



26. Februar 2014

Agglomerationsprogramm St.Gallen / Arbon – Rorschach 2. Generation Prüfbericht des Bundes

Referenz/Aktenzeichen: 321.1 / N034-0030

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 im Prüfprozess	4
1.4	Vorgehen in der Umsetzung.....	4
2	Gesamtwürdigung, Beitragssatz, Listen der A- und B-Massnahmen	5
3	Prüfung der Grundanforderungen	9
4	Beurteilung der Programmwirkung	10
4.1	Nutzen - Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien	10
4.2	Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis).....	13
5	Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen	15
5.1	Anpassung Massnahmen aufgrund Vorgaben der UVEK-Weisung	16
5.2	Nicht mitfinanzierte Massnahmen	16
5.3	Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen	20
5.4	Durch den Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C	21
5.5	A-, B- und C*-Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung	23
6	Übereinstimmung mit der Gesetzgebung und Planungsinstrumenten des Bundes sowie den kantonalen Richtplänen	24
6.1	Gesetzgebung, Sach- und Massnahmenpläne und Inventare des Bundes.....	24
6.2	Nachweis der Abstimmung von Infrastrukturmassnahmen der Priorität A oder B mit den kantonalen Richtplänen.....	24
7	Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms	26
ANHANG 1	27
ANHANG 2	28

1 Gegenstand, Ziel, Vorgehen

1.1 Gegenstand der Prüfung

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

- Agglomerationsprogramm St.Gallen / Arbon - Rorschach Schlussbericht, Juni 2012
- Agglomerationsprogramm St.Gallen / Arbon - Rorschach Bericht Massnahmen, Juni 2012
- Agglomerationsprogramm St.Gallen / Arbon - Rorschach Kartendossier, Juni 2012
- Umsetzungsbericht Teil A Massnahmen, Juni 2012
- Umsetzungsbericht Teil B Gesamtkonzeption, Juni 2012

Das Agglomerationsprogramm (AP) wurde am 27. Juni 2012 beim Bund zur Prüfung eingereicht. Damit bewirbt sich die Agglomeration/Trägerschaft für die Mitfinanzierung der im Agglomerationsprogramm als prioritär eingestuftem Verkehrs-Infrastrukturvorhaben durch den Bund im Rahmen des Infrastrukturfondsgesetzes.

1.2 Ziel und Zweck der Prüfung

Die Prüfung hat vier 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 Massnahmen¹ über alle Agglomerationsprogramme mit Blick auf die verfügbaren Bundesmittel.
4. Die Berücksichtigung des Umsetzungsberichts Teil A und B als integraler Teil des Agglomerationsprogrammes.

Auf dieser Grundlage werden die Botschaft zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr zu Händen des eidgenössischen Parlaments und die Leistungsvereinbarungen erarbeitet.

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

1.3 Vorgehen im Prüfprozess

Das Verfahren der Prüfung ist grundsätzlich in der Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 2. Generation des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK vom 14.12.2010 (nachfolgend: UVEK-Weisung) festgelegt. Im Verlaufe des Prüfungsprozesses wurden diese Vorgaben in der praktischen Anwendung konkretisiert und präzisiert. Die Erläuterungen zum Vorgehen und zu den allgemeinen Ergebnissen des Prüfprozesses sind im Erläuterungsbericht vom 26.02.2014 dargelegt.

1.4 Vorgehen in der Umsetzung

In der Leistungsvereinbarung verpflichten sich die am Agglomerationsprogramm beteiligten Parteien zur Umsetzung aller darin enthaltenen mitfinanzierten und nicht mitfinanzierten Massnahmen. Für jede vom Bund mitfinanzierte Infrastrukturmassnahme der A-Liste, die bau- und finanzreif ist, wird gestützt auf die Leistungsvereinbarung eine Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen. Anschliessend kann die Massnahme umgesetzt werden. Bundesbeiträge werden für die effektiv erbrachten Leistungen maximal bis zu den nachfolgend festgelegten Höchstbeiträgen zuzüglich Teuerung und MWSt. ausbezahlt.

Die Umsetzung aller in der Leistungsvereinbarung aufgeführten Massnahmen wird im Rahmen eines laufenden Controllings durch den Bund überprüft.

¹ Mit der Bezeichnung „Massnahme/n“ sind stets auch „Massnahmenpaket/e“ gemeint.

2 Gesamtwürdigung, Beitragssatz, Listen der A- und B-Massnahmen

Die Stärken des Agglomerationsprogramms St.Gallen / Arbon - Rorschach liegen in der Weiterentwicklung der Verkehrsnetze. Insbesondere kann mit einem starken Ausbau des Angebots für den Langsamverkehr eine positive Wirkung erzielt werden. Die Abstimmung zwischen Verkehr und Siedlung erfolgt über die Planung von Entwicklungsschwerpunkten (ESP).

Das Programm zeigt im Zukunftsbild eine kohärente Zentrenstruktur auf und entwickelt auf dieser Basis Ziele und Teilstrategien für die Siedlungsentwicklung und die verkehrliche Erschliessung. Ein roter Faden ist klar erkennbar, indem mit Massnahmen auf die Schwachstellenanalysen reagiert wird und diese das Erreichen der Entwicklungsziele unterstützen. Die Kohärenz sowie eine Weiterentwicklung zwischen den Agglomerationsprogrammen der 1. und 2. Generation sind gegeben. Die Stärken des Programms zeigen sich in einer guten Abstimmung aller Verkehrsmittel. Die Kapazitätserweiterungen im übergeordneten Netz des motorisierten Individualverkehrs (MIV) werden mit flankierenden Massnahmen konsequent dazu genutzt, den MIV aus dem Siedlungsgebiet zu verlagern. Gleichzeitig ermöglichen diese eine Förderung der strassengebundenen Feinverteiler des öffentlichen Verkehrs (ÖV). Das S-Bahnsystem wird insgesamt besser in Wert gesetzt. Sehr überzeugend gelingt es aufzuzeigen, wie in einem langfristigen Programm eine Verbesserung der Langsamverkehrsnetze erreicht werden kann. In der Siedlungsentwicklung wird mit der Vertiefung der ESP-Planungen ein Beitrag zur Konzentration von Einwohnern und Arbeitsplätzen geleistet. Zudem wird positiv beurteilt, dass die Belange von Natur, Landschaft und Freiraum stärker in die Siedlungsplanung integriert werden.

Eine Schwäche des Programms zeigt sich bei der Beeinflussung der Mobilitätsnachfrage. Hier sind die ergriffenen Massnahmen noch zu wenig ausgereift oder zu wenig verankert. Zudem wird die Gefahr gesehen, dass ein weiterer Ausbau des Strassennetzes die positive Wirkung der Massnahmen im ÖV und Langsamverkehr vermindern kann. Im Aspekt Siedlungsentwicklung weist das Agglomerationsprogramm noch Schwächen auf. Das Agglomerationsprogramm verharrt weitgehend auf erreichten Mindeststandards der 1. Generation und entwickelt die Lenkungswirkung gegen die Zersiedelung nicht weiter. Zudem gelingt es trotz der dargelegten Analysen nicht überzeugend aufzuzeigen, wie die Innenverdichtung in der Agglomeration konkret erfolgen soll.

Mit den vorgeschlagenen Massnahmen kann die Verkehrssicherheit deutlich verbessert werden. Die Ausbauten im Langsamverkehr und im ÖV lassen zwar Verkehrsverlagerungen im Modal Split erwarten, dennoch kann aufgrund der höheren MIV-Erreichbarkeit und dem daraus zu erwartenden Mehrverkehr lediglich eine geringe Verbesserung der Luftbelastung erreicht werden. Dagegen kann eine stärkere Wirkung im Bereich Lärmbelastung attestiert werden. Das Landschaftskonzept der Agglomeration hat noch nicht die nötige Reife erreicht und mündet noch nicht in konkrete Massnahmen zur Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen.

Nach der Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen für die Agglomeration St.Gallen / Arbon - Rorschach belaufen sich die Investitionskosten des Agglomerationsprogramms auf CHF 545.18 Mio. Dieser Betrag umfasst CHF 359.25 Mio. für die A- und B-Massnahmen sowie CHF 185.93 Mio. für die A1-Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm der 1. Generation. Die Investitionskosten werden als mittel eingestuft².

Aufgrund der Programmwirkung (Kosten/Nutzen-Verhältnis) wird dem eidg. Parlament beantragt, folgenden Beitragssatz des Bundes an die mitfinanzierten Massnahmen der 2. Generation festzulegen³:

40%

² Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. und Teuerung

³ Der Beitragssatz an die A1-Massnahmen, welcher in der Leistungsvereinbarung (1. Generation) festgehalten ist, bleibt unverändert.

Gestützt auf diesen Beitragssatz und die Prüfung der Priorisierung der Massnahmen werden zur Mitfinanzierung der in der nachfolgenden A-Liste stehenden Massnahmen die aufgeführten Höchstbeiträge des Bundes beim eidgenössischen Parlament zur Freigabe beantragt.

A-Liste

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio CHF) laut AP	Kosten (Mio CHF) 2005*	Bundes- beitrag**
3203.2.006	2.1.1	Städtebauliche Aufwertung Durchfahrt Altstadt Arbon	5.00	4.21	1.68
3203.2.007	2.1.2	Aufwertung Ortsdurchfahrt Steinach	1.50	1.26	0.51
3203.2.013	2.4.4	BGK Goldach (Hauptstrasse/Zentrum)	6.00	0.90***	0.36
3203.2.016	2.7.1	Anpassung / Aktualisierung LSA-Steuerung Stadt St.Gallen aufgrund Steuerungskonzept	3.00	2.53	1.01
3203.2.020	2.9.1	St.Gallen, Strassenraumgestaltung Lachen (Zürcher Strasse)	7.00	5.76***	2.30
3203.2.021	2.9.2	St.Gallen, Aufwertung St.Leonhard Strasse	1.50	1.26	0.51
3203.2.022	2.9.3	St.Gallen, Strassenraumgestaltung Riethüsli (Teufener Strasse) mit DML	3.20	2.70	1.08
3203.2.023	2.9.4	Rorschach, BGK Hauptstrasse und BGK St.Gallerstrasse (Abschnitt Sonnhalden- bis Landhauskreisel)	8.50	4.05***	1.62
3203.2.024	2.9.5	Wittenbach, BGK St.Gallerstrasse	5.00	4.21	1.68
3203.2.030	2.9.11	Flawil, BGK Wilerstrasse	3.00	2.53	1.01
3203.2.034	2.12.1	St.Gallen, Bahnhof St.Fiden	3.00	2.69	1.08
3203.2.035	2.12.2	St.Gallen, Bahnhof Winkeln; Bushof	1.00	0.90	0.36
3203.2.037	2.12.4	Rorschach, Stadtbahnhof	29.00	25.99	10.40
3203.2.038	2.12.5	Rorschach, Hauptbahnhof	3.00	2.53	1.01
3203.2.039	2.12.6	Goldach, Bahnhof	2.50	2.24	0.90
3203.2.041	2.12.8	Gossau, Umsteigepunkt Arnegg	0.30	0.27	0.11
3203.2.045	2.13.2	St.Gallen, Eigentrossierung (betrieblich und baulich) auf den Hauptachsen (hoher MIV), 2. Teil	6.00	5.05	2.02
3203.2.049	2.14.3	Trolleybusfahrtleitung Bahnhof St.Gallen - St.Georgen	3.00	2.53	1.01
3203.2.056	2.15.2	Winkeln Nord - Breitfeld, Fuss- und Veloverbindung inkl. Brücke über Autobahn im Bereich Arena SG	1.30	1.09	0.44
3203.2.057	2.15.3	Bahnhof Winkeln - Entwicklungsgebiet Winkeln Nord, neue Fusswegverbindung (inkl. velogängige Unterführung)	2.30	1.94	0.77
3203.2.059	2.15.5	Fuss- und Veloverbindung Gründenmoosweg - Gaiserwaldweg inkl. Brücke Anschlusskreisel Bildstrasse	2.30	1.94	0.77
3203.2.060	2.15.6	Verbreiterung der Rad- / Fusswegachse auf der SBB-Brücke Winkeln - Bruggen	1.70	1.43	0.57
3203.2.061	2.15.7	St. Leonhard Strasse/Knoten Wehrstrasse, Velo- und Fussgängerquerung	3.00	2.53	1.01
3203.2.062	2.15.8	Verbindung Lachen / Vonwil mit Güterbahnhof- areal: Neubau Passerelle West, Zylisstrasse, evtl. mit Verlängerung bis Oberstrasse	2.10	1.77	0.71
3203.2.063	2.15.9	Erschliessung Güterbahnhofareal, Neubau Passerelle Ost, bei St.Leonhardskirche über die Bahnlinie	2.30	1.94	0.77
3203.2.065	2.15.11	südöstlich Hauptbahnhof, Neubau einer Velostation	0.50	0.42	0.17

3203.2.069	2.15.15	Bahnhof St. Fiden, Velopasserelle	2.00	1.68	0.67
3203.2.071	2.15.17	Bahnhof Stadt, Personenunterführung SBB	1.30	1.17	0.47
3203.2.074	2.15.20	Bahnhof Arnegg: neue Gleisquerung	1.00	0.84	0.34
3203.2.076	2.15.22	Herisau, Ergänzung SOB-Viadukt mit Fussgänger- / Velosteg	4.80	4.04	1.62
3203.2.078	2.15.24	Bahnhof, direkter Zugang Spital / Bildungszentrum zum Bahnperon	2.20	1.97	0.79
3203.2.087	2.18.3	BGK Herisau, Ortszentrum Obstmarkt	0.50	0.42	0.17
3203.2.088	2.18.4	BGK Ortsdurchfahrt Horn	1.00	0.84	0.34
3203.2.090	2.18.6	BGK Gaiserwald, Hauptstrasse Abtwil	1.80	1.52	0.61
3203.2.129	2.7.2	Massnahmen VSM Agglomeration St.Gallen Stufe 1: Stauraummanagement	15.00	12.63	5.05
3203.2.131	2.7.3	Massnahmen VSM Agglomeration Arbon - Rorschach Stufe 1: Staumanagement	5.00	4.21	1.68
3203.2.134	2.10.2	Weitere Massnahmen Teilergänzung S-Bahn St.Gallen (2018) - Teil Weiche Gossau	3.00	2.69	1.08
3203.2.138		LV A-Liste (Anhang 1)		80.41***	32.17
	Summe			197.09	78.85

Tabelle 2-1 (* Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. und Teuerung; ** Höchstbeitrag Bund, Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. und Teuerung, gerundet, *** Kosten im Benchmark gekürzt)

Für die in der nachfolgenden B-Liste stehenden Massnahmen ist die Bau- und Finanzreife für die Vierjahresperiode 2015-2018 nicht erreichbar oder muss das Kosten/Nutzen-Verhältnis noch optimiert werden. Zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieses Prüfberichts (26.02.2014) ist die Mitfinanzierung dieser Massnahmen durch den Bund weder durch den Infrastrukturfonds noch durch ein anderes Finanzierungsinstrument des Bundes gesichert. Es wird eine Aufstockung der Bundesmittel und eine Verstetigung der Mitfinanzierung des Programms Agglomerationsverkehr durch den Bund angestrebt. Unter Vorbehalt der Sicherung der Finanzierung sollen diese Massnahmen in den Agglomerationsprogrammen der 3. Generation von den Agglomerationen neu eingereicht und vom Bund nochmals geprüft werden:

B-Liste

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio CHF) laut AP	Kosten (Mio CHF) 2005*	Bundes- beitrag*
3203.2.010	2.3	Rorschach, A1-Anschluss Witen (Kantonsstrasse) inkl. Unterführung Industriestrasse	75.00	63.17	25.27
3203.2.026	2.9.7	St.Gallen, Strassenraumgestaltung Bruggen (Zürcher Strasse)	4.00	3.37	1.35
3203.2.027	2.9.8	St.Gallen, Strassenraumgestaltung St.Fiden (Rorschacher Strasse)	5.00	4.21	1.68
3203.2.028	2.9.9	St.Gallen, Strassenraumgestaltung Krontal (Rorschacher Strasse)	5.00	4.21	1.68
3203.2.029	2.9.10	Herisau, BGK Alpsteinstrasse	3.00	2.53	1.01
3203.2.036	2.12.3	Herisau, Bushof Bahnhof Herisau	10.20	8.59	3.44
3203.2.042	2.12.9	St.Gallen, Bahnhof Winkeln; Unterführung	3.00	2.69	1.08
3203.2.043	2.12.10	Herisau, Anpassung Strasseninfrastruktur Bahnhof	17.60	14.82	5.93
3203.2.046	2.13.3	St.Gallen, Eigentrasse (betrieblich und baulich) auf den Hauptachsen (hoher MIV), 3. Teil	6.00	5.05	2.02
3203.2.079	2.15.25	Verbindung Gaiserwaldweg - Altenwegenstrasse inkl. Passerelle über Autobahn, Fussweg bis Säntispark	2.40	2.02	0.81

3203.2.080	2.15.26	Bahnhof Bruggen, Velogängige Passerelle über Gleisfeld	1.00	0.84	0.34
3203.2.082	2.15.28	Kantonsspital SG - Museumsquartier, Fuss- / Radwegverbindung	1.70	1.43	0.57
3203.2.130	2.7.2	Massnahmen VSM Agglomeration St.Gallen Stufe 2: Ergänzungen aufgrund Konzept Engpassbeseitigung A1	20.00	16.85	6.74
3203.2.132	2.7.3	Massnahmen VSM Agglomeration Arbon - Rorschach Stufe 2: Ergänzung aufgrund A1-Anschluss Witen	10.00	8.42	3.37
3203.2.139		LV B-Liste (Anhang 1)		23.96**	9.58
	Summe			162.16	64.87

Tabelle 2-2 (* Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. und Teuerung, gerundet; ** Kosten im Benchmark gekürzt)

Hinweise

Die relevanten nicht mitfinanzierten Massnahmen im Bereich Siedlung und Verkehr (vgl. Kap. 5.2.1, 5.2.2) sowie die durch andere Bundesmittel (mit)finanzierbaren Massnahmen (Kap. 5.3) werden als wesentlicher Bestandteil für die Programmwirkung betrachtet und sind damit für die Festlegung des Beitragsatzes des Bundes mitentscheidend.

Kosten und Nutzen der überarbeiteten Agglomerationsprogramme der zweiten Generation sind unter Einbezug der Massnahmen gemäss Leistungsvereinbarung der ersten Generation (ohne Massnahmen der Priorität B, vgl. Kap. 3.4 der Leistungsvereinbarung) bewertet, jedoch ohne Berücksichtigung der aus dem Infrastrukturfonds mitfinanzierten, sogenannten „dringlichen Projekte“. Deren Umsetzung inkl. flankierender Massnahmen ist jedoch Voraussetzung für eine allfällige Beteiligung des Bundes an Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm.

Die angeführten Kosten wurden aus dem eingereichten Agglomerationsprogramm der 2. Generation bzw. der Leistungsvereinbarung zum Agglomerationsprogramm der 1. Generation entnommen. Die Kostenbewertung einer Massnahme erfolgt durch eine Einteilung in fünf Haupt- und vier Zwischenkostenkategorien, die anhand von vier Agglomerationsgrössenkategorien abgestuft werden. Bei der Agglomeration St.Gallen / Arbon - Rorschach handelt es sich um eine mittlere bis grosse Agglomeration.

Die Massnahmen, die vom Bund als Sicherung/Aufwertung Strassenraum, Verkehrsmanagement und Langsamverkehr kategorisiert sind, wurden einem Benchmark unterzogen, der darauf abzielt, eine vergleichbare und angemessene Basis für die Beurteilung und Ausrichtung von Beiträgen zu stellen. Betriebsbeiträge (Bsp. Unterhalts- und Sanierungskosten) können mittels Infrastrukturfonds nicht finanziert werden (Art. 17a Abs. 4 MinVG). Entsprechende Nachweise werden im Rahmen des Abschlusses der Finanzierungsvereinbarungen verlangt.

3 Prüfung der Grundanforderungen

Die grundsätzliche Mitfinanzierungswürdigkeit des Agglomerationsprogramms durch den Bund ist entsprechend der UVEK-Weisung an bestimmte Grundanforderungen geknüpft. In Gesprächen zur Standortbestimmung des vorliegenden Agglomerationsprogramms hatte der Bund bereits zu einem früheren Zeitpunkt allfällige Lücken bei der Erfüllung der Grundanforderungen aufgezeigt.

In Anlehnung daran und in Kenntnis des eingereichten Agglomerationsprogramms stellt der Bund fest, dass die Grundanforderungen grundsätzlich erfüllt sind.

Hinweis zur Trägerschaft im Hinblick auf die Umsetzung:

Für die Umsetzung verlangt der Bund, dass sich die Kanton/e und die Gemeinden, ggf. auch die regionale Körperschaft zur Umsetzung aller in diesem Prüfbericht aufgelisteten, für die Programmwirkung relevanten Massnahmen (Kap. 2, 5.2.1, 5.2.2 und 5.3) in ihrer Verantwortung, verpflichten. Zu diesem Zweck müssen sie, i.d.R. auf Exekutivebene, Beschlüsse zur Einleitung und Durchführung dieser Massnahmen im Rahmen ihrer Kompetenzen abgeben und diese Beschlüsse dem/den Kanton(en) bzw. der Trägerschaft vor Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung weiterleiten. Die planungs- und kreditrechtlichen Beschlüsse der zuständigen Organe bleiben vorbehalten.

Hinweis: Diese Regel gilt unter dem Vorbehalt, dass die betroffene Massnahme nicht schon juristisch, durch Planungs- und/oder Finanzierungsinstrumente verpflichtend ist.

Hinweise zum Controlling:

Der Bund führt periodisch ein Controlling und ein Monitoring durch, um den Stand der Umsetzung und die Wirkung der Agglomerationsprogramme zu überprüfen. Die entsprechenden Berichte und die erforderlichen kantonalen/kommunalen Daten sind zur Verfügung zu stellen.

Massnahmen im Bereich Siedlung und Verkehr ausserhalb des Agglomerationsprogramms, die sich nach Einreichung des Agglomerationsprogramms als unumgänglich erweisen, sind im Sinne einer möglichst hohen Gesamtwirkung des Programms zu planen und im Rahmen einer nächsten Generation Agglomerationsprogramme aufzunehmen bzw. in der Berichterstattung an den Bund aufzuführen und zu erläutern.

Die Trägerschaft verpflichtet sich, das Agglomerationsprogramm konform zu Gesetzgebung, übergeordneten Sachplänen und unter Beachtung von Schutzinventaren weiterzuentwickeln und umzusetzen. Strategien und Massnahmen von übergeordneter Bedeutung sind vor Abschluss der Leistungsvereinbarung im kantonalen Richtplan festzuschreiben (vgl. Kap. 6.).

4 Beurteilung der Programmwirkung

Das Verfahren für die Ermittlung der Programmwirkung ist in der UVEK-Weisung festgelegt (insb. Kap. 2, 3.5 und 4.5). Es stellt den Nutzen des Agglomerationsprogramms dessen Kosten gegenüber. Sowohl Nutzen als auch Kosten werden jeweils relativ, d.h. vor dem Hintergrund der Agglomerationsgrösse (Bevölkerung und mit 0.5 gewichtete Anzahl Arbeitsplätze auf Schweizer BFS-Perimeter) ermittelt.

Entscheidend für die Programmwirkung sind Zukunftsbild, Analysen, Herausforderungen, Strategien und Massnahmen sowie der verbindende rote Faden. Bei bereits im Rahmen der 1. Generation unterstützten Agglomerationsprogrammen wird zusätzlich die Kohärenz zwischen den Programmen 1. (nach Prüfung des Bundes) und 2. Generation geprüft. Von den Massnahmen werden grundsätzlich die aus dem Infrastrukturfonds mitfinanzierten Massnahmen der A- und B-Liste (Kap. 2), die durch den Bund nicht mitfinanzierbaren Massnahmen (Kap. 5.2.1), die Eigenleistungen (Kap. 5.2.2) sowie die durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbaren Massnahmen (Kap. 5.3) berücksichtigt. Bei bereits im Rahmen der 1. Generation unterstützten Agglomerationsprogrammen wird zudem der Nutzen der Massnahmen gemäss Leistungsvereinbarung der ersten Generation betrachtet, ausgenommen die Massnahmen der Priorität B (Kap. 3.4 der Leistungsvereinbarung). 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.

Entscheidend für die Kostenbeurteilung des Programms sind die Massnahmen der Priorität A und B. Bei bereits im Rahmen der 1. Generation unterstützten Agglomerationsprogrammen werden zudem die Massnahmen der Priorität A gemäss Leistungsvereinbarung der 1. Generation, die sog. A1-Massnahmen, mitberücksichtigt.

4.1 Nutzen - Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien

*Wirksamkeits-
kriterium* *Beurteilung mit Begründung*

<i>Wirksamkeits- kriterium</i>	<i>Beurteilung mit Begründung</i>
WK1:	Stärken
Qualität der Verkehrssysteme verbessert	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Agglomeration verfolgt mit den Handlungsoptionen „vermeiden - umlagern - optimieren - ausbauen“ eine gelungene Strategie zur Abstimmung aller Verkehrsmittel, die in nachvollziehbaren, verkehrsmittelspezifischen Zielkonzepten und darauf abgestimmten Massnahmen mündet. ▪ Das Agglomerationsprogramm setzt einen klaren Schwerpunkt im Langsamverkehr. Aus den umfassenden Analysen wird ein nachvollziehbares Massnahmenpaket abgeleitet, mit dem der Aufbau feinmaschiger Langsamverkehrsnetze erreicht werden kann. Das Agglomerationsprogramm geht damit einen wichtigen Aspekt für die Förderung eines nachhaltigen Agglomerationsverkehrs in vorbildlicher Weise an. Einzig die zu wenig differenzierte Etappierung der Massnahmen wird kritisch gesehen. ▪ Mit dem Agglomerationsprogramm der 2. Generation wird das S-Bahn-System St.Gallen weiterentwickelt, was einen integralen 15'-Takt zwischen den Zentren ermöglicht. Die Bahnhaltstellen werden flächendeckend attraktiviert sowie in ihrer Zugänglichkeit für den Langsamverkehr aufgewertet. Aufbauend auf der S-Bahn werden die ÖV-Feinverteiler ausgebaut und die Fahrplanstabilität mit einem Konzept zur ÖV-Priorisierung verbessert. Mit diesen Massnahmen kann das ÖV-System der Agglomeration insgesamt deutlich gestärkt werden. ▪ Die Agglomeration ergreift eine Vielzahl von Massnahmen, die einer verträglichen Abwicklung des MIV im Siedlungsgebiet und einer Verstetigung

*Wirksamkeits-
kriterium* *Beurteilung mit Begründung*

des Verkehrsflusses dienen. Auf den Anschluss Witen in Rorschach sowie die Engpassbeseitigung auf der A1 in St.Gallen, die eine Entlastung wichtiger Busachsen ermöglicht, reagiert die Agglomeration mit flankierenden Massnahmen zur Lenkung und Bündelung des Verkehrs.

- Mit den vorgeschlagenen Massnahmen im MIV, ÖV und Langsamverkehr kann die Erreichbarkeit einiger ESP und der städtischen Zentren der Agglomeration verbessert werden.

Schwächen

- Die Agglomeration ergreift gewisse Massnahmen zum Mobilitätsmanagement und versucht mit Vorgaben zur Bewirtschaftung der Parkplätze auf die Verminderung der Verkehrsnachfrage hinzuwirken. Dabei ist jedoch kaum eine Weiterentwicklung der Massnahmen des Agglomerationsprogramms der 1. Generation ersichtlich. Für eine bessere Ausnutzung der geplanten Infrastrukturen im Langsamverkehr und im öffentlichen Verkehr könnte ein umfassendes Mobilitätsmanagement einen noch grösseren Beitrag leisten.
- Die Agglomeration zählt langfristig auf weitere, grosse Strasseninfrastrukturausbauten (A1-Zubringer Appenzellerland, BTS/OLS). Gerade ohne eine Verstärkung der Massnahmen zur Beeinflussung der Mobilitätsnachfrage stellt die Agglomeration damit die Ziele der Verkehrsvermeidung und der Verkehrsumlagerung in Frage.

WK2:
Siedlungs-
entwicklung
nach innen
gefördert

Stärken

- Die bereits mit dem Agglomerationsprogramm der 1. Generation begonnene ESP-Planung wird fortgesetzt und vertieft. Mit der planerischen Aufbereitung und Entwicklung von unternutzten Arealen in einem Standortportfolio wird ein guter Beitrag zur Konzentration von Einwohnern und Arbeitsplätzen geleistet.
- Im Umgang mit verkehrsintensiven Einrichtungen sieht das Programm eine Positivplanung für geeignete Standorte vor. Diese ist jedoch noch in den kantonalen Richtplänen Thurgau und Appenzell Ausserrhoden zu verankern.
- Das Agglomerationsprogramm legt einen Schwerpunkt auf den verbesserten Einbezug von Landschaft, Umwelt und öffentlichen Räumen in die bestehenden Planungsinstrumente. Damit kann die Qualität der Siedlungsentwicklung verbessert werden.
- Mit vielen Massnahmen zur Strassenraumgestaltung und zur Attraktivierung der Bahnhofsumfelder kann der öffentliche Raum an bedeutenden Orten aufgewertet werden. Weitere Massnahmen, wie das Verkehrssystemmanagement oder der Autobahnanschluss Witen dienen der Entlastung von dicht bebautem Siedlungsgebiet und der siedlungsverträglichen Abwicklung des MIV.

Schwächen

- Im Agglomerationsprogramm ist kein Wille ersichtlich, die bereits im Agglomerationsprogramm der 1. Generation ergriffenen Massnahmen zur Siedlungsbegrenzung weiterzuentwickeln. So bleiben die Anforderungen an die ÖV-Erschliessungsqualität und die Dichtevorgaben bei Neueinzonungen lediglich Mindeststandards, die nur eine gewisse Lenkung der Siedlungsentwicklung bewirken.
- Der Umgang mit weiteren lenkungswirksamen Massnahmen der kantonalen Richtpläne wie beispielsweise Siedlungsbegrenzungslinien wird im Agglomerationsprogramm nicht thematisiert.
- Bezogen auf die Innenentwicklung und Innenverdichtung weist das

*Wirksamkeits-
kriterium* *Beurteilung mit Begründung*

Agglomerationsprogramm noch Schwächen auf. Zwar sind bereits gute Analysen (Raum+) erfolgt, aber es ist noch zu wenig ersichtlich, wie die Agglomeration aufbauend auf diesen Ergebnissen die Innenverdichtung an unternutzten und gut erschlossenen Lagen konkret umsetzen will.

- In der Agglomeration verbleiben trotz der Verbesserung des öffentlichen Verkehrs unbebaute Bauzonen ausserhalb der angestrebten ÖV-Erschliessungsqualität. Dem Agglomerationsprogramm gelingt es nicht, einen Umgang mit diesem Problem aufzuzeigen. So werden bspw. Massnahmen zur Reduktion und Kompensation von Bauzonen nicht thematisiert.

WK3:
Verkehrssicherheit erhöht

Stärken

- Mit dem Agglomerationsprogramm wurde eine Analyse der Unfallhäufungsstellen vorgenommen und das Programm reagiert darauf mit Massnahmen zur Sanierung vieler Schwachstellen.
- Insbesondere für den Langsamverkehr und die ÖV-Kunden wird mit den Massnahmen des Programms eine deutliche Verbesserung der Verkehrssicherheit erreicht.

Schwächen

- Trotz den vorgesehenen Massnahmen verbleibt ein Teil der Unfallhäufungsstellen, deren Sanierung mit dem Agglomerationsprogramm nicht gesichert ist. Es gelingt nicht konkret aufzuzeigen, wie diese Schwachstellen saniert werden.

WK4:
Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert

Stärken

- Mit den vorgeschlagenen Massnahmen im öffentlichen Verkehr, dem Verkehrssystemmanagement und dem Mobilitätsmanagement, aber insbesondere mit der deutlichen Verbesserung der Voraussetzungen für den Langsamverkehr, wäre an sich eine deutliche Veränderung des Modal Splits zu Gunsten des ÖV und Langsamverkehrs zu erwarten und damit eine Verringerung der Luftbelastung verbunden. Diese Wirkung wird jedoch zu einem grösseren Teil durch Kapazitätserweiterungen im Strassennetz und dem daraus zu erwartenden Zunahme des MIV wieder aufgehoben.
- Die Ergänzung des Strassennetzes in Rorschach und die Engpassbeseitigung A1 in St.Gallen ermöglichen gemeinsam mit entsprechenden flankierenden Massnahmen eine Kanalisierung des MIV und damit eine spürbare Entlastung von dichtem Siedlungsgebiet, was sich deutlich positiv auf die Lärmbelastung in diesen Räumen auswirkt. Mit Massnahmen zur Verstetigung des Verkehrsflusses, wie Strassenraumgestaltungen und Verkehrsmanagements, kann ebenfalls eine gewisse Verbesserung der Lärm- und Luftbelastung in weiteren Siedlungsgebieten erreicht werden.

Schwächen

- Aufgrund der fehlenden Weiterentwicklung der Massnahmen zur Siedlungslenkung und -begrenzung (insbesondere fehlende Siedlungsbegrenzungslinien) kann keine weitergehende Verminderung des Flächenverbrauchs erreicht werden. Zudem beanspruchen die übergeordneten MIV-Massnahmen Bodenfläche.
- Das Agglomerationsprogramm weist noch Schwächen in der Konkretisierung des Landschaftskonzeptes auf. Dies zeigt sich nicht zuletzt darin, dass konkrete Massnahmen zur Aufwertung von Natur und Landschaft im Agglomerationsprogramm fehlen. Daher können hier kaum positive Wirkungen erzielt werden.

*Wirksamkeits- Beurteilung mit Begründung
kriterium*

Umsetzungsbe- Der Umsetzungsbericht wurde hinsichtlich der zwei geforderten Aspekte:
richt Kohärenz zwischen der 1. und 2. Generation Agglomerationsprogramm St.Gallen /
Arbon - Rorschach und Massnahmenumsetzung im Bereich Verkehr und Siedlung
vom Bund geprüft (vgl. dazu Erläuterungen unter Kap. 4.2). Die relevanten
Aspekte der Umsetzung sind in die Beurteilung der Wirkung des
Agglomerationsprogramms eingeflossen (Kap. 2 und 4.1).

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>
WK1: Qualität der Verkehrssysteme verbessert	3
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert	1
WK3: Verkehrssicherheit erhöht	2
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert	1
Summe WK1 - WK4 (Nutzen)	7

Tabelle 4-2

4.2 Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis)

Die Kosten der Massnahmen der Priorität A und B (vgl. A- und B-Liste in Kap. 2) liegen bei CHF 359.25 Mio. zuzüglich von CHF 185.93 Mio. für die A1-Massnahmen aus der 1. Generation. Die Investitionskosten von CHF 545.18 Mio. werden als mittel eingestuft⁴.

Auf das gemäss UVEK-Weisung vorgesehene Malus-System im Zusammenhang mit dem Fortschritt der Umsetzung der A1-Massnahmen der überarbeiteten Agglomerationsprogramme wurde verzichtet. Grund dafür ist die kurze zur Verfügung stehende Zeit zwischen Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung und Stichtag des Umsetzungsberichts. Stattdessen wurden die Resultate des Umsetzungsberichts im Rahmen der Wirksamkeitsbeurteilung berücksichtigt (vgl. Kap. 4.1).

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

⁴ Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. und Teuerung

Nutzen (WK1-4)

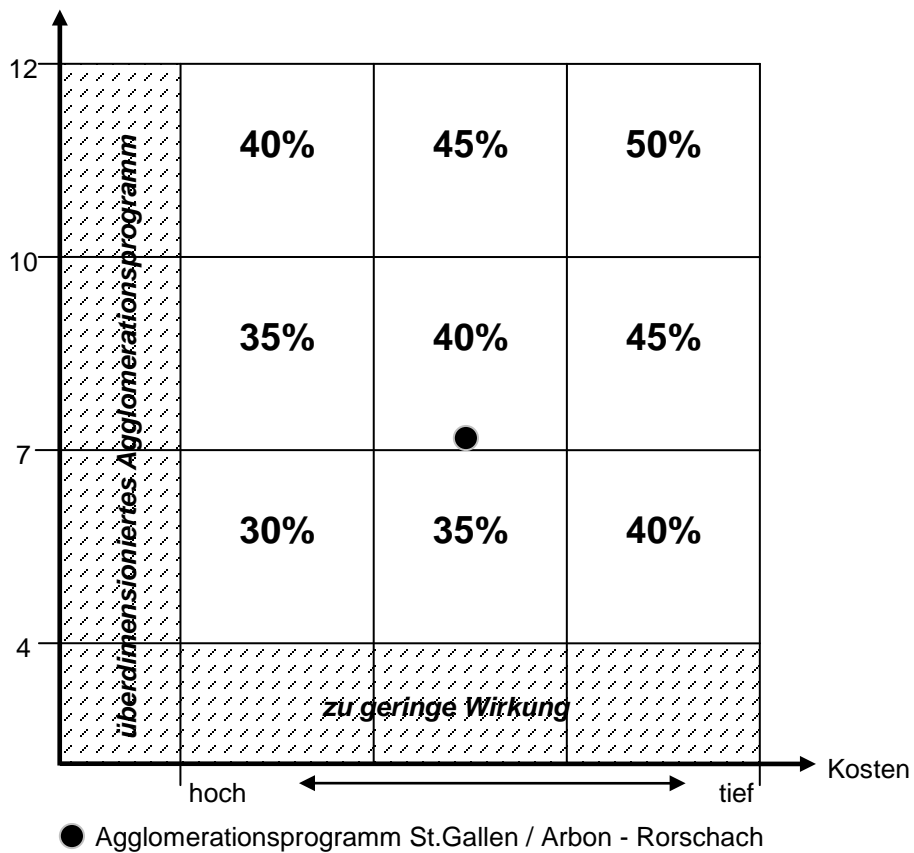


Abbildung 4-1

5 Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen

Im Vergleich aller eingereichten Agglomerationsprogramme und mit Blick auf die verfügbaren Mittel überprüft der Bund die von der Agglomeration vorgenommene Priorisierung der Massnahmen aufgrund des in der UVEK-Weisung erläuterten Verfahrens (insb. Kap. 2, 3.5 und 4.4). Dazu gehören die folgenden Schritte:

Anpassung Massnahmen (Kap. 5.1)

Ermittlung der nicht mitfinanzierten Massnahmen (Kap. 5.2)

- Siedlungsmassnahmen
- Nicht mitfinanzierbare Verkehrsmassnahmen
- Eigenleistungen der Agglomeration
- Eigenleistungen Bund
- Nicht programmrelevante Massnahmen

Ermittlung der durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbaren Massnahmen (Kap. 5.3)

Ermittlung der Massnahmen mit abgeänderten Prioritäten A/B/C (Kap. 5.4)

Ermittlung der Massnahmen mit Priorität A und B nach Überprüfung Bund (Kap. 2)

- Massnahmen der A-Liste sind innerhalb der Vierjahresperiode 2015-2018 bau- und finanzreif.
- Massnahmen der B-Liste werden die Bau- und Finanzreife erst später erreichen oder deren Kosten/Nutzen-Verhältnis muss noch optimiert werden.

Ermittlung der Massnahmen mit Priorität C mit vom Bund anerkanntem Handlungsbedarf (sog. C*-Massnahmen, Kap. 5.5)

Kapitel 2 und 5 enthalten nur Massnahmen mit einer positiven oder neutralen Wirkung auf das Agglomerationsprogramm. Die in den Tabellen 2.1, 2.2, 5.2, 5.3 und 5.5 aufgelisteten Massnahmen sind für den Beitragssatz relevant und werden in die Leistungsvereinbarung übernommen.

Massnahmen, die von der Agglomeration in der C-Priorität eingereicht wurden, wurden vom Bund nicht beurteilt.

5.1 Anpassung Massnahmen aufgrund Vorgaben der UVEK-Weisung

Um eine einheitliche Prüfung über alle Agglomerationsprogramme durchführen zu können, mussten folgende Massnahmen in ihrer Zusammensetzung geändert werden:

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Änderung Massnahmenkonfiguration</i>
3203.2.017	2.72	Massnahmen VSM Agglomeration St.Gallen Stufe 1: Stauraum- management Stufe 2: Ergänzungen aufgrund Konzept Engpassbeseitigung A1	Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 3203.2.129, Massnahmen VSM Agglomeration St.Gallen Stufe 1: Stauraummanagement, 15.00 Mio., Priorität A ▪ 3203.2.130, Massnahmen VSM Agglomeration St.Gallen Stufe 2: Ergänzungen aufgrund Konzept Engpassbeseitigung A1, 20.00 Mio., Priorität B
3203.2.018	2.7.3	Massnahmen VSM Agglomeration Arbon - Rorschach Stufe 1: Stauraum- management Stufe 2: Ergänzung aufgrund A1-Anschluss Witen	Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 3203.2.131, Massnahmen VSM Agglomeration Arbon - Rorschach Stufe 1: Stauraummanagement, 5.00 Mio., Priorität A ▪ 3203.2.132, Massnahmen VSM Agglomeration Arbon - Rorschach Stufe 2: Ergänzung aufgrund A1-Anschluss Witen, 10.00 Mio., Priorität B
3203.2.032	2.10.2	Weitere Massnahmen Teilergänzung S-Bahn St.Gallen (2018)	Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 3203.2.133, Weitere Massnahmen Teilergänzung S-Bahn St.Gallen (2018) - Teil ZEB, 30.00 Mio., nicht mitfinanziert durch Infrastrukturfonds, siehe Tabelle 5-5 ▪ 3203.2.134, Weitere Massnahmen Teilergänzung S-Bahn St.Gallen (2018) - Teil Weiche Gossau, 3.00 Mio., Priorität A ▪ 3203.2.135, Weitere Massnahmen Teilergänzung S-Bahn St.Gallen (2018) - Teil Abstellkapazität, 22.00 Mio., nicht mitfinanziert durch Infrastrukturfonds, siehe Tabelle 5-4
3203.2.083	2.16	Sanierung Fussgänger- übergänge Kantonstrassen SG / AR	Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 3203.2.136, Sanierung Fussgängerübergänge Kantonstrassen SG / AR, 30.00 Mio., Priorität A ▪ 3203.2.137, Sanierung Fussgängerübergänge Kantonstrassen SG / AR, 20.00 Mio., Priorität B

Tabelle 5-1

5.2 Nicht mitfinanzierte Massnahmen

5.2.1 Nicht durch den Bund mitfinanzierbare Massnahmen

Aufgrund der gesetzlichen Vorgaben (insb. Art. 17a MinVG und Art. 21 MinVV), der ergänzenden Ausführungen der UVEK-Weisung (Kap. 3.6 und 4.4) oder aufgrund der Einreichung durch die Agglomeration als Eigenleistung können folgende programmrelevante Massnahmen nicht durch Bundesbeiträge mitfinanziert werden. Die Wirkung dieser Massnahmen ist jedoch in der Programmbeurteilung berücksichtigt. Sie sind somit relevant und in den ausgewiesenen Zeithorizonten von den Agglomerationen oder durch Dritte umzusetzen.

. Bei den Siedlungs- und Verkehrsmassnahmen sind bei der Weiterentwicklung und Umsetzung die Beurteilungen des Bundes auf Programmebene (Kap. 4) zu berücksichtigen, sodass sie eine möglichst positive Programmwirkung erreichen.

<i>ARE-Code</i>	<i>M-Nr Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Priorität</i>	<i>Begründung für die Nicht-Mitfinanzierbarkeit</i>
Siedlungsmassnahmen				
3203.2.104	4.2.1	Nachweis Landschaftsverträglichkeit bei Neueinzonungen	A	Es handelt sich um Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen, die nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierbar sind.
3203.2.105	4.2.2	Bedingte Einzonung / Vertragslösungen	A	
3203.2.106	4.2.3	Qualität der Freiraumgestaltung als Voraussetzung einer Mehrausnützung bei SNP	A	
3203.2.107	4.2.4	Mehr Gewicht von Frei- und Grünräumen im Baurecht	A	
3203.2.108	4.2.5	Gestaltung Übergänge am Siedlungsrand	A	
3203.2.109	4.2.6	Abstimmung der LV-, ÖV-Konzepte auf Naherholungseinrichtungen	A	
3203.2.110	4.2.7	Attraktivierung innerstädtischer Strassenräume / Vernetzung von Stadtquartieren	A	
3203.2.128	4.6	Entwicklungsschwerpunkte Wirtschaft (ESP)	A	
Verkehrsmassnahmen				
3203.2.019	2.8	Rheineck, Lärmsanierung / Lärmschutz Hauptstrasse entlang Autobahn A1 und Bahn	A	Es handelt sich um nicht infrastrukturelle Massnahmen, die nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierbar sind.
3203.2.055	2.15.1	Agglomerationszentrum / Nebenzentren, Bike-Sharing	A	
3203.2.099	3.2	Standards für Haltestellenqualitäten und Fahrgastinformationen	A	
3203.2.100	3.3	Standards für Veloabstellanlagen	A	
3203.2.101	3.4	Behebung von Unfallhäufungsstellen ausserhalb anderer Massnahmen / Massnahmenpakete	A	
3203.2.102	4.1.1	Kantone AR, SG, TG, Vereinheitlichung Grundlagen Parkplatzbegrenzung / -bewirtschaftung	A	
3203.2.103	4.1.2	Agglomeration, Koordinierte Parkplatzpolitik der Gemeinden	A	
3203.2.111	4.3.1	Regionallinien	A	
3203.2.112	4.3.2	Rorschach / Goldach / Rorschacherberg: Anpassungen Seebus	A	
3203.2.113	4.3.3	Gossau / Herisau / Flawil: Anpassung Anschlüsse Ortsbusse	A	

3203.2.114	4.3.4	Arbon - St.Gallen: direkte und effiziente Zentrenverbindung (z.B. Bahn, Schnellbus, Kombination Bahn / Bus) bis 2018	A
3203.2.115	4.3.5	Arbon, direkte Linienführung der Regionalbuslinien (940/941) innerhalb von Arbon	A
3203.2.116	4.3.6	Arbon - Rorschach, Aufhebung Linie 244	A
3203.2.117	4.3.7	Arbon, Einführung Ergänzungslinien Ortsbus (1. Etappe mit 2 Linien 2013)	A
3203.2.118	4.3.8	Arbon, neue Erschliessung Frasnacht (Buslinie Arbon - Romanshorn / Amriswil)	A
3203.2.119	4.3.9	St.Gallen, Stadtbuss, konsequentes Durchmesserlinien-Konzept	A
3203.2.120	4.3.10	Regionalbusse: Durchmesserlinien, Anpassungen Mörschwil - Tübach - Horn	A
3203.2.125	4.4	Mobilitätsmanagement	A
3203.2.126	4.5.1	Fördermassnahmen Velotransport	A
3203.2.127	4.5.2	Quantitative und qualitative Bestimmungen zu Veloabstellanlagen in BauR	A
3203.2.033	2.11	Direkte Bahnverbindung St.Gallen-Arbon (Grundsatzabklärung)	B
3203.2.121	4.3.11	Arbon, Einführung Ergänzungslinien Ortsbus (2. Etappe mit 4 Linien 2018)	B
3203.2.122	4.3.12	Gaiserwald, Beschleunigung Linienast Abtwil	B
3203.2.123	4.3.13	Teufen / St.Gallen, Buslinie St.Gallen - Stein - Herisau: neuer Umsteigepunkt in der Lustmühle oder im Riethüsli von Bahn auf Bus	B
3203.2.124	4.3.14	Flawil, Gossau, Rorschach und Rheineck, Anschlussoptimierungen	B

Nicht zur Mitfinanzierung beantragte Eigenleistungen der Agglomeration

3203.2.094	3.1	Tieftempogebiete Stadt St.Gallen / Abtwil / Kronbühl	A	Es handelt sich um infrastrukturelle Massnahmen, für die keine Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds beantragt wurde.
3203.2.095	3.1	Tieftempogebiete Rorschach / Goldach / Rorschacherberg	A	
3203.2.096	3.1	Tieftempogebiete Gossau	A	
3203.2.097	3.1	Tieftempogebiete Herisau	A	
3203.2.098	3.1	Tieftempogebiete Arbon / Steinach	A	

Tabelle 5-2

5.2.2 Eigenleistungen

Aufgrund der lediglich lokalen Wirkungen und für die Agglomeration tragbaren Kosten werden die folgenden Massnahmen nicht durch den Bund mitfinanziert. Bei den Massnahmen zur Aufwertung des Strassenraums und zur Erhöhung der Sicherheit werden diejenigen, die in Bezug auf Verkehrsbelastungen und Anzahl betroffener Personen definierte Schwellenwerte nicht erreichen, ebenfalls den Eigenleistungen zugewiesen. Die Wirkung dieser Massnahmen ist jedoch in der Programmbeurteilung berücksichtigt. Sie sind in den ausgewiesenen Zeithorizonten von der Agglomeration oder durch Dritte umzusetzen.

<i>ARE-Code</i> Eigenleistungen Bund (Weisung 14.12.2010)	<i>Nr.</i> <i>AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Priorität</i>	<i>Kosten</i> <i>(Mio</i> <i>CHF)</i> <i>laut AP</i>
3203.2.008	2.1.3	Ortsbus Arbon (Optimierung Busangebot)	A	5.0
3203.2.009	2.2	Gossau, flankierende Massnahme zur Aufwertung St.Gallerstrasse / Erschliessung ESP Bahnhof Nord, Gossau (alternative Osterschliessung) Industriestrasse - Mooswiesenstrasse	A	20.0
3203.2.011	2.4.2	BGK Rorschach (Signalstrasse)	A	1.0
3203.2.012	2.4.3	BGK Rorschacherberg (Rosengartenstr.)	A	1.0
3203.2.025	2.9.6	Thal, BGK Staad Hauptstrasse, 2. Etappe	A	2.5
3203.2.050	2.14.4	Ausbau Rathaus-Unterführung (PU Ost)	A	50.0
3203.2.051	2.14.5	Rorschach / Goldach / Rorschacherberg, Anpassungen an das neue Seebus- Konzept (aufgrund Fahrplan 2014)	A	1.0
3203.2.052	2.14.6	Arbon, bauliche Massnahmen für Stadtbuskonzept (2. Etappe)	A	0.7
3203.2.053	2.14.7	Arbon, Ausbau Querverbindung Egnacher- / Amriswilerstrasse	A	1.0
3203.2.054	2.14.8	Teufen / St.Gallen, Bushaltestelle und Wendemöglichkeit in der Lustmühle oder im Riethüsli	A	1.0
3203.2.085	2.18.1	BGK Thal, Einlenker Hauptstrasse / Töberstrasse	A	0.5
3203.2.086	2.18.2	BGK Thal, Neugestaltung Zentrum	A	0.5
3203.2.089	2.18.5	BGK Waldstatt, Ortsdurchfahrt	A	2.0
3203.2.091	2.18.7	BGK Teufen, Neugestaltung Dorfzentrum; Ortsdurchfahrt Teufen - Lustmühle - Dorf - Speicherstrasse - Linde	B	2.2

Tabelle 5-3

5.2.3 Massnahmen mit zu geringer Programmrelevanz

In der Folge werden Massnahmen aufgelistet die von der Agglomeration zur Mitfinanzierung oder als Eigenleistung eingereicht wurden, welche aber vom Bund für die Programmwirkung mit einer zu geringen Wirkung eingestuft werden. Deren Umsetzung steht der Agglomeration frei.

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Begründung
3203.2.135	2.10.2	Weitere Massnahmen Teilergänzung S-Bahn St.Gallen (2018) - Teil Abstellkapazität	Abstellanlagen sind gemäss Infrastrukturgesetz nicht mitfinanzierbar durch den Infrastrukturfonds. Die Massnahme ist für den Betrieb unumgänglich, jedoch für die Beurteilung der Programmwirkung nicht relevant.

Tabelle 5-4

5.3 Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen

Für die folgenden Eisenbahn- und Strassenmassnahmen ist die (Mit-)Finanzierung des Bundes durch andere Finanzierungsinstrumente als den Infrastrukturfonds, Teil Agglomerationsverkehr geplant. Diese sind für die Gesamtverkehrs- und Siedlungsentwicklung im Agglomerationsraum relevant und werden in der Wirkungsbeurteilung des Agglomerationsprogramms durch den Bund mitberücksichtigt. Massnahmen, die im Programm Engpassbeseitigung im Modul 3 enthalten sind, werden zur Information aufgeführt, auch wenn sie aufgrund des Realisierungshorizontes nicht Bestandteil der Wirkungsbeurteilung des Agglomerationsprogramms waren.

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio CHF) laut AP	Finanzierungsmittel
3203.2.133	2.10.2	Weitere Massnahmen Teilergänzung S-Bahn St.Gallen (2018) - Teil ZEB, Verkürzung Zugfolgezeiten Gossau - Uzwil	30.00	Die Finanzierung der Massnahme ist über ZEB bereits gesichert.
3203.2.031	2.10.1	Rorschach, Doppelspurausbau Bahn (Doppelspur Goldach-Ost - Rorschach-Stadt) (exkl. Publikumsanlagen)	25.00 - 30.00	Massnahme über HGV-A finanziert
3203.2.001	1.1	St.Gallen, Engpassbeseitigung A1	300.00 - 3000.00	Engpassbeseitigung 2014, Modul 2
3203.2.002	1.2 (2.3)	Rorschach, A1-Anschluss Witen (A1-Anschlussbauwerk) (Rorschach, A1-Anschluss Witen, Kantonsstrasse inkl. Unterführung Industriestrasse)	20.00	Ausbau Nationalstrasse
3203.2.005	1.5	SG, Anbindung A13 - A14 Rheintal Vorarlberg	650.00	Ausbau Nationalstrasse

Tabelle 5-5

Folgende Massnahmen befinden sich auf Strecken die Bestandteil des neuen Netzbeschlusses (NEB) des Bundes waren. Die Übernahme und Finanzierung dieser NEB-Strecken durch den Bund wurde per Volksentscheid am 24.11.2013 abgelehnt. Die Massnahmen verbleiben unter kantonaler Hoheit. Die zukünftige Planung und Finanzierung der Massnahmen ist zu prüfen.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>
3203.2.003	1.3	Herisau, A1-Zubringer Appenzellerland (Umfahrung Herisau)
3203.2.004	1.4	Thurgau - BTS

Tabelle 5-6

Die Tabellen haben informativen Charakter. Die Realisierung der Massnahmen richtet sich nach den Planungen und Kreditbeschlüssen der jeweiligen Programme des Bundes bzw. den Verfahren der einzelnen Projekte.

5.4 Durch den Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C

Die Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen auf ihre Plausibilität, ihr Kosten/Nutzen-Verhältnis sowie ihren Reifegrad gemäss der UVEK-Weisung (Kap. 4.4) führt zu folgenden Änderungen gegenüber den Angaben im eingereichten Agglomerationsprogramm.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>	<i>Begründung</i>
A → B				
3203.2.010	2.3	Rorschach, A1-Anschluss Witen (Kantonsstrasse) inkl. Unterführung Industriestrasse	75.0	Bau- und Finanzreife unzureichend für den A-Horizont. Der Handlungsbedarf für diese Massnahme ist anerkannt. Der Variantenentscheid für die Unterführung Industriestrasse ist jedoch noch ausstehend. Diese ist wesentlich für die städtebauliche und verkehrliche Wirkung der Lösung und für die davon abhängigen flankierenden Massnahmen. Zudem sind die Auswirkungen von Anschluss und Zubringer auf die Landschaft und die zukünftige Siedlungsentwicklung im Projektperimeter detaillierter zu betrachten. Die Planung des Zubringers muss vertieft und mit dem ASTRA abgestimmt werden. Daher erreicht die Massnahme noch nicht den nötigen Reifegrad für die A-Liste.
3203.2.036	2.12.3	Herisau, Bushof Bahnhof Herisau	10.20	Bau- und Finanzreife unzureichend für den A-Horizont. Im Umfeld des Bahnhofs Herisau sind Anpassungen am Bushof und an der Bahnhofszufahrt (2.12.10 Anpassung Strasseninfrastruktur Bahnhof) geplant. Die Koordination dieser Projekte ist aufzuzeigen. Aufgrund der funktionalen Zusammenhänge der beiden Massnahmen sind diese im selben Zeithorizont zu realisieren.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>	<i>Begründung</i>
3203.2.130	2.7.2	Massnahmen VSM Agglomeration St.Gallen Stufe 2: Ergänzungen aufgrund Konzept Engpassbeseitigung A1	20.00	Bau- und Finanzreife unzureichend für den A-Horizont. Es handelt sich um eine flankierende Massnahme zur Engpassbeseitigung A1, die selbst im B-Horizont vorgesehen ist. Analog ist auch das VSM im B-Horizont zu realisieren.
3203.2.132	2.7.3	Massnahmen VSM Agglomeration Arbon - Rorschach Stufe 2: Ergänzung aufgrund A1- Anschluss Witen	10.00	Bau- und Finanzreife unzureichend für den A-Horizont. Es handelt sich um eine flankierende Massnahme zum A1-Anschluss Witen, der selbst im B-Horizont vorgesehen ist. Analog ist auch das VSM im B-Horizont zu realisieren.
A → C				
3203.2.040	2.12.7	Flawil, Bahnhof	2.50	Reifegrad: ungenügend. Das vorgesehene Projekt konnte aufgrund eines negativen Volksentscheids nicht umgesetzt werden. Da ein neues Projekt erarbeitet werden muss hat die Massnahme noch nicht die nötige Projektreife erreicht, um in die A oder B-Liste aufgenommen zu werden.
3203.2.044	2.13.1	St.Gallen, Streckung Zürcher Strasse / ÖV- Eigentrossierung St.Gallen West / Gossau Ost	20.00	Kosten/Nutzen-Verhältnis: ungenügend. Grundsätzlich wird auf dem Streckenabschnitt St.Gallen West / Gossau Ost der Handlungsbedarf für eine Förderung und Attraktivierung des ÖV und LV anerkannt. Jedoch sind die Kosten deutlich zu optimieren. Zudem ist die Abstimmung zwischen der lokalen Siedlungsentwicklung und der neuen Verkehrsführung detaillierter aufzuzeigen.
3203.2.066	2.15.12	Verlängerung der Rathausunterführung	10.00	Kosten/Nutzen-Verhältnis: ungenügend. Die Massnahme ist in einer Volksabstimmung abgelehnt worden und wurde von der Agglomeration zurückgezogen.
B → C				
3203.2.014	2.5	St.Gallen, Tieferlegung Sonnenstrasse / Entlastungsachse Frohbergstrasse	30.00	Kosten/Nutzen-Verhältnis und Reifegrad: ungenügend. Die Massnahme dient der Aufrechterhaltung der MIV-Kapazitäten an lediglich 50 Tagen im Jahr. Es kann nur eine mässige Entlastungswirkung erzielt werden. Zudem ist die Problematik der städtebaulichen Einordnung der vorgesehenen Tunnel, Rampen und der neuen Achse Frohbergstrasse zu wenig aufgezeigt.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>	<i>Begründung</i>
3203.2.015	2.6	Rorschach, Kernumfahrung	180.00	Kosten/Nutzen-Verhältnis und Reifegrad: ungenügend. In der vorliegenden Form erreicht die Massnahme die Projektreife für die A- oder B-Liste des Agglomerationsprogramms nicht. Zudem weist die Massnahme einen starken Zusammenhang mit der Massnahme A1-Anschluss Witen auf. Mit dem A1-Anschluss Witen wird das Verkehrssystem für den MIV im Agglomerationsnebenzentrum Rorschach/Goldach/Rorschacher-Berg neu organisiert. Bereits damit und mit den dazugehörigen flankierenden Massnahmen können bedeutende Entlastungen des Siedlungsgebietes erreicht werden. Eine zusätzliche Kernumfahrung kann vor diesem Hintergrund auch langfristig kein gutes Kosten/Nutzen-Verhältnis erreichen und somit nicht aus dem Infrastrukturfonds mitfinanziert werden.

Tabelle 5-7

5.5 A-, B- und C*-Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung

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

In der folgenden Liste werden jene durch den Bund in die Priorität C gesetzten Massnahmen aufgelistet, bei denen der Bund den Handlungsbedarf grundsätzlich anerkennt, aber das Kosten/Nutzen-Verhältnis oder der Reifegrad der vorgeschlagenen Massnahme deren Aufnahme in die

A- oder B-Liste nicht rechtfertigt (sog. C*-Massnahmen).

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>
3203.2.040	2.12.7	Flawil, Bahnhof	2.5
3203.2.044	2.13.1	St.Gallen, Streckung Zürcher Strasse / ÖV-Eigentrassierung St.Gallen West / Gossau Ost	20.0

Tabelle 5-8

6 Übereinstimmung mit der Gesetzgebung und Planungsinstrumenten des Bundes sowie den kantonalen Richtplänen

6.1 Gesetzgebung, Sach- und Massnahmenpläne und Inventare des Bundes

6.1.1 Allgemeines

Das Agglomerationsprogramm wurde auf seine Übereinstimmung mit der Raumplanungs- und Umweltgesetzgebung sowie mit den zugehörigen Sachplänen, Massnahmenplänen und Inventaren überprüft. Es wurden keine grundsätzlichen Widersprüche festgestellt. Die abschliessende Beurteilung der Rechtmässigkeit der einzelnen Massnahmen erfolgt jedoch im Rahmen der nachfolgenden ordentlichen Planungsverfahren und auf Basis der zum gegebenen Zeitpunkt in Kraft stehenden rechtlichen und planerischen Vorgaben. Diese sind auch bei der Weiterentwicklung und Umsetzung des Agglomerationsprogramms zwingend einzuhalten.

Bei der Umsetzung von A-Massnahmen müssen allfällig auftretende Konflikte bis zur Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarungen mit den zuständigen Bundesstellen, namentlich dem Bundesamt für Umwelt gelöst sein.

Bei Siedlungsmassnahmen sind insbesondere die rechtskräftigen Bestimmungen des Raumplanungsgesetzes (RPG) und die zugehörigen Vorgaben zur Bauzonendimensionierung einzuhalten.

6.1.2 Infrastrukturmassnahmen der Priorität A oder B mit möglichen Konflikten aus Sicht des BAFU

Folgende für die Wirkung des Agglomerationsprogramms mitberücksichtigte Massnahmen der Priorität A oder B weisen aufgrund einer Grobprüfung des BAFU Konflikte oder Schwierigkeiten auf (nicht abschliessende Aufzählung).

ARE-Code	Nr. AP	Tab. Prüfbericht	Massnahme	Zeithorizont	Hinweis Konflikt/Schwierigkeit
----------	--------	------------------	-----------	--------------	--------------------------------

Keine Vorhanden

Tabelle 6-1

6.2 Nachweis der Abstimmung von Infrastrukturmassnahmen der Priorität A oder B mit den kantonalen Richtplänen

Grundsätzlich liegt es in der Verantwortung der Kantone die Konformität von Richtplanung und Agglomerationsprogramm sicherzustellen.

Sämtliche richtplanrelevanten Infrastrukturmassnahmen, die im Rahmen eines Agglomerationsprogramms vom Bund mitfinanziert werden, müssen spätestens bis zum Abschluss der Leistungsvereinbarung im entsprechenden kantonalen Richtplan (RP) verankert und vom Bundesrat genehmigt sein. Massnahmen der A-Liste müssen dabei den Koordinationsstand „Festsetzung“ (FS) aufweisen. Für Massnahmen der B-Liste wird der Koordinationsstand „Zwischenergebnis“ (ZE) empfohlen. Folgende Massnahmen müssen im Richtplan enthalten sein:

A-Liste:

ARE-Code Nr. AP Massnahme

3203.2.045	2.13.2	St.Gallen, Eigentrassierung (betrieblich und baulich) auf den Hauptachsen (hoher MIV), 2. Teil
3203.2.134	2.10.2	Weitere Massnahmen Teilergänzung S-Bahn St.Gallen (2018) - Teil Weiche Gossau

Tabelle 6-2

B-Liste:

ARE-Code Nr. AP Massnahme

3203.2.010	2.3	Rorschach, A1-Anschluss Witen (Kantonsstrasse) inkl. Unterführung Industriestrasse
------------	-----	--

Tabelle 6-3

Nicht mitfinanzierte, jedoch richtplanrelevante Massnahmen (Kap. 5.2) sollen grundsätzlich ebenfalls vor Abschluss der Leistungsvereinbarung im entsprechenden Richtplan verankert und vom Bundesrat genehmigt werden. Für richtplanrelevante Siedlungsmassnahmen gilt dies insbesondere, wenn sie eng mit einer Infrastrukturmassnahme der A-Liste verknüpft sind:

ARE-Code Nr. AP Massnahme

Keine vorhanden

Tabelle 6-4

Die restlichen richtplanrelevanten Siedlungsmassnahmen müssen grundsätzlich bis zum Ablauf der mit der Leistungsvereinbarung erfassten Zeitspanne von vier Jahren im Richtplan umgesetzt und genehmigt sein. Die betroffenen Massnahmen sind auf Basis der bereinigten Tabelle 5-2 definitiv festzulegen. Hängen die Siedlungsmassnahmen von umfassenderen Revisionen des Richtplans ab (z. B. im Zusammenhang mit dem revidierten Raumplanungsgesetz), können in Ausnahmefällen abweichende Termine vereinbart werden. Dabei ist jedoch eine Koordination der Umsetzung von Siedlungs- und mitfinanzierten Infrastrukturmassnahmen zu gewährleisten. Der Bund behält sich entsprechende Vorbehalte im Rahmen des Abschluss von Finanzierungsvereinbarungen vor.

7 Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms

Die Ende 2011/Mitte 2012 eingereichten Agglomerationsprogramme 2. Generation bilden die Basis für die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr (2. Generation).

Der Bund unterstützt die Bestrebungen der Agglomeration, die Zusammenarbeit und die koordinierte Planung und Realisierung von Siedlungs-, Verkehrs- und Landschaftsmassnahmen fortzuführen. Für die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms St. Gallen / Arbon-Rorschach der nächsten Generation wird empfohlen, die im Kapitel 4 dieses Prüfberichtes nach Wirksamkeitskriterien erläuterten Stärken und Schwächen des vorliegenden Agglomerationsprogramms zu beachten. Zentrale Aspekte der Überarbeitung wären die Kantonsgrenzen übergreifende Weiterentwicklung und Verankerung der Standards gegen die Zersiedlung und die Konkretisierung der Massnahmen zur Innenverdichtung. Weiter müssten nachfrageseitige Massnahmen weiter vorangetrieben werden, damit negative Auswirkungen des umfangreichen Infrastrukturausbaus vermieden werden können. Damit sollte u.a. auch für grosse Infrastrukturmassnahmen ein grösseres Kosten/Nutzen-Verhältnis erreicht werden.



ANHANG 1

Massnahmenliste Benchmark Langsamverkehr

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Priorität	Kosten (Mio CHF) laut AP	Kosten (Mio CHF) 2005*/**
3203.2.058	2.15.4	Winkeln - Herisau, neue Rad-Fusswegachse entlang Hauptstrasse H8	A	1.50	1.26
3203.2.064	2.15.10	neue LV-Verbindung zwischen FH und Zugang Perron 4	A	0.30	0.25
3203.2.068	2.15.14	Innenstadt - Riethüsli, neue Rad- / Fusswegachse auf Trasse der AB	A	2.70	2.27
3203.2.070	2.15.16	St.Gallen, Schönbüelachse	A	2.50	2.11
3203.2.072	2.15.18	neue Langsamverkehrsachse entlang dem Bahntrasse Goldach - Rorschach (BH Stadt)	A	3.50	2.95
3203.2.075	2.15.21	Langsamverkehrsverbindung Bahnhof - angrenzende Quartiere	A	1.30	1.09
3203.2.077	2.15.23	Burgau, Lücke LV- Achse Flawil Gossau, Neubau Rad- und Gehweg	A	1.60	1.35
3203.2.084	2.17	Aufwertung Radachsen direkt und sicher	A	80.00	67.38
3203.2.092	2.19	Quotenregelung Langsamverkehr	A	34.00	28.64
3203.2.136	2.16	Sanierung Fussgängerübergänge Kantonstrassen SG / AR	A	30.00	25.27
3203.2.081	2.15.27	Aufwertung der Unterführung Bahnhofstrasse für den Langsamverkehr	B	0.90	0.76
3203.2.093	2.19	Quotenregelung Langsamverkehr	B	26.00	21.90
3203.2.137	2.16	Sanierung Fussgängerübergänge Kantonstrassen SG / AR	B	20.00	16.85
	Summe	A/B-Liste		204.30	172.08

Infolge des Benchmarks werden die LV-Kosten wie folgt gekürzt:

Kürzung LV A-Liste: CHF 52.16 Mio.* / Kürzung LV B-Liste: CHF 15.55 Mio.*

Kürzung lt. Benchmark insges. CHF 67.71 Mio.*

LV A-Liste	A	80.41
LV B-Liste	B	23.96

Die Kürzung erfolgt proportional zu den Summen der LV A-/B-Liste. Genaue Beschreibung der Methode siehe Erläuterungsbericht.

Tabelle Anhang 1 (* Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. und Teuerung, gerundet; ** Die Kosten der Massnahmen Konzept LV A- und B-Liste sind ausschlaggebend und in der Botschaft des Bundesrats aufgelistet.)

ANHANG 2

Liste der nicht mitfinanzierbaren Infrastrukturmassnahmen mit aus Bundessicht kritischer Wirkung

In der folgenden Liste werden jene nicht mitfinanzierbaren Infrastrukturmassnahmen aufgelistet, welche Bestandteil des von der Agglomeration eingereichten Agglomerationsprogramms sind, die jedoch vom Bund kritisch beurteilt werden.

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

Tabelle Anhang 2