



30. Oktober 2009

Agglomerationsprogramm **St. Gallen / Arbon-Rorschach** Prüfbericht des Bundes

Referenz/Aktenzeichen: 321.1 / H334-0149

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Dr. Maria Lezzi
Direktorin

Inhaltsverzeichnis

1	Gegenstand, Ziel, Vorgehen	4
1.1	Gegenstand der Prüfung	4
1.2	Ziel und Zweck der Prüfung	4
1.3	Vorgehen, Prüfprozess.....	4
2	Zusammenfassung der Resultate	5
3	Prüfung der Grundanforderungen	7
4	Beurteilung der Programmwirkung	7
4.1	Nutzen – Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien	7
4.2	Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis)	10
5	Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen(pakete)	11
5.1	Anpassung Massnahmen(pakete) aufgrund Vorgaben Weisung	11
5.2	Nicht durch Bund mit-finanzierbare Massnahmen(pakete).....	12
5.3	Eigenleistungen	13
5.4	Durch andere Mittel/Agglomerationsprogramme finanzierbare Massnahmen(pakete)	13
5.5	Durch Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C	14
5.6	5A-, B- und C-Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung.....	16
6	Kohärenz mit Sachplan Verkehr und Richtplänen	17
6.1	Nachweis der Übereinstimmung mit Sachplan Verkehr.....	17
6.2	Nachweis der räumlichen Abstimmung von Infrastruktur-Massnahmen(paketen) der Priorität A und B mit den kantonalen Richtplänen.....	17
7	Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms	18
ANHANG	19

1 Gegenstand, Ziel, Vorgehen

1.1 Gegenstand der Prüfung

Gegenstand der Prüfung ist das Agglomerationsprogramm St. Gallen / Arbon-Rorschach bestehend aus:

- Siedlung und Verkehr, Kurzbericht zuhanden des Bundes, 5.12. 2007
- Siedlung und Verkehr, Schlussbericht, 30.09.2007
- Siedlung und Verkehr, Massnahmen, Beilage zum Schlussbericht, 30.09.2007
- Siedlung und Verkehr, Zusatzbericht Langsamverkehr, Ergebnisse der Umfrage bei den Gemeinden, 5.12.2007

Das Agglomerationsprogramm (AP) wurde am 21.12.2007 beim Bund zur Prüfung eingereicht. Damit bewirbt sich die Agglomerationsprogramm-Trägerschaft für die Mitfinanzierung der im Agglomerationsprogramm als prioritär eingestuften Verkehrs-Infrastrukturvorhaben durch den Bund im Rahmen des Infrastrukturfonds-Gesetzes.

1.2 Ziel und Zweck der Prüfung

Die Prüfung hat drei Ziele:

1. Die Erfüllung der Grundanforderungen prüfen.
2. Die Wirkung des Agglomerationsprogramms beurteilen. Die Wirkung ist entscheidend für die Höhe der Bundesbeiträge.
3. Die Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen über alle Agglomerationsprogramme mit Blick auf die verfügbaren Bundesmittel.

Auf dieser Grundlage werden die Botschaft zu den Agglomerationsprogrammen zwecks Freigabe der Bundesbeiträge durch das eidgenössische Parlament und die Leistungsvereinbarungen erarbeitet.

Den allgemeinen gesetzlichen Anforderungen an die Realisierung der Infrastrukturen wird mit dem Prüfbericht nicht vorgegriffen.

1.3 Vorgehen, Prüfprozess

Das Verfahren der Prüfung ist grundsätzlich in der Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK vom 12.12.2007 (UVEK-Weisung) festgelegt. Im Verlaufe des Prüfungsprozesses wurden diese Vorgaben in der praktischen Anwendung konkretisiert und präzisiert. Für verschiedene Massnahmengruppen wie z.B. Trams wurden zudem Quervergleiche über alle Agglomerationsprogramme durchgeführt, um eine kohärente Beurteilung sicherzustellen. Die Erläuterungen zum Vorgehen und zu den allgemeinen Ergebnissen des Prüfprozesses sind im Erläuterungsbericht vom 30.10.2009 zusammengefasst.

2 Zusammenfassung der Resultate

Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramms

Das Agglomerationsprogramm St. Gallen / Arbon-Rorschach zeigt konkret auf, wie für das Agglomerationsgebiet über alle drei Kantone eine Siedlungsentwicklung nach innen umgesetzt werden soll. Das Agglomerationsprogramm kann eine gute Wirkung in der Qualität der Verkehrssysteme und in der Siedlungsentwicklung nach innen erzielen. Dadurch können auch die Umweltbelastungen gegenüber dem Trend deutlich reduziert werden.

Eine Stärke des Programms ist die konsequente und gezielte Weiterführung des Ausbaus des S-Bahn-Systems (inkl. Stadtbahn Süd). Die Instrumente zur kantonsübergreifenden Steuerung der Siedlungsentwicklung, namentlich die Vorgaben zur Abstimmung der Neueinzonungen auf die ÖV-Erschliessung, zur Siedlungsverdichtung und zur Koordination der verkehrsintensiven Einrichtungen (VE) werden positiv gewertet. Ein weiterer Schwerpunkt liegt im Bereich der Aufwertung der vier Nebenzentren Arbon, Rorschach, Herisau und Gossau, welche sich sowohl auf das Verkehrssystem, die Siedlungskonzentration als auch auf die Verkehrssicherheit positiv auswirken. Aufgrund der Qualitätsverbesserung im ÖV werden Umsteigeeffekte erwartet, die für die Luftschadstoff- und Lärmbelastungen langfristig deutliche Verringerungen bringen.

Die Schwächen des Agglomerationsprogramms liegen in der ungenügenden bzw. erst in Aussicht gestellten Weiterentwicklung des agglomerationsweiten ÖV-Feinverteilersystems. Die vorgeschlagenen Massnahmen zur Priorisierung/Eigentrossierung des strassengebundenen ÖV stellen zudem nur wenig ausgereifte Lösungsansätze dar. Die teilweise fehlende oder mangelhafte ÖV-Erschliessung von ESP und VE wird nicht konsequent angegangen. Zusätzlich ist aus dem Programm keine systematische Herangehensweise im Bereich Verkehrssicherheit ersichtlich.

Nach der Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen belaufen sich die Investitionskosten des Agglomerationsprogramms der Agglomeration St. Gallen / Arbon-Rorschach auf Fr. 207.96. Dieser Investitionskostenbetrag der A und B Projekte wird für eine mittlere Agglomeration als tief eingestuft.

Aufgrund der Programmwirkung (Kosten/Nutzen) wird dem eidg. Parlament beantragt, folgenden Beitragssatz des Bundes an die mitfinanzierten Massnahmen(pakete) festzulegen:

40%

Darauf gestützt werden zur Mitfinanzierung der unten stehenden Massnahmen(pakete) folgende Bundesbeiträge beim eidgenössischen Parlament zur Freigabe beantragt:

A-Liste

M-Nr.	Massnahme	Kosten (Mio Fr.) laut AP	Kosten (Mio Fr.) 2005*	beantragter Bundesbei- trag*
Teil 1 M. 2.2	Rebstein-Marbach (Bedienung S2 und S4, Kreuzung Güterzüge)	9.00	7.81	3.12
Teil 2 M. 2.2	Oberriet (Kreuzung S4)	14.00	12.15	4.86
Teil 3 M. 2.2	Rüthi (Reaktivierung)	3.50	3.04	1.22
Teil 5 M. 2.2	Schwarzenbach-Uzwil (ZFZ)	1.30	1.13	0.45
Teil 6 M. 2.2	Flawil-Gossau (ZFZ)	1.30	1.13	0.45
Teil 7 M. 2.2	St. Gallen (Zusatzperron)	15.00	13.01	5.21
Teil 9 M. 2.2	Ausbau Sevelen	2.20	1.91	0.76
Teil 10 M. 2.2	Uznach (Ausbau Bhf)	3.60	3.12	1.25
2.3	Stadtbahn Süd: Durchmesserlinie	60.00	52.05	20.82
3.1	ÖV-Eigentrossierung Stadt St.Gallen A	33.80**	28.51	11.40

<i>M-Nr.</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) 2005*</i>	<i>beantragter Bundesbei- trag*</i>
6.1	Altstadtentlastung mit Erschliessung Saurer WerkZwei **	42.60	35.93	14.37
7.3	Aufwertung Altstadt Gossau	6.00	5.06	2.02
9.1	Umgestaltung Bahnhofplatz St.Gallen	20.00	16.87	6.75
9.2	Bahnhof Nord SG	5.00	4.22	1.69
Summe			185.94	74.37

Tabelle 2-1 (* Preisstand 2005 exkl. MWSt., ** Bis zum Zeitpunkt der Leistungsvereinbarung ist ein Umsetzungsprogramm zum Parkraummanagement für das ganze Stadtgebiet Arbon zur Sicherung der Entlastungswirkung vorzulegen, sowie die Konzeption des Agglomerationsbussystems in die Planung zu integrieren, um dessen Funktionsfähigkeit langfristig zu sichern, *** Betrag angepasst gemäss Benchmark Verkehrssystemmanagement - siehe Erläuterungsbericht)

Für folgende Massnahmen(pakete) ist die Bau- und Finanzreife für die nächsten 4 Jahre nicht erreichbar oder das Kosten/Nutzen-Verhältnis muss noch optimiert werden. Der Bund plant die für diese Massnahmen voraussichtlich notwendigen Mittel zur Mitfinanzierung ein, beantragt sie jedoch noch nicht zur Freigabe durch das Parlament:

B-Liste

<i>M-Nr.</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) 2005*</i>	<i>beantragter Bundesbei- trag*</i>
3.4	Verkehrssystem-Management St.Gallen	17.10*	14.42	5.77
5.4	Aufwertung Ortsdurchfahrt Rorschach	2.00	1.69	0.67
6.2	Städtebaul. Aufwertung Durchfahrt Altstadt Arbon	5.00	4.22	1.69
3.4	Konzept LV_B-Liste		1.69	0.67
Summe			22.02	8.80

Tabelle 2-2 (* Preisstand 2005 exkl. MWSt., ** Betrag angepasst gemäss Benchmark Verkehrssystemmanagement - siehe Erläuterungsbericht)

Hinweise zu den Kosten

Die angeführten Kosten wurden aus den eingereichten Agglomerationsprogrammen entnommen. Eine Finanzierungsvereinbarung zwischen der Trägerschaft und dem zuständigen Bundesamt wird die Details der beantragten Bundesbeiträge inkl. Maximalbeitrag regeln. Insbesondere können Unterhalts- und Sanierungskosten nicht mittels Infrastrukturfonds finanziert werden. Für Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit in Ortsdurchfahrten werden maximale Kosten pro Quadratmeter festgelegt. Auf diese Weise soll ein guter Standard ermöglicht und Luxusmassnahmen vermieden werden.

3 Prüfung der Grundanforderungen

Die grundsätzliche Mitfinanzierungswürdigkeit des Agglomerationsprogramms durch den Bund ist an bestimmte Grundanforderungen geknüpft. Bereits in der Zwischenbeurteilung eines Entwurfs des vorliegenden Agglomerationsprogramms hat der Bund aufgezeigt, wo noch Lücken bei der Erfüllung der Grundanforderungen liegen.

In Anlehnung daran und in Kenntnis des eingereichten Agglomerationsprogramms stellt der Bund fest, dass die Grundanforderungen erfüllt sind. Noch ausstehend ist die Erarbeitung flächendeckender Massnahmen zur Förderung des Langsamverkehrs.

Hinweise zur Trägerschaft: Es ist noch unklar, wie die Verbindlichkeit des Agglomerationsprogramms gegenüber den Gemeinden gewährleistet werden soll. Diese Frage ist bis zur Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung zu klären.

4 Beurteilung der Programmwirkung

Das Verfahren für die Ermittlung der Programmwirkung ist in der UVEK-Weisung festgelegt. Es ist zweistufig und stellt den Nutzen des Agglomerationsprogramms dessen Kosten gegenüber. Sowohl Nutzen als auch Kosten werden jeweils relativ, d.h. vor dem Hintergrund der bevölkerungsmässigen Grösse der Agglomeration, ermittelt.

Entscheidend für die Programmwirkung sind grundsätzlich Massnahmen der A- und B-Liste sowie die nicht-infrastrukturellen Massnahmen in den Bereichen Verkehr und Siedlung. Zusätzlich werden Massnahmen der übergeordneten Ebene einbezogen, sofern sie für das Agglomerationsprogramm von Relevanz sind und von den zuständigen Stellen des Bundes zum Zeitpunkt der Beurteilung als zweckmässig und innerhalb der nächsten zwanzig Jahre mit hoher Wahrscheinlichkeit als realisierbar beurteilt werden.

4.1 Nutzen – Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien

Wirksamkeits- kriterium *Beurteilung mit Begründung*

<i>Wirksamkeits- kriterium</i>	<i>Beurteilung mit Begründung</i>
<p>WK1: Qualität der Verkehrssysteme verbessert</p>	<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Qualität der Verkehrssysteme wird durch die Massnahmen zur Umsetzung des S-Bahn – Konzepts St. Gallen und der Stadtbahn Süd verbessert. Dadurch werden Fahrplanoptimierungen, Fahrplanstabilität und verdichtete Taktfolgen sowie bessere Vernetzungen im ÖV unterstützt. Mit der neuen Stadtbahn-Durchmesserlinie Appenzell – Trogen (Ersatz des Zahnstangenbetriebs) wird ein Beitrag zur Steigerung der Attraktivität geleistet. Mit der Einführung des 15 min –Takts der S-Bahn zwischen dem Agglomerationskern und den Nebenzentren wird eine deutliche Verbesserung im schienengebundenen Verkehr erzielt. ▪ Die Aufwertung des Bahnhofplatzes Süd und Nord in St. Gallen ermöglichen eine neue Regelung der Verkehrsströme. Mit diesen Neugestaltungen und zusammen mit der Aufwertung der Ortsdurchfahrten in den Nebenzentren Gossau, Arbon, Herisau und Rorschach setzt das Programm an neuralgischen Stellen an, um Verbesserungen für alle Verkehrsträger zu erzielen. ▪ Eine Verstetigung des Verkehrsflusses sowie die Verbesserung der Stausituation werden durch das Verkehrssystemmanagement in St. Gallen und

durch die Aufwertung der Ortsdurchfahrten der Nebenzentren erreicht.

- Die Installierung von Fahrgastinformationssystemen, die konsequente Errichtung von Bike+Ride Parkplätzen an ÖV-Haltestellen und ein betriebliches Mobilitätsmanagement verbessern die Intermodalität in der Agglomeration.
- Die Gestaltungsmaßnahmen (Plätze und Ortsdurchfahrten) wirken auch für die Qualität des Fussverkehrs positiv.

Schwächen

- Neben kleineren Interventionen im Ortsbussystem bietet das Agglomerationsprogramm kaum Verbesserungen bei der ÖV-Feinverteilung. Ein ÖV-Konzept, das ausgereifte Lösungen zur konsequenten Busbevorzugung (insb. an den Haupteinfallsachsen der Agglomerationszentren) sowie zur synergetischen Zusammenführung von Regional- und Stadtbussen zu einem eigentlichen Agglomerationsbussystem beinhaltet, fehlt bzw. wird erarbeitet.
- Ein LV-Konzept ist erst vorgesehen und kann deshalb für die Wirkung des vorliegenden Programms nicht berücksichtigt werden. Im gegenwärtigen Planungsstand bleiben viele Lücken bestehen; das vorhandene Potential im LV kann nicht ausgeschöpft werden.

WK2:

Siedlungs-
entwicklung
nach innen
gefördert

Stärken

- Dem Programm liegt eine klare Konzeption der Zentrenhierarchie zu Grunde, aus der Anweisungen zur zukünftigen Siedlungsentwicklung der einzelnen Gemeinden abgeleitet werden.
- Eine besondere Leistung des Agglomerationsprogramms ist der Wille zur kantonsübergreifenden Steuerung der Siedlungsentwicklung. Insbesondere bei der Abstimmung von Push-Massnahmen werden Lenkungsmassnahmen, wie die ÖV-Erschliessungsanforderungen für Ein- und Umzonungen sowie Richtgrössen Siedlungsdichte für Ein- und Umzonungen vorgesehen, die eine Entwicklung von Siedlungen an zentraler Lage unterstützen. Ferner müssen die VE explizite Kriterien bezüglich ÖV-Erschliessung erfüllen.
- Bei der Ausweisung der wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkte wird ein angemessener Umgang in der Agglomeration festgestellt. Auch bei den ESP Wohnen sind entsprechende Planungen ersichtlich.
- Die vorgeschlagenen Massnahmen zur Steigerung der städtebaulichen Qualität und Gestaltung wie z.B. Platzgestaltungen in St. Gallen (Bahnhof/Marktplatz) oder die konsequenten Aufwertungen der Ortsdurchfahrten der Nebenzentren verbessern wichtige neuralgische Bereiche im Agglomerationsgebiet und unterstützen den Abbau von Trennwirkungen.

Schwächen

- Die Umsetzung der kantonsübergreifenden Ansätze zur Lenkung der Siedlungsentwicklung ist teilweise noch ausstehend.
- Die teilweise fehlende oder mangelhafte ÖV-Erschliessung von ESP und VE wird nicht konsequent angegangen. Wirtschaftliche ESP sind an keine ÖV-Erschliessungskriterien gebunden. Standorte wie Thal sind nach wie vor ungenügend mit dem ÖV erschlossen. Der zentrale ESP Winkeln ist auf der Ost-West-Achse ausreichend angebunden. Die Vertaktung auf der Nord-Süd-Achse, insbesondere zum Nebenzentrum Herisau, bleibt dagegen unattraktiv.
- Abgesehen von den Nebenzentren fehlt ein systematisches Vorgehen zum Abbau der Trennwirkung. Namentlich sind wichtige städtische Haupteinfallsachsen in St. Gallen nicht Gegenstand von Aufwertungsmassnahmen im Rahmen des Agglomerationsprogramms.

<p>WK3: Verkehrssicherheit erhöht</p>	<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mit den Aufwertungsmassnahmen an den Plätzen in St. Gallen und mit der Aufwertung von Ortsdurchfahrten in den Nebenzentren Arbon, Herisau, Rorschach und Gossau werden Verbesserungen für die Verkehrssicherheit erzielt. Neuralgische Stellen werden damit aufgewertet. <p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Schwachstellen im Verkehr sind teilweise angeführt, jedoch erfolgt keine Analyse der Unfallschwerpunkte und Gefahrenstellen. ▪ Ein systematisches Vorgehen (d.h. von der Analyse über das Aufzeigen des Handlungsbedarfs zum Ergreifen von Massnahmen) zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bzw. zur Beseitigung von Gefahrenstellen ist aus dem Agglomerationsprogramm nicht ersichtlich.
<p>WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert</p>	<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Investitionen im S-Bahn-System lassen deutliche Verlagerungseffekte auf den ÖV erwarten. Damit kann von positiven Effekten auf den Modal Split zu Gunsten des ÖV und von einer massgeblichen Verringerung der Luftschadstoff- und Lärmbelastungen gegenüber dem Trend ausgegangen werden. ▪ Die kantonsübergreifenden Lenkungsansätze zur Siedlungsentwicklung nach innen unterstützen langfristig die Reduktion die Flächenbeanspruchung gegenüber dem Trend. <p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Eine Gesamtlösung im ÖV-Feinverteilersystem steht noch aus, sodass für diese Massnahme vorläufig noch keine positiven Auswirkungen auf die Umwelt erwartet werden können. ▪ Über den Richtplan hinausgehende konzeptionelle Vorstellungen zur koordinierten Landschaftsentwicklung, die eine Siedlungsentwicklung nach innen zusätzlich unterstützen würden, werden im Agglomerationsprogramm nicht aufgegriffen und weiterentwickelt.
<p>Vorleistungen WK 1-4</p>	<p>Die Agglomeration St. Gallen / Arbon-Rorschach hat gewisse Leistungen in den Ausbau des S-Bahn-Netzes erbracht. Diese führten bisher in den Wirkungsbereichen jedoch zu keinem deutlich überdurchschnittlichen Standard.</p>

Tabelle 4-1

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

<i>Wirksamkeitskriterium</i>	<i>Nutzen (-1 bis 3 Punkte)</i>	<i>Vorleistung (0 oder 1 Punkt)</i>	<i>Total</i>
WK1: Qualität der Verkehrssysteme verbessert	2	0	2
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert	2	0	2
WK3: Verkehrssicherheit erhöht	1	0	1
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert	2	0	2
Summe WK1 – WK4 (Nutzen)	7	0	7

Tabelle 4-2

4.2 Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis)

Die Kosten der A- und B-Liste (vgl. Kap. 2) liegen bei Fr. 207.96 Mio. für eine mittlere Agglomeration werden diese Kosten als tief eingestuft.

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

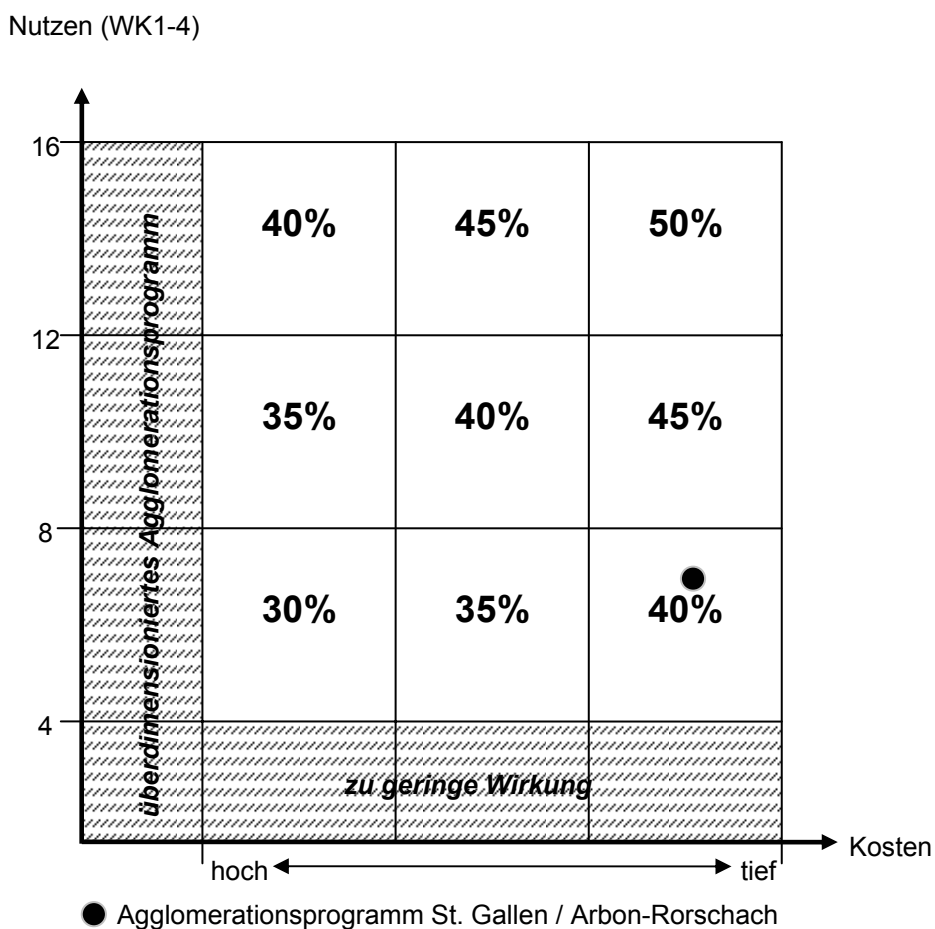


Abbildung 4-1

5 Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen(pakete)

Weil die eingereichten Massnahmen die verfügbaren Bundesmittel bei weitem überschreiten, ist der Bund gezwungen, die Prioritätensetzung der Massnahmen(pakete) im Agglomerationsprogramm zu überprüfen. Dies erfolgt gemäss UVEK-Weisung (insb. Kap. 4.4). Es wird hierfür je eine bereinigte A- und eine B-Liste erstellt.

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

Vorgelagert werden zur Mitfinanzierung beantragte Massnahmen identifiziert, welche

- aufgrund der gesetzlichen Vorgaben nicht durch den Bund unterstützt werden können (Kap. 5.2).
- aufgrund der im Erläuterungsbericht genannten Kriterien als Eigenleistungen der Agglomeration ebenfalls nicht durch den Bund mit unterstützt werden (Kap. 5.3).
- über andere Finanzierungsinstrumente zu einer Mitfinanzierung durch den Bund gelangen (Kap. 5.4).

Kapitel 5.5. beinhaltet die Begründungen für die abgeänderten Prioritäten A und B. Kapitel 5.6 verweist nochmals auf die Massnahmenlisten der A-/B- und C-Prioritäten. Es wird keine vollständige Liste der C-Massnahmen im Prüfbericht aufgeführt, sondern lediglich eine Unterkategorie von C-Massnahmen explizit aufgelistet. Hierbei handelt es sich um Fälle, wo der Bund den Handlungsbedarf zwar grundsätzlich anerkennt, aber der geeignete Lösungsansatz mit einem genügenden Kosten-Nutzen-Verhältnis noch nicht vorliegt. Allfällige Abhängigkeiten zu nationalen Infrastrukturen werden im Kapitel 5.7 erläutert.

5.1 Anpassung Massnahmen(pakete) aufgrund Vorgaben Weisung

Um eine einheitliche Prüfung über alle Agglomerationsprogramme durchführen zu können, und gestützt auf die Ausführungen der UVEK-Weisung (Kap. 6.4) betreffend Kriterien für die Paketbildung, müssen folgende Massnahmen(pakete) in ihrer Zusammensetzung geändert werden:

*Massnahmen- Änderung Massnahmen(paket)konfiguration samt Begründung
(paket) gemäss
AP*

2.2 Umsetzung S-Bahn-Konzept St.Gallen	<p>Der Handlungsbedarf bzw. die Finanzierungskanäle für die Umsetzung des S-Bahnkonzepts müssen differenziert beurteilt werden. Daher wird die Massnahme in verschiedene Teile geteilt:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Teil 1: Rebstein-Marbach (Bedienung S2 und S4, Kreuzung Güterzüge); 9.00 Mio. ; Priorität A ▪ Teil 2: Oberriet (Kreuzung S4); 14.00 Mio.; Priorität A ▪ Teil 3: Rüthi (Reaktivierung); 3.50 Mio.; Priorität A ▪ Teil 4: Buchs-Neugrüt ; 5.00 Mio. ; nicht mehr notwendig ▪ Teil 5: Schwarzenbach-Uzwil (ZFZ); 1.30 Mio.; Priorität A ▪ Teil 6: Flawil-Gossau (ZFZ); 1.30 Mio.; Priorität A ▪ Teil 7: St. Gallen (Zusatzperron); 15.00 Mio.; Priorität A ▪ Teil 8: Schachen-Schachen-West (Doppelspur); 29.00 Mio.; durch andere Mittel finanzierbare Massnahmen. ▪ Teil 9: Ausbau Sevelen; 2.20 Mio.; Priorität A
--	---

Massnahmen- (paket) gemäss AP **Änderung Massnahmen(paket)konfiguration samt Begründung**

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Teil 10: Uznach (Ausbau Bhf); 3.60 Mio.; Priorität A ▪ Teil 11: Umsetzung S-Bahn-Konzept St.Gallen B; 100.00 Mio.; Priorität C
2.3 Stadtbahn Süd: Durchmesserlinie	<p>Da ein Teil des Betrages über andere Mittel finanziert wird, erfolgt eine Aufteilung der Massnahme in zwei Teile:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 2.3 Teil 1 Stadtbahn Süd: Durchmesserlinie. Priorität A, 60.00 Mio ▪ 2.3 Teil 2 Stadtbahn Süd: Durchmesserlinie, durch andere Mittel finanzierbare Massnahme, 20.00 Mio
7.1 Bus-Eigen-trasse Gossau-Winkeln	<p>Die Massnahme 7.1 wird Bestandteil der Massnahme 3.1 Teil 1 ÖV-Eigentrossierung Stadt St. Gallen, Priorität A, 33.80 Mio.</p>
3.1 ÖV-Eigentrossierung Stadt St.Gallen	<p>Der Handlungsbedarf für eine konsequente Busbevorzugung wird anerkannt. Der Reifegrad der Massnahme ist jedoch ungenügend, um die hohen Gesamtkosten einzuplanen. Daher wird die Massnahme in zwei Teile geteilt:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 3.1 Teil 1 Eigentrossierung Stadt St.Gallen, Priorität A, 33.80 Mio ▪ 3.1 Teil 2 Eigentrossierung Stadt St.Gallen, Priorität C, 150.00 Mio

Tabelle 5-1

5.2 Nicht durch Bund mit-finanzierbare Massnahmen(pakete)

Aufgrund der gesetzlichen Vorgaben und der ergänzenden Ausführungen der UVEK-Weisung (Kap. 6.3) können folgende Massnahmen(pakete) nicht durch Bundesbeiträge mitfinanziert werden:

<i>M-Nr.</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Begründung für die Streichung von Massnahmen (nicht agglomerationsrelevant oder nicht finanzierbar mittels Infrastrukturfonds)</i>
4.1	Massnahmenplan Optimierung Langsamverkehr	Für diese Massnahme sind nur die Konzeptkosten angeführt. Die Massnahme beinhaltet keine Infrastrukturen im Sinne der UVEK-Weisung. Sie kann folglich nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanziert werden.
9.3	Mobilitätszentrale der Verkehrsregion St. Gallen	Massnahmen zum Aufbau von Mobilitätszentralen beinhalten keine Kosten für Strassen- und Schieneninfrastrukturen, deshalb sind sie nicht mittels Infrastrukturfonds finanzierbar.
10.2	Mobilitätsmanagement in Betrieben	Massnahmen im Bereich des Mobilitätsmanagements beinhalten keine Kosten für Strassen- und Schieneninfrastrukturen, deshalb sind sie nicht mittels Infrastrukturfonds finanzierbar.

Tabelle 5-2

5.3 Eigenleistungen

Aufgrund der beschränkten Mittel des Infrastrukturfonds ist der Bund gezwungen, sich in seiner Mittelvergabe auf zentrale und schwer finanzierbare Massnahmen zu konzentrieren. Deshalb wird davon ausgegangen, dass einzelne Massnahmen, die lediglich lokale Wirkungen erzielen oder die Kosten für die Agglomeration ohne weiteres tragbar sind, in der ausgewiesenen Priorität von den Agglomerationen oder durch Dritte (z.B. Transportunternehmen) finanziert bzw. umgesetzt werden. Die folgenden Massnahmen werden nicht über den Infrastrukturfonds finanziert. Sie werden jedoch in der Beurteilung der Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramms berücksichtigt:

<i>M-Nr.</i>	<i>Massnahmen</i>	<i>Prio- rität</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>
4.3	Umgestaltung Bohl / Marktplatz St.Gallen	A	5.00
5.3	Stadtbus Rorschach-Goldach-Rorschacherberg	A	2.50
3.3	Buskonzept Agglomerations-Zentrum St.Gallen	B	5.00
6.4	Stadtbus Arbon (Optimierung Busangebot)	B	5.00
7.2	Stadtbus Gossau	B	0.10
8.2	Stadtbus Herisau	B	1.50
12.3	Bahn-Busverknüpfung Bahnhof St.Fiden	B	1.00

Tabelle 5-3

5.4 Durch andere Mittel/Agglomerationsprogramme finanzierbare Massnahmen(pakete)

Für die folgenden Massnahmen ist die (Mit)finanzierung des Bundes durch andere Finanzierungsinstrumente als den Infrastrukturfonds bereits vorgesehen und gesichert oder sie können durch die Agglomeration/Kanton beim Bund zur Unterstützung über diese Finanzierungsinstrumente beantragt werden:

<i>M-Nr.</i>	<i>Massnahmen</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>	<i>Finanzierungsmittel</i>
3.2	Stadtbahn Süd: Durchmesserlinie	20.00	Ordentliches Budget Transportunternehmen
Teil 8 M. 2.2	Doppelspur Schachen – Schachen West	29.00	NEAT 2. Phase

Tabelle 5-4

5.5 Durch Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C

Die Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen auf ihre Plausibilität sowie die Priorisierung der Massnahmen(-pakete) über alle Agglomerationsprogramme („Massnahmenportfolio“) aufgrund der UVEK-Weisung und mit Blick auf die verfügbaren Mittel (Kap. 4.4) ergibt folgende Änderungen in der Prioritätensetzung:

<i>M-Nr.</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>	<i>Ände- rung</i>	<i>Begründung</i>
3.1 Teil 2	ÖV-Eigentrossierung Stadt St.Gallen	150.00	A → C	C: Kosten/Nutzen-Verhältnis ungenügend. Das Projekt ist zu optimieren und zu konkretisieren.
Teil 11 M 2.2	Umsetzung S-Bahn- Konzept St.Gallen	100.00	B → C	C: Diese Umsetzungsetappe ist noch nicht ausreichend definiert.
5.2	Umfahrung Zentrum Rorschach	160.00	B → C	C: Kosten/Nutzen-Verhältnis ungenügend. Ein Handlungsbedarf zur Entlastung des Zentrums von Rorschach wird aufgrund der Entlastungspotenzials sowie der Bedeutung als ÖV-Knoten (Bus-Feinverteiler) anerkannt. Das vorliegende Vorhaben stellt einen weit gehenden Lösungsansatz mit entsprechend hohen Kosten dar. Das Kosten/Nutzenverhältnis muss jedoch deutlich optimiert werden. Dies wird auch im Quervergleich mit anderen Umfahrungsprojekten deutlich. Aus heutiger Sicht, kann ein geeigneter Lösungsansatz im Horizont 2014-2018 der Realisierung zugeführt und vom Bund mitfinanziert werden, sofern im Rahmen der nächsten Aktualisierung und Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms eine Bestlösung mit einem besseren Kosten/Nutzenverhältnis erarbeitet werden kann. Folgende Punkte sind aus Sicht Bund zentral: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die strasseninfrastruktureitigen Planungen integrieren die zu erarbeitende Konzeption eines Agglomerationsbussystems: Die Bestlösung bringt als integrierten Bestandteil entsprechend eine weit gehende und dauerhafte Entflechtung zwischen Bussystem und MIV im Zentrum von Rorschach und den kritischen Einfallsachsen. Die entsprechenden Strassenkapazitäten für das Bussystem sind langfristig zu sichern. ▪ Die Bestlösung bringt als integrierten Bestandteil ein alle Gemeinden umfassendes harmonisiertes

<i>M-Nr.</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>	<i>Ände- rung</i>	<i>Begründung</i>
				<p>Umsetzungsprogramm zum Parkraummanagement, um die Entlastungswirkung zu verstärken, wie dies in der Studie Netzstrategie Rorschach empfohlen wird.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Bestlösung bringt als integrierten Bestandteil die Aufwertung und Sanierung der Einfallsachsen. ▪ Die Bestlösung kann einen neuen Autobahnanschluss im Raum Goldach-Rorschacherberg beinhalten, um die günstige Ausgangslage mit der bestehenden Autobahn möglichst zu nutzen und gegebenenfalls auf aufwändige Infrastrukturbauten im Zentrum verzichten zu können. Für das ASTRA ist ein neues Anschlussbauwerk im erwähnten Horizont denkbar, wenn die weiteren Abklärungen zu diesem Schluss kommen.
8.1	A1-Zubringer Appenzellerland/ Umfahrung Herisau	450.00	A → C	<p>C: Kosten/Nutzen-Verhältnis ungenügend. Angesichts der Problemstellung und der Herausforderungen handelt es sich bei diesem Vorhaben um einen zu weit gehenden Handlungsansatz. Trotz mässigem Nutzen dieser Massnahme ist das Kosten/Nutzen-Verhältnis deshalb sehr ungünstig.</p> <p>Der Nutzen wird aus folgenden Gründen als mässig eingeschätzt:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Belastungen auf der Ortsdurchfahrt Herisau erreichen 2020 in gewissen Abschnitten einen DTV von rund 20'000 (heute 12-18'000) ▪ Die Betroffenheit in den zu entlastenden Ortsteilen ist zwar bedeutend, die Abschnitte St. Gallerstrasse und Industriestrasse sind jedoch wenig sensibel gegenüber der Verkehrsbelastung (v.a. Arbeitsplätze) ▪ die Verkehrsreduktion wäre merklich, aufgrund des hohen Anteils kleinräumigen Quell-/Zielverkehrs aber nicht gross. <p>Mittel- bis längerfristig sind aufgrund der Veränderungen der Verkehrsgunst zudem nachteilige Auswirkungen des Vorhabens auf die Funktionalität der Stadtautobahn St. Gallen zu erwarten.</p>

<i>M-Nr.</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>	<i>Ände- rung</i>	<i>Begründung</i>
8.3	Aufwertung Ortsdurchfahrt Herisau	10.00	B → C	Diese Massnahme ist gemäss Angaben des Kt. AR abhängig von der Realisierung der Massnahme 8.1.
12.4	Dorkern Teufen: Appenzeller Bahnen / Staatsstr.	offen	B → C	C: da keine Kostenangaben vorliegen und die Massnahme damit nicht bewertet werden kann.

Tabelle 5-5

5.6 A-, B- und C-Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung

Die A- und B-Liste sind im Kapitel 2 ersichtlich.

C-Liste

Die nachfolgende C-Liste ist nicht vollständig. Es werden nur jene C-Massnahmen aufgelistet, bei denen der Bund den Handlungsbedarf zwar grundsätzlich anerkennt, aber das Kosten-Nutzen-Verhältnis oder der Reifegrad der vorgeschlagenen Massnahme deren Vormerkung in der B-Liste nicht rechtfertigt.

<i>M-Nr.</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>
5.2	Umfahrung Zentrum Rorschach	160.00

Tabelle 5-6

6 Kohärenz mit Sachplan Verkehr und Richtplänen

6.1 Nachweis der Übereinstimmung mit Sachplan Verkehr

Der Sachplan Verkehr gilt für die laufenden Infrastrukturplanungen des Bundes als verbindliche Vorgabe. Das vorliegende Agglomerationsprogramm weist keine Widersprüche zum Sachplan Verkehr auf.

6.2 Nachweis der räumlichen Abstimmung von Infrastruktur-Massnahmen(paketen) der Priorität A und B mit den kantonalen Richtplänen

Sämtliche richtplanrelevante Infrastrukturmassnahmen, die im Rahmen eines Agglomerationsprogramms vom Bund mitfinanziert werden, müssen spätestens bis zum Abschluss der Leistungsvereinbarung im entsprechenden Richtplan (RP) verankert und vom Bundesrat genehmigt sein. Massnahmen der A-Liste müssen dabei den Koordinationsstand „Festsetzung“ (FS), Massnahmen der B-Liste mindestens den Koordinationsstand „Zwischenergebnis“ (ZE) aufweisen. Die nachfolgenden Aufstellungen geben Hinweise auf den Handlungsbedarf aus der Sicht des Bundes. Die Listen sind jedoch nicht abschliessend.

A-Liste:

<i>Massnahmen(paket)</i>	<i>Stand der Verankerung</i>	<i>Handlungsbedarf / Konsequenz</i>
2.2 Umsetzung S-Bahn-Konzept St.Gallen	Festsetzung	Prüfung und Genehmigung (Anpassung 09) im Gang
2.3 Stadtbahn Süd: Durchmesserlinie	Festsetzung	Prüfung und Genehmigung (Anpassung 09) im Gang
3.1 ÖV-Eigentrasseierung Stadt St.Gallen A	Festsetzung	Prüfung und Genehmigung (Anpassung 09) im Gang

Tabelle 6-1

B-Liste:

<i>Massnahmen(paket)</i>	<i>Stand der Verankerung</i>	<i>Handlungsbedarf / Konsequenz</i>
Keine vorhanden		

Tabelle 6-2

Die erforderlichen Richtplananpassungen im Bereich Siedlungsentwicklung zur Sicherstellung der Umsetzung der im Agglomerationsprogramm vorgesehenen Massnahmen sind ebenfalls bis zum Zeitpunkt der Leistungsvereinbarung vorzunehmen.

7 Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms

Die Ende 2007 eingereichten Agglomerationsprogramme bilden die Basis für die erste Phase der Mittelfreigabe aus dem Infrastrukturfonds ab 2010/11. Die zweite Phase der Mittelfreigabe ca. ab 2015 wird auf der Basis von weiter entwickelten und aktualisierten Agglomerationsprogrammen vorgenommen werden. Im Hinblick auf diese Weiterentwicklung und Aktualisierung wird auf die unter den Wirksamkeitskriterien erwähnten Stärken und Schwächen verwiesen.

Zentraler Punkt für die Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms wird es sein, dass ein ÖV-Konzept erarbeitet wird, das ausgereifte Lösungen zur konsequenten Busbevorzugung sowie zur synergetischen Zusammenführung von Regional- und Stadtbussen beinhaltet. Weiter sind die kantonsübergreifenden Massnahmen zur Siedlungslenkung zu konkretisieren und umzusetzen.

ANHANG

Liste der Massnahmen, welche Bestandteil des LV-Benchmarks des Bundes sind.

<i>M-Nr.</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Prio- rität</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) 2005**/**</i>
4.2	B+R Angebotsverbesserungen an ÖV-Haltestellen	B	2.00	1.69
Summe	LV_A/B-Liste		2.00	1.69

Keine Kürzung lt. Benchmark (Methode siehe Erläuterungsbericht)

	Konzept LV_A-Liste	A		0.00
	Konzept LV_B-Liste	B		1.69

Tabelle Anhang (* Preisstand 2005 exkl. MWSt.; ** Eine Differenz zwischen Summe LV_A/B-Liste und der Summe der aggregierten Einzelmassnahmen (Konzept LV_A- und B-Liste) kann bestehen. Diese Differenz erklärt sich durch vorgenommene Rundungen. Die Kosten der Massnahmen Konzept LV_A- und B-Liste sind ausschlaggebend und in der Botschaft des Bundesrats aufgelistet.)