



22.02.2023

Agglomerationsprogramm St.Gallen - Bodensee 4. Generation Prüfbericht des Bundes

Aktenzeichen: ARE-223.1-04-22/4/2



Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Raumentwicklung ARE



Lezzi Lauper Maria QZOAGC
15.02.2023

Info: admin.ch/esignature | validator.ch

Dr. Maria Lezzi
Direktorin



Seewer Ulrich FZ4UYO
07.02.2023

Info: admin.ch/esignature | validator.ch

Dr. Ulrich Seewer
Vizedirektor

Inhaltsverzeichnis

1	Gegenstand, Ziel und Zweck der Prüfung, Eingangsprüfung	4
1.1	Gegenstand der Prüfung	4
1.2	Ziel und Zweck der Prüfung	4
1.3	Vorgehen im Prüfprozess	4
2	Zusammenfassung der Prüfergebnisse	5
2.1	Beitragssatz	5
2.2	Gesamtwürdigung	5
2.3	Mitfinanzierte Massnahmen	7
3	Eingangsprüfung und Prüfung der Grundanforderungen	8
3.1	Eingangsprüfung	8
3.2	Prüfung der Grundanforderungen	8
4	Massnahmenbeurteilung	8
4.1	Angepasste Massnahmen	9
4.2	Nicht mitfinanzierte Massnahmen	10
4.2.1	Nicht durch den Bund mitfinanzierbare Massnahmen	10
4.2.2	Nicht programmrelevante Massnahmen	12
4.3	Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen	12
4.4	Durch den Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C	13
4.5	B-Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung	13
5	Programmbeurteilung	14
5.1	Gesamtnutzen	14
5.2	Gesamtkosten	15
5.3	Umsetzungsbeurteilung und Beitragssatz	15
6	Übereinstimmung mit der Gesetzgebung und Planungsinstrumenten des Bundes sowie den kantonalen Richtplänen	17
6.1	Gesetzgebung, Sach- und Massnahmenpläne sowie Inventare des Bundes	17
6.1.1	Allgemeines	17
6.1.2	Massnahmen der Priorität A oder B mit möglichen Konflikten im Bereich Umwelt aus Sicht des Bundesamtes für Umwelt (BAFU)	17
6.2	Nachweis der Abstimmung von Infrastrukturmassnahmen der Priorität A mit den kantonalen Richtplänen	17
7	Empfehlungen zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms	18
	ANHANG 1	20
	ANHANG 2	22

1 Gegenstand, Ziel und Zweck der Prüfung, Eingangsprüfung

1.1 Gegenstand der Prüfung

Gegenstand der Prüfung ist das Agglomerationsprogramm St.Gallen - Bodensee bestehend aus:

- Hauptbericht, November 2020
- Massnahmenbericht, November 2020
- Anhang Abbildungen, November 2020, (inkl. Umsetzungstabellen)
- Weitere Referenzdokumente (Massnahmenlisten, Sachinformationen, GIS-Daten)

Mit dem Agglomerationsprogramm (AP) stellt die Trägerschaft ein Gesuch um Mitfinanzierung der im Agglomerationsprogramm als prioritär eingestuften Verkehrs-Infrastrukturvorhaben durch den Bund, gestützt auf das Bundesgesetz vom 30. September 2017 über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAFG)¹. Die Voraussetzungen für die Mitfinanzierung von Verkehrsinfrastrukturen richten sich nach den Art. 17a – 17f des Bundesgesetzes vom 22. März 1985 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel (MinVG)² und der Verordnung vom 7. November 2007 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassenverkehr zweckgebundener Mittel (MinVV)³.

1.2 Ziel und Zweck der Prüfung

Die Prüfung des Agglomerationsprogramms dient dazu, den Beitragssatz und die Bundesbeiträge für das Agglomerationsprogramm St.Gallen - Bodensee 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 St.Gallen - Bodensee (Massnahmenbeurteilung)
4. Beurteilung des Agglomerationsprogramms aufgrund

¹ SR 725.13

² SR 725.116.2

³ SR 725.116.21

- 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 St.Gallen - Bodensee der 4. 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 St. Gallen - Bodensee der 4. Generation umfasst die Agglomerationen St.Gallen, Arbon – Rorschach und Amriswil – Romanshorn. Der Perimeter wurde um drei Gemeinden erweitert. Das Programm stützt sich weiterhin auf die vorangehenden Generationen ab und setzt die bisherigen Stossrichtungen fort. Ein wesentlicher Schwerpunkt des Programms bleibt der Fuss- und Veloverkehr (FVV). Der rote Faden ist stellenweise nicht leicht zu erkennen. Das Programm weist dem Handlungsbedarf nicht in allen Bereichen den nötigen Stellenwert zu. Den Massnahmen fehlt teilweise der strategische Überbau bzw. die gesamtverkehrliche Herleitung.

Die Abstimmung von Siedlung und Verkehr ist auf konzeptioneller Ebene nachvollziehbar. Insbesondere auf den Stadtachsen des Agglomerationszentrums und über die Nutzung von Siedlungspotenzialen in Bahnhofsnähe werden Siedlung und Verkehr gut aufeinander abgestimmt. Der nötige Reifegrad der entsprechenden Massnahmen ist aber noch nicht erreicht. Inwiefern die Entwicklung der Arbeitsplatzgebiete untereinander koordiniert und mit der verkehrlichen Erschliessung abgestimmt wird, ist im Programm nicht klar. Die übergeordneten nationalen Massnahmen werden noch zu wenig als Ausgangspunkt für Überlegungen zum kantonalen und städtischen Netz genutzt.

Das Agglomerationsprogramm St.Gallen - Bodensee entfaltet eine leicht positive gesamtverkehrliche Wirkung. Es ist eine gute Gesamtverkehrsstrategie für die Agglomeration vorhanden. Die Funktionalität des Gesamtverkehrssystems soll mittels Vermeidung, Verlagerung und verträglicher Abwicklung des Verkehrs sichergestellt werden. Diese Strategie wird mit den entsprechenden Teilstrategien und Massnahmen zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr, zur besseren Verknüpfung der Verkehrsmittel, mit Ausbauten und Aufwertungen von FVV-Anlagen sowie mit Betriebs- und Gestaltungskonzepten (BGK) punktuell umgesetzt. Das Agglomerationsprogramm beschäftigt sich auf strategischer Ebene mit dem Güterverkehr und will daraus in kommenden Generationen konkrete Massnahmen ableiten. Diverse Massnahmen des vorliegenden Programms verfolgen einen gesamtverkehrlichen Ansatz, sind aber oft noch zu wenig ausgereift, als dass eine Wirkung attestiert werden könnte, z.B. auf den Stadtachsen.

Im Bereich Intermodalität nutzt die Agglomeration systematisch die Potenziale, die in einer verbesserten Verbindung der Verkehrsmittel an Bahnhöfen liegen. In Gossau beispielsweise werden Bahn und Bus besser verknüpft und Zufussgehende direkter an die Verkehrsmittel des öffentlichen Verkehrs (ÖV) geführt. Hingegen wurde eine Analyse der Park&Ride-Standorte zwar durchgeführt, das Konzept zum Umgang mit bestehenden und neuen Standorten jedoch noch nicht konkretisiert. Zur Steuerung der

Nachfrage beeinflussen Mobilitätsmanagement in Unternehmen und Planungsprozesse das Mobilitätsverhalten positiv. Allerdings ist die Parkraumstrategie noch nicht auf eine einheitliche Bepreisung ausgelegt und ihre Verbindlichkeit ist in den Gemeinden noch nicht klar geregelt.

Das ÖV-Angebot wird durch die Aufwertung der Bushöfe in Gossau und Wittenbach sowie der Verschiebung des Bahnhof Bruggen attraktiver. Konzeptionelle Arbeiten wie die Weiterentwicklung des Agglo-ÖV-Konzepts und des Buskonzepts für die Stadtachsen legen eine gute Basis für die zukünftige Entwicklung des ÖV-Angebots. Allerdings wird noch zu wenig thematisiert, wie das Potenzial der erheblich besseren nationalen und internationalen Anbindung mit STEP 2035 auf Seite Agglomeration genutzt werden kann. Ausserdem ist ausserhalb des Agglomerationskerns keine von der S-Bahn-Entwicklung unabhängige Optimierung des ÖV-Feinverteilernetzes, wie Angebotsausbauten oder Busbevorzugungsmassnahmen, erkennbar, mit denen sich die teilweise erheblichen Verlustzeiten für den ÖV an überlasteten Knoten verringern liessen.

Zur Verbesserung des Strassennetzes und der Verkehrslenkung setzt die Agglomeration auf einige grosse, übergeordnete Massnahmen. Deren Realisierung ist aber noch nicht gesichert. Bis dahin sieht die Strategie vor, den strassengebundenen Verkehr mittels Verkehrsmanagement flüssig zu halten und im Siedlungsbereich verträglich abzuwickeln. Durch die Umsetzung von Tieftempogebieten im Agglomerationskern und den Nebenzentren wird eine gewisse Wirkung erzielt. Manche Ortsdurchfahrten bleiben aber stark belastet und werden wenig siedlungsverträglich ausgestaltet. Dies schlägt sich auch in der Beurteilung der Konzeption für die pauschal mitfinanzierten Massnahmen zur Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum nieder. Das Konzept zum Verkehrsmanagement beschränkt sich ausserdem auf das Agglomerationszentrum, obwohl auch in den Nebenzentren stauempfindliche Siedlungsgebiete liegen. Schliesslich sind die flankierenden Massnahmen, mit denen die Stadt und der Kanton St.Gallen auf den Ausbau der N1 in St.Gallen reagieren werden, noch zu wenig konkret.

Eine Stärke weist das Agglomerationsprogramm in Bezug auf den FVV aus. Schwachstellen und Netzlücken werden mit diversen wirkungsstarken grösseren und kleineren Massnahmen behoben. Die Umsetzung der Veloschnellrouten im östlichen Teil des Agglomerationszentrums sowie zwischen Lustmühle und Kantonsgrenze St.Gallen wirken sich positiv auf das Velonetz aus. Allerdings wird nicht klar, wo und wie das Netz der regionalen Veloschnellverbindungen, abgesehen von zwei kleinen Massnahmen, aufgewertet werden soll. Dies schlägt sich auch in der Beurteilung der Konzeption für die pauschal mitfinanzierten Massnahmen des FVV nieder.

Im Bereich Siedlung wird mit dem Agglomerationsprogramm St.Gallen - Bodensee eine mässige Wirkung erzielt. Auf konzeptioneller Ebene dokumentiert das Programm, wo die Siedlungsentwicklung nach innen und die Siedlungskonzentration stattfinden sollen. Mit der Verschiebung des Bahnhofs Bruggen werden Gebiete mit Potenzial für die Siedlungsentwicklung nach innen gut mit dem ÖV und FVV erschlossen und damit wird ein guter Impuls für die Innenentwicklung geben. Jedoch zeigt das Programm damit nur ansatzweise auf, wie das prognostizierte Wachstum umgesetzt werden soll. Die Siedlungsmassnahmen sind grösstenteils wenig konkret und stellen nur eine geringfügige Weiterentwicklung der Massnahmen aus den Vorgängergenerationen dar. Ausserdem fehlen mittelfristige Siedlungsmassnahmen. Viele Siedlungsmassnahmen beziehen sich lediglich auf den Kern der Agglomeration und berücksichtigen die Nebenzentren zu wenig.

Mit einigen Landschaftsmassnahmen, welche vor allem im Siedlungsgebiet verortet sind, gelingt dem Programm eine Aufwertung der öffentlichen Freiräume. Diese Massnahmen sind jedoch vor allem auf die Stadt St.Gallen konzentriert und entfalten daher keine flächige Wirkung.

In der Verkehrssicherheit kann das Agglomerationsprogramm eine eher starke Wirkung erzielen. Die Aspekte der Verkehrssicherheit werden durchgehend analysiert und in eine Teilstrategie zur Verkehrssicherheit überführt. Insbesondere mit der Umsetzung der zahlreichen Massnahmen für den Veloverkehr sowie der Sanierung von zwei Kreiseln gelingt es dem Programm, die Verkehrssicherheit zu fördern. Zudem werden Temporeduktionsmassnahmen als Eigenleistung umgesetzt. Allerdings können, von kleineren Massnahmen abgesehen, keine sicherheitsrelevanten BGK umgesetzt werden.

Im Bereich Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch erreicht das Agglomerationsprogramm eine mässige Wirkung. Vor allem die Massnahmen für den Veloverkehr tragen zur Verminderung von Lärm- und Luftbelastung bei. Auch die Elektrifizierung von zwei Buslinien können eine leichte Verbesserung bewirken. Insgesamt können aber die Massnahmen wenig zu einer relevanten Reduktion des

Individualverkehrs oder einer Modalsplit-Verschiebung zugunsten des ÖV oder des FVV beitragen. Die Lärm- und Luftbelastung werden somit wenig gesenkt.

Im Programm werden zwar Landschaftsmassnahmen aufgeführt, diese tragen jedoch punktuell vor allem zur Aufwertung von Freiräumen im Siedlungsgebiet bei. Zudem sind sie teilweise konzeptionell noch zu erarbeiten und haben im aktuellen Planungsstadium eine geringe Wirkung auf die Aufwertung von Naturräumen.

Die Umsetzung der Verkehrsmassnahmen der 2. Generation ist teilweise leicht verzögert, aber noch immer genügend. Die Umsetzung der Siedlungsmassnahmen der 2. Generation wurden ohne starke Verzögerungen umgesetzt und im Agglomerationsprogramm der 3. Generation weiterentwickelt. Daher ist die Umsetzung der Siedlungsmassnahmen als genügend zu beurteilen. Der Umsetzungsbericht der 2. Generation ist zwar sehr knapp gehalten, dafür werden in den Kapiteln zur Teilstrategie genauer Angaben zum Umsetzungsstand der Massnahmen gemacht. Insgesamt ist der Umsetzungsstand der Massnahmen der 2. Generation als genügend zu beurteilen.

2.3 Mitfinanzierte Massnahmen

Auf der Grundlage dieses Beitragssatzes werden den eidgenössischen Räten die in der nachfolgenden A-Liste aufgeführten Massnahmen zur Mitfinanzierung und die entsprechenden Bundesbeiträge zur Freigabe beantragt.

A-Liste

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) laut AP</i>	<i>Kosten (Mio. CHF)*</i>	<i>Bundes- beitrag **</i>	<i>Bundes- beitrag ***</i>
3203.4.023	5.1.1	St.Gallen, Veloschnellroute Haggenstrassr bis Turnerstrasse	38.00	38.00	15.20	
3203.4.024	5.1.2	Teufen, Veloschnellroute Lustmühle - Kantonsgrenze SG	10.00	10.00	4.00	
3203.4.057	6.1	Wittenbach, Neugestaltung Bushof	3.20	3.20	1.28	
3203.4.058	6.2	Gossau, Neugestaltung Bushof	5.40	5.40	2.16	
3203.4.060	6.4	St.Gallen, Verschiebung Bahnhof Bruggen und Zugang neuer Bahnhof	23.00	23.00	9.20	
3203.4.062	8.4	St.Gallen, Elektrifizierung Buslinien 7 und 8	5.00	5.00	2.00	
3203.4.065	11.2	Herisau, Sanierung Schwänlikreisel	5.00	5.00	2.00	
3203.4.113	LV-A	Paket LV A-Liste	22.04	23.70		9.48
3203.4.114	BGK-A	Paket Aufw. Str. A-Liste	7.80	8.45		3.38
Summe			119.44	121.75	35.84	12.86

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

3 Eingangsprüfung und Prüfung der Grundanforderungen

3.1 Eingangsprüfung

Der Bund prüft nur Agglomerationsprogramme, welche die Anforderungen gemäss Art. 1-3 und Art. 8 PAVV erfüllen (Art. 11 PAVV und Anhang 1 RPAV)⁴. Im vorliegenden AP sind diese Voraussetzungen erfüllt. Die Anforderungen gemäss Art. 1 – 3 und 8 PAVV sind eingehalten, weshalb eine Prüfung des AP an die Hand genommen wurde.

3.2 Prüfung der Grundanforderungen

Ein Agglomerationsprogramm muss die Grundanforderungen gemäss Art. 7 PAVV erfüllen. In der Art und Weise und im Detaillierungsgrad können die Grundanforderungen den spezifischen Herausforderungen und der Grösse der jeweiligen Agglomeration angepasst werden⁵.

Im Agglomerationsprogramm St.Gallen - Bodensee 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 Vgl. RPAV S.21, Ziff.2.3

⁵ Vgl. RPAV S. 27 Ziff. 2.6.

4.1 Angepasste Massnahmen

Um eine einheitliche Prüfung aller 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>
Keine Massnahmen			

Tabelle 4-1

Folgende Massnahmen wurden den Paketen mit pauschalen Bundesbeiträgen zugewiesen:

Paket Langsamverkehr A-Liste (LV A-Liste)

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) Okt. 2020 exkl. MWST</i>
3203.4.025	5.1.3 - 31.30.R	Regionale Veloschnellverbindung Bahnhof-Burgauerstrasse	4.00
3203.4.026	5.1.3 - 32.08.R	Regionale Veloschnellverbindung, Oberdorfbachweg/Heimatweg	1.51
3203.4.028	5.2.1 - 120.52.R	Regimeänderung (T30), Kirchstr. (Poststr. - Freiestr.)	0.41
3203.4.029	5.2.1 - 120.64.RF	Markierung Velostreifen, Romanshorerstr. (Rütistr. - Kreisel Säntisstr.)	0.02
3203.4.030	5.2.1 - 120.65.F	Verbreiterung Trottoir + 2 neue FGS, Romanshorerstr. (Querung Lindenstr.)	0.38
3203.4.031	5.2.1 - 120.66.RF	Erstellung Mehrzweckstreifen, Romanshorerstr. (Querung Schulstr. - Haldenstr.)	0.51
3203.4.032	5.2.1 - 120.67.R	Verbesserung Veloführung, Romanshorerstr. (Kreisel Säntisstr.)	0.54
3203.4.033	5.2.1 - 120.92.F	Verbesserung Fussgängerführung, Freiestr. (Rütistr. - Kirchstr.)	0.11
3203.4.034	5.2.1 - 121.01.R	Erstellung Fuss- und Veloweg, Amriswilerstr. (Gde.-Grenze - Amriswilerstr. 62)	1.03
3203.4.035	5.2.1 - 121.04.R	Verbreiterung Veloweg, Amriswilerstr. (Amriswilerstr. 62 - vor Sonnenberg)	0.50
3203.4.036	5.2.1 - 121.12.R	Erhöhung Sicherheit Fuss-/Veloverkehr, Sonnenbergstrasse (Ende Radweg)	0.06
3203.4.037	5.2.1 - 123.27.R	Zugang Schlosspark, Knoten Hafenstr./Strandweg	0.14
3203.4.038	5.2.1 - 123.28.R	Verbesserung Veloführung, Schlosspark (Hafen - Inseli)	0.11
3203.4.039	5.2.1 - 123.30.R	FGSO Einbieger Veloverkehr, Badstr. (Ausfahrt Schlosspark)	0.09
3203.4.040	5.2.1 - 125.14.R	Einbieger Veloverkehr, Knoten St.Gallerstr. / Alte Poststr.	0.10
3203.4.041	5.2.1 - 125.15.R	Verbesserung Veloführung, St.Gallerstr. (Alte Poststr. - Bahnhofstr.)	2.50
3203.4.042	5.2.1 - 125.16.R	Erstellung Abbiege-/Querungshilfe, Knoten St.Gallerstr. / Bahnhofstr.	0.44
3203.4.043	5.2.1 - 15w.253.R	Veloschnellroute West, Turnerstrasse – St.Leonhard-Brücke	1.06
3203.4.044	5.2.1 - 32.18.R	Kombinierter Fuss-/Veloweg, Weideggstr. (Arnegg - Andwil)	0.77

3203.4.045	5.2.1 - 32.19.R	Verbreiterung Veloführung, Fliederweg	0.05
3203.4.046	5.2.1 - 99.01.R	LV-Brücke St.Gallen - Untereggen, Anschlussbereich Untereggen	0.60
3203.4.047	5.2.1 - 99.02.RF	Untereggen Schachstellenanalyse FVV	0.30
3203.4.048	5.2.1 - 33.02.R	Belagsschale ersetzen, Degersheimerstr. (Ramsen - Schachen)	0.49
3203.4.049	5.2.1 - 33.28.R	Umgestaltung Knoten, Bahnhofstr. / alte Bahnhofstr.	0.90
3203.4.050	5.2.1 - 44.30.RF	Schwachstellen Fuss-Veloverkehr NLK	0.70
3203.4.051	5.2.1 - 46.09.R	Belagsausbau Veloweg, Rothausstr. / Aachstr.	0.07
3203.4.052	5.2.1 - 5.1.1.1	LV-Brücke St.Gallen - Untereggen, Teil Untereggen	1.75
3203.4.053	5.2.1 - 5.1.1.2	LV-Brücke St.Gallen - Untereggen, Teil St.Gallen	1.75
3203.4.054	5.2.1 - 52.35.F	Ufersteg, Badi Speck - Platz Ost	0.85
3203.4.055	5.2.1 - 98.01.RF	Schwachstellen Fuss-Veloverkehr Eggersriet	0.30

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
3203.4.011	3.2.1	Eggersriet, BGK St.Gallerstrasse	3.70
3203.4.012	3.2.2	Romanshorn, BGK Neuhofstrasse	0.90
3203.4.013	3.2.3	Romanshorn, BGK Bahnhofstrasse	0.90
3203.4.064	11.1	Romanshorn, Sanierung Kreisel Huebelg	2.30

Tabelle 4-1b

Paket Langsamverkehr B-Liste (LV B-Liste)

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio. CHF) Okt. 2020 exkl. MWST
3203.4.027	5.1.4	St.Gallen, Veloschnellroute – B	11.50
3203.4.056	5.2.3	Fuss- und Velowegnetz – B	48.20

Tabelle 4-1c

4.2 Nicht mitfinanzierte Massnahmen

4.2.1 Nicht durch den Bund mitfinanzierbare Massnahmen

Aufgrund der gesetzlichen Vorgaben (insb. Art. 17a MinVG und Art. 21 MinVV⁶) und der ergänzenden Ausführungen der RPAV (Kap. 2.7) können folgende Massnahmen nicht durch Bundesbeiträge mitfinanziert werden. Sie waren jedoch für die Beurteilung der Wirkung relevant und sind daher in den ausgewiesenen Zeithorizonten umzusetzen.

⁶ SR 725.116.21

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Priorität</i>
Siedlungsmassnahmen			
3203.4.094	1.1	Entwicklung der Bahnhofsgelände - Schaffung Projektorganisationen für 11 Siedlungsentwicklungen	As
3203.4.095	1.2	Regionale Arbeitsplatzgebiete - Schaffung von Projektorganisationen für 3 Gebiete	As
3203.4.099	1.6	Entwicklungskonzept Goldach-Froheim - Umsetzung Masterplan in behördenverbindliche Instrumente	As
3203.4.100	1.7	Entwicklungskonzept Rorschach HB - Seebleiche - Realisierung	As
3203.4.101	1.8	Entwicklungskonzept Bruggen / Haggen / Lerchenfeld - Realisierung	As
3203.4.102	1.9	Entwicklungskonzept St.Gallen West - Gossau Ost - Realisierung	As
3203.4.104	2.1	Gestaltung Übergang Siedlung – offene Landschaft - Nachfolgeprojekte in weiteren Gemeinden	As
3203.4.105	2.2	St.Gallen, Urbane Grünroute (Veloschnellroute)	As
3203.4.106	2.3.1	Stadtlandschaften: St.Gallen, Burgweiherareal	As
3203.4.107	2.3.2	Stadtlandschaften: St.Gallen, Areal Bach	As
3203.4.108	2.3.3	Stadtlandschaften: Arbon, Seeufer	As
3203.4.109	2.3.4	Stadtlandschaften: Flawil, Weidegg-Pärkli	As
3203.4.110	2.4	Gossau, Deponie als Lärmschutz	As
3203.4.111	2.5	Stadtklima / Anpassung an den Klimawandel - Inhalt noch nicht definiert	As
3203.4.112	2.6	Biodiversität im Siedlungsraum - Konzepte und Realisierung div. Gemeinden	As
Verkehrsmassnahmen			
3203.4.069	4.1	Mobilitätsmanagement in Unternehmen (inkl. Projekte / Planungsprozesse), inkl. private Parkierung	Av
3203.4.070	4.2	Mobilitätsmanagement in Planungsprozessen	Av
3203.4.071	4.3	Infrastrukturkommunikation clevermobil	Av
Nicht zur Mitfinanzierung beantragte Eigenleistungen der Agglomeration			
3203.4.067	3.3.1	Tieftempogebiete Agglokern / Nebenzentren	Av E
3203.4.068	3.3.2	Begegnungszonen	Av E
3203.4.072	4.4	Impulsprojekte „Neue Mobilität“	Av E
3203.4.073	5.2.2	Signalisationskonzept Veloverkehr	Av E
3203.4.075	6.5	Park & Ride Konzept	Av E
3203.4.076	7.1	Parkplatzbewirtschaftung in Attraktorengeländen / Einführung EBZ im restlichen Siedlungsgebiet	Av E
3203.4.077	7.2	Erweiterung / Einführung Parkleitsysteme in Zentren	Av E

3203.4.078	7.3	Reduktion der zu erstellenden PP-Anzahl aufgrund öV-Erschliessungsgüte	Av E
3203.4.079	7.4	Potentialanalyse „autoarmes Wohnen“	Av E
3203.4.083	8.5	Busangebot Agglomeration	Av E
3203.4.084	8.6	Busangebot Starke Stadtachsen	Av E
3203.4.085	8.7	Erneuerung Agglo-öV-Konzept	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
3203.4.093	12.1	Machbarkeitsstudie Logistik Hub Gossau Ost	Vorleistung der Agglomeration: Beginn der Erarbeitung ab 2021 und somit vor dem massgebenden Zeithorizont

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
3203.4.086	8.8	St.Gallen, Ostkopf Bahnhof St.Gallen

Tabelle 4-4

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

4.4 Durch den Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C

Die Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen auf Planungsstand, Kosten-Nutzen-Verhältnis und Bau- und Finanzreife gemäss den RPAV (Kap. 3.3.) führt zu untenstehenden Änderungen gegenüber den Angaben im eingereichten Agglomerationsprogramm.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) laut AP</i>	<i>Begründung</i>
A → C				
3203.4.059	6.3	Gossau, Bahnhof Gossau, 2. Personenunterführung	9.00	Planungsstand ungenügend: Der Variantenentscheid ist noch nicht getroffen; somit sind Kosten und Terminplanung noch nicht verlässlich abzuschätzen. Die Koordination mit den SBB lässt vor 2040 keinen Ausbau zu.
B → C				
3203.4.014	3.2.4	Speicher, Ortsdurchfahrt	5.80	Planungsstand ungenügend: Es sind nur Ziele bekannt; konkrete Inhalte oder Standards fehlen noch.
3203.4.015	3.2.5	Teufen, BGK Niederteufen	6.20	Planungsstand ungenügend: Es sind nur Ziele bekannt; konkrete Inhalte oder Standards fehlen noch.
3203.4.016	3.2.6	Herisau, BGK Bahnhofstrasse	3.20	Planungsstand ungenügend: Die Massnahmen sind noch unklar und hängen von Arealentwicklungen ab.
3203.4.061	6.6	St.Gallen, Bahnhof Winkeln, 2. Personenunterführung	3.20	Bau- und Finanzreife ungenügend: Der Kostenteiler mit den SBB ist noch nicht definiert.
3203.4.001	3.1.1	St.Gallen, Stadtraum Bruggen	7.50	Handlungsbedarf anerkannt, Planungsstand ungenügend: Es fehlen sowohl das übergeordnete als auch das Detailkonzept.
3203.4.002	3.1.2	St.Gallen, Stadtraum St.Fiden	6.50	Handlungsbedarf anerkannt, Planungsstand ungenügend: Es fehlen sowohl das übergeordnete als auch das Detailkonzept.
3203.4.003	3.1.3	St.Gallen Stadtraum Krontal	6.00	Handlungsbedarf anerkannt, Planungsstand ungenügend: Es fehlen sowohl das übergeordnete als auch das Detailkonzept.

Tabelle 4-5

4.5 B-Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung

Für die in der nachfolgenden B-Liste stehenden Massnahmen ist die Bau- und Finanzreife für die Vierjahresperiode 2024–2027 nicht erreichbar oder muss das Kosten-Nutzen-Verhältnis noch optimiert werden. Zum Zeitpunkt des Versands dieses Prüfberichts (22.02.2023) ist die Mitfinanzierung dieser Massnahmen durch den Bund nicht gesichert. Diese Massnahmen sollen optimiert und/oder zur Bau-

und Finanzreife gebracht werden, in den Agglomerationsprogrammen der nachfolgenden Generation von der Agglomeration neu eingereicht und vom Bund nochmals geprüft werden:

B-Liste

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) laut AP</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) 2020*</i>	<i>Bundes- beitrag **</i>
3203.4.115	LV-B	Paket LV B-Liste	59.70	59.70	23.88
Summe			59.70	59.70	23.88

Tabelle 4-6 * Preisstand Oktober 2020; ** Preisstand Oktober 2020 exkl. Mehrwertsteuer und Teuerung

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 St.Gallen - Bodensee ist als mittlere Agglomeration einzustufen (vgl. dazu Erläuterungsbericht zur Prüfung). Im zweiten Schritt wird mittels Gegenüberstellung von Gesamtnutzen und Gesamtkosten das Kosten-Nutzen-Verhältnis ermittelt (Art. 14 Abs. 1 PAVV, Kap. 3.4 RPAV, vgl. dazu Ziff. 5.2.).

Im letzten Schritt wird der Stand der Umsetzung der verbindlich vereinbarten A-Massnahmen gemäss der Leistungsvereinbarung der vorletzten Generation beurteilt (Art. 14 Abs. 1 i.V.m. Abs. 3 PAVV, vgl. dazu Ziff. 5.3.). Aus dem Kosten-Nutzen-Verhältnis und der Berücksichtigung des Stands der Umsetzung resultiert die Programmbeurteilung. Aus der Programmbeurteilung ergibt sich der Beitragssatz.

Der Erläuterungsbericht zur Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 4. Generation legt die einzelnen Schritte der Programmbeurteilung detaillierter dar.

5.1 Gesamtnutzen

Der Gesamtnutzen eines Agglomerationsprogramms bildet dessen Beitrag ab zur Verwirklichung der gemäss Artikel 17d MinVG⁷ vorgegebenen Wirkungsziele. Diese umfassen eine bessere Qualität des Verkehrssystems, mehr Siedlungsentwicklung nach innen, mehr Verkehrssicherheit und weniger Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch.

In die Beurteilung des Gesamtnutzens des Agglomerationsprogrammes St.Gallen - Bodensee 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).

⁷ SR 725.116.2

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
Summe (Nutzen)	5

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 St.Gallen - Bodensee belaufen sich auf 181.45 Mio. CHF. Für die mittelgrosse Agglomeration St.Gallen - Bodensee werden diese Gesamtkosten als tief eingestuft.

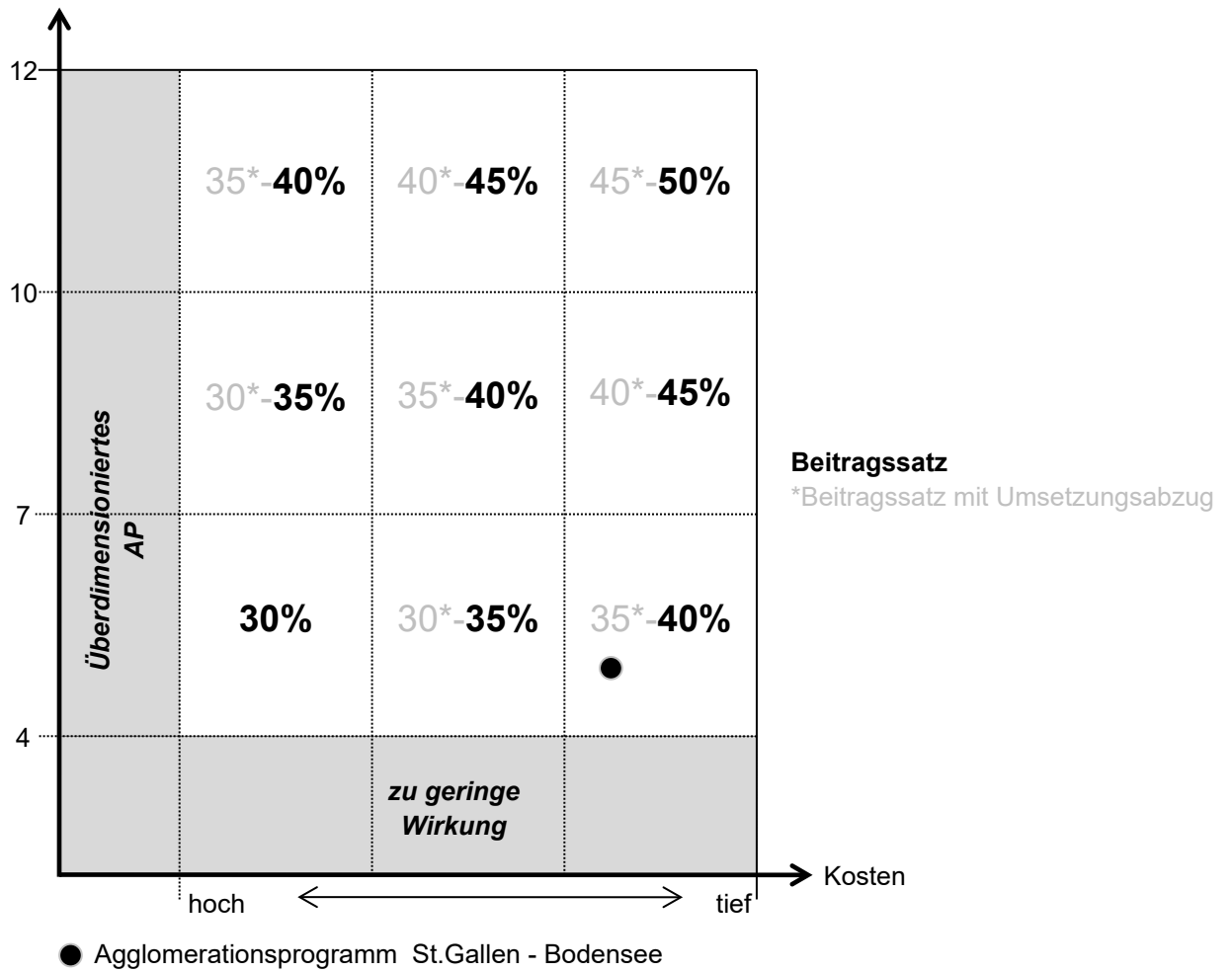
5.3 Umsetzungsbeurteilung und Beitragssatz

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.⁸

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

⁸ Art. 22 MinVV und RPAV Kap. 3.4.4.

Nutzen (gemäss Tabelle 4-2)



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

6.1 Gesetzgebung, Sach- und Massnahmenpläne sowie Inventare des Bundes

6.1.1 Allgemeines

Das vorliegende Agglomerationsprogramm wurde auf seine Übereinstimmung mit der Raumplanungs- und Umweltgesetzgebung sowie mit den themenbezogenen Sachplänen namentlich «Mobilität und Raum 2050», Sachplan Verkehr Teil Programm sowie den Teilen Infrastruktur Schiene und Strasse wie auch mit Massnahmenplänen und Inventaren des Bundes summarisch überprüft. Dabei wurden keine Widersprüche festgestellt.

Die gesetzlichen Bestimmungen und Planvorgaben sind auch bei der Weiterentwicklung und Umsetzung des vorliegenden Agglomerationsprogramms zwingend einzuhalten. Bei der Umsetzung von A-Massnahmen müssen allfällig auftretende Konflikte bis zur Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarungen mit den zuständigen Bundesstellen geklärt sein.

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

Folgende für die Beurteilung der Wirkung des Agglomerationsprogramms mitberücksichtigte Massnahmen der Priorität A oder B können aufgrund einer summarischen Prüfung des BAFU Konflikte oder Schwierigkeiten in Bezug auf die Einhaltung der Umweltschutzgesetzgebung aufweisen (nicht abschliessende Aufzählung):

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Tab. Prüfbericht</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Zeit-horizont</i>	<i>Mögliche Konflikte</i>
3203.4.024	5.1.2	2-1	Teufen, Veloschnellroute Lustmühle - Kantonsgrenze SG	A	Konflikt mit Wildtierkorridor AR-01_SG-20 (Verschärfung des Konflikts wegen der Topographie und den zusätzlich nötigen Stützmauern). Wird in der Leistungsvereinbarung mit Auflagen versehen
3203.4.027	5.1.4	4-1c	St.Gallen, Veloschnellroute – B	PauschB	Wildtierkorridor AR-01_SG-20

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)⁹ 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 – weitere Empfehlungen u.a. zur Verbesserung der Abstimmung mit den übergeordneten Planungen, zur Verbesserung der Programmwirkung und zu operativen Aspekten gegeben.

Die gesamtverkehrliche Wirkung des Agglomerationsprogramms könnte weiter verbessert werden, indem die bestehenden Strategien mit mehr Push-Massnahmen zur Lenkung des MIV unterstützt würden, beispielsweise einer agglomerationsweit harmonisierten Bepreisung in der Parkraumstrategie und Massnahmen zur Erhöhung des Besetzungsgrads. Die Förderung von nachhaltigen Mobilitätsformen wie der Elektromobilität im Privatverkehr könnten darüber hinaus helfen, den motorisierten Individualverkehr (MIV) umwelt- und siedlungsverträglicher zu gestalten. Das Konzept der starken Stadtachsen hat ein grosses gesamtverkehrliches Potenzial und kann die Abstimmung von Siedlung und Verkehr stark positiv beeinflussen. Um aber eine entsprechende Wirkung entfalten zu können, müssten die zugehörigen Massnahmen konsequent weiterentwickelt und präzisiert werden. Es ist aufzuzeigen, wo welche konkreten Massnahmen zur Erreichung der erklärten Ziele ergriffen werden. Die übergeordneten Massnahmen sollten noch verstärkt in die Planungen zur Weiterentwicklung des Gesamtverkehrskonzepts einbezogen und als Ausgangspunkt für Überlegungen zum kantonalen und städtischen Angebot genutzt werden. Dies gilt insbesondere für die Verbesserungen durch STEP 2035 (Bahn) und der Ausbau der Nationalstrasse A1 in der Stadt St.Gallen. In Zukunft sollten auch in den Nebenzentren stauempfindliche Siedlungsgebiete durch Verkehrsmanagement entlastet und aufgewertet werden. Schliesslich wird empfohlen die Umsetzung der regionalen Veloschnellverbindungen mit konkreten Massnahmen weiter aufzuwerten.

⁹ SR 700.1

Ein zukünftiges Agglomerationsprogramm könnte davon profitieren, die Siedlungsmassnahmen so auszuarbeiten und darzustellen, dass der Inhalt der Massnahmen und die Umsetzungsschritte klarer werden. Bei den Massnahmen ist deutlicher aufzuzeigen, wo das Siedlungswachstum im Raum konkret stattfinden wird. Ausserdem sollten Siedlung und Verkehr auch auf der Massnahmenebene abgestimmt werden. In einer zukünftigen Generation sind gemäss Art. 4 Abs. 2 PAVV zwingend Siedlungsmassnahmen mit A und B Priorität einzureichen. Die landschaftliche Teilstrategie, welche stark auf die Natur und die städtische Klimaanpassung ausgerichtet ist, könnte mit konkreten Massnahmen ergänzt werden. Die landschaftlichen Massnahmen sind bislang nur konzeptionell und sind für eine stärkere Wirkung weiter zu konkretisieren. Ebenso könnte die ökologische Vernetzung in der landschaftlichen Strategie besser berücksichtigt und durch konkrete Massnahmen gefördert werden.

Bei der Umsetzung der Siedlungsmassnahmen ist darauf zu achten, dass für den angegebenen Horizont ausgewiesen wird, welche Umsetzungsschritte getroffen werden konnten. Zumindest für Schlüsselmassnahmen sollte im Umsetzungsbericht der Umsetzungsstand festgehalten werden (vgl. Ziff. 2.2.2 1. Untertitel RPAV).

Schliesslich dienen die Zielwerte der MOCA-Indikatoren als Hilfsmittel für die Erarbeitung bzw. Weiterentwicklung eines Agglomerationsprogramms. Sie ergänzen das Zukunftsbild um quantitative Aussagen. Auffällig sind in diesem Zusammenhang die unterschiedlich ambitionierten Zielwerte bezüglich des MIV-Anteils im Modal Split für die jeweiligen Teilagglomerationen. Angesichts der Massnahmen zugunsten des FVV und des längerfristig vorgesehenen Parkraum- und Verkehrsmanagements sollte überdacht werden, ob nicht vor allem für die Teilagglomeration St.Gallen stärkere Verlagerungsziele möglich sind. Die für 2040 angestrebten Siedlungsdichten von 65-98 Einwohnern und Beschäftigten pro Hektar sind dagegen ähnlich ambitioniert. Allenfalls ist zu prüfen, ob die vorgesehenen Massnahmen zur Siedlungsentwicklung nach innen und zur Mobilisierung der bestehenden Bauzonen ausreichen, um diese Dichten mittelfristig zu erreichen.¹⁰ Auch könnten die verschiedenen MOCA-Ist- und Zielwerte für die drei Teilagglomerationen um einen Ist- und Zielwert für die Gesamtagglomeration ergänzt werden.

¹⁰ Vgl. RPAV S.12, Ziff. 1.6

ANHANG 1

Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen

Paket Langsamverkehr A-Liste (LV A-Liste)

Massnahmentyp	Anzahl Leistungseinheiten	Leistungs-einheit	Gemittelte Kosten pro Leistungseinheit	Beitrags-satz	Konzept-kürzung	Teuerungs-zuschlag	Beitrag pro Leistungseinheit	Total Beitrag
Fussgängerstreifenmarkierung	1	Stück	10'000	40%	5%	8%	4'104	4'104
Fussgängerschutzinseln ohne Strassenaufweitung	1	Stück	25'000	40%	5%	8%	10'260	10'260
Fussgängerschutzinseln mit Strassenaufweitung	17	Stück	97'919	40%	5%	8%	40'186	683'160
Langsamverkehrsüberführungen	710	m2	10'000	40%	5%	8%	4'104	2'913'840
Langsamverkehrsunterführung	170	m2	15'000	40%	5%	8%	6'156	1'046'520
Längsführung Kat.1	2'850	m	261	40%	5%	8%	107	304'981
Längsführung Kat.2	2'080	m	839	40%	5%	8%	344	716'041
Längsführung Kat.3	2'020	m	1'603	40%	5%	8%	658	1'328'654
Längsführung Kat.4	2'580	m	2'330	40%	5%	8%	956	2'466'806

	Total Beitrag Mio. CHF (gerundet)	9.48
--	-----------------------------------	------

Tabelle A1-a

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.	26'300	m2	313	40%	5%	8%	128	3'377'592

	Total Beitrag Mio. CHF (gerundet)	3.38
--	-----------------------------------	------

Tabelle A1-b

ANHANG 2

Liste der nicht mitfinanzierten Massnahmen mit aus Bundessicht kritischer Wirkung

In der folgenden Liste werden jene nicht mitfinanzierten Massnahmen aufgelistet, die Bestandteil des eingereichten Agglomerationsprogramms sind, die jedoch vom Bund kritisch beurteilt werden.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Begründung</i>
3203.4.110	2.4	Gossau, Deponie als Lärmschutz	Konflikt mit schutzwürdigen Bäumen, grosse Landschaftseingriffe, erhöhter Lärm und starker Verkehr; grosser Bodenverbrauch; landschaftlicher Nutzen der Massnahme unklar

Tabelle A2-1