



26. Februar 2014

Agglomerationsprogramm Rheintal

2. Generation

Prüfbericht des Bundes

Referenz/Aktenzeichen: 321.1 / M123-0082

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, Bundesbeitrag, Listen der A- und B-Massnahmen	5
3	Prüfung der Grundanforderungen	6
4	Beurteilung der Programmwirkung	7
4.1	Nutzen - Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien	7
4.2	Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis).....	9
5	Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen	11
6	Übereinstimmung mit der Gesetzgebung und Planungsinstrumenten des Bundes.....	11
7	Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms	11
ANHANG	12
	Anpassung Massnahmen aufgrund Vorgaben Weisung	13
	Nicht mitfinanzierte Massnahmen.....	13
	Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen	16
	Durch den Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C	16
	A-, B- und C*-Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung	17
	Massnahmenliste Benchmark Langsamverkehr	20
	Liste der nicht mitfinanzierbaren Infrastrukturmassnahmen mit aus Bundessicht kritischer Wirkung	20

1 Gegenstand, Ziel, Vorgehen

1.1 Gegenstand der Prüfung

Gegenstand der Prüfung ist das Agglomerationsprogramm Rheintal bestehend aus:

- Agglomerationsprogramm Rheintal, 26. Oktober 2011

Das Agglomerationsprogramm (AP) wurde am 16. Dezember 2011 beim Bund zur Prüfung eingereicht. Damit bewirbt sich die Agglomeration/Trägerschaft für die Mitfinanzierung der im Agglomerationsprogramm als prioritär eingestuften Verkehrs-Infrastrukturvorhaben durch den Bund im Rahmen des Infrastrukturfondsgesetzes.

1.2 Ziel und Zweck der Prüfung

Die Prüfung hat drei Ziele:

1. Die Erfüllung der Grundanforderungen prüfen.
2. Die Wirkung des Agglomerationsprogramms beurteilen. Die Wirkung ist entscheidend für die Höhe der Bundesbeiträge.
3. Die Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen¹ über alle Agglomerationsprogramme mit Blick auf die verfügbaren Bundesmittel.

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. Februar 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“ damit gemeint.

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

Der Bund begrüsst die grenzüberschreitende Zusammenarbeit zur Erarbeitung eines gemeinsamen Agglomerationsprogramms Rheintal, das eine fachübergreifende Planung zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr anstrebt. Aufgrund des vorliegenden Agglomerationsprogramms ist jedoch erkennbar, dass diese Zusammenarbeit noch am Anfang steht und die gemeinsame koordinierte Planung noch nicht ausreichend weit entwickelt werden konnte. Im Aufbau des Agglomerationsprogramms ist ein roter Faden von Handlungsbedarf, Zukunftsbild und Teilstrategien zu den Massnahmen noch nicht durchgängig erkennbar. Dies äussert sich auch in einer noch zu verbessernden Abstimmung und einem noch nicht weit fortgeschrittenen Konkretisierungsgrad der vorgeschlagenen Massnahmen. Zudem werden einzelne Analysen nicht auf der Ebene des Gesamttraums durchgeführt.

Im Verkehrsbereich enthält das Agglomerationsprogramm gewisse Stärken. So sind positive Ansätze zu länderübergreifenden Konzeptionen des öffentlichen Verkehrs (ÖV) und des Langsamverkehrs zu finden. Die Trennwirkung des Rheins und der Landesgrenze soll mit konkreten Massnahmen vermindert werden. Im Siedlungsbereich sind im Schweizer Teilraum der Agglomeration Ansätze zu einer Konzentration der Siedlungsentwicklung ersichtlich.

Eine deutliche Schwäche in der Gesamtverkehrskonzeption liegt in den noch unzureichenden Aussagen zur künftigen grenzüberschreitenden Entwicklung des motorisierten Individualverkehrs (MIV). Ein entsprechender Handlungsbedarf sowie die Massnahme „Mobil im Rheintal“ zeigen aber die Notwendigkeit einer abgestimmten MIV-Planung im Rahmen eines kohärenten Gesamtverkehrskonzeptes auf. Im Siedlungsbereich sind die Instrumente zur Innenentwicklung sowie zur Lenkung der Siedlungsentwicklung insgesamt zu konkretisieren und auf Stufe des Agglomerationsprogramms für den Gesamtperimeter abzustimmen.

Die vorgeschlagenen Massnahmen tragen zu punktuellen Verbesserungen der Verkehrssicherheit bei. Aufgrund der noch zu wenig weit entwickelten und abgestimmten Teilstrategien und Massnahmen kann noch keine Veränderung des Modal Split erwartet und nicht mit einer Reduktion der Luft- und Lärmbelastungen gerechnet werden. Die Lenkung der Siedlungsentwicklung nach innen ist noch nicht genügend konkret, um eine spürbare Reduktion des Flächenverbrauchs gegenüber dem Trend zu bewirken. Die Aufwertung der Landschaftsräume wird mit bestehenden Instrumenten angegangen, jedoch ist eine grenzüberschreitende Abstimmung noch zu wenig ersichtlich.

Insgesamt kann das vorliegende Agglomerationsprogramm Rheintal mit 3 Wirkungspunkten keine ausreichende Wirkung erzielen.

Aufgrund der zu geringen Programmwirkung wird dem eidg. Parlament im Rahmen der zweiten Periode 2015-2018 keine Mitfinanzierung des Agglomerationsprogramms vorgeschlagen.

Weitere Informationen zu den einzelnen Massnahmen und ihrer Priorisierung durch den Bund für das Agglomerationsprogramm Rheintal sind im Anhang zu finden.

3 Prüfung der Grundanforderungen

Die grundsätzliche Mitfinanzierungswürdigkeit des Agglomerationsprogramms durch den Bund ist entsprechend der UVEK-Weisung an bestimmte Grundanforderungen geknüpft. In Gesprächen zur Zwischenbeurteilung 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 der Kanton 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

Wirksamkeitskriterium *Beurteilung mit Begründung*

<i>Wirksamkeitskriterium</i>	<i>Beurteilung mit Begründung</i>
WK1: Qualität der Verkehrssysteme verbessert	<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Das vorgeschlagene grenzüberschreitende ÖV-Konzept ergänzt die bestehende Bahnlinie mit Ost-West-Beziehungen, verkürzt die Fahr- und Wartezeiten und verbessert die ÖV-Erreichbarkeit. ▪ Die Verbesserung des Langsamverkehrs wird im Agglomerationsprogramm systematisch und flächendeckend angegangen. Die Optimierung des Netzes, der Signalisation sowie die Erhöhung der Sicherheit stehen dabei im Vordergrund. <p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Im Zukunftsbild ist eine zweckmässig abgestimmte Gesamtverkehrsstrategie nicht ersichtlich. Sie fokussiert zu einseitig auf den ÖV. Der Langsamverkehr und der MIV kaum thematisiert, obschon hier zentrale Herausforderungen (z.B. Verbindung Autobahnen A1 und A14) bestehen und mit „Mobil im Rheintal“ Massnahmen vorgeschlagen werden. Zudem finden einzelne Zielsetzungen auf Teilstrategieebene keine Umsetzung auf der Massnahmenebene (z.B. Optimierung Knotenbereiche, Stauraumbeseitigung). ▪ Die Planung der ÖV- und MIV-Konzeptionen, unter anderem in „Mobil im Rheintal“, erfolgt parallel, die Abstimmung ist jedoch noch zu verbessern. Die Reife von zentralen Massnahmen des Agglomerationsprogramms (Rheinquerungen im Mittelrheintal, ÖV-Angebotserweiterung und „Mobil im Rheintal“) ist ungenügend. Planungen zu verkehrlichen flankierenden Massnahmen für eine

abgestimmte MIV-Planung (Kanalisation, Entlastung, Verstetigung) sind nicht ersichtlich. Somit kann keine Verbesserung der Erreichbarkeit attestiert werden.

- Die Verbesserung der Intermodalität wird thematisiert, jedoch noch nicht flächendeckend angegangen. Aufwertungen der Veloparkierungsanlagen sowie einzelne Massnahmen in Heerbrugg/Widnau können nur lokal eine gewisse positive Wirkung erzielen.
 - Nachfrageseitig sind kaum griffige Massnahmen vorgesehen. Das regionale Parkraumkonzept steht erst am Anfang und weist lediglich den Projektstand einer Vorphase (Analyse) auf. Es ist bisher keine Massnahme zum Umgang mit dem heutigen grosszügigen Angebot an Parkplätzen vorgesehen.
-

WK2:

Siedlungsentwicklung nach innen gefördert

Stärken

- Für den Schweizer Teilraum der Agglomeration sind Ansätze zur Lenkung und Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen erkennbar. Beispielsweise liegen die ausgewiesenen ESP mit verdichteter Mischnutzung innerhalb der Siedlungsschwerpunkte des Zukunftsbildes. Ferner wurden im Wesentlichen für den Schweizer Teilraum Massnahmen abgeleitet (Siedlungsentwicklung Raum Mittelrheintal, höhere Dichten im Rahmen von zukunftsweisenden Wohnsiedlungen bei Bahn und Bus, Anforderungen an die Neueinzonungen von Bauland), welche eine gewisse positive Wirkung, jedoch lediglich in Teilräumen der Agglomeration, erzielen.
- Die Siedlungsbegrenzungslinien sind ein zweckmässiges Instrument zur Verringerung der Zersiedelung in der gesamten Agglomeration, auch wenn sie sich in der Schweiz (Richtplan Kanton St. Gallen) und in Österreich (Grünzonenplan) unterscheiden. Die verbindliche Ausgestaltung der Siedlungsbegrenzungslinien bleibt jedoch der kommunalen Ebene überlassen (Orts- oder Teilzonenplanung) und ist im Agglomerationsprogramm noch nicht genügend konkretisiert.

Schwächen

- Im Strategiebild Siedlung ist der österreichische Teilraum der Agglomeration noch nicht kohärent bearbeitet: So werden z.B. ESP und Planungsräume für regionale Betriebsgebiete ausgewiesen, die sich nicht auf die sechs genannten Siedlungsschwerpunkte des Zukunftsbildes beziehen und damit dem Zukunftsbild widersprechen.
 - Die publikumsintensiven Einrichtungen werden trotz der Positivplanung im Richtplan des Kantons St.Gallen unzureichend auf die wirtschaftlichen Schwerpunktgebiete abgestimmt.
 - Die Problematik der bestehenden, noch un bebauten Bauzonen an peripheren und schlecht erschlossenen Lagen und unternutzten Gewerbebezonen wird im Agglomerationsprogramm weder konzeptionell noch mit lenkungsstarken Massnahmen angegangen. Massnahmen und Strategien für eine Reduktion von Bauzonen und entsprechende Kompensationsmechanismen werden dementsprechend nicht thematisiert.
 - Die Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume wird kaum thematisiert und lediglich sehr lokal angegangen.
-

WK3:

Verkehrssicherheit erhöht

Stärken

- Im Agglomerationsprogramm ist eine Teilstrategie Gesamtverkehr und Sicherheit erarbeitet. Mit der Aufwertung einiger Ortsdurchfahrten, den Langsamverkehrsmassnahmen, insbesondere der Sanierung von Querungen der Kantonsstrassen, wird eine gewisse Verbesserung der Verkehrssicherheit erzielt.
-

	<p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> Der österreichische Teilraum der Agglomeration wird noch zu wenig in die Teilstrategie Gesamtverkehr und Sicherheit integriert.
<p>WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert</p>	<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> Die Konzepte zur Landschaftsentwicklung, zur Gestaltung der Siedlungsränder sowie zur Biotopvernetzung und Grünraumverbindung sind gute Ansätze, die eine Aufwertung von von Natur- und Landschaftsräumen erwarten lassen. <p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> Aufgrund der geringen Reife der vorgeschlagenen Verkehrsmassnahmen und der fehlenden Abstimmung von Projekten in den unterschiedlichen Agglomerationsteilräumen sind keine relevanten Veränderungen des Modal Split zu Gunsten des Langsamverkehrs und des ÖV zu erwarten. Es kann deshalb auch nicht von Verringerungen der Luft- und Lärmbelastungen ausgegangen werden. Das Siedlungsflächenwachstum und die Zersiedelung werden durch die vorgesehenen Massnahmen nicht wesentlich vermindert, verschiedene Massnahmen sind noch zu wenig konkretisiert um eine entsprechende Wirkung zu erzielen.

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	1
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert	0
WK3: Verkehrssicherheit erhöht	1
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert	1
Summe WK1 - WK4 (Nutzen)	3

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 55.85 Mio. und werden als mittel eingestuft².

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.

² Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. und Teuerung

Nutzen (WK1-4)

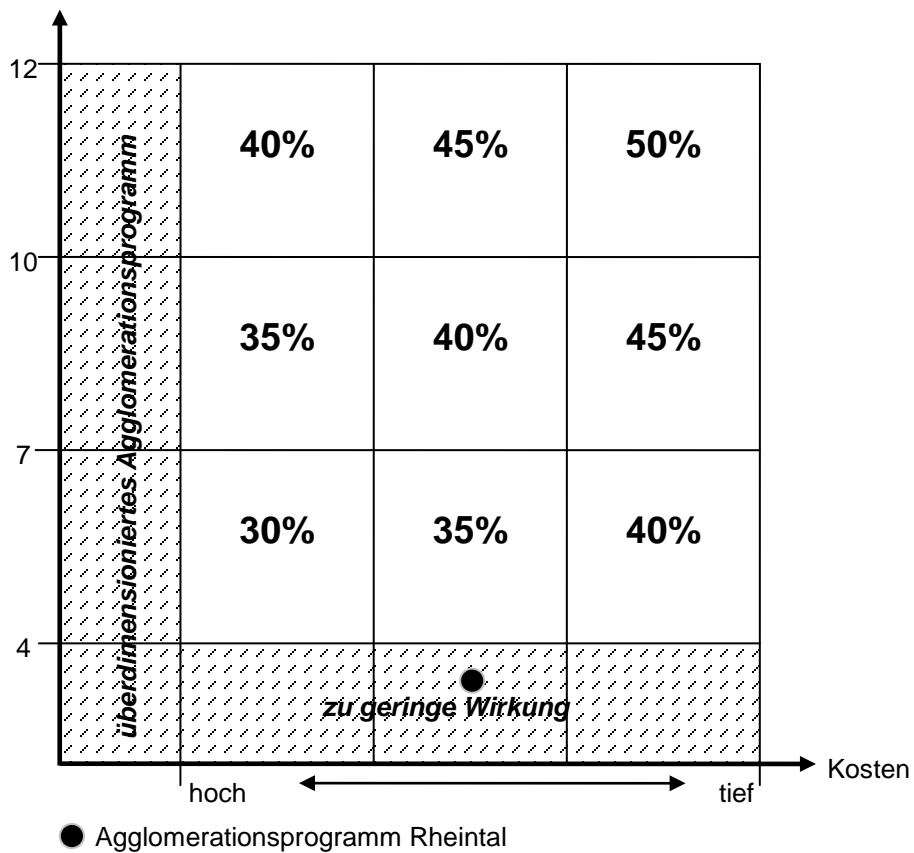


Abbildung 4-1

5 Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen

Aufgrund der ungenügenden Programmwirkung werden in der zweiten Tranche keine Bundesmittel zur Mitfinanzierung von Infrastrukturmassnahmen vorgesehen. Zur besseren Nachvollziehbarkeit des Prüfungsergebnisses wird jedoch die Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen im Anhang dargestellt.

6 Übereinstimmung mit der Gesetzgebung und Planungsinstrumenten des Bundes

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.

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).

Mit dem Agglomerationsprogramm 2. Generation ist eine wichtige Grundlage für die Agglomeration Rheintal geschaffen worden: Die Herausforderungen sind genannt, eine Vision liegt vor. Die Ableitung von entsprechenden Teilstrategien und Massnahmen ist aber noch nicht ausreichend fortgeschritten. Die Agglomeration wird jedoch ermutigt, die vorliegende Grundlage zu nutzen und die Arbeit fortzuführen. Für die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms Rheintal 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 – unter Berücksichtigung des grenzüberschreitenden Kontextes - die Weiterentwicklung des roten Fadens vom Handlungsbedarf bis zu den Massnahmen sowie die Konkretisierung der Strategien und Massnahmen im Siedlungs- und Verkehrsbereich. Dies betrifft insbesondere auch die Massnahme „Mobil im Rheintal“.



ANHANG

Aufgrund der ungenügenden Programmwirkung werden in der zweiten Tranche keine Bundesmittel zur Mitfinanzierung von Infrastrukturmassnahmen vorgesehen. Zur besseren Nachvollziehbarkeit wird jedoch die Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen dargelegt.

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

Ermittlung der nicht mitfinanzierten Massnahmen *

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

Ermittlung der durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbaren Massnahmen *

Ermittlung der Massnahmen mit abgeänderten Prioritäten A/B/C *

Ermittlung der Massnahmen mit Priorität A und B nach Überprüfung Bund *

- 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)

* Diese Massnahmen haben einer positive oder neutrale Wirkung auf das Agglomerationsprogramm.

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

Anpassung Massnahmen aufgrund Vorgaben 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>
3231.2.001	LV-1	Schlüsselprojekte Langsamverkehr	Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 3231.2.032, Schlüsselprojekte Langsamverkehr - Verbindung Höchst - Bahnhof St. Margrethen, CHF 0.50 Mio., Priorität A ▪ 3231.2.033, Schlüsselprojekte Langsamverkehr - Verbindung Au/St. Margrethen - Lustenau, CHF 5.00 Mio., Priorität B ▪ 3231.2.034, Schlüsselprojekte Langsamverkehr - LV-Unterführung als Verbindung von Heerbrugg und Widnau, CHF 3.00 Mio., Priorität A
3231.2.006	ÖV-1	Schlüsselprojekte Infrastrukturausbau ÖV (für Angebotsanpassung)	Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 3231.2.035, Schlüsselprojekte Infrastrukturausbau ÖV (für Angebotsanpassung) - Bushof St. Margrethen, CHF 5.00 Mio., Priorität B ▪ 3231.2.036, Schlüsselprojekte Infrastrukturausbau ÖV (für Angebotsanpassung) - Umbau Kreuzung, CHF 1.00 Mio., Priorität B ▪ 3231.2.037, Schlüsselprojekte Infrastrukturausbau ÖV (für Angebotsanpassung) - Neue Rheinbrücke zwischen St. Margrethen und Lustenau, CHF 20.00 Mio., Priorität B

Tabelle A-1

Nicht mitfinanzierte Massnahmen

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>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Priorität</i>	<i>Begründung für die Nicht-Mitfinanzierbarkeit</i>
Siedlungsmassnahmen				
3231.2.013	Dach-MN	Institutionalisierung der Zusammenarbeit zwischen St. Galler und Vorarlberger Rheintal	A	Es handelt sich um Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen, die nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierbar sind.
3231.2.014	S-1	Regionales Gebietsmanagement Gewerbe- und Industrieflächen	A	

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Priorität</i>	<i>Begründung für die Nicht-Mitfinanzierbarkeit</i>
3231.2.015	S-2	Siedlungsentwicklung Raum Mittelrheintal	A	
3231.2.016	S-3	Zukunftsweisende Wohnsiedlungen bei Bahn und Bus	A	
3231.2.017	S-4	Siedlungsentwicklung nach innen	A	
3231.2.018	S-5	Siedlungs- begrenzungslinien	A	
3231.2.019	S-6	Anforderungen für Einzonungen	A	
3231.2.020	S-7	Regionales Energie- management	A	
3231.2.021	LU-1	Umsetzung Land- schaftsentwick- lungskonzept	A	
3231.2.022	LU-2	Konzept Biotopvernet- zung und Grünraum- verbindung	A	
3231.2.023	LU-3	Konzept Siedlungs- rand-gestaltung	A	
3231.2.031	Mittel- rheintal	Massnahmenpaket Mittelrheintal	A	
Verkehrsmassnahmen				
3231.2.024	NM-1	Regionale Mobilitäts- zentrale	A	Es handelt sich um nicht infrastrukturelle Massnahmen, die nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierbar sind.
3231.2.025	NM-2	Betriebliches Mobili- tätsmanagement für mittlere und grössere Unternehmungen	A	
3231.2.026	NM-3	Regionales Parkraum- konzept	A	
3231.2.027	LV-6	Konzept und Umset- zung Signalisation grenzüberschreitendes Fuss- und Veloweg- netz	A	
3231.2.028	ÖV-2	Grenzüberschreitende Angebotsanpassung	A	
3231.2.029	ÖV-3	Anbindung an das Fernverkehrsnetz	A	
3231.2.030	ÖV-4	Förderung des Güter- verkehrs auf der Schiene	A	

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Priorität</i>	<i>Begründung für die Nicht-Mitfinanzierbarkeit</i>
Nicht zur Mitfinanzierung beantragte Eigenleistungen der Agglomeration				

Keine vorhanden

Tabelle A-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>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Priorität</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>
Eigenleistungen laut Bund (Weisung 14.12.2010)				

Keine vorhanden

Tabelle A-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.

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

Keine vorhanden

Tabelle A-4

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
--	--	Ausbau Eisenbahninfrastrukturen	--	Im STEP Ausbauschnitt 2025 sind für das Rheintal 180 Mio. CHF vorgesehen. Die detaillierten Projekte liegen jedoch noch nicht vor.
3231.2.007	MIV-1	Massnahmenpaket "Mobil im Rheintal"	-	Ausbau Nationalstrasse

Tabelle A-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.

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme
----------	--------	-----------

Keine vorhanden

Tabelle A-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.

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.

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio CHF) laut AP	Begründung
A → B				
3231.2.033	LV-1	Schlüsselprojekte Langsamverkehr - Verbindung Au/St. Margrethen - Lustenau	5.00	Bau- und Finanzreife unzureichend für den A-Horizont. Die Planungsreife der Angebotsanpassung ist unzureichend, da die Variantenwahl noch nicht erfolgt und von der Planung der ÖV-Querung abhängig ist. Beide Projekte sollen gemeinsam entwickelt und koordiniert werden.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>	<i>Begründung</i>
3231.2.035	ÖV-1	Schlüsselprojekte Infrastruktur- ausbau ÖV (für Angebotsan- passung) - Bushof St. Margrethen	5.00	Bau- und Finanzreife unzureichend für den A-Horizont. Die Planungsreife der Angebotsanpassung - ist unzureichend, da die Variantenwahl noch nicht erfolgt und von der Planung des Massnahmenpakets „Mobil im Rheintal“ im B-Horizont abhängig ist. Die Schlüsselprojekte des Infrastrukturausbaus im ÖV und „Mobil im Rheintal“ sollen gemeinsam entwickelt und koordiniert werden.
3231.2.036	ÖV-1	Schlüsselprojekte Infrastruktur- ausbau ÖV (für Angebots- anpassung) - Umbau Kreuzung	1.00	
A → C				
3231.2.008	MIV-2	Netzergänzungen für verbesserte Er- schliessung Ent- wicklungs-gebiete	16.00	Kosten/Nutzen-Verhältnis: ungenügend. Wegen der geringen Entlastungswirkung und der im schweizweiten Quervergleich tiefen Betroffenheit wird der Nutzen der Netzergänzung als gering eingestuft. Als Erschliessungsstrasse für das Leica-Areal mag sie gerechtfertigt sein, für das Gesamtverkehrssystem ist sie jedoch nicht gerechtfertigt. Zudem beeinträchtigt die Massnahme voraussichtlich ein Flachmoor von nationaler Bedeutung.
3231.2.037	ÖV-1	Schlüsselprojekte Infrastrukturausbau ÖV (für Angebots- anpassung) - Neue Rheinbrücke zwi- schen St. Margrethen und Lustenau	30.00	Aufgrund des Antrags der Agglomeration in den C- Horizont zurückpriorisiert.
B → C				
Keine vorhanden				

Tabelle A-7

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

A-Liste

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>	<i>Kosten (Mio CHF) 2005*</i>	<i>Bundes- beitrag</i>
3231.2.010	GVS-1	Aufwertung Ortsdurchfahrten 1. Priorität	20.00	16.85	0.00
3231.2.034	LV-1	Schlüsselprojekte Langsamverkehr - LV- Unterführung als Verbindung von Heer- brugg und Widnau	3.00	2.69	0.00
3231.2.038		LV A-Liste (Tab. A-10)		6.60**	0.00
	Summe			26.14	0.00

Tabelle A-8 (* 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 des Versands dieses Prüfberichts (26. Februar .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*
3231.2.011	GVS-2	Aufwertung Ortsdurchfahrten 2. Priorität	6.00	5.05	0.00
3231.2.033	LV-1	Schlüsselprojekte Langsamverkehr - Verbindung Au/St. Margrethen - Luste- nau	14.00	11.79	0.00
3231.2.035	ÖV-1	Schlüsselprojekte Infrastrukturausbau ÖV (für Angebotsanpassung) - Bushof St. Margrethen	10.00	8.42	0.00
3231.2.036	ÖV-1	Schlüsselprojekte Infrastrukturausbau ÖV (für Angebotsanpassung) - Umbau Kreuzung	1.00	0.84	0.00
3231.2.039		LV B-Liste (Tab. A-10)		3.61**	0.00
	Summe			29.71	0.00

Tabelle A-9 (* Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. und Teuerung, gerundet; ** Kosten im Benchmark gekürzt)

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).

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio CHF) laut AP
----------	--------	-----------	--------------------------------

Keine vorhanden

Tabelle A-10

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 Beitragssatzes 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 Rheintal 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.

Massnahmenliste Benchmark Langsamverkehr

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Priorität</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>	<i>Kosten (Mio CHF) 2005*/**</i>
3231.2.002	LV-2	Behebung Fuss- und Radverkehrsschwachstellen 1. Priorität	A	15.00	12.63
3231.2.004	LV-4	Parkierungsanlagen intermodale Schnittstellen Langsamverkehr 1. Priorität	A	0.70	0.59
3231.2.012	GVS-3	Sanierung Querungen Kantonsstrasse	A	4.00	3.37
3231.2.032	LV-1	Schlüsselprojekte Langsamverkehr - Verbindung Höchst - Bahnhof St. Margrethen	A	1.00	0.84
3231.2.003	LV-3	Behebung Fuss- und Radverkehrsschwachstellen 2. Priorität	B	10.00	8.42
3231.2.005	LV-5	Parkierungsanlagen intermodale Schnittstellen Langsamverkehr 2. Priorität	B	1.30	1.09
	Summe	A/B-Liste		32.00	26.94

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

Kürzung LV A-Liste: CHF 10.83 Mio.* / Kürzung LV B-Liste: CHF 5.90 Mio.*

Kürzung lt. Benchmark insges. CHF 16.73 Mio.*

	LV A-Liste	A	6.60
	LV B-Liste	B	3.61

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

Tabelle A-11 (* Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. und Teuerung, gerundet; ** Die Kosten der Massnahmen LV A- und B-Liste sind ausschlaggebend und in der Botschaft des Bundesrats aufgelistet)

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 A-12