



14.09.2018

Agglomerationsprogramm Werdenberg- Liechtenstein

3. Generation

Prüfbericht des Bundes

Referenz/Aktenzeichen: 223.0-4/3/18/3/10

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Dr. Maria Lezzi
Direktorin

Dr. Ulrich Seewer
Vizedirektor

Inhaltsverzeichnis

1	Gegenstand, Ziel und Zweck der Prüfung; Vorgehen	4
1.1	Gegenstand der Prüfung	4
1.2	Ziel und Zweck der Prüfung	4
1.3	Vorgehen im Prüfprozess	5
2	Gesamtwürdigung und Bundesbeitrag	6
3	Prüfung der Grundanforderungen	9
4	Beurteilung der Programmwirkung	11
4.1	Nutzen – Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien	12
4.2	Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis)	15
5	Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen	16
5.1	Anpassung der Massnahmen	16
5.2	Nicht mitfinanzierte Massnahmen	18
5.2.1	Nicht durch den Bund mitfinanzierbare Massnahmen	18
5.2.2	Nicht programmrelevante Massnahmen	18
5.3	Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen	19
5.4	Durch den Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C	20
5.5	A-, B- und C*-Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung	21
6	Übereinstimmung mit der Gesetzgebung und Planungsinstrumenten des Bundes sowie den kantonalen Richtplänen	22
6.1	Gesetzgebung, Sach- und Massnahmenpläne sowie Inventare des Bundes	22
6.1.1	Allgemeines	22
6.1.2	Massnahmen der Priorität A oder B mit möglichen Konflikten im Bereich Umwelt aus Sicht des Bundesamtes für Umwelt (BAFU)	22
6.2	Nachweis der Abstimmung von Massnahmen der Priorität A oder B mit den kantonalen Richtplänen	22
7	Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms	24
ANHANG 1		25

1 Gegenstand, Ziel und Zweck der Prüfung; Vorgehen

1.1 Gegenstand der Prüfung

Gegenstand der Prüfung ist das Agglomerationsprogramm **Werdenberg-Liechtenstein** bestehend aus:

- Verein Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein, Synthesebericht 3. Generation, 22. November 2016
- Umsetzungsreporting über die Massnahmen des Agglomerationsprogramms der 2. Generation, 22. Dezember 2016

Das Agglomerationsprogramm (AP) wurde am 22. Dezember 2016 beim Bund zur Prüfung eingereicht. Damit bewirbt sich die Agglomeration für die 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.

1.2 Ziel und Zweck der Prüfung

Die Prüfung hat drei Ziele:

1. die Erfüllung der Grundanforderungen prüfen;
2. die Höhe der Bundesbeiträge festlegen, auf der Grundlage
 - a) der Wirkung des vorliegenden Agglomerationsprogramms;
 - b) des Stands der Umsetzung des Agglomerationsprogramms der 2. Generation. Dieser Stand der Umsetzung basiert auf dem Umsetzungsreporting, das integraler Teil des Agglomerationsprogrammes der 3. Generation bildet²;
3. die Priorisierung der Massnahmen aller Agglomerationsprogramme mit Blick auf die verfügbaren Bundesmittel prüfen (Kosten/Nutzen-Betrachtung, gestützt auf die gesetzlich definierten Wirksamkeitskriterien);

Auf dieser Grundlage werden die Botschaft des Bundesrats zum Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr ab 2019 (dritte Generation; nachfolgend: Botschaft des Bundesrates) zuhanden der eidgenössischen Räte sowie die Leistungsvereinbarungen für die Agglomerationsprogramme der 3. Generation erarbeitet.

Im Rahmen der Erarbeitung des Prüfberichts werden die in den Agglomerationsprogrammen enthaltenen Siedlungs- und Verkehrsmassnahmen nicht auf deren Übereinstimmung mit den gesetzlichen Anforderungen geprüft; der Prüfbericht enthält daher keine Aussagen zur Bewilligungsfähigkeit der einzelnen Massnahmen.

¹ SR 725.13

² Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation vom 16.02.2015, S. 23 Ziff. 3.3.

1.3 Vorgehen im Prüfprozess

Das Verfahren der Prüfung ist in der Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 3. Generation des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK vom 16.02.2015 (nachfolgend: UVEK-Weisung) festgelegt. Im Verlaufe des Prüfprozesses wurden diese Vorgaben in der praktischen Anwendung konkretisiert und präzisiert. Die pauschalen Kosten wurden gestützt auf Artikel 3 der Verordnung des UVEK vom 20.12.2017 über Fristen und Beitragsberechnung für Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr (PAvV) berechnet. Weitere Hinweise zum Vorgehen und zu den Ergebnissen des Prüfprozesses sind im Erläuterungsbericht vom 14.09.2018 dargelegt.

2 Gesamtwürdigung und Bundesbeitrag

Das Agglomerationsprogramm Werdenberg-Liechtenstein der 3. Generation baut kohärent auf dem Strukturbild von «Sprossen und Holmen» der Vorgängergeneration auf und verfolgt primär eine Optimierung der Rheinübergänge zwischen der Schweiz und Liechtenstein. Es strebt eine länderübergreifende Abstimmung von Verkehr und Siedlungsentwicklung über die Identifizierung und Förderung einzelner Entwicklungsgebiete an. Die Teilstrategien sind allerdings nicht sehr aussagekräftig. Der rote Faden von der Analyse über das Zukunftsbild zu den Massnahmen ist so nicht lückenlos dargelegt. Mit der FL-A-CH als Schlüsselmassnahme in der 2. Generation hat das Agglomerationsprogramm zwar eine gute Basis gelegt. Bei der Weiterentwicklung im Rahmen der dritten Generation wurde hingegen zu wenig auf die Schwächen der Vorgängergeneration eingegangen. Zudem fliesst die Wirkung aller Bahninfrastrukturmassnahmen und somit auch jene der FL-A-CH, aufgrund des in Kraft getretenen Bahninfrastrukturfonds, in der Bundesbeurteilung der Agglomerationsprogramme der 3. Generation nur indirekt ein. Weshalb die dritte Generation weniger gut als ihre Vorgängergeneration bewertet wird. Insgesamt wird zu wenig dargelegt, wie das Agglomerationsprogramm zur Lösung der verkehrlichen Herausforderungen in Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung im Raum Werdenberg-Liechtenstein beiträgt. Dennoch wirkt das Agglomerationsprogramm auch in der dritten Generation mit einigen ergänzenden neuen Massnahmen auf eine Verbesserung des Gesamtverkehrssystems hin.

Die Stärken und Chancen des Agglomerationsprogramms liegen nach wie vor in der S-Bahn FL-A-CH als starkem ÖV-Rückgrat des Liechtensteiner Unterlands. Obwohl sich dessen Umsetzung verzögert, wird an der strukturierenden Wirkung für die Agglomeration festgehalten. Der dritten Generation liegt ein grenzübergreifendes und aktualisiertes Konzept für den Öffentlichen Verkehr (ÖV) zugrunde, welches konsequent die Durchbindung und Ausrichtung von Buslinien auf die S-Bahn FL-A-CH verfolgt. An der Rheinquerung Sevelen-Vaduz werden zudem mit einer neuen Verkehrssteuerung der Verkehrsfluss, die Sicherheit und für grenzquerende Busse die Fahrplanstabilität verbessert. Im Langsamverkehr (LV) wird das grenzüberschreitende Netz flächendeckend weiterentwickelt.

Klare Schwächen zeigt das Programm in der wenig überzeugenden Gesamtverkehrskonzeption. Einerseits gelingt es nicht, mit einer geeigneten grenzüberschreitenden Lenkung der Siedlungsentwicklung zusätzlichen Verkehr zu vermeiden. Andererseits wird kein zusammenhängendes und grenzüberschreitendes Gesamtkonzept für die Lenkung des MIV präsentiert. Das Agglomerationsprogramm zeigt keine griffigen und lenkungsstarken Massnahmen, um das strategische Ziel der Siedlungsentwicklung nach innen umsetzen zu können. Es geht diesbezüglich kaum über die Vorgaben des kantonalen Richtplans St. Gallen und des Landesrichtplans in Liechtenstein hinaus. Zwar schreiten die Zentrumsentwicklungen in Buchs und Schaan voran, die diversen Entwicklungsgebiete werden allerdings noch nicht etappiert angegangen. So besteht die Gefahr, dass die positive Wirkung der Zentrumsentwicklung konkurrenziert wird.

Die Unfallschwerpunkte wurden auf Schweizer Seite flächendeckend und umfassend analysiert. Auf Liechtensteiner Seite ist die Analyse der Unfallschwerpunkte im Agglomerationsprogramm allerdings nicht nachvollziehbar dargelegt. Die Sanierung von Unfallhäufungsstellen und einige Massnahmen des LV bewirken in der dritten Generation nochmals eine gewisse Erhöhung der Sicherheit.

Eine wirksame Beeinflussung des Modal Splits wird nicht erreicht, lokal wird die Lärmbelastung mit dem Industriezubringer Triesen aber leicht vermindert. Eine Reduktion des Flächenverbrauchs ist nicht zu erwarten. Ein neues Entwicklungskonzept Landschaft (ELK) wurde erarbeitet. Für die daraus abgeleiteten Massnahmen liegt ein Zeitplan vor, inhaltlich müssen sie aber noch konkretisiert werden.

Der Bund bewertet in der dritten Generation die Umsetzung der Massnahmen vorangehender Generationen und das Reporting darüber mit. Bei mangelhafter Umsetzung und Reporting kann die Programmwirkung um einen oder zwei Punkte reduziert werden. Im vorliegenden Agglomerationsprogramm Werdenberg-Liechtenstein ist dies nicht der Fall. Es besteht keine erste Generation des Agglomerationsprogramms Werdenberg-Liechtenstein, weshalb in die Bewertung der

Umsetzung nur die zweite Generation eingeflossen ist, wo Verzögerungen weniger stark gewichtet werden.

Nach der Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen belaufen sich die Investitionskosten des Agglomerationsprogramms **Werdenberg-Liechtenstein** auf CHF 96.40 Mio.. Dieser Betrag umfasst CHF 25.72³ Mio. für die Massnahmen der A-Liste aus dem Agglomerationsprogramm der 2. Generation⁴. Die Investitionskosten werden für die betroffene mittlere Agglomeration als hoch eingestuft.

Aufgrund der Programmwirkung (Kosten/Nutzen-Verhältnis) wird dem eidgenössischen Parlament beantragt, folgenden Beitragssatz des Bundes an die mitfinanzierten Massnahmen der 3. Generation festzulegen⁵:

30 %

Aus diesem Beitragssatz werden für die Mitfinanzierung der in der nachfolgenden A-Liste enthaltenen Massnahmen die aufgeführten Beiträge des Bundes bei den eidgenössischen Räten 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) 2016*</i>	<i>Bundes- beitrag **</i>	<i>Bundes- beitrag ***</i>
3271.3.014	ÖV-8	Wendeplätze Bus	1.28	1.28	0.38	
3271.3.027	ÖV-9	Umsteigeknoten 1. Priorität - Rugell, Salez Bahnhof, Trübbach Fährhütte	0.86	0.86	0.26	
3271.3.028	ÖV-9	Umsteigeknoten 1. Priorität - Sevelen Bahnhof	0.35	0.35	0.11	
3271.3.031	-	Paket LV A-Liste	33.95	31.43		9.43
3271.3.034	GV-10	Sanierung Unfallhäufungsstellen Region Werdenberg - Burstiriet, Knoten Gemeindestrassen	0.57	0.57	0.17	
Summe			37.01	34.49	0.92	9.43

Tabelle 2-1 * Preisstand April 2016; ** Preisstand April 2016 exklusive Mehrwertsteuer und Teuerung; *** Preisstand April 2016 inkl. Mehrwertsteuer und Teuerung, vgl. Anhang 1

³ Diese Investitionskosten A2 wurden aus den Kosten mit Preisstand 2005 gemäss der Leistungsvereinbarung 2. Generation auf den aktuellen Preisstand umgerechnet und um die Beträge reduziert, von denen die Trägerschaften definitiv Abstand genommen haben.

⁴ Vgl. UVEK-Weisung S. 67 Ziff. 4.5.2.

⁵ Die Beitragssätze an die A-Massnahmen, die in den Leistungsvereinbarung 2. Generation festgehalten sind, bleiben unverändert.

Übrige für die Programmwirkung relevante Massnahmen

Die folgenden Massnahmen sind für die Beurteilung der Programmwirkung und damit für die Festlegung der Höhe des Beitragssatzes relevant. Sie werden in die Leistungsvereinbarung übernommen.

- Nicht durch den Bund mitfinanzierte Massnahmen im Bereich Siedlung und Verkehr gemäss Tabelle 5.2 (vgl. Kapitel 5.2.1)
- Massnahmen der B-Liste gemäss Tabelle 5-6 (vgl. Kapitel 0).

Weitere durch den Bund (mit)finanzierbare Massnahmen gemäss Tabelle 5-4 (vgl. Kap. 5.3.), deren Realisierungsbeginn (voraussichtlich) in den A- oder B-Horizont der Agglomerationsprogramme der 3. Generation fällt, sind für die Gesamtverkehrs- und Siedlungsentwicklung im Agglomerationsraum relevant und werden in der Wirkungsbeurteilung des Agglomerationsprogramms durch den Bund indirekt mitberücksichtigt.

Kosten und Nutzen der überarbeiteten Agglomerationsprogramme der 3. Generation wurden unter Einbezug der Massnahmen des Agglomerationsprogramms der 2. Generation (ohne Massnahmen der Priorität B, vgl. Kap. 3.4 der Leistungsvereinbarung) bewertet, jedoch ohne Berücksichtigung der dringenden Projekte⁶. Auch der Umsetzungsstand dieser (bereits verbindlich vereinbarten) Massnahmen ist daher für die Programmwirkung des vorliegenden Agglomerationsprogramms der 3. Generation und damit für die Festlegung des Beitragssatzes relevant.

⁶ Für dringende Projekte des Agglomerationsverkehrs wurden im Oktober 2006 die Mittel aus dem Infrastrukturfonds gesprochen (vgl. Bundesbeschluss über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds vom 4. Oktober 2006). Mit Inkrafttreten des Infrastrukturfondsgesetzes 2008 konnte mit dem Bau dieser dringenden Projekte begonnen werden.

3 Prüfung der Grundanforderungen

Die Mitfinanzierungswürdigkeit des Agglomerationsprogramms durch den Bund ist entsprechend der UVEK-Weisung zusammengefasst an sechs Grundanforderungen geknüpft.

Ein Agglomerationsprogramm muss alle Grundanforderungen erfüllen. In der Art und Weise und im Detaillierungsgrad kann es jedoch den spezifischen Herausforderungen und der Grösse der jeweiligen Agglomeration angepasst werden⁷.

In Kenntnis des eingereichten Agglomerationsprogramms stellt der Bund fest, dass die Grundanforderungen erfüllt sind.

Zusammenfassung

Das Agglomerationsprogramm Werdenberg-Liechtenstein stützt sich auf eine aussagekräftige Analyse ab. Der strategische Teil des Agglomerationsprogramms ist hingegen weniger aussagekräftig. Der rote Faden von der Analyse über das Zukunftsbild zu den Massnahmen weist Lücken auf. Die Teilstrategien fokussieren im Wesentlichen auf die Beschreibung der Massnahmen, deren Einbettung in strategische Stossrichtungen ist nicht vertieft dargelegt. Die Gesamtstrategie der Agglomeration ist deshalb in dieser Generation nicht mehr auf den ersten Blick ersichtlich.

Grundanforderungen 1 und 2

- GA 1: Partizipation gewährleistet
- GA 2: Bestimmung einer Trägerschaft

Die Grundanforderungen 1 und 2 betreffend die Gewährleistung von Partizipation und die Einsetzung einer Trägerschaft sind erfüllt.

Stärken

- Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms wird durch den Verein „Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein“ gebildet. Mitglieder sind die sechs Gemeinden der Region Werdenberg und Sargans, die elf Gemeinden des Fürstentum Liechtensteins sowie der Kanton St. Gallen und das Land Liechtenstein.
- Der Einbezug der verschiedenen Ebenen wird mit einer guten tabellarischen Übersicht ausgewiesen.

Schwächen

- Die Bevölkerung wurde nicht direkt involviert.

Grundanforderungen 3, 4 und 5

- GA 3: Analyse von Ist-Zustand und Entwicklungstrends sowie Identifikation von Stärken, Schwächen, Chancen, Risiken und Handlungsbedarf
- GA 4: Entwicklung von Massnahmen in allen Bereichen, in Kohärenz zu Zukunftsbild, Teilstrategien und Priorisierung (erkennbarer roter Faden)
- GA 5: Beschreibung und Begründung der prioritären Massnahmen

Ebenfalls sind die Grundanforderungen 3 bis 5 betreffend Analyse, Zukunftsbild, Teilstrategien und Entwicklung von Massnahmen sowie die Angaben zu den MOCA-Indikatoren (Zielwerte) erfüllt.

⁷ Vgl. UVEK-Weisung S. 25 Ziff. 3.4.

Stärken

- Das Agglomerationsprogramm weist eine ausführliche und vollständige Analyse mit zahlreichen kartographischen Darstellungen über den gesamten Agglomerationsperimeter auf. Jedes Unterkapitel wird jeweils mit einer Beurteilung der zentralen Stärken und Schwächen zusammengefasst. Das Kapitel zum Ist-Zustand schliesst mit einem ausführlichen Fazit mit tabellarischer Gegenüberstellung der Stärken und Schwächen sowie einer Synthesekarte ab.
- Zur Ableitung des Handlungsbedarfs werden die Effekte der Trendentwicklung mit den Stärken und Schwächen des Ist-Zustands verknüpft. Der Handlungsbedarf wird für die einzelnen Bereiche sehr ausführlich ausgewiesen.
- Die Massnahmen werden im Berichtskapitel "Teilstrategien" zusammenfassend erläutert. Räumlich verortbare Massnahmen werden in einer Übersichtskarte dargestellt. Zudem ermöglicht eine Tabelle die Übersicht über die Massnahmen der zweiten und dritten Generation.

Schwächen

- Die den kartographischen Darstellungen zugrundeliegenden Analysen werden meist für die beiden Teilräume Werdenberg und Liechtenstein separat beschrieben.
- Der Text zum Zukunftsbild enthält keine weitergehenden Aussagen. Die Legendenpunkte der Karte werden nicht näher erläutert.
- Der rote Faden von der Analyse zu den Massnahmen wird nicht konsequent aufgezeigt. Er ist wegen zu knappen strategischen Aussagen nur aufwändig nachzuvollziehen. Die Teilstrategien weisen kaum strategische Aussagekraft auf, da im Kapitel „Teilstrategien“ primär die Massnahmen beschrieben werden. Die guten und zweckmässigen Karten zu den Teilstrategien werden im Bericht leider nicht näher erläutert. Dadurch wird im Agglomerationsprogramm kein verbindender Zwischenbau zwischen Zukunftsbild und den bestehenden Massnahmen präsentiert. Dies fällt umso mehr ins Gewicht, da das Zukunftsbild allgemein gehalten ist und die Kohärenz zwischen den Teilstrategien teilweise nicht genügend dargelegt ist.
- Das Verständnis des strategischen Bereichs wird aufgrund der Vermischung von Begrifflichkeiten zusätzlich erschwert. So wird bspw. im Bericht im Kapitel „Teilstrategie“ eine Karte „Teilkonzept“ ausgewiesen.

Grundanforderung 6

- GA 6: Umsetzung und Controlling gesichert

Über die Umsetzung der Massnahmen des Agglomerationsprogramms der 2. Generation wurde im Umsetzungsreporting Bericht erstattet und auch die formellen Aspekte (Kap. 6 der UVEK-Weisung) wurden eingehalten, womit auch die Grundanforderung 6 erfüllt ist.

Stärken

- Der Bericht weist die Vereinbarkeit des Agglomerationsprogramms der dritten Generation mit den übergeordneten Planungen des Bundes sowie der Kantone aus. Die Koordination mit den angrenzenden Regionen, insbesondere Feldkirch, wird ebenfalls dargelegt.
- Die Massnahmenblätter weisen wo möglich einen Kostenteiler sowie die Investitionskosten nach Trägern aus. Die Tragbarkeit der Massnahmen wird im Bericht bestätigt.

4 Beurteilung der Programmwirkung

Das Verfahren für die Ermittlung der Programmwirkung ist in der UVEK-Weisung (insb. Kap. 2, 3.5 und 4.5) festgelegt⁸. Es stellt den Nutzen des Agglomerationsprogramms dessen Kosten gegenüber. Sowohl Nutzen als auch Kosten werden jeweils relativ im Verhältnis zur Grösse der Agglomeration (Summe von Bevölkerungszahl und der mit 0.5 gewichteten Beschäftigtenzahl) und unter Berücksichtigung ihrer Eigenheiten ermittelt⁹.

Für die Beurteilung des Nutzens ist die Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramms, gemessen an dessen Beitrag zur Verwirklichung der gemäss Artikel 17d des Bundesgesetzes vom 22. März 1985 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und der Nationalstrassenabgabe (MinVG)¹⁰ vorgegebenen Wirkungsziele (bessere Qualität des Verkehrssystems, mehr Siedlungsentwicklung nach innen, weniger Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch, mehr Verkehrssicherheit) massgebend.

In die Beurteilung des Nutzens des Agglomerationsprogrammes der 3. Generation fliessen folgende Massnahmen ein:

- Massnahmen der A- Liste des Agglomerationsprogramms der 3. Generation gemäss Priorisierung des Bundes (Kap. 2);
- die durch den Bund nicht mitfinanzierbaren Massnahmen in den Bereichen Siedlung, Landschaft und Verkehr (Kap. 5.2.1);
- Massnahmen der B-Liste des Agglomerationsprogramms der 3. Generation gemäss Priorisierung des Bundes (Kap. 5.5);
- Massnahmen der A-Liste des Agglomerationsprogrammes der 2. Generation, die Teil der jeweiligen Leistungsvereinbarung sind (mitfinanzierbare und nicht mitfinanzierbare Massnahmen sowie Eigenleistungen; Kap. 3.1–3.3 der Leistungsvereinbarung);
- allfällige zusätzliche relevante Massnahmen, welche während dieser Periode (2015–2018) umgesetzt oder begonnen wurden¹¹.

Weitere durch den Bund (mit)finanzierbare Massnahmen gemäss Tabelle 5-4 (vgl. Kap. 5.3), deren Realisierungsbeginn (voraussichtlich) in den A- oder B-Horizont der Agglomerationsprogramme der 3. Generation fällt, sind für die Gesamtverkehrs- und Siedlungsentwicklung im Agglomerationsraum relevant und werden in der Wirkungsbeurteilung des Agglomerationsprogramms durch den Bund indirekt mitberücksichtigt.

Auch das Umsetzungsreporting (Stand der Umsetzung der Massnahmen aus den Leistungsvereinbarungen früherer Generationen, Herleitung der Massnahmen der 3. Generation auf der Grundlage von Agglomerationsprogrammen früherer Generationen) fliesst in die Beurteilung des Nutzens ein.

Die Kosten ergeben sich aus den Gesamtkosten aller durch den Bund als A- und B-Massnahmen priorisierten Massnahmen des Agglomerationsprogramms der 3. Generation zuzüglich der Kosten der in der Leistungsvereinbarung der 2. Generation vorgesehenen mitfinanzierten Massnahmen der jeweiligen A-Liste¹².

⁸ Vgl. UVEK-Weisung S. 14 ff. Ziff. 2, S. 40 Ziff. 3.5 und S. 65 ff. Ziff. 4.5).

⁹ Vgl. UVEK-Weisung S. 65 Ziff. 4.5 und S. 67 Ziff. 4.5.2.

¹⁰ SR 725.116.2

¹¹ Vgl. UVEK-Weisung S. 65 Ziff. 4.5.1.

¹² Vgl. UVEK-Weisung S. 66 Ziff. 4.5.2.

4.1 Nutzen – Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien

Wirksamkeitskriterium	Beurteilung mit Begründung
WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert	<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die zukünftige S-Bahn FL-A-CH strukturiert die Agglomeration mit einem starken ÖV-Rückgrat. Das ÖV-Angebotskonzept 2025 fördert die Ausrichtung des Bussystems auf den Korridor der S-Bahn FL-A-CH und realisiert vermehrte Durchbindungen auf grenzüberschreitenden Linien. Die dafür nötigen infrastrukturellen Anpassungen an ÖV-Knoten sind im Agglomerationsprogramm vorgesehen. ▪ Am Rheinübergang Sevelen-Vaduz soll der Verkehrsablauf mit der Einrichtung von Lichtsignalanlagen (LSA) so optimiert werden, dass Rückstaus auf die Nationalstrasse sowie Behinderungen für den grenzquerenden MIV und Busverkehr vermieden werden. Weiter wird über einen neuen Industriezubringer auch das Arbeits- und Entwicklungsgebiet Triesen/Neuguet zweckmässig mit der Strasse erschlossen und das Siedlungsgebiet entlang der Austrasse in Vaduz vom Verkehr entlastet. Die Massnahme zur Sanierung des Rheinübergangs wurde im dargestellten Umfang bisher unzureichend mit dem ASTRA abgestimmt. Weitere Vertiefungen und Abstimmungen sind zwingend notwendig. ▪ Im LV knüpft das Agglomerationsprogramm an die Vorgängergeneration an und entwickelt das LV-Netz systematisch und grenzüberschreitend weiter. Schwerpunktmässig wird die Zugänglichkeit von ÖV-Haltestellen und Naherholungsgebieten verbessert. <p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Eine zusammenhängende und grenzüberschreitende Gesamtverkehrskonzeption ist erst stellenweise erkennbar. Die Lenkung und Vermeidung des MIV wird noch ungenügend aufgezeigt. So erscheint die Umsetzung der angestrebten Verkehrsvermeidung gemäss der 3-V-Strategie aufgrund der vorgeschlagenen Siedlungs- und Verkehrsmassnahmen noch nicht nachvollziehbar. Es muss besser aufgezeigt werden, wie die aktuellen Verkehrsprobleme nachhaltig und verkehrsträgerübergreifend gelöst werden können. ▪ Die präsentierten Lösungsansätze für die Rheinquerungen sind noch zu wenig mit dem Nationalstrassennetz, mit einem MIV-Lenkungskonzept und der Siedlungsentwicklung abgestimmt. ▪ Die Empfehlungen für die Parkplatzreduktion und dessen Bewirtschaftung sind zu wenig umfassend. Ihre Umsetzung ist nicht verbindlich geregelt. Für das betriebliche Mobilitätsmanagement liegt hingegen ein gutes Konzept vor, dessen Umsetzung im Schweizer Teil jedoch unklar bleibt.
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen	<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Das Agglomerationsprogramm stützt sich auf umfassende Analysen, insbesondere zu den bestehenden Bauzonen im Perimeter. Viele Daten wurden auch grenzüberschreitend analysiert. In der Strategie werden mit der Verdichtung und Aufwertung der Zentrumsgebiete die Prioritäten im Sinne der Siedlungsentwicklung nach innen gesetzt. Gleiches gilt für die Förderung der Arbeitsplatzgebiete entlang der S-Bahn FL-A-CH. ▪ Lokal kann eine gewisse Aufwertung des öffentlichen Raumes erreicht werden, namentlich mit der Verbesserung der Zugänglichkeit von ÖV-Haltestellen, dem Wegnetz in Erholungs- und Freiräumen sowie der Behebung von Schwachstellen im LV. Dies, obwohl kein konzeptioneller Ansatz zur Aufwertung des öffentlichen Raums für den gesamten Perimeter dargelegt wird.

Schwächen

- Zukunftsbild, Strategien und Massnahmen im Siedlungsbereich bleiben eher allgemein, weshalb das Agglomerationsprogramm nicht über die bestehenden Instrumente im Kanton St. Gallen und dem Land Liechtenstein hinaus lenken kann. Die Siedlungsstrategie reagiert auf die prognostizierte Zunahme von Arbeitsplätzen in Liechtenstein und auf das prognostizierte Bevölkerungswachstum in Werdenberg. Dafür soll Wohnraum in Werdenberg geschaffen werden. Der durch diese funktionale Trennung von Wohnen und Arbeiten erzeugte zukünftige Mehrverkehr wird als gegeben hingenommen. Ein proaktiv lenkender Ansatz ist noch nicht ersichtlich. Damit nutzt die Agglomeration die Chance einer nachhaltig durchmischten Siedlungsentwicklung sowie einer angemessenen Verdichtung nach Innen noch nicht wirkungsvoll aus.
- Das Agglomerationsprogramm verzichtet auf eine Etappierung der nach wie vor zahlreichen und teilweise peripher gelegenen Entwicklungsgebiete.
- Das Agglomerationsprogramm konkretisiert die Ausnützung von Innenentwicklungspotentialen nicht über die Vorgaben des kantonalen Richtplans hinaus. Die Massnahme zur Triagierung von Baulandreserven ist wenig konkret. Damit können die in der Analyse aufgezeigten, kleinen und unbebauten sowie bereits erschlossenen Flächen nicht in Wert gesetzt werden.
- Siedlungsbegrenzungslinien werden nur in gewissen Teilen bezogen auf das Schweizer Agglomerationsgebiet, jedoch nicht zusammenhängend und abschliessend festgelegt.

WK3:
Verkehrssicherheit erhöht

Stärken

- Die Analyse der Unfallschwerpunkte wurde auf Schweizer Seite flächendeckend vorgenommen und auf Unfallhäufungsstellen (Sachschäden) ausgeweitet. Bei der systematischen Herleitung des noch ausstehenden Handlungsbedarfs wurden auch die Massnahmen der zweiten Generation des Agglomerationsprogramms miteinbezogen. Mit den zusätzlichen Massnahmen des Agglomerationsprogramms der dritten Generation werden weitere Unfallhäufungsstellen entschärft. Bei einer Unfallhäufungsstelle werden aus nachvollziehbaren Gründen noch keine Massnahmen definiert.
- Beim LV wurde eine ausführliche Schwachstellenerhebung für den gesamten Agglomerationsperimeter durchgeführt. Die Sanierung von Fussgängerquerungen und die Verbesserung der Zugänglichkeit von ÖV-Haltestellen wirken positiv. Insgesamt wird die Sicherheit mit den vorgeschlagenen Massnahmen etwas erhöht.

Schwächen

- Die Analyse zu Unfallhäufungspunkten für den Liechtensteiner Teil der Agglomeration wird im Agglomerationsprogramm nicht vollständig dargelegt. Die für diesen Teil der Agglomeration gezogene Schlussfolgerung ist somit nicht nachvollziehbar. Es liegt auch keine Übersicht über Unfallschwerpunkte in diesem Teil der Agglomeration vor.
- Zu Tempo30 und zur Verkehrsberuhigung werden nicht für alle Gemeinden im Perimeter Anstrengungen aufgezeigt.

WK4:
Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch

Stärken

- Bei der Landschaft wird auf Strategieebene ein gut begründeter Fokus auf die Siedlungsränder gelegt.
- Ein neues Entwicklungskonzept Landschaft (EKL) wurde erarbeitet und daraus drei neue Landschaftsmassnahmen abgeleitet. Für diese Landschaftsmassnahmen liegt eine konkrete Etappierung des weiteren Vorgehens vor. Konzeptionell-inhaltlich sind die Massnahmen aber noch nicht reif.

Schwächen

- Mit der Verzögerung der FL-A-CH ist in absehbarem Zeitraum keine Verbesserung des Modal Splits zu Gunsten von LV und ÖV zu erwarten. Das Agglomerationsprogramm
-

beeinflusst die Verkehrsnachfrage kaum und verzichtet auf eine konsequente Lenkung des MIV. Lokal kann mit dem Industriebus Triesen eine gewisse Reduktion der Lärmbelastung von Einwohnenden erreicht werden.

- Die absehbare Siedlungsentwicklung, insbesondere auch in den Entwicklungsschwerpunkten, führt zu weiterem Flächenverbrauch.

UR: Umsetzungs-reporting

Stärken

- Der Umsetzungsstand der Massnahmen der vorangehenden Generation wird bei der Analyse des Handlungsbedarfs, der Erarbeitung von Teilstrategien und der Entwicklung neuer Massnahmen berücksichtigt. In den Strategiekapiteln wird auf die Vorgängergeneration eingegangen, die laufenden Aktivitäten und der Planungsstand werden dargestellt.
- Es besteht keine erste Generation des Agglomerationsprogramms Werdenberg-Liechtenstein, weshalb in die Bewertung der Umsetzung nur die zweite Generation eingeflossen ist, wo Verzögerungen weniger stark gewichtet werden. Insgesamt ist die Umsetzung der Siedlungs- wie auch der Verkehrsmassnahmen aus der zweiten Generation damit zufriedenstellend.

Schwächen

- Die Kohärenz der Umsetzung weist Schwächen auf, der Programmgedanke ist nur teilweise gewahrt. Die Schlüsselmassnahme S-Bahn FL-A-CH ist zeitlich stark verzögert. Die Begründung zur Verzögerung ist zwar ausführlich und nachvollziehbar. Das Agglomerationsprogramm schlägt aber keine wirkungsvollen Alternativen vor, um die verzögerte Umsetzung zu überbrücken (z.B. für die Massnahme «SL-5 Wohngebiete entlang der S-Bahn», die aufgrund der neuen Ausgangslage zurückgestellt wurde). Auch wurden einige Massnahmen gegenüber der zweiten Generation wesentlich verändert, da eine erneute Beurteilung einen geringeren Handlungsbedarf ergeben hat als in der zweiten Generation angenommen.
- Die Qualität des Reportings weist Schwächen auf, da Abweichungen von der geplanten Umsetzung teilweise nicht begründet werden. Bspw. wird für eine Massnahme als Grund für die Verzögerung angegeben, dass keine weitere Vorstudie in Planung ist. Hingegen ist das Umsetzungsreporting im Hauptbericht bei den Teilstrategien nachvollziehbar integriert.

Tabelle 4-1

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

<i>Wirksamkeitskriterium</i>	<i>Nutzen</i>
WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert (-1 bis 3 Punkte)	1
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen (-1 bis 3 Punkte)	1
WK3: Verkehrssicherheit erhöht (-1 bis 3 Punkte)	1
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch (-1 bis 3 Punkte)	1
UR: Umsetzungsreporting (-2 bis 0 Punkte)	0
Summe (Nutzen)	4

Tabelle 4-2

4.2 Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis)

Die Kosten der Massnahmen der Priorität A und B (vgl. A-Liste in Kap. 2 und B-Liste in Kap. 5.5) liegen bei CHF 70.68 Mio. einschliesslich CHF 48.99 Mio. für Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen und zuzüglich von CHF 25.72 Mio. für die A-Massnahmen des Agglomerationsprogramms der 2. Generation. Für eine mittlere Agglomeration werden diese Kosten als hoch eingestuft.

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

Nutzen (gemäss
Tabelle 4-2)

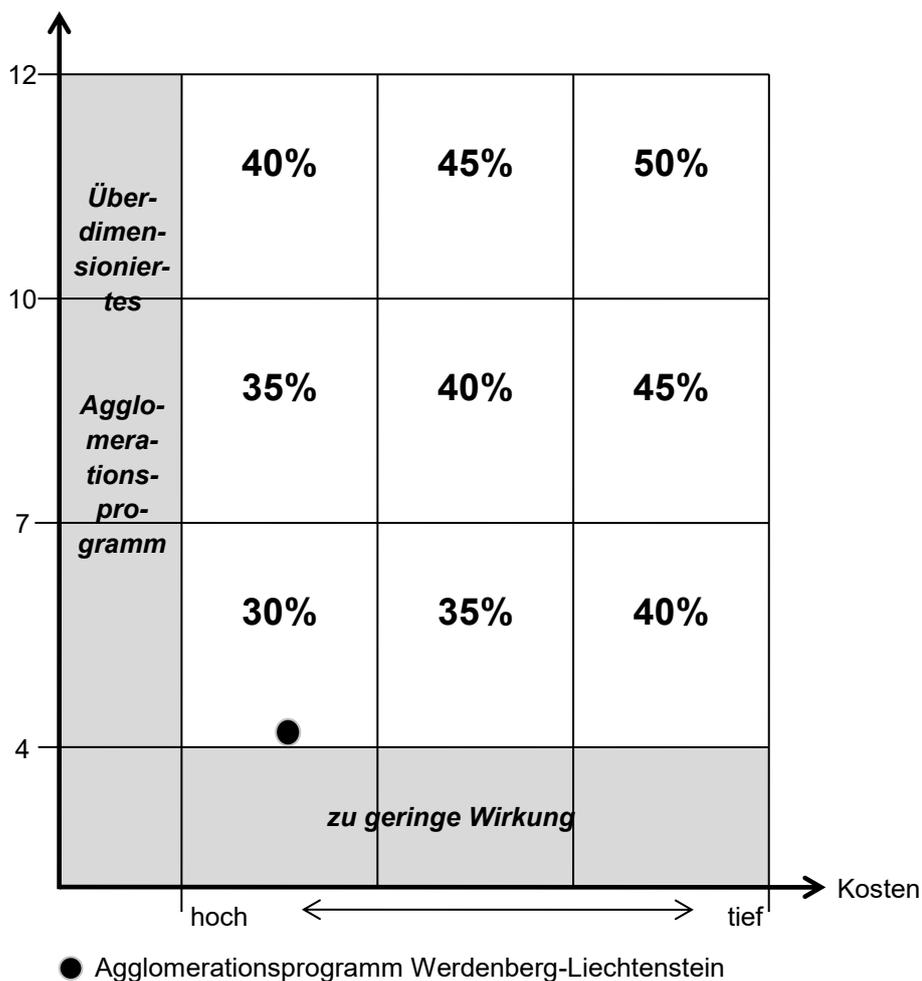


Abbildung 4-1

5 Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen

Unter Berücksichtigung aller eingereichten Agglomerationsprogramme und mit Blick auf die verfügbaren Mittel überprüft der Bund die von der Trägerschaft vorgenommene Priorisierung der Massnahmen aufgrund des in der UVEK-Weisung erläuterten Verfahrens¹³. Dazu gehören die folgenden Schritte:

- Anpassung der Massnahmen (Kap. 5.1)
- Ermittlung der nicht mitfinanzierten Massnahmen (Kap. 5.2)
 - Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen (Kap. 5.2.1)
 - nicht mitfinanzierbare Verkehrsmassnahmen (Kap. 5.2.1)
 - Eigenleistungen der Agglomeration (Kap. 5.2.1)
 - nicht programmrelevante Massnahmen (Kap. 5.2.2)
- 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 durch den Bund (Kap. 2 sowie Kap. 5.5)
 - Massnahmen der A-Liste sind innerhalb der Vierjahresperiode 2019-2022 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 Handlungsbedarf nach Überprüfung durch den Bund (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, 5-2 und 5-6 aufgelisteten Massnahmen sind für den Beitragssatz relevant und werden in die Leistungsvereinbarung übernommen.

Massnahmen, die von der Agglomeration mit Priorität C eingereicht wurden, werden vom Bund nicht beurteilt.

5.1 Anpassung der Massnahmen

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

¹³ Vgl. UVEK-Weisung S. 14 ff. Ziff. 2, S. 40 Ziff. 3.5 und S. 65 ff. Ziff. 4.5.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Änderung Massnahmenkonfiguration</i>
3271.3.002	GV-10	Sanierung Unfallhäufungsstellen Region Werdenberg	Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 3271.3.033, Sanierung Unfallhäufungsstellen Region Werdenberg - Autobahnanschluss Sevelen, 0.31 Mio. AP, Priorität Nationale Infrastruktur Strasse B Bund ▪ 3271.3.034, Sanierung Unfallhäufungsstellen Region Werdenberg - Burstiriet, Knoten Gemeindestrassen, 0.57 Mio. AP, Priorität A-Liste Bund
3271.3.012	ÖV-10	Umsteigeknoten 2. Priorität	Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 3271.3.029, Umsteigeknoten 2. Priorität - Teil CH, 0.60 Mio. AP, Priorität B-Liste Bund ▪ 3271.3.030, Umsteigeknoten 2. Priorität - Teil FL, 1.09 Mio. AP, Priorität B-Liste Bund
3271.3.015	ÖV-9	Umsteigeknoten 1. Priorität	Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 3271.3.027, Umsteigeknoten 1. Priorität - Rugell, Salez Bahnhof, Trübbach Fährhütte, 0.86 Mio. AP, Priorität A-Liste Bund ▪ 3271.3.028, Umsteigeknoten 1. Priorität - Sevelen Bahnhof, 0.35 Mio. AP, Priorität A-Liste Bund

Tabelle 5-1

Folgende Massnahmen wurden den Paketen mit pauschalen Bundesbeiträgen zugewiesen:

Paket LV A-Liste (Langsamverkehr)

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) April 2016 exkl. MWST</i>
3271.3.003	GV-11	Sanierung FV-Querungen entlang Gemeinde- und Kantonsstrassen	2.89
3271.3.006	LV-2-CH	Behebung Fuss- und Radverkehrsschwachstellen 2. Priorität - Teil CH	16.59
3271.3.008	LV-7	Zugänglichkeit ÖV-Haltestellen	3.26
3271.3.009	LV-8	Wegnetz Erholungs- und Freiräume	1.71
3271.3.026	LV-2-FL	Behebung Fuss- und Radverkehrsschwachstellen 2. Priorität - Teil FL	15.20

Tabelle 5-1a

Paket LV B-Liste (Langsamverkehr)

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) April 2016 exkl. MWST</i>
3271.3.010	LV-9	Behebung Fuss- und Radverkehrsschwachstellen 3. Priorität	17.56

Tabelle 5-1b

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 der Verordnung vom 7. November 2007 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer im Strassenverkehr (MinVV)¹⁴) und der ergänzenden Ausführungen der UVEK-Weisung¹⁵ können folgende programmrelevante Massnahmen nicht durch Bundesbeiträge mitfinanziert werden. Sie sind in den ausgewiesenen Zeithorizonten umzusetzen.

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Priorität
Siedlungsmassnahmen			
3271.3.017	SL-11	Siedlungsbegrenzungslinien	As
3271.3.018	SL-12	Standortkonzept anlageintensive Landschaftsgebiete	As
3271.3.019	SL-13	Aufwertungskonzept für die Binnenkanäle	As
3271.3.020	SL-14	Machbarkeitsstudie Gewässer im Meliorationsgsgebiet	As
3271.3.021	SL-4	Entwicklung Arbeitsplatzschwerpunkte	As
3271.3.022	SL-6	Ausnützung Innenentwicklungspotentiale	As
3271.3.023	SL-7	Triagierung Baulandreserven	As
3271.3.024	SL-8	Umgang mit publikumsintensiven Einrichtungen	As
3271.3.025	SL-9	Erschliessungskriterien Neueinzonungen	As
Verkehrsmassnahmen			
Nicht zur Mitfinanzierung beantragte Eigenleistungen der Agglomeration			
3271.3.016	NM-1	Betriebliches Mobilitätsmanagement	Av E

Tabelle 5-2

5.2.2 Nicht programmrelevante Massnahmen

Nachfolgend werden Massnahmen aufgelistet, die von der Agglomeration zur Mitfinanzierung oder als Eigenleistung eingereicht wurden, die aber vom Bund als für die Programmwirkung als nicht relevante Massnahmen eingestuft werden. Deren Umsetzung steht der Agglomeration frei.

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Begründung
3271.3.004	GV-12	BGK Castelsplatz - Jordan - Schwefelbadplatz	Der Hauptnutzen der Massnahme entfällt ausserhalb des BFS-Perimeters.

Tabelle 5-3

¹⁴ SR 725.116.21

¹⁵ Vgl. UVEK-Weisung, S. 48 ff. Ziff. 3.6 und S. 57 ff. Ziff. 4.4.1.

5.3 Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen

Die folgenden Strassen- und Eisenbahnmassnahmen sind für die Gesamtverkehrs- und Siedlungsentwicklung im Agglomerationsraum relevant und werden in der Wirkungsbeurteilung des Agglomerationsprogramms durch den Bund indirekt mitberücksichtigt:

- beschlossene nationale Infrastrukturen, deren Realisierungsbeginn in den A- und B-Horizont der Agglomerationsprogramme der 3. Generation fällt;
- noch nicht beschlossene Massnahmen, die der Bundesrat in seiner Botschaft zum STEP Schiene Ausbauschnitt 2030/35 zur Finanzierung vorschlägt oder im Programm Engpassbeseitigung Nationalstrassen in den Modulen 2 und 3 enthalten sind und deren Baubeginn aufgrund der Einschätzung der zuständigen Bundesämter (BAV und ASTRA) voraussichtlich in den A- und B-Horizont der Agglomerationsprogramme der 3. Generation fällt

Massnahmen im C-Horizont werden bei der Wirkungsbeurteilung nicht berücksichtigt und sind deshalb auch nicht Bestandteil der untenstehenden Tabelle.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>
3271.3.013	ÖV-6	Infrastrukturausbau Bahn Ausbauschnitt 2025
3271.3.033	GV-10	Sanierung Unfallhäufungsstellen Region Werdenberg - Autobahnanschluss Sevelen

Tabelle 5-4

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.

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-Weisung¹⁶ 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				
3271.3.001	GV-1	Optimierung Rheinquerung Sevelen/Vaduz	16.94	Bau- und Finanzreife unzureichend: Die Massnahme erreicht aufgrund der fehlenden Abstimmung mit der Unterhaltsplanung des ASTRA nicht die nötige Bau- und Finanzreife für den A-Horizont. Zudem ist die Aufwärtskompatibilität der Massnahme mit längerfristigen Ausbauplänen aufzuzeigen.
B → C*				
3271.3.005	GV-2	Optimierung Rheinquerung Haag/Bendern-Eschen	37.04	Kosten-Nutzen-Verhältnis ungenügend: Die Kosten erscheinen, wegen dem hohen Sanierungsanteil und den externen Kosten, im Verhältnis zum Nutzen unverhältnismässig. Die Massnahme ist ausserdem zwingend mit den Unterhaltsplanungen des ASTRA abzustimmen. Es ist aufzuzeigen, dass der Hauptnutzen des Ausbaus dem Schweizer Teil des BFS-Perimeters zu Gute kommt. Auch ist darzulegen, welches Aufkommen an ÖV-Pendlern für diesen Rheinübergang prognostiziert wird. Konflikte mit der Trockenwiese von nationaler Bedeutung Nr. 242 "Rheindamm Bendern" sind zu bereinigen und die Verträglichkeit mit dieser aufzuzeigen

Tabelle 5-5

¹⁶Vgl. UVEK-Weisung, S. 57 ff. Ziff. 4.4.

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

Die **A-Liste** ist im Kapitel 2 ersichtlich.

Für die in der nachfolgenden **B-Liste** stehenden Massnahmen ist die Bau- und Finanzreife für die Vierjahresperiode 2019–2022 nicht erreichbar oder muss das Kosten/Nutzen-Verhältnis noch optimiert werden. Zum Zeitpunkt des Versands dieses Prüfberichts (14.09.2018) 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 werden¹⁷:

B-Liste

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) laut AP</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) 2016*</i>	<i>Bundes- beitrag **</i>
3271.3.001	GV-1	Optimierung Rheinquerung Sevelen/Vaduz	16.94	16.94	5.08
3271.3.029	ÖV-10	Umsteigeknoten 2. Priorität - Teil CH	0.60	0.60	0.18
3271.3.030	ÖV-10	Umsteigeknoten 2. Priorität - Teil FL	1.09	1.09	0.33
3271.3.032	-	Paket LV B-Liste	17.56	17.56	5.27
Summe			36.19	36.19	10.86

Tabelle 5-6 *Preisstand April 2016**Preisstand April 2016 exkl. Mehrwertsteuer und Teuerung

In der folgenden **C*-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).

C*-Liste

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) laut AP</i>
3271.3.005	GV-2	Optimierung Rheinquerung Haag/Bendern-Eschen	37.04

Tabelle 5-7

¹⁷ Vgl. UVEK-Weisung S. 73 Ziff. 5.3.

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 den Teilen Infrastruktur Schiene bzw. Strasse des Sachplans Verkehr, mit Massnahmenplänen und Inventaren des Bundes 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 Wirkung des Agglomerationsprogramms mitberücksichtigte Massnahmen der Priorität A oder B können aufgrund einer Grobprüfung des BAFU Konflikte oder Schwierigkeiten in Bezug auf die Einhaltung der Umweltschutzgesetzgebung aufweisen (nicht abschliessende Aufzählung).

ARE-Code	Nr. AP	Tab. Prüfbericht	Massnahme	Zeit-horizont	Mögliche Konflikte
3271.3.001	GV-1	5-6	Optimierung Rheinquerung Sevelen/Vaduz	B	Trockenwiese von nationaler Bedeutung (Tww) Nr 424 "Rheindamm Burgerau Rhein"

Tabelle 6-1

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

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), Massnahmen der B-Liste sollen mindestens den Koordinationsstand „Zwischenergebnis“ (ZE) aufweisen. Folgende Massnahmen müssen im Richtplan enthalten sein:

A-Liste:

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Koordinationsstand im Richtplan	Handlungsbedarf / Konsequenz
----------	--------	-----------	---------------------------------	------------------------------

Keine Massnahmen vorhanden

Tabelle 6-2

B-Liste:

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Koordinationsstand im Richtplan</i>	<i>Handlungsbedarf / Konsequenz</i>
-----------------	---------------	------------------	--	-------------------------------------

Keine Massnahmen vorhanden

Tabelle 6-3

Richtplanrelevante Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen, die eng mit einer Infrastrukturmassnahme der A-Liste verknüpft sind, müssen vor Abschluss der Leistungsvereinbarung vom Bund als „Festsetzung“ (FS) genehmigt sein.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Koordinationsstand im Richtplan</i>	<i>Handlungsbedarf / Konsequenz</i>	<i>Zeit-horizont</i>
-----------------	---------------	------------------	--	-------------------------------------	----------------------

Keine Massnahmen vorhanden

Tabelle 6-4

Die restlichen richtplanrelevanten Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen müssen grundsätzlich bis zum Ablauf der mit der Leistungsvereinbarung erfassten Zeitspanne von vier Jahren im Richtplan verankert und genehmigt sein.

Der Umgang mit Fruchtfolgeflächen (FFF) ist insbesondere in der Raumplanungsverordnung (RPV)¹⁸ geregelt. Die Zuständigkeit in diesem Bereich liegt grundsätzlich bei den Kantonen. Für die FFF und sofern dies notwendig ist, werden weitere entsprechende Vorbehalte in der Leistungsvereinbarung angebracht.

¹⁸ SR 700.1

7 Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms

Die am 30. September 2016 / 31. Dezember 2016 eingereichten Agglomerationsprogramme der 3. Generation bilden die Basis für die dritte Phase der Mittelfreigabe aus dem Infrastrukturfonds bzw. der Bewilligung eines Verpflichtungskredits zur Entnahme von Mitteln aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) ab 2019. Die eidgenössischen Räte werden nach Inkraftsetzung des NAFG in der Regel alle vier Jahre einen Verpflichtungskredit bewilligen.

Der Prüfbericht weist betreffend die Grundanforderungen und die Wirksamkeitskriterien jeweils Stärken und Schwächen des vorliegenden Agglomerationsprogramms aus (Kapitel 3 und 4). Für die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms **Werdenberg-Liechtenstein** der nächsten Generation wird empfohlen, die erläuterten Schwächen zu beseitigen und die Stärken beizubehalten oder auszubauen.

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

ANHANG 1

Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen

Im Anhang 1 werden vergleichsweise kostengünstige Langsamverkehrsmassnahmen, Verkehrsmanagementmassnahmen und Aufwertungs-/Sicherheitsmassnahmen im Strassenraum aufgeführt. Diese Massnahmen wurden einem Benchmark unterzogen bzw. es wurden hierfür standardisierte Kosten berechnet, um eine vergleichbare und angemessene Basis für die Beurteilung und Ausrichtung von pauschalen Bundesbeiträgen zu erhalten.

Paket LV A-Liste (Langsamverkehr)

Massnahmentyp	Anzahl Leistungseinheiten	Leistungseinheit	Gemittelte Kosten pro Leistungseinheit	Beitragssatz	Konzeptkürzung	Beitrag pro Leistungseinheit (gerundet)	Total Beitrag
Fussgängerstreifenmarkierung	7	Stück	10'000	30%	5%	2'850	19'950
Fussgängerschutzinseln ohne Strassenaufweitung	3	Stück	21'600	30%	5%	6'160	18'480
Fussgängerschutzinseln mit Strassenaufweitung	51	Stück	100'000	30%	5%	28'500	1'453'500
Langsamverkehrsüberführungen	148	m2	10'000	30%	5%	2'850	421'800
Längsführung Kat.1	1'620	m	168	30%	5%	50	81'000
Längsführung Kat.3	23'143	m	1'048	30%	5%	300	6'942'900
Längsführung Kat.4	551	m	3'133	30%	5%	890	490'390

Total Beitrag Mio. CHF (gerundet)	9.43
--------------------------------------	------

Tabelle A1-a