ost

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
<b>A → C</b>				
3336.4.014	SV4.9	Teilstück RVS: Industrie- strasse Schmerikon	10.90	Handlungsbedarf anerkannt Bau- und Finanzreife ungenügend: Die Massnahme würde nur realisiert, wenn die RVS in der Referendumsabstimmung scheitert.
3336.4.026	SV4.22	BGK/Ortskernaufwertung Wangen	7.93	Benchmark: Die Anzahl betroffener Einwohner und Beschäftigte liegt unter dem Schwellenwert.
3336.4.034	FVV4.6	Langsamverkehrsführung Tuggen Ost – Grynau, Tuggen	9.60	Ungenügendes Kosten-Nutzen-Verhältnis: Die bestehende Route 76.02 verläuft auf einer parallelen Nebenstrasse und die Abstimmung mit dem Wildtierkorridor SZ-11_SG-27 ist herausfordernd.
3336.4.081	FVV4.2	Pauschales Massnahmenpaket, Langsamverkehr: Netzoptimierungen kurzfristig, TM-2 und TM-7	9.00	Ungenügendes Kosten-Nutzen-Verhältnis: Die Abstimmung mit den nationalen Schutzobjekten bei TM-2 (BLN 1406) und TM-7 (BLN 1307 sowie Wildtierkorridor SZ-01) ist herausfordernd.
<b>B → C</b>				
3336.4.010	SV4.5	Erschliessung Industrie Usserhirschland	24.00	Handlungsbedarf anerkannt, Bau- und Finanzreife ungenügend: Die Massnahme würde nur realisiert, wenn die RVS die Referendumsabstimmung besteht.
3336.4.011	SV4.6	FlaMa RVS 1: Ortskernaufwertung Städtli Uznach	4.00	Handlungsbedarf anerkannt, Bau- und Finanzreife ungenügend: Die Massnahme würde nur realisiert, wenn die RVS die Referendumsabstimmung besteht.
3336.4.012	SV4.7	FlaMa RVS 2: Umgestaltung Ortseingänge Uznach	1.00	Handlungsbedarf anerkannt, Bau- und Finanzreife ungenügend: Die Massnahme würde nur realisiert, wenn die RVS die Referendumsabstimmung besteht.
3336.4.013	SV4.8	FlaMa RVS 3: Verkehrsberuhigung und Strassenraumgestaltung Uznach	7.80	Handlungsbedarf anerkannt, Bau- und Finanzreife ungenügend: Die Massnahme würde nur realisiert, wenn die RVS die Referendumsabstimmung besteht.
3336.4.019	SV4.14	Neubaustrecke Zubringer Halten inkl. Flama	28.30	Bau- und Finanzreife sowie Kosten-Nutzen-Verhältnis ungenügend: Der kantonale Nutzungsplan wurde durch das Bundesgericht aufgehoben. Der Benchmark weist eine vergleichsweise geringe Entlastungswirkung auf und die Abstimmung mit Naturwerten (schutzwürdige Ufervegetation und Bäume), mit Wald sowie der Fragmentierung einer noch gut strukturierten Landschaft ist herausfordernd.

3336.4.082	FVV4.3	Pauschales Massnahmenpaket, Langsamverkehr: Netzoptimierungen mittelfristig, TM-4	4.00	Handlungsbedarf anerkannt, Kosten-Nutzen-Verhältnis ungenügend: Die Abstimmung mit dem Wildtierkorridor SZ-11_SG-27 ist herausfordernd. Es ist aufzuzeigen, wie die Durchlässigkeit gesichert respektive saniert werden kann.
------------	--------	---	------	---

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*	Bundes- beitrag **
3336.4.020	SV4.15	Umbau Wollerau- und Wilenstrasse, Freienbach	12.30	6.12***	2.45
3336.4.088	LV-B	Paket LV B-Liste	11.72	11.72	4.69
3336.4.089	BGK-B	Paket Aufw. Str. B-Liste	6.99	6.99	2.80
<b>Summe</b>			<b>31.01</b>	<b>24.83</b>	<b>9.93</b>

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 Obersee ist als mittelgrosse 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 MinVG vorgegebenen Wirkungsziele. Diese umfassen eine bessere Qualität des Verkehrssystems, mehr Siedlungsentwicklung nach innen, mehr Verkehrssicherheit sowie weniger Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch.

In die Beurteilung des Gesamtnutzens des Agglomerationsprogrammes Obersee 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, 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)	2
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch (0 bis 3 Punkte)	1
<b>Summe (Nutzen)</b>	<b>5</b>

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 Obersee belaufen sich auf 113.75 Mio. CHF. Für die mittelgrosse Agglomeration Obersee werden diese Gesamtkosten als tief eingestuft.

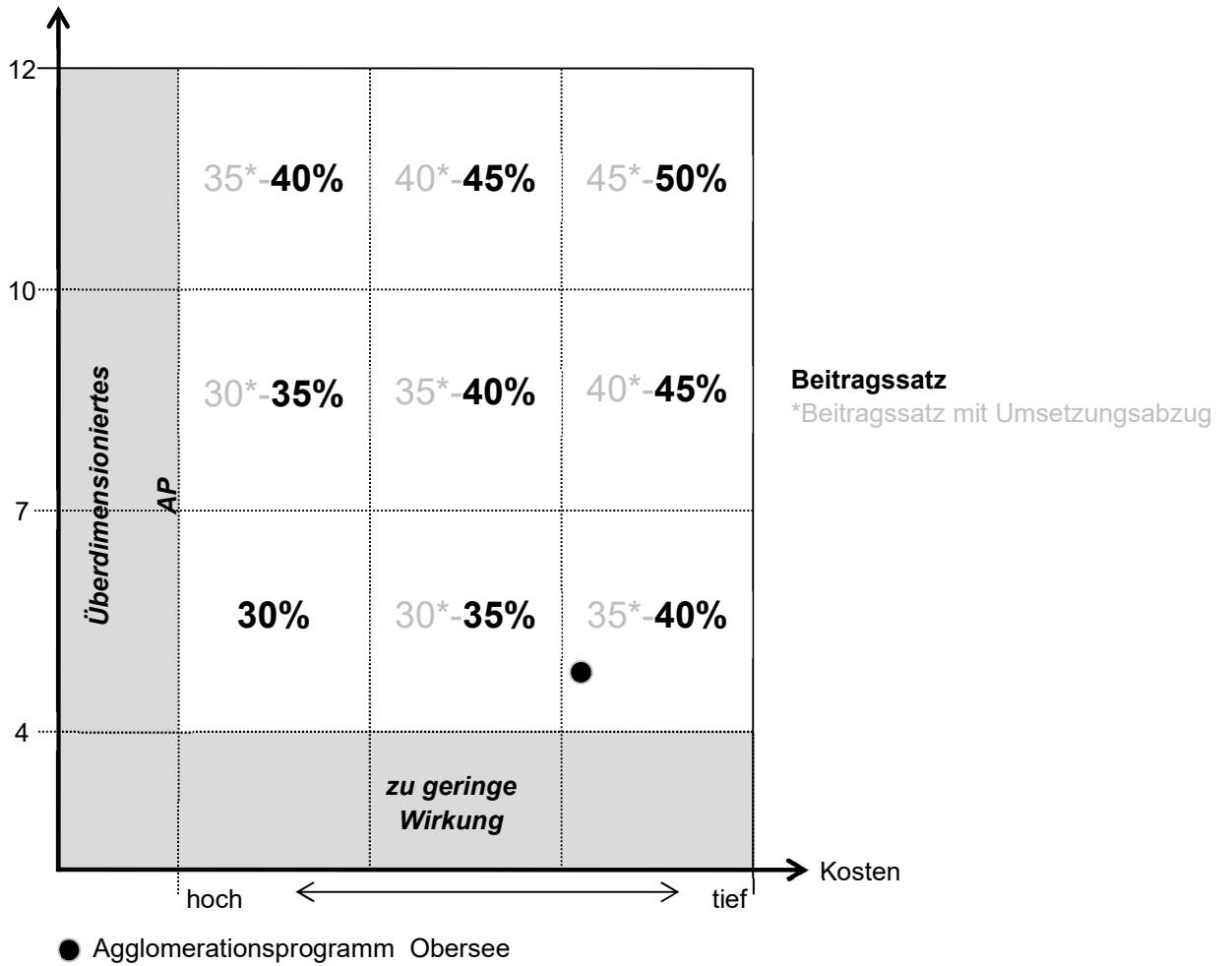
## 5.3 Umsetzungsbeurteilung und Beitragssatz

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 als genügend beurteilt. Demnach ergibt sich der Beitragssatz direkt aus dem Kosten-Nutzen-Verhältnis.<sup>6</sup>

Für das vorliegende Agglomerationsprogramm resultiert damit ein Beitragssatz von 40%.

Nutzen (gemäss  
Tabelle 4-2)



<sup>6</sup> 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 und 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 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. Prüf-be-richt</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Zeit-hori-zont</i>	<i>Mögliche Konflikte</i>
3336.4.080	FVV4.2	2-1	Pauschales Massnahmenpaket, Langsamverkehr: Netzoptimierungen kurzfristig	A	TM-3: Schutzwürdige Ufervegetation und Gewässerraum TM-4: Gewässerraum
3336.4.083	FVV4.3	4-6	Pauschales Massnahmenpaket, Langsamverkehr: Netzoptimierungen mittelfristig	B	TM-1: BLN 1406, FM 1832 und prioritäres Gebiet als Planungsgrundlage für ökologische Infrastruktur. Die Netzoptimierung ist ausserhalb des Flachmoors festzulegen. TM-6: Gewässerraum und schutzwürdige Ufervegetation
3336.4.033	FVV4.5	2-1	Langsamverkehrsführung Zürcherstrasse, Tuggen	A	Wildtierkorridor SZ-11_SG-27 zu sanieren
3336.4.035	FVV4.7	2-1	Langsamverkehrsführung Hüttnerstrasse, Wollerau	A	BLN 1307 und Amphibienwanderungen mit Verkehrskonflikten 1789 zu sanieren

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)<sup>7</sup> 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.

## 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 angenommenen Ausbauten der Autobahnanschlüsse der A3 sind in der Planung des Bundes nicht so priorisiert, wie es im AP Obersee vorausgesetzt wird. Auch für die längerfristig angenommenen Ausbauten der Bahninfrastruktur wie der Doppelspur Hurden oder der Überwerfung Pfäffikon (SZ) ist unsicher, ob sie in den nächsten STEP Ausbauschritt aufgenommen werden können. Damit der durch das Siedlungswachstum generierte Mehrverkehr bewältigt werden kann, könnte die Erarbeitung möglicher Alternativen sinnvoll sein. Deren Umsetzung läge in der Kompetenz von Kantonen, Agglomeration und Gemeinden. Der nur im Ansatz vorhandene gesamtverkehrliche Ansatz sollte über den gesamten Perimeter vertieft und über die kantonalen Zuständigkeiten hinaus abgestimmt werden. Ebenso könnten Massnahmen zur Behebung des ausgewiesenen Handlungsbedarfs in den beiden Hauptzentren Rapperswil-Jona und Pfäffikon (SZ) geprüft werden. Zu begrüssen wären ausserdem Lösungen für den

<sup>7</sup> SR 700.1

aufgezeigten Handlungsbedarf zum Ausbau der Buserschliessung. Insbesondere ein überkantonale abgestimmtes, zuverlässiges und leistungsfähiges regionales Busnetz sollte einen wesentlichen Beitrag leisten. Ziel sollte es dabei sein, die ÖV-Güteklassen der ESP weiter zu verbessern und dadurch den Modalsplit-Anteil des MIV zu senken. Zudem könnte die Verbesserung der Intermodalität sowie die Förderung innovativer Mobilitätsformen wie der E-Mobilität mit zur Erreichung des Modalsplit-Zieles beitragen. Gegebenenfalls sollten E-Busse helfen, die Umweltbelastungen des ÖV-Ausbaus zu reduzieren. Generell sollte künftig quantitativ oder zumindest qualitativ abgeschätzt werden, wie sich die Siedlungsentwicklung auf das Verkehrssystem auswirkt. Insbesondere könnte vermieden werden, dass das Siedlungswachstum und der dadurch verursachte Mehrverkehr die angestrebte Modalsplit-Verschiebung gefährdet. Unabhängig davon sollte klarer dargelegt werden, wie die angestrebten Modalsplit-Ziele erreicht werden können und welche Rolle dabei konkrete Massnahmen zum Verkehrs- und Parkraummanagement spielen könnten. Letztere sind auf Ebene der gesamten Agglomeration abzustimmen.

Bei der Siedlungsentwicklung nach innen sollte es noch vermehrt darum gehen, dass das Agglomerationsprogramm die Festlegungen der kantonalen Richtpläne konkretisiert und weiterentwickelt. Das Programm sollte noch stärker als regionales Planungsinstrument genutzt werden, welches über die kantonalen und kommunalen Zuständigkeiten hinweg eine Abstimmung vornimmt. So könnte das AP Minimalstandards für die Inanspruchnahme von Bundesleistungen festlegen, welche in kommunalen Ortsplanungsrevisionen umgesetzt werden müssen.

Für die Beurteilung der Wirkung auf die Umwelt ist die Reduktion des MIV-Anteils ein wichtiger Faktor. Weiter wäre darauf zu achten, dass die Massnahmen möglichst wenig Ressourcen verbrauchen. Es könnte insbesondere darauf hingewirkt werden, dass der erhebliche Flächenbedarf der als Eigenleistungen aufgeführten Strassenprojekte wie der regionalen Verbindungsstrasse A15 – Gaster reduziert wird. Es sollte auch geprüft werden, ob der Verkehr zumindest mittelfristig ohne den angestrebten Autobahnanschluss Wangen Ost siedlungsverträglich auf der Kantonsstrasse geführt werden könnte.

In operativer Sicht wäre sicherzustellen, dass der Umsetzungsbericht zusätzlich zum umfassenden Umsetzungsstand der beschlossenen Massnahmen bei der Sistierung beschlossener Massnahmen auch aufzeigt, ob alternative Massnahmen umgesetzt werden können und damit die Programmwirkung erhalten bleibt.

Schliesslich dienen auch die Zielwerte der MOCA-Indikatoren<sup>8</sup> als Hilfsmittel für die Erarbeitung bzw. Weiterentwicklung eines Agglomerationsprogramms vom Zielbild über die Strategien und bis zu seinen Massnahmen. Das vorliegende Agglomerationsprogramm setzt sich zum Ziel, den MIV-Anteil von ca. 63% im Jahr 2015 auf 55% im Jahr 2040 zu reduzieren. Dies dürfte ohne konsequente Push-Massnahmen beim MIV schwierig zu erreichen sein. Im Weiteren soll die Dichte von 74.8 Einwohnern und Beschäftigten pro Hektar im Jahre 2017 bis 2040 auf 80 erhöht werden. Dazu wurden mit dem vorliegenden Programm die strategischen Stossrichtungen und mit den Verdichtungsgebieten auch eine Basis für die Konkretisierung definiert. Im Hinblick auf die folgenden Generationen des PAV sollte nun ein Schwerpunkt auf die Umsetzung und die Konkretisierung der Massnahmen gelegt werden. Auch für die Dauermassnahmen sollten konsequent Teilschritte gemäss der Umsetzungshorizonte des AP definiert werden.

---

<sup>8</sup> 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	512	Stück	1'977	40%	5%	8%	811	415'481
Fussgängerschutzinseln mit Strassenaufweitung	4	Stück	100'000	40%	5%	8%	41'040	164'160
Langsamverkehrsüberführungen	151	m2	3'388	40%	5%	8%	1'390	209'950
Langsamverkehrsunterführung	423	m2	5'780	40%	5%	8%	2'372	1'003'342
Längsführung Kat.3	6'890	m	1'791	40%	5%	8%	735	5'063'119

Total Beitrag Mio. CHF (gerundet)	6.86
-----------------------------------	------

Tabelle A1-a

#### Paket Verkehrsmanagement A-Liste (VM A-Liste)

Massnahmentyp	Anzahl Leistungseinheiten	Leistungseinheit	Gemittelte Kosten pro Leistungseinheit	Beitragsatz	Konzeptkürzung	Teuerungszuschlag	Beitrag pro Leistungseinheit	Total Beitrag
VM Kat.1	40	Knoten	72'750	40%	10%	8%	28'285	1'131'408

Total Beitrag Mio. CHF (gerundet)	1.14
-----------------------------------	------

Tabelle A1-b

**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.	138'940	m2	114	40%	5%	8%	47	6'484'320

Total Beitrag Mio. CHF (gerundet)	6.49
-----------------------------------	------

Tabelle A1-c

**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.2	12	Stück	103'333	40%	5%	8%	42'408	508'896

Total Beitrag Mio. CHF (gerundet)	0.51
-----------------------------------	------

Tabelle A1-d

## 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>
3336.4.054	SV4.4	Regionale Verbindungsstrasse (RVS) A15 - Gaster	Kosten-Nutzen-Verhältnis ungenügend: Der Entlastungswirkung steht ein massiver Landverbrauch gegenüber. Auch ist die Abstimmung mit vielen wichtigen Natur- und Landschaftswerten (BLN 1416, FM 198, IANB SG374, Wildtierkorridor SZ-11_SG-27; Amphibienwanderungen mit Verkehrskonflikten und schutzwürdigen Biotopen gemäss Art. 18 al.1bis NHG) herausfordernd.
3336.4.055	SV4.16	Neubaustrecke Zubringer Wangen Ost	Kosten-Nutzen-Verhältnis ungenügend: Der Entlastungswirkung steht ein massiver Landverbrauch gegenüber und die Abstimmung mit dem Wildtierkorridor SZ-11_SG-27 ist herausfordernd.

Tabelle A2-1