



30. Oktober 2009

Agglomerationsprogramm Wil

Prüfbericht des Bundes

N° de référence: 321.1 / I411-0243

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la communication DETEC

Office fédéral du développement territorial ARE

Dr. Maria Lezzi
Direktorin

Inhaltsverzeichnis

1	Gegenstand, Ziel, Vorgehen	4
1.1	Gegenstand der Prüfung	4
1.2	Ziel und Zweck der Prüfung	4
1.3	Vorgehen, Prüfprozess.....	4
2	Zusammenfassung der Resultate	5
3	Prüfung der Grundanforderungen	6
4	Beurteilung der Programmwirkung	6
4.1	Nutzen – Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien	6
4.2	Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis)	9
5	Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen(pakete)	9
6	Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms	10
ANHANG	11

1 Gegenstand, Ziel, Vorgehen

1.1 Gegenstand der Prüfung

Gegenstand der Prüfung ist das Agglomerationsprogramm Wil bestehend aus:

- Teil A/Bericht, 12.12.2007
- Teil B/Massnahmen, 12.12.2007

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

1.2 Ziel und Zweck der Prüfung

Die Prüfung hat drei Ziele:

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

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

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

1.3 Vorgehen, Prüfprozess

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

2 Zusammenfassung der Resultate

Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramms

Im Agglomerationsprogramm Wil fehlt ein klarer konzeptioneller Gesamtrahmen für die vorgeschlagenen Massnahmen in den Bereichen Verkehr und Siedlung. Zudem trägt das Programm der Aufgabe einer kantonsübergreifenden koordinierten Abstimmung von Siedlung und Verkehr zu wenig Rechnung.

Zentrale Massnahme des Agglomerationsprogramms Wil ist die Regionalverbindungsstrasse zur Entlastung des Zentrums von Wil. Obwohl der Handlungsbedarf anerkannt wird, vermag der im Agglomerationsprogramm vorgeschlagene Lösungsansatz nicht zu überzeugen. Gewisse positive Effekte können eine Reihe von kleineren Einzelmassnahmen, wie Knotensanierungen, punktuelle Priorisierungen des strassengebundenen ÖV sowie vereinzelt Aufwertungen des Strassenraums bewirken.

Es fehlt eine stringente Konzeption für eine Siedlungsentwicklung nach innen, obwohl erste Ideen zur Steuerung vorgeschlagen werden. Diese sind jedoch unverbindlich formuliert, sodass kaum eine Siedlungskonzentration erwartet werden kann.

Die vorgeschlagene Massnahmenpalette ermöglicht lediglich eine geringe Veränderung im Modal Split zu Gunsten des ÖV und LV. Insgesamt ist keine Reduktion der Umweltbelastung gegenüber dem Trend feststellbar.

Gesamthaft kann das vorliegende Agglomerationsprogramm Wil mit 2 Wirkungspunkten keine ausreichende Wirkung erzielen.

Aufgrund der zu geringen Programmwirkung wird dem eidg. Parlament im Rahmen der ersten Periode 2010/11-2014 keine Mitfinanzierung des Agglomerationsprogramms vorgeschlagen.

3 Prüfung der Grundanforderungen

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

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

Hinweise zur Trägerschaft: Die Form der vertraglichen Regelung ist noch offen. Damit ist auch die Verbindlichkeit des Agglomerationsprogramms noch nicht gewährleistet. Namentlich ist noch aufzuzeigen, wie die Zusammenarbeit zwischen den beteiligten Kantonen sowie zwischen den Kantonen und der regionalen Trägerschaft ausgestaltet werden soll.

4 Beurteilung der Programmwirkung

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

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

4.1 Nutzen – Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien

Wirksamkeitskriterium *Beurteilung mit Begründung*

<p>WK1: Qualität der Verkehrssysteme verbessert</p>	<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Qualität der ÖV-Verkehrssysteme wird punktuell durch verschiedene kleinere Einzelmassnahmen, wie die Verbesserung der zentrumsorientierten Buslinien erzielt. Die Priorisierungen des strassengebundenen ÖV in Uzwil und Wil entschärfen einzelne Schwachstellen. Zudem werden die Umsteigeverhältnisse dank Attraktivitätssteigerungen an Bahnhöfen aufgewertet. ▪ Einzelne Massnahmen an Verkehrskreiselern verbessern den Verkehrsfluss. ▪ Die Massnahme Verkehrsraumgestaltung/-beruhigung an Radialachsen und Quartieren in Wil, Simnach, Oberuzwil und Uzwil sowie der Ausbau der zentrumsgerichteten Radwege wirken positiv auf die Qualität im LV, soweit die dafür vorgesehenen knapp bemessenen Mittel ausreichen. <p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ein Gesamtverkehrskonzept über das Agglomerationsgebiet ist nicht ersichtlich. Damit fehlt eine entscheidende Grundlage zur Abstimmung der Verkehrsträger. Die beabsichtigte Zielsetzung des Agglomerationsprogramms mit der Entlastung des Zentrums Wil kommt zwar zum Ausdruck, doch müssen die Massnahmen noch wesentlich optimiert, konkretisiert und aufeinander abgestimmt werden.
---	---

	<p>Das Stadtentwicklungskonzept Wil stellt in dieser Hinsicht eine erste Grundlage dar. Es bezieht sich jedoch nur auf das Stadtgebiet Wil.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Es ist keine Optimierung der Netz- und Angebotsstruktur im ÖV ersichtlich. Die Massnahmen im Bereich Buspriorisierung sind zu wenig weit konkretisiert. ▪ Ein eigentliches LV-Konzept, mit einer genügenden Feinmaschigkeit und den daraus abgeleiteten konkreten Massnahmen, ist nicht vorhanden. Somit bleiben viele Lücken bestehen und das vorhandene Potential im LV wird nicht ausgeschöpft.
<p>WK2: Siedlungs- entwicklung nach innen gefördert</p>	<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Das Agglomerationsprogramm enthält erste Ideen zur Siedlungsentwicklung nach innen. ▪ Die Massnahmen zur Aufwertung von Strassenräumen an den Radialachsen und in den Quartieren in Wil, Sirnach, Oberuzwil und Uzwil wirken positiv auf die Lebensqualität und mindern die Trennwirkung von Verkehrsinfrastrukturen im Siedlungsgebiet. <p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Eine kantonsübergreifende Planung und Abstimmung fehlt im Agglomerationsprogramm weitgehend. So sind konzeptionelle Vorstellungen der Siedlungsentwicklung innerhalb des Agglomerationsperimeters und damit über die Kantons-grenzen hinweg nicht ersichtlich. ▪ Die vorgeschlagenen Programm-massnahmen zur Steuerung der Siedlungsentwicklung sind zu wenig konkret, als dass eine positive Wirkung erwartet werden kann. Aufgrund der teilweise unverbindlichen Formulierung wird deren Wirkung in Frage gestellt. ▪ Siedlungsentwicklungsszenarien sollen erst bis 2011 erarbeitet werden. Dadurch kommt unter anderem zum Ausdruck, dass eine Kernaufgabe des Agglomerationsprogramms derzeit noch nicht erfüllt ist. ▪ Eine ESP und VE-Politik ist nicht ersichtlich. Insbesondere die Thurgauer VE (in Rickenbach und Sirnach) stellen für das Zentrum Wil ein Problem dar, welches im Agglomerationsprogramm nicht angegangen wird. ▪ Flächendeckende Massnahmen zur Aufwertung von Strassenräumen und Plätzen sind mit sehr tiefen Kosten angesetzt. Deshalb muss deren erfolgreiche Umsetzung und ihre entsprechende Wirkung in Zweifel gezogen werden.
<p>WK3: Verkehrs- sicherheit er- höht</p>	<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Kreisel-massnahmen, Verkehrsraum-aufwertungen/-beruhigungen sowie Temporeduktionen wirken positiv und stellen gewisse Sicherheitsgewinne dar. <p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Schwachstellen im Verkehr sind teilweise angeführt, jedoch erfolgt eine zu wenig spezifische Analyse der Unfallschwerpunkte und Gefahrenstellen. ▪ Ein systematisches Vorgehen (d.h. von der Analyse über das Aufzeigen des Handlungsbedarfs zum Ergreifen von Massnahmen) zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bzw. zur Beseitigung von Gefahrenstellen ist aus dem Agglomerationsprogramm nicht ersichtlich.
<p>WK4: Umwelt- belastung und Ressourcen- verbrauch vermindert</p>	<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die vorgeschlagenen Massnahmen lassen gewisse Veränderungen im Modal Split zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehrs erwarten. ▪ Eine generelle gemeinsame Landschaftskonzeption liegt vor. <p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Im Verkehrsbereich fehlen flächendeckende Massnahmen, die zur spürbaren

	<p>Verlagerungseffekten auf den ÖV führen. Demzufolge werden die regionalen Luftschadstoff- und Lärmbelastungen in der Agglomeration kaum verringert.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Siedlungsmassnahmen müssen noch wesentlich konkretisiert und mit Planungsinstrumenten gesichert werden, um den Trend der Flächenbeanspruchung wirksam zu bremsen. ▪ Die vorhandene generelle Landschaftskonzeption reicht kaum aus, um die Siedlungsentwicklung nach innen zu unterstützen.
Vorleistungen WK 1-4	In keinem der Wirkungsbereiche konnten Vorleistungen bzw. langjährige massgebliche Anstrengungen identifiziert werden, welche zu einem deutlich überdurchschnittlichen Standard geführt haben.

Tabelle 4-1

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

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

Tabelle 4-2

4.2 Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis)

Die Kosten der A- und B-Liste würden laut Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen(pakete) bei Fr. 24.66 Mio. liegen (vgl. Anhang). Für eine kleine Agglomeration wären diese Kosten als tief eingestuft.

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

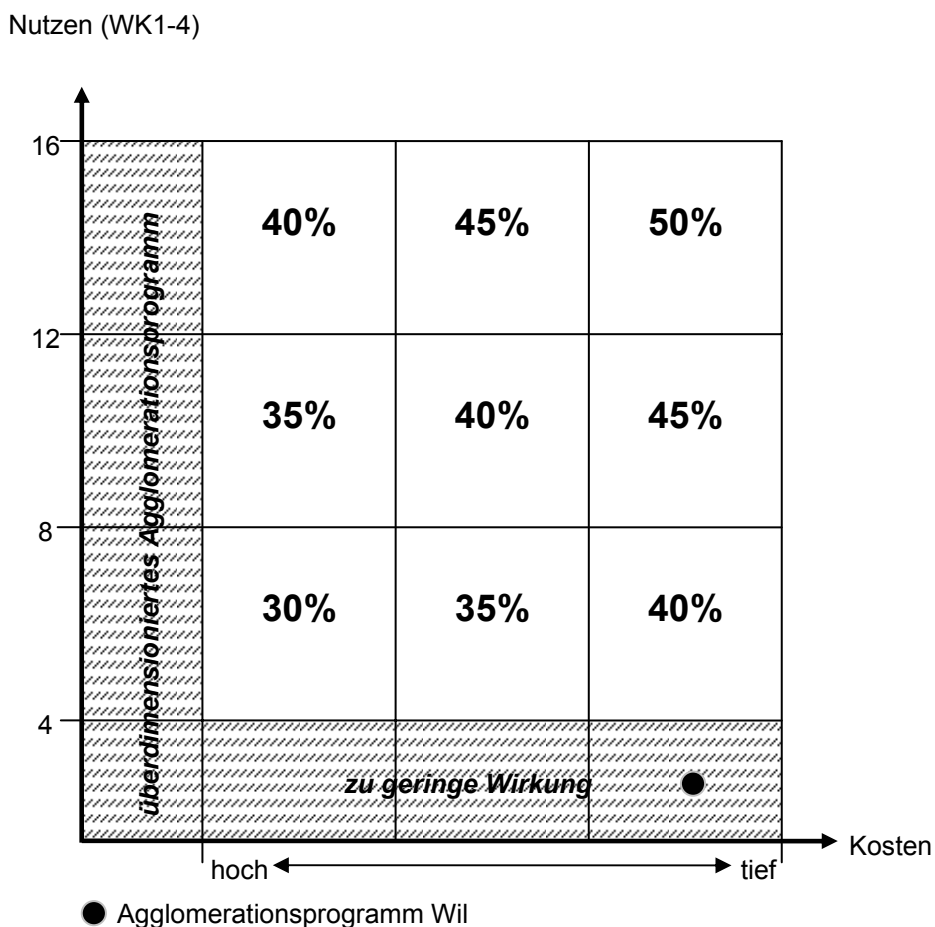


Abbildung 4-1

5 Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen(pakete)

Aufgrund der ungenügenden Programmwirkung werden in der ersten 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 Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms

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

Für die Überarbeitung und Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms ist es essenziell, dass konzeptionelle Vorstellungen, Prioritäten und konkrete Massnahmen für eine Siedlungsentwicklung nach innen und ein darauf abgestimmtes Verkehrssystem sowie eine optimierte Lösung zur Entlastung des Zentrums Wil erarbeitet werden.

ANHANG

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

Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen(pakete)

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

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

Vorgelagert werden zur Mitfinanzierung beantragte Massnahmen identifiziert, welche

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

Dieses Kapitel beinhaltet ferner die Begründungen für die abgeänderten Prioritäten A und B, sowie die Massnahmenlisten der A-/B- und C-Prioritäten. Es wird keine vollständige Liste der C-Massnahmen im Prüfbericht aufgeführt, sondern lediglich eine Unterkategorie von C-Massnahmen explizit aufgelistet. Hierbei handelt es sich um Fälle, wo der Bund den Handlungsbedarf zwar grundsätzlich anerkennt, aber der geeignete Lösungsansatz mit einem genügenden Kosten-Nutzen-Verhältnis noch nicht vorliegt.

Anpassung Massnahmen(pakete) aufgrund Vorgaben Weisung

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

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

Regionalverbindungsstrasse, Teil Wil-Süd, MIV 2	Diese Massnahme wird aufgrund der unterschiedlichen Anerkennung des Handlungsbedarfs in folgende Teile geteilt: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Regionalverbindungsstrasse, Teil 1 Wil-Süd, 80.00 Mio, Priorität C mit anerkannten Handlungsbedarf ▪ Regionalverbindungsstrasse, Teil 2 Wil-West-Bronschhofen, 40.00 Mio, Priorität C
---	--

Tabelle 0-1

Nicht durch Bund mit-finanzierbare Massnahmen(pakete)

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

<i>M-Nr.</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Begründung für die Streichung von Massnahmen (nicht agglomerationsrelevant oder nicht finanzierbar mittels Infrastrukturfonds)</i>
ÖV 3	Verbesserung Mobilitätsmanagement	Massnahmen im Bereich des Mobilitätsmanagements beinhalten keine Kosten für Verkehrsinfrastrukturen, deshalb sind sie nicht mittels Infrastrukturfonds finanzierbar.
ÖV 5	Prüfung/ Einführung Regio- /Agglo- Abonnement	Die Massnahme beinhaltet keine Infrastrukturen im Sinne der UVEK- Weisung. Sie kann folglich durch den Infrastrukturfonds nicht mitfinanziert werden.
ÖV 6	Zusammenlegen der Tarifzonen 15 + 16	Die Massnahme beinhaltet keine Infrastrukturen im Sinne der UVEK- Weisung. Sie kann folglich durch den Infrastrukturfonds nicht mitfinanziert werden.
ÖV 7	Ausbau des Fahrplanangebots	Die Massnahme beinhaltet keine Infrastrukturen im Sinne der UVEK- Weisung. Sie kann folglich durch den Infrastrukturfonds nicht mitfinanziert werden.
LV 1 a	Fuss- und Radwegpläne (Fuss und Radwegnetz)	Die Massnahme beinhaltet keine Infrastrukturen im Sinne der UVEK- Weisung. Sie kann folglich durch den Infrastrukturfonds nicht mitfinanziert werden.

Tabelle 0-2

Eigenleistungen

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

<i>M-Nr.</i>	<i>Massnahmen</i>	<i>Priorität</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>
ÖV 1 d	Sirnach	A	0.12
ÖV 1 e	Bazenheid	A	0.03
MIV 3 a	Knotenausbau St. Galler-/Fürstenlandstrasse, Wil	A	1.75
MIV 3 b	Knotenumbau Scheidweg, Wil	A	1.25
MIV 3 c	Erstellung Kreisel, Jonschwil	A	0.50
MIV 3 d	Knotenausbau Augarten, Niederuzwil	A	0.60
MIV 3 f	Erstellung Kreisel, Wilen	B	0.60
MIV 3 g	Knotenausbau, Wilen	B	0.60
MIV 3 h	Knotenausbau St. Gallerstrasse, Zuzwil	B	0.60
LV 2 b	In den Quartieren von Sirnach	A	0.15
LV 2 c	In den Quartieren von Uzwil + Oberuzwil	A	0.30
U2	Stauvermeidung	A	1.00

<i>M-Nr.</i>	<i>Massnahmen</i>	<i>Prio- rität</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>
S3a	Aufwertungen in den Quartieren / Strassenraumgestaltung	B	4.00

Tabelle 0-3

Durch andere Mittel finanzierbare Massnahmen(pakete)

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

<i>M-Nr.</i>	<i>Massnahmen</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>	<i>Finanzierungsmittel</i>
ÖV 4	Bahn- Aufwertungsmass- nahmen	2.00	Ordentliches Budget Transportunternehmen

Tabelle 0-4

Durch Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C

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

<i>M-Nr.</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>	<i>Ände- rung</i>	<i>Begründung</i>
ÖV 1 c	Flawil	offen	A → C	C: da keine Kostenangaben vorliegen und die Massnahme daher nicht bewertet werden kann.
ÖV 1 f	Eschlikon	offen	A → C	C: da keine Kostenangaben vorliegen und die Massnahme daher nicht bewertet werden kann.
ÖV 2 d	St. Gallerstrasse - Lerchenfeldstrasse - Bahnhof Wil	offen	A → C	C: da keine Kostenangaben vorliegen und die Massnahme daher nicht bewertet werden kann.
ÖV 2 e	Flawilerstrasse - Sonnmatt Kreisel - Toggenburgerstrasse - Bahnhof Wil	offen	A → C	C: da keine Kostenangaben vorliegen und die Massnahme daher nicht bewertet werden kann.
MIV 2	Regionalverbindungs- strasse, Teil 1 Wil- Süd	80.00	A → C	C: Kosten/Nutzen-Verhältnis ungenügend. Ein Handlungsbedarf zur Entlastung des Zentrums von Wil wird aufgrund der Verkehrsbelastungen sowie der Bedeutung als ÖV-Knoten (Bus-Feinverteiler) anerkannt. Das vorliegende Vorhaben stellt jedoch einen sehr weitgehenden Lösungsansatz mit entsprechend hohen Kosten dar. Dies führt dazu, dass das

<i>M-Nr.</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>	<i>Ände- rung</i>	<i>Begründung</i>
				<p>Kosten/Nutzenverhältnis als ungenügend eingestuft wird, dies auch im Quervergleich zu anderen Entlastungsstrassen. Auch der Reifegrad der Massnahme ist noch wenig fortgeschritten. Der Kanton St. Gallen sieht eine Aufnahme der Planung für das nächste Strassenbauprogramm vor.</p> <p>Aus heutiger Sicht kann ein geeigneter Lösungsansatz im Horizont 2014-2018 der Realisierung zugeführt und vom Bund mitfinanziert werden, sofern für die nächste Phase ein aktualisiertes und deutlich verbessertes Agglomerationsprogramm vorliegt. Folgende Punkte sind aus Sicht Bund zentral:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Erarbeitung der strasseninfrastrukturseitigen Bestlösung hat nicht nur in Abstimmung mit dem Stadtentwicklungskonzept Wil, sondern in Koordination mit einem eigentlichen noch zu erarbeitenden Siedlungsteil des Agglomerationsprogramms (der alle Agglomerationsgemeinden umfasst) zu erfolgen. ▪ Die Bestlösung bringt als integrierten Bestandteil eine weit gehende und dauerhafte Entflechtung zwischen Bussystem und MIV im Zentrum von Wil und den kritischen Einfallsachsen. Die entsprechenden Strassenkapazitäten für das Bussystem sind langfristig zu sichern. ▪ Die weitere Planung bringt als integrierten Bestandteil auch die Aufwertung und Sanierung der Einfallsachsen sowie ein Umsetzungsprogramm zum Parkraummanagement, um die Entlastungswirkung zu verstärken. ▪ Bei der Erarbeitung der Bestlösung kann und soll ein neuer Autobahnanschluss Wil-West vertieft geprüft werden, um die günstige Ausgangslage mit der bestehenden Autobahn möglichst zu nutzen und gegebenenfalls auf eine durchgehende Regionalverbindungsstrasse entlang der Autobahn verzichten zu können. Für das ASTRA ist ein neues Anschlussbauwerk im erwähnten Horizont denkbar, falls die weiteren Abklärungen zu diesem Schluss kommen.

<i>M-Nr.</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>	<i>Ände- rung</i>	<i>Begründung</i>
MIV 2	Regionalverbindungsstrasse, Teil 2 Wil-West-Bronschhofen	40.00	A → C	C: Kosten/Nutzen-Verhältnis ungenügend. Die Massnahme weist angesichts der beträchtlichen Kosten einen zu geringen Nutzen auf. Die Entlastungswirkung wird aus folgenden Gründen als mässig eingestuft: <ul style="list-style-type: none"> ▪ die zu erwartende Verkehrsbelastung (2020) bleibt im vertretbaren Rahmen. ▪ die Betroffenheit im zu entlastenden Gebiet ist aufgrund der Siedlungsdichte relativ gering. ▪ die Verkehrsreduktion wäre merklich, aufgrund des hohen Anteils kleinräumigen Quell-/Zielverkehrs aber nicht gross.
ÖV 2 g	Optimierung Schwannenkreisel, Wil	12.00	A → C	C: Der Handlungsbedarf zur Verbesserung der Situation ist ausgewiesen. Aufgrund des Reifegrades des Vorhabens (Lösungsansatz unklar) wird die Massnahme verschoben. Eine Koordination mit den Planungen zur Massnahme MIV 2, Teil 1 scheint notwendig.
MIV 3 e	Neubau Spange Hofen, Sirnach/Eschlikon	5.50	A → C	C: Kosten/Nutzen-Verhältnis ungenügend. Der Handlungsdruck und die Entlastungswirkung sind zu gering.
ÖV 2 f	Scheidweg - Bleicheplatz - Bahnhof Wil	offen	B → C	C: da keine Kostenangaben vorliegen und die Massnahme daher nicht bewertet werden kann.

Tabelle 0-5

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

A-Liste

<i>M-Nr.</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>
ÖV 1 a	Wil	8.00
ÖV 1 b	Uzwil	0.20
ÖV 2 c	Westquartier - Zürcherstrasse - Bahnhof Wil	1.25
LV 2 a	Auf Radialachsen ins Zentrum Wil	2.50
	Konzept LV_A-Liste	8.01
Summe		19.96

Tabelle 0-6

B-Liste

<i>M-Nr.</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>
ÖV 2 a	Oberuzwil - Bahnhof Uzwil	0.50
ÖV 2 b	Niederuzwil - Bahnhof Uzwil	2.00
MIV 3 i	Projektierung und Realisierung Querspange Westumfahrung, Oberbüren	2.00
MIV 4	Parking-Informations-/Parkleitsysteme	0.20
Summe		4.70

Tabelle 0-7

C-Liste

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

<i>M-Nr.</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>
ÖV 2 g	Optimierung Schwanenkreisel, Wil	12.00
MIV 2	Regionalverbindungsstrasse, Teil 1 Wil-Süd	80.00

Tabelle 0-8

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

<i>M-Nr.</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Priorität</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>
LV 1 b	Umsetzung Fuss- und Radwegplanung	A	2.00
LV 1 c	Durchgehende zentrumsgerichtete Radwegführung Wuppenau - Wil	A	0.84
LV 1 d	Durchgehende zentrumsgerichtete Radwegführung Henau - Niederstetten - Wil (Strecke Henau - Salen)	A	4.00
LV 1 e	Durchgehende zentrumsgerichtete Radwegführung Rickenbach - Wil (Krebsbach)	A	0.80
LV 1 f	Durchgehende zentrumsgerichtete Radwegführung Oberbüren - Sonnental - Zuzwil	A	0.37
Summe	LV_A/B-Liste		8.01

Keine Kürzung lt. Benchmark (Methode siehe Erläuterungsbericht)

	Konzept LV_A-Liste	A	8.01
	Konzept LV_B-Liste	B	0.00

Tabelle 0-9 Anhang