



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,  
Energie und Kommunikation UVEK

**Bundesamt für Raumentwicklung ARE**  
Agglomerationsverkehr

22.02.2023

---

# Agglomerationsprogramm Rheintal

## 4. Generation

### Prüfbericht des Bundes

---

Aktenzeichen: ARE-223.1-04-23/5/2



ARE-D-F88B3401/1

Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Raumentwicklung ARE



Lezzi Lauper Maria QZOAGC  
15.02.2023

Info: [admin.ch/esignature](https://admin.ch/esignature) | [validator.ch](https://validator.ch)

**Dr. Maria Lezzi**  
Direktorin



Seewer Ulrich FZ4UYO  
07.02.2023

Info: [admin.ch/esignature](https://admin.ch/esignature) | [validator.ch](https://validator.ch)

**Dr. Ulrich Seewer**  
Vizedirektor

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Gegenstand, Ziel und Zweck der Prüfung, Eingangsprüfung .....</b>	<b>4</b>
1.1	Gegenstand der Prüfung .....	4
1.2	Ziel und Zweck der Prüfung .....	4
1.3	Vorgehen im Prüfprozess .....	4
<b>2</b>	<b>Zusammenfassung der Prüfergebnisse .....</b>	<b>5</b>
2.1	Beitragssatz .....	5
2.2	Gesamtwürdigung .....	5
2.3	Mitfinanzierte Massnahmen .....	7
<b>3</b>	<b>Eingangsprüfung und Prüfung der Grundanforderungen .....</b>	<b>7</b>
3.1	Eingangsprüfung .....	7
3.2	Prüfung der Grundanforderungen .....	8
<b>4</b>	<b>Massnahmenbeurteilung .....</b>	<b>8</b>
4.1	Angepasste Massnahmen .....	8
4.2	Nicht mitfinanzierte Massnahmen .....	12
4.2.1	Nicht durch den Bund mitfinanzierbare Massnahmen .....	12
4.2.2	Nicht programmrelevante Massnahmen .....	12
4.3	Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen .....	12
4.4	Durch den Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C .....	13
4.5	B- Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung .....	13
<b>5</b>	<b>Programmbeurteilung .....</b>	<b>14</b>
5.1	Gesamtnutzen .....	14
5.2	Gesamtkosten .....	15
5.3	Umsetzungsbeurteilung und Beitragssatz .....	15
<b>6</b>	<b>Übereinstimmung mit der Gesetzgebung und Planungsinstrumenten des Bundes sowie den kantonalen Richtplänen .....</b>	<b>17</b>
6.1	Gesetzgebung, Sach- und Massnahmenpläne sowie Inventare des Bundes .....	17
6.1.1	Allgemeines .....	17
6.1.2	Massnahmen der Priorität A oder B mit möglichen Konflikten im Bereich Umwelt aus Sicht des Bundesamtes für Umwelt (BAFU) .....	17
6.2	Nachweis der Abstimmung von Infrastrukturmassnahmen der Priorität A mit den kantonalen Richtplänen .....	18
<b>7</b>	<b>Empfehlungen zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms .....</b>	<b>19</b>
	<b>ANHANG 1 .....</b>	<b>20</b>
	<b>ANHANG 2 .....</b>	<b>22</b>

# 1 Gegenstand, Ziel und Zweck der Prüfung, Eingangsprüfung

## 1.1 Gegenstand der Prüfung

Gegenstand der Prüfung ist das Agglomerationsprogramm Rheintal bestehend aus:

- Teil 1a: Hauptbericht, 31. August 2021
- Teil 1b: Kartenband, 31. August 2021
- Teil 2: Massnahmenband, 31. August 2021
- Weitere Referenzdokumente (Massnahmenlisten, Sachinformationen, GIS-Daten)

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

## 1.2 Ziel und Zweck der Prüfung

Die Prüfung des Agglomerationsprogramms dient dazu, den Beitragssatz und die Bundesbeiträge für das Agglomerationsprogramm Rheintal nachvollziehbar herzuleiten.

Auf der Grundlage des Prüfberichts erarbeitet der Bund die Botschaft des Bundesrats zum Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr ab 2024 (vierte Generation) zuhanden der eidgenössischen Räte.

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

## 1.3 Vorgehen im Prüfprozess

Die Prüfung der Agglomerationsprogramme richtet sich im Rahmen von MinVG und MinVV nach der Verordnung des UVEK vom 20. Dezember 2019 über das Programm Agglomerationsverkehr (PAVV) und den Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr vom 13. Februar 2020 (RPAV). Im Verlaufe des Prüfprozesses wurden die Vorgaben der PAVV und der RPAV in der praktischen Anwendung konkretisiert und präzisiert.

Das Prüfverfahren gliedert sich gemäss Art. 11 ff. PAVV in folgende Schritte:

1. Eingangsprüfung;
2. Prüfung der Grundanforderungen;
3. Prüfung und Priorisierung der einzelnen Massnahmen des Agglomerationsprogramms Rheintal (Massnahmenbeurteilung)
4. Beurteilung des Agglomerationsprogramms aufgrund

---

<sup>1</sup> SR 725.13

<sup>2</sup> SR 725.116.2

<sup>3</sup> SR 725.116.21

- des Gesamtnutzens der (geprüften und priorisierten) Massnahmen und dessen Relation zu den Gesamtkosten (Kosten-Nutzen-Verhältnis)
- des Stands der Umsetzung des Agglomerationsprogramms der 2. Generation.

Weitere Hinweise zum Vorgehen und zu den Ergebnissen des Prüfprozesses sind im Erläuterungsbericht vom 22.02.2023 dargelegt.

## 2 Zusammenfassung der Prüfergebnisse

### 2.1 Beitragssatz

Aufgrund der Programmbeurteilung (vgl. Kap. 2.2 und Kap. 5) wird dem eidgenössischen Parlament beantragt, folgenden Beitragssatz des Bundes an die mitfinanzierten Massnahmen des Agglomerationsprogramms Rheintal der 4. Generation festzulegen:

30%
-----

### 2.2 Gesamtwürdigung

Nachfolgend werden die Beurteilung des Bundes für die Wirkungsziele des Agglomerationsprogramms erläutert und die einzelnen Stärken und Schwächen dargelegt. Im Kapitel 7 werden ausserdem wichtige Empfehlungen zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms gegeben.

Das Agglomerationsprogramm Rheintal (AP) umfasst aus dem beitragsberechtigten Perimeter je zehn Gemeinden auf dem Territorium der Schweiz und Österreichs sowie die nicht beitragsberechtigten Gemeinden Rüti und Oberriet im Kanton St. Gallen. Das Programm überzeugt durch seinen klaren roten Faden. Dieser umfasst von der Analyse über den Handlungsbedarf und die Teilstrategien bis zu den konsistent hergeleiteten Massnahmen alle Bausteine eines AP. Bemerkenswert ist die spürbar verbesserte Zusammenarbeit über die Landesgrenze hinweg, die sich trotz unterschiedlicher Planungsinstrumente und -grundlagen in einem kohärenten AP manifestiert. Das Programm ist im Aufbau und kann noch nicht in der ganzen Agglomeration mit Massnahmen Wirkung erzielen. Es zeigt jedoch mit einer Fülle von längerfristigen Massnahmen (C-Horizont), wie die spätere Entwicklung angedacht ist.

Das AP Rheintal ist abgestimmt auf die laufenden übergeordneten Planungen in Bezug auf den Ausbau des Eisenbahnnetzes im Rahmen des STEP Ausbaus schritt 2035. Die Planung der übergeordneten Strassenprojekte ist noch im Gang und es fehlen verbindliche politische Beschlüsse. Es ist daher noch offen, ob diese Projekte bereits mittelfristig (B-Horizont) umgesetzt werden, wie von der Trägerschaft angenommen wird. Die im vorliegenden AP vorgeschlagenen kurz- und mittelfristigen Massnahmen (A- und B-Horizont) sind jedoch unabhängig von dieser Unwägbarkeit realisierbar und entfalten ihre Wirkung. Da zurzeit zahlreiche Ortsplanungsrevisionen im Gang sind, enthält das vorliegende Programm kaum Einzelmassnahmen zur Abstimmung von Verkehr und Siedlung. Es beschränkt sich daher überwiegend auf kleinere Massnahmen. Diese Massnahmen sind zumeist in die bestehenden Siedlungen eingebettet und entfalten im Bestand ihre Wirkung. Somit ist die Abstimmung der Verkehrsmassnahmen mit der Siedlungsentwicklung gegeben.

Auf die Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems hat das AP Rheintal eine leicht positive Wirkung. Die Massnahmen stützen sich auf die Gesamtverkehrsstrategie des Kantons St. Gallen und das Mobilitätskonzept des Landes Vorarlberg. Zur positiven Wirkung trägt insbesondere das geplante Zusammenspiel von Push- und Pull-Strategien bei, mit welchen das Mobilitätsverhalten in Richtung eines geringeren Anteils an motorisiertem Individualverkehr (MIV) beeinflusst werden soll. Mit den umfangreichen Aufwertungsmassnahmen im Rahmen kleinerer Massnahmen wird das Gesamtverkehrssystem weitgehend flächendeckend optimiert. Die Wirkung der Massnahmen ist aber überwiegend lokal spürbar. Dies gilt ebenso für die punktuellen Einzelmassnahmen wie die Umfahrung Altstätten, das Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) auf der Post- und Diepoldsauerstrasse in Widnau sowie die neue Rheinbrücke für den Veloverkehr Au – Lustenau. Dies schlägt sich auch in der Bewertung der Konzeption für

die pauschal mitfinanzierten Massnahmen zum Verkehrsmanagement sowie zur Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum nieder.

Für die Verbesserung der Intermodalität sind noch keine weiteren Massnahmen zum Ausbau oder zur Optimierung von multimodalen Drehscheiben geplant. Auf konzeptioneller Ebene wird die Mobilitätsbeeinflussung durch Push- und Pull-Massnahmen thematisiert. Das AP beinhaltet Massnahmen zum Mobilitätsmanagement in Unternehmen und in Planungsprozessen. Zudem ist angestrebt, Einfluss auf die öffentliche und private Parkierung zu nehmen. Allerdings sind diese Massnahmen zurzeit noch wenig konkret und ihre Wirkung ist noch nicht beurteilbar.

Der öffentliche Verkehr (ÖV) profitiert von den übergeordneten Verbesserungen im Bahnangebot auf beiden Seiten der Grenze und auch grenzüberschreitend. Diese Verbesserungen bilden auch die Grundlage für den Ausbau des Busangebots auf der Basis des sogenannten «H-Konzepts». Insgesamt ergibt sich mittelfristig eine spürbare Verbesserung des ÖV-Angebots in der Agglomeration. Allerdings ist noch nicht ersichtlich, wie die im Vergleich zum MIV verhältnismässig längeren Fahrzeiten des grenzüberschreitenden strassengebundenen ÖV gekürzt bzw. attraktiver gemacht werden können. Weiter sind die Tarifstrukturen und Preisniveaus beidseits der Grenze noch nicht angeglichen. Dies schlägt sich auch in der Bewertung der Konzeption für die pauschal mitfinanzierten Massnahmen zur Aufwertung von Bus-Haltestellen nieder.

Das Strassennetz wird mit der Umfahrung Altstätten und den zahlreichen Massnahmen zur Aufwertung des Strassenraumes kurz- und mittelfristig verbessert. Auch wird an rund einem Dutzend Knoten die ÖV-Bevorzugung mittels Datenfunk eingeführt. So kann der ÖV den Fahrplan besser einhalten und der Verkehrsablauf an den Knoten wird verbessert.

Schwerpunkt des vorliegenden AP ist die Verbesserung des Fuss- und Veloverkehrs (FVV). Als Schlüsselmassnahme verbessert die neue Rheinbrücke Au-Lustenau die Durchlässigkeit des Rheins für den FVV. Daneben erzeugen über 50 pauschal mitfinanzierte Massnahmen eine bedeutende Wirkung in der Fläche. Damit können die Sicherheit und die Netzwirkung für den FVV verbessert werden.

Das vorliegende AP entfaltet eine moderate Wirkung für die Siedlungsentwicklung nach innen. Das Programm zeigt unter anderem eine Konzeption für die angestrebte Dichte im urbanen und ländlichen Raum sowie die Innenentwicklung. Auch werden ÖV-Erschliessungsanforderungen für Neueinzonungen sowie langfristige Siedlungsbegrenzungslinien definiert und die städtebauliche Entwicklung von Bahnhofsgeländen sowie verkehrsintensiven Einrichtungen thematisiert. Dass die ausgewiesenen Kapazitäten das prognostizierte Wachstum übersteigt wird als Handlungsbedarf erkannt. Es finden sich jedoch keine konkreten Massnahmen, die in dieser Generation eine Wirkung entfalten würden.

Für die Erhaltung und Aufwertung öffentlicher Freiräume im Siedlungsgebiet liegt eine konzeptionelle Stossrichtung vor. Gemäss dieser wurden in verschiedenen Gemeinden des Vorarlbergs bereits Massnahmen umgesetzt. Auch die Zentrumsgestaltung Altach und Tisis setzen diese Konzeption um. Im vorliegenden AP finden sich jedoch keine weiteren konkreten Massnahmen. Bei den Verkehrsmassnahmen wird das Thema ebenfalls nicht aufgegriffen.

Die Agglomeration unternimmt mit ihren Massnahmen viel zugunsten der Erhöhung der Verkehrssicherheit und erzielt damit eine starke Wirkung. So liegt neben den Grundlagen des Kantons St. Gallen bzw. des Landes Vorarlberg auf Agglomerationsebene eine Massnahmenplanung für Unfallhäufungsstellen vor. Insbesondere durch Massnahmen zur Aufwertung von Strassenräumen sowie FVV-Massnahmen werden Gefahrenpotenziale innerorts vermindert. Die Verkehrsmittel werden getrennt, um Konflikte zu minimieren. Der Verkehr wird dadurch besser organisiert, verstetigt und beruhigt. Dies reduziert die Wahrscheinlichkeit von Unfällen. Mit der Umfahrung Altstätten wird ausserdem der MIV aus den dichten Siedlungsgebieten herausverlagert. Dies trägt dazu bei, dass der verbleibende Verkehr auf sichereren Strassen verkehrt und der FVV mehr Raum erhält. Die Verkehrsberuhigung von Quartieren ist gemeindeweise unterschiedlich weit umgesetzt. Insbesondere in einigen Vorarlberger Gemeinden wurden bereits Verkehrsberuhigungen und Temporeduktionen umgesetzt. In Altstätten und Lustenau gibt es jedoch erst wenige verkehrsberuhigte Zonen. Auch in anderen Gemeinden können einzelne Quartiere noch in Tempo 30 Zonen umgewandelt werden. Dies wird jedoch im vorliegenden AP nur wenig thematisiert.

Die Massnahmen im vorliegenden AP erzielen eine geringe Wirkung auf die Reduktion der Umweltbelastung und des Ressourcenverbrauchs. Das Programm setzt mit flächendeckenden Massnahmen zur

Optimierung des FVV und punktuellen Optimierungen des ÖV einen Fokus auf Verkehrssteuerung und -verlagerung. Im Zentrum Tisis/Feldkirch sind ausserdem Verkehrsberuhigungen geplant. Das Auto bleibt jedoch das bevorzugte Verkehrsmittel in der Agglomeration, so dass weder Luftschadstoff- noch Lärmemissionen in wahrnehmbarem Umfang reduziert werden.

Massnahmen zur Aufwertung von Natur und Grünräumen werden als Daueraufgaben aufgeführt, wie das Hochwasserschutzprojekt Alpenrhein, der Biotopverbund Rheintal sowie die Landschaftsentwicklungskonzepte (LEK) Rheintal und Lustenau. Das LEK Rheintal ist jedoch eher auf die Sensibilisierung ausgerichtet. Nur das LEK Lustenau und das Hochwasserschutzprojekt Alpenrhein sehen konkrete Massnahmen zur Aufwertung von Natur- und Grünräumen vor. Mit der Freiraumstrategie «amKumma» und dem Konzept zur Diepoldsauer Schliefe werden konzeptionelle Grundlagen für später zu definierende Umsetzungsmassnahmen erarbeitet. Die weiteren landschaftlichen Massnahmen zeigen ein gewisses Potenzial, sind jedoch eher konzeptioneller Art und noch weiter zu entwickeln.

Das AP der zweiten Generation konnte seinerzeit keine genügende Programmwirkung entfalten und wurde vom Bund nicht mitfinanziert. Somit liegt keine Leistungsvereinbarung zur Umsetzung von Massnahmen vor und die Bewertung des Umsetzungsstandes entfällt.

## 2.3 Mitfinanzierte Massnahmen

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

### A-Liste

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio. CHF) laut AP	Kosten (Mio. CHF)*	Bundes- beitrag **	Bundes- beitrag ***
3231.4.001	3231.LV_ M001.RF	Rheinbrücke Au - Lustenau für den Fuss- und Veloverkehr	7.86	7.87	2.36	
3231.4.002	3234.LV_ M002.RF	Langsamverkehrsbrücke Widnau - Diepoldsau	6.78	6.79	2.04	
3231.4.005	3238.MIV M015	Widnau, BGK Poststrasse- / Die- poldsauerstrasse	17.70	9.69****	2.91	
3231.4.196	LV-A	Paket LV A-Liste	31.51	34.77		10.43
3231.4.197	VM-A	Paket VM A-Liste	0.39	0.40		0.12
3231.4.198	BGK-A	Paket Aufw. Str. A-Liste	17.49	18.10		5.43
3231.4.199	Bus-A	Paket Aufw. Bushalt. A-Liste	1.08	1.13		0.34
<b>Summe</b>			<b>82.81</b>	<b>78.75</b>	<b>7.31</b>	<b>16.32</b>

Tabelle 2-1 \* Preisstand Oktober 2020; \*\* Preisstand Oktober 2020 exklusive Mehrwertsteuer und Teuerung; \*\*\* Preisstand Oktober 2020 inkl. Mehrwertsteuer und Teuerung, vgl. Anhang 1 und Erläuterungsbericht zur Prüfung der Agglomerationsprogramme der 4. Generation \*\*\*\*Kosten im Benchmark gekürzt

## 3 Eingangsprüfung und Prüfung der Grundanforderungen

### 3.1 Eingangsprüfung

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

<sup>4</sup> Vgl. RPAV S.21, Ziff.2.3

### 3.2 Prüfung der Grundanforderungen

Ein Agglomerationsprogramm muss die Grundanforderungen gemäss Art. 7 PAVV erfüllen. In der Art und Weise und im Detaillierungsgrad können die Grundanforderungen den spezifischen Herausforderungen und der Grösse der jeweiligen Agglomeration angepasst werden<sup>5</sup>.

Im Agglomerationsprogramm Rheintal sind die Grundanforderungen erfüllt.

## 4 Massnahmenbeurteilung

Das Ergebnis der Massnahmenbeurteilung gemäss Art. 13 PAVV und Kap. 3.3. RPAV wird nachfolgend im Sinne einer Übersicht wie folgt dargestellt.

- Angepasste Massnahmen (Kap. 4.1)
- Nicht mitfinanzierte Massnahmen (Kap.4.2)
  - Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen (Kap. 4.2.1 )
  - nicht mitfinanzierbare Verkehrsmassnahmen (Kap. 4.2.1)
  - Eigene Leistungen der Agglomeration (Kap. 4.2.1)
  - nicht programmrelevante Massnahmen (Kap. 4.2.2)
- Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen (Kap. 4.3)
- Massnahmen mit abgeänderten Prioritäten A/B/C (Kap. 4.4)

Eine Zusammenstellung der Massnahmen mit Priorität A und B nach Überprüfung durch den Bund ist in Kap. 2 resp. Kap. 4.5 ersichtlich

- Massnahmen der A-Liste sind innerhalb der Vierjahresperiode 2024-2027 bau- und finanzreif.
- Massnahmen der B-Liste werden die Bau- und Finanzreife erst später erreichen und/oder deren Kosten-Nutzen-Verhältnis muss noch optimiert werden.

Die in den Tabellen 2-1, 4-2, und 4-6 aufgelisteten Massnahmen sind für den Beitragssatz relevant und werden in die Leistungsvereinbarung übernommen.

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

### 4.1 Angepasste Massnahmen

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

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Änderung Massnahmenkonfiguration</i>
Keine Massnahmen			

Tabelle 4-1

Folgende Massnahmen wurden den Paketen mit pauschalen Bundesbeiträgen zugewiesen:

#### Paket Langsamverkehr A-Liste (LV A-Liste)

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) Okt. 2020 exkl. MWST</i>
3231.4.013	3251.LV_M132.R	Verlängerung Feldwiesenstrasse, Neubau	0.09

<sup>5</sup> Vgl. RPAV S. 27 Ziff. 2.6.



3231.4.014	3251.LV_M136.R	Südring, Kreisel Kriessernstrasse bis Knoten Bleichmühlstrasse	0.54
3231.4.015	KM352	"Oberfahrstrasse / Binnenkanalstrasse Querung verbessern"	0.02
3231.4.016	KM367	Espenweg Feste Fahrbahnoberfläche/Hartbelag aufbringen	0.06
3231.4.017	KM368	Ziegeleiweg Verbreiterung	0.33
3231.4.018	KM369	Rampe LV-Brücke Oberfahr Längsneigung verringern	0.47
3231.4.019	KM100	Ziegeleiweg Verbreiterung	0.88
3231.4.020	KM351	Eulenweg/Bahnunterführung/Espenstrasse/Espenweg: neue Verbindung	4.56
3231.4.021	3234.LV_M153.R	Ausbau der Querung des alten Rheins ("am Rohr") für den Radverkehr	0.10
3231.4.022	KM001	Feste Fahrbahnoberfläche Alter Rhein, Oberer Uferweg	0.11
3231.4.023	80404.LV_M028.RF	Fuss/Velobrücke L190 (Feldkirch)	2.12
3231.4.024	KM450	Rheinstraße, Kesslerplatz Verbesserung Radinfrastruktur	1.62
3231.4.025	80408.LV_M022	Veloroute Bahnhof Götzis - Koblach - CH	2.71
3231.4.026	80217.LV_M025	Veloroute Höchst	1.63
3231.4.027	KM601	Zoll Hohenems	0.07
3231.4.028	KM603	L203 km 3,6 /Anbindung BBA14	1.41
3231.4.029	KM604	Cineplexx	0.26
3231.4.030	80410.LV_M033.R	Veloroute Koblach - Bhf Klaus	2.61
3231.4.031	80410.LV_M038.R	Veloroute Koblach - Bhf Klaus Querung L190	0.12
3231.4.032	KM451	L19 - km 4,55/Rheinstraße/Zollamt	0.04
3231.4.033	80303.LV_M026	Velospange Raiffeisenstr.-Negrellistr.	1.03
3231.4.034	80303.LV_M029	Velospange Raiffeisenstr.-Negrellistr. (Querung L203 - Lichtsignalanlage)	0.20
3231.4.035	KM550	Knoten L203 km 10,5/Kirchstraße	3.30
3231.4.036	KM558	Spange Heitere Radverkehrsinfrastruktur	0.60
3231.4.037	3234.LV_M129.R	Veloverbindung Kriessern - Abschnitt Kriessern - Rietaach	1.40
3231.4.038	KM200	Erlenmadstrasse/Bahnhofstrasse Gestaltung Kreuzung	0.03
3231.4.039	KM203	Rietstrasse/Erlenmadstrasse Veresserung Querungssituation	0.50
3231.4.040	KM204	Veloverbindung Entlang Bahnline bis zur Landi	1.82
3231.4.041	KM300	Kanalstrasse (Rietstrasse bis Altstätterstrasse), Querungssituation	0.60
3231.4.042	KM305	Kanalstrasse (Altstätterstraße bis Kraftwerk) Belag	0.55
3231.4.044	KM057	Querungssituation Rheinstrasse/Lindenstrasse	0.44
3231.4.045	3238.LV_M155.R	Velo-Unterführung Lindenstrasse/Industriegleis	0.53
3231.4.046	3238.LV_M154.R	Velo-Unterführung Lindenstrasse/Poststrasse	0.45

Tabelle 4-1a

**Paket Aufwertung und Sicherheit des Strassenraums A-Liste (Aufw. Str. A-Liste)**

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) Okt. 2020 exkl. MWST</i>
3231.4.118	3251.MIV_M036	Strassenraumgestaltung Rorschacherstrasse, Abschnitt Schulhaus Schöntal bis Bildstrasse	2.03

3231.4.119	3255.MIV_M010	Rebstein, BGK Staatsstrasse, Abschnitt Rebbergstrasse bis Schachenweg	3.00
3231.4.122	3253.MIV_M005	Marbach, BGK Staatstrasse, Abschnitt Auenwies bis Post	4.25
3231.4.123	3236.MIV_M017	St. Margrethen, Optimierung Neudorf-/Grenzstrasse	0.40
3231.4.124	3236.MIV_M018	St. Margrethen, Optimierung Knoten Neudorf-/Industriestrasse	1.56
3231.4.125	3238.MIV_M050	Widnau - BGK Unterdorfstrasse (Kreisel Metropol bis Nöllenstrasse)	4.50
3231.4.126	80303.MIV_M29	Gestaltung Rheinstrasse L203	0.96
3231.4.127	80408.MIV_M027	Gestaltung Doktor-A.-Heinzle-Straße (L190), A-Horizont	0.79

Tabelle 4-1b

**Paket Verkehrsmanagement A-Liste (VM A-Liste)**

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) Okt. 2020 exkl. MWST</i>
3231.4.144	3232_VM_M104	Entenbad	0.03
3231.4.145	3234_VM_M105	Freihof	0.03
3231.4.146	3234_VM_M106	Sonne	0.03
3231.4.147	3231_VM_M112	Coop	0.00
3231.4.148	3231_VM_M113	Kirchstrasse	0.03
3231.4.149	3231_VM_M114	Rheinhof	0.03
3231.4.150	3236_VM_M120	Rheinpark	0.03
3231.4.151	3238_VM_M123	Binnenkanal	0.03
3231.4.152	3238_VM_M125	Ochsen	0.03
3231.4.153	3251_VM_M201	Kesselbach	0.03
3231.4.154	3251_VM_M202	Schöntalstrasse	0.03
3231.4.155	3251_VM_M205	Ringgasse	0.03
3231.4.156	3255_VM_M213	Rössli	0.03

Tabelle 4-1c

**Paket Aufwertung von Bus-Haltestellen A-Liste (Bus A-Liste)**

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) Okt. 2020 exkl. MWST</i>
3231.4.141	3231.OEV_M001	Aufwertung Bushaltestelle Gemeindehaus	0.18
3231.4.142	3236.OEV_M002	Aufwertung von 4 Bushaltestellen (8 Haltekanten), exkl. BehiG-Ertüchtigung	0.54
3231.4.143	3231.OEV_M003	Neue Bushaltestellen	0.36

Tabelle 4-1d

**Paket Langsamverkehr B-Liste (LV B-Liste)**

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) Okt. 2020 exkl. MWST</i>
3231.4.047	3251.LV_M010.R	Veloabstellplätze Bushaltestelle Rathausplatz	0.22
3231.4.049	KM358	Knoten Lindenweg-Bahnhofstrasse-Hollandiaweg intuitive Routenführung	0.09

3231.4.050	KM365	Ausbau Verbindung Nefenstrasse-Aechelistrasse für den LV (zur Entlastung Ziegeleiweg)	2.06
3231.4.051	KM359	Kantonsstrasse 13 / Rheinstrasse / Kaffeerösterei: Alternative Führung Radverkehr	0.67
3231.4.053	3232.LV_M011.R	Ausrüstung Bushaltestellen mit Veloabstellplätzen	0.24
3231.4.054	KM102	Querungssituation J. Schmidheinystrasse/Heinrich-Wild-Strasse	0.50
3231.4.055	3233.LV_M150.RF	LV-Verbindung Distelweg-Emserenstrasse entlang Äächeli	0.55
3231.4.056	KM650	Brücke Littenbachstrasse verbreitern	0.45
3231.4.057	KM652	Littenbachstrasse - Umgestaltung Kreuzungssituation	0.02
3231.4.058	KM653	Kübach-Weg - Wegverbreiterung	0.30
3231.4.059	KM654	Bachstrasse Verbesserung Radwegeninfrastruktur	0.08
3231.4.060	KM659	Kloterenstrasse/Wisenbündelistrasse	0.65
3231.4.061	3234.LV_M012.R	Veloabstellanlagen bei Sport- und Freizeiteinrichtungen	0.20
3231.4.062	KM010	Rietstrasse Verbesserung Querung	0.05
3231.4.063	80404.LV_M024.RF	III-Steg (Fuss/Velo)	2.38
3231.4.064	KM507	Lerchenstrasse, Ausbau für den Radverkehr (direkte, geradlinige Radverbindung)	0.13
3231.4.065	KM605	Dammweg Emsbach Verbreiterung Weg	0.17
3231.4.066	3253.LV_M130.R	Veloverbindung Kriessern - Abschnitt Rietaach - Marbach	2.05
3231.4.067	KM150	Verkehrsorganisation Mühlackerstrasse/Balgacherstrasse	0.00
3231.4.068	KM064	Rheinstrasse Verbeeserung Radwegeninfrastruktur	0.13
3231.4.069	KM058	Rheinstrasse Verbesserung Radwegeninfrastruktur	1.82

Tabelle 4-1e

**Paket Aufwertung und Sicherheit des Strassenraums B-Liste (Aufw. Str. B-Liste)**

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) Okt. 2020 exkl. MWST</i>
3231.4.128	80401.MIV_M031	Zentrumsgestaltung Altach	4.36
3231.4.129	80404.MIV_M022	Verkehrsberuhigung Zentrum Tisis/Feldkirch	1.07
3231.4.130	80404.MIV_M021	Gestaltung Strassenraum Hirschgraben (L191)	1.10
3231.4.131	80404.MIV_M023	Umgestaltung Vorstadt/Feldkirch	1.55
3231.4.132	80408.MIV_M028	Gestaltung Doktor-A.-Heinzle-Straße (L190), B-Horizont	2.43
3231.4.133	3238.MIV_M051	Widnau - BGK Rheinstrasse (Abschnitt Ochsenkreuzung bis Kreisel Rheinstrasse (Fischkreisel))	2.82
3231.4.134	80404.MIV_M041	Gestaltung Strassenraum Schillerstrasse (L191)	1.10

Tabelle 4-1f

## 4.2 Nicht mitfinanzierte Massnahmen

### 4.2.1 Nicht durch den Bund mitfinanzierbare Massnahmen

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

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Priorität
Siedlungsmassnahmen			
3231.4.170	S2.1	ESP St. Margrethen Areal Alp	As
3231.4.171	S2.2	ESP Feldkirch Hämmerle Areal	As
3231.4.172	S2.3	ESP Lustenau Zentrum	As
3231.4.178	S7.1	WISG Unterletten / Viscose	As
3231.4.194	L10	Freiraumstrategie AmKumma (Raum Vorarlberg)	As
3231.4.195	L11	Alter Rhein (Diepoldsauer Schleife)	As
Nicht zur Mitfinanzierung beantragte Eigenleistungen der Agglomeration			
3231.4.157	OEV_M001	Angebotserweiterung Bus	Av E
3231.4.158	OEV_M003	Harmonisierung Tarifstrukturen	Av E
3231.4.159	PP_M001	Koordination Vorgaben öffentliche Parkierung	Av E
3231.4.160	PP_M002	Koordination Vorgaben private Parkierung	Av E
3231.4.161	MIV_001	Planungen zum Mobilitätskorridor mittleres Rheintal	Av E
3231.4.162	MM1	Mobilitätsmanagement in Unternehmen	Av E
3231.4.163	MM2	Mobilitätsmanagement in Planungsprozessen	Av E

Tabelle 4-2

### 4.2.2 Nicht programmrelevante Massnahmen

Nachfolgend werden Massnahmen aufgelistet, die von der Agglomeration zur Mitfinanzierung oder als eigene Leistung eingereicht wurden, die aber vom Bund im Rahmen der Wirkungsbeurteilung als nicht programmrelevant eingestuft wurden. Deren Umsetzung steht der Agglomeration frei.

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Begründung
Keine Massnahmen			

Tabelle 4-3

## 4.3 Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen

Die folgenden Strassen- und Eisenbahnmassnahmen fliessen nicht direkt in die Wirkungsbeurteilung ein, hingegen wird bei der Wirkungsbeurteilung berücksichtigt, wie gut das Agglomerationsprogramm auf diese Massnahmen abgestimmt ist:

- beschlossene nationale Infrastrukturen, deren Realisierungsbeginn in den A- und B-Horizont der Agglomerationsprogramme der 4. Generation fällt;

- noch nicht beschlossene Massnahmen, deren Baubeginn aufgrund der Einschätzung der zuständigen Bundesämter (BAV und ASTRA) voraussichtlich in den A- und B-Horizont der Agglomerationsprogramme der 4. Generation fällt.

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

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

Keine Massnahmen

Tabelle 4-4

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

#### 4.4 Durch den Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C

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

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) laut AP</i>	<i>Begründung</i>
<b>A → B</b>				
3231.4.003	3251.MIV _M001	Umfahrung Altstätten: Netzergänzung	31.40	Handlungsbedarf anerkannt, Kosten-Nutzen-Verhältnis nicht gut genug: Im gesamtschweizerischen Quervergleich erreicht die Massnahme ohne wirkungsvolle und reife, verkehrlich flankierende Massnahmen kein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis.
<b>B → C</b>				
3231.4.004	3251.MIV _M004	Umfahrung Altstätten: Flankierende Massnahmen	11.31	Planungsstand ungenügend: Es liegen nur Visualisierungen vor. Die Wirkungen lassen sich auf dieser Basis nicht abschätzen.

Tabelle 4-5

#### 4.5 B-Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung

Für die in der nachfolgenden **B-Liste** stehenden Massnahmen ist die Bau- und Finanzreife für die Vierjahresperiode 2024–2027 nicht erreichbar oder muss das Kosten-Nutzen-Verhältnis noch optimiert werden. Zum Zeitpunkt des Versands dieses Prüfberichts (22.02.2023) ist die Mitfinanzierung dieser Massnahmen durch den Bund nicht gesichert. Diese Massnahmen sollen optimiert und/oder zur Bau- und Finanzreife gebracht werden, in den Agglomerationsprogrammen der nachfolgenden Generation von der Agglomeration neu eingereicht und vom Bund nochmals geprüft werden:

**B-Liste**

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) laut AP</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) 2020*</i>	<i>Bundes- beitrag **</i>
3231.4.003	3251.MIV_ M001	Umfahrung Altstätten: Netzergänzung	31.40	31.43	9.43
3231.4.200	LV-B	Paket LV B-Liste	12.76	12.76	3.83
3231.4.201	BGK-B	Paket Aufw. Str. B-Liste	14.43	14.43	4.33
<b>Summe</b>			<b>58.59</b>	<b>58.62</b>	<b>17.59</b>

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

## 5 Programmbeurteilung

Im Rahmen der Programmbeurteilung werden in einem ersten Schritt der Gesamtnutzen und die Gesamtkosten des Agglomerationsprogramms ermittelt. Die Gesamtkosten werden ins Verhältnis gesetzt zur Grösse der Agglomeration. Die Agglomeration Rheintal ist als mittelgrosse Agglomeration einzustufen (vgl. dazu Erläuterungsbericht zur Prüfung). Im zweiten Schritt wird mittels Gegenüberstellung von Gesamtnutzen und Gesamtkosten das Kosten-Nutzen-Verhältnis ermittelt (Art. 14 Abs. 1 PAVV, Kap. 3.4 RPAV, vgl. dazu Ziff. 5.2.).

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

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

### 5.1 Gesamtnutzen

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

In die Beurteilung des Gesamtnutzens des Agglomerationsprogrammes Rheintal der 4. Generation fliessen folgende Massnahmen ein:

- Massnahmen der A-Liste des Agglomerationsprogramms der 4. Generation gemäss Priorisierung des Bundes (Kap.2);
- die durch den Bund nicht mitfinanzierbaren Massnahmen in den Bereichen Siedlung, Landschaft und Verkehr (Kap. 4.2.1);
- Massnahmen der B-Liste des Agglomerationsprogramms der 4. Generation gemäss Priorisierung des Bundes (Kap. 4.5).

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

<i>Wirkungskriterium</i>	<i>Nutzen</i>
WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert (0 bis 3 Punkte)	1
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen (0 bis 3 Punkte)	1
WK3: Verkehrssicherheit erhöht (0 bis 3 Punkte)	2
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch (0 bis 3 Punkte)	1
<b>Summe (Nutzen)</b>	<b>5</b>

Tabelle 5-1

Weitere durch den Bund (mit)finanzierbare Massnahmen gemäss Tabelle 4-4 (vgl. Kap. 4.3), deren Realisierungsbeginn (voraussichtlich) in den A- oder B-Horizont der Agglomerationsprogramme der 4. Generation fällt, sind für die Gesamtverkehrs- und Siedlungsentwicklung im Agglomerationsraum relevant und werden in der Nutzenbeurteilung des Agglomerationsprogramms durch den Bund indirekt mitberücksichtigt.

## 5.2 Gesamtkosten

Die Gesamtkosten enthalten alle durch den Bund im A- und B-Horizont priorisierten Massnahmen des Agglomerationsprogramms der 4. Generation (inkl. Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen).

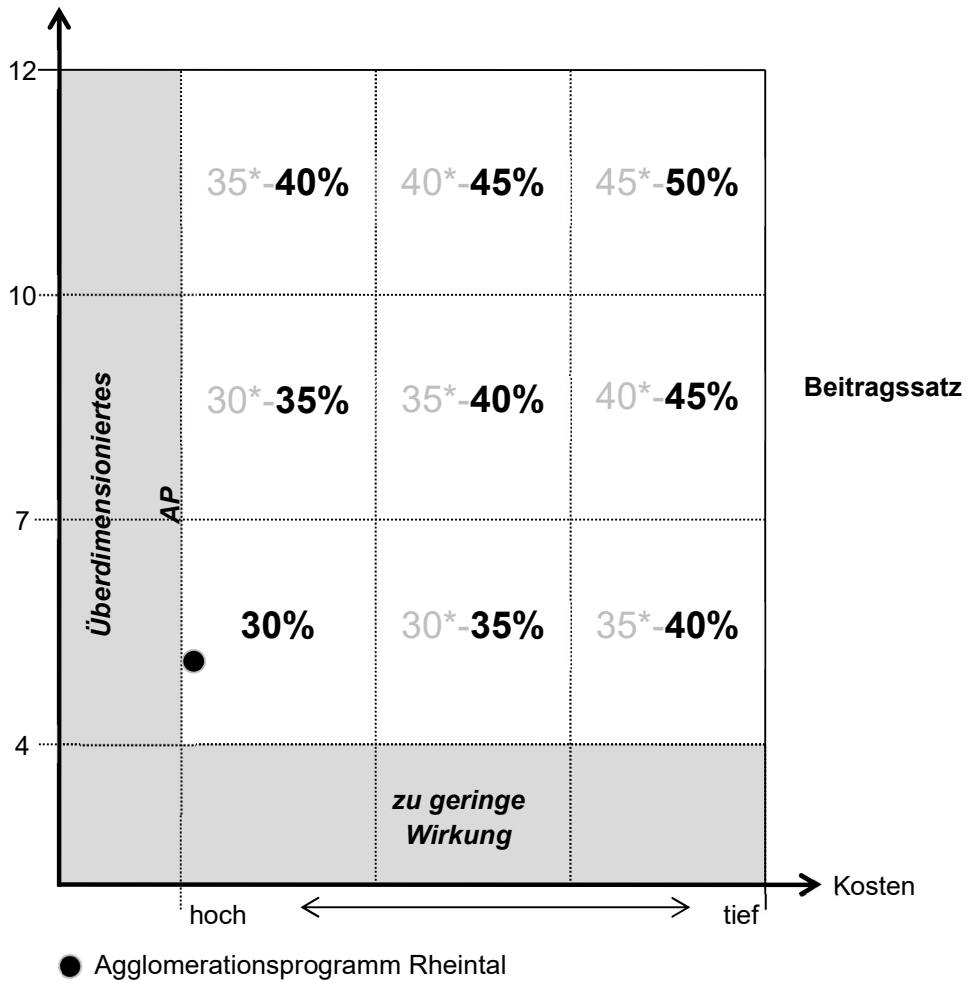
Die Gesamtkosten des Agglomerationsprogramms Rheintal belaufen sich auf 137.37 Mio. CHF. Für die mittelgrosse Agglomeration Rheintal werden diese Gesamtkosten als hoch eingestuft.

## 5.3 Umsetzungsbeurteilung und Beitragssatz

Im Rahmen der 4. Generation bewertet der Bund den Umsetzungsstand der Massnahmen in Verkehr und Siedlung der 2. Generation sowie den Umsetzungsbericht. Mängel in diesen Bestandteilen können einen Abzug von 5% Bundesbeitrag zur Folge haben. Die Umsetzung wurde nicht beurteilt, da kein Programm aus der vorletzten Generation zur Umsetzung vorliegt.

Für das vorliegende Agglomerationsprogramm resultiert damit ein Beitragssatz von 30%.

Nutzen (gemäss  
Tabelle 4-2)





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

### 6.1 Gesetzgebung, Sach- und Massnahmenpläne sowie Inventare des Bundes

#### 6.1.1 Allgemeines

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

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

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

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

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Tab. Prüfbericht</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Zeithorizont</i>	<i>Mögliche Konflikte</i>
3231.4.002	3234.LV_ M002.RF	2-1	Langsamverkehrsbrücke Widnau - Diepoldsau	A	Wald und schutzwürdige Ufervegetation
3231.4.003	3251.MIV_ M001	4-6	Umfahrung Altstätten: Netzergänzung	B	Gewässerraum, schutzwürdige Ufervegetation und Bäume
3231.4.013	3251.LV_ M132.R	2-1	Verlängerung Feldwiesenstrasse, Neubau	A	Gewässerraum, schutzwürdige Ufervegetation und Hecken
3231.4.022	KM001	2-1	Feste Fahrbahnoberfläche Alter Rhein, Oberer Uferweg	A	Bodenversiegelung am Rand schutzwürdiger auentypischer Vegetation, Gewässerraum
3231.4.036	KM558	2-1	Spange Heitere Radverkehrsinfrastruktur	A	Typische Agrarlandschaft mit schutzwürdigen Hecken und zusätzliche landschaftliche Fragmentierung
3231.4.040	KM204	2-1	Veloverbindung Entlang Bahnline bis zur Landi	A	Schutzwürdige Bäume, Obstgarten, Gewässerraum
3231.4.055	3233.LV_ M150.RF	4-6	LV-Verbindung Distelweg-Emserenstrasse entlang Äächeli	B	Gewässerraum, schutzwürdige Einzelbäume
3231.4.063	80404.LV_ M024.RF	4-6	Ill-Steg (Fuss/Velo)	B	Gewässerraum, schutzwürdige Bäume

Tabelle 6-1

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

Sämtliche richtplanrelevanten Verkehrsinfrastrukturmassnahmen, die im Rahmen des PAV mitfinanziert werden und in die A-Listen aufgenommen wurden, müssen spätestens bis zum Abschluss der Leistungsvereinbarung im entsprechenden kantonalen Richtplan mit dem Koordinationsstand «Festsetzung» verankert und vom Bund genehmigt sein. Folgende Massnahmen müssen im Richtplan enthalten sein:

### A-Liste:

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

Keine Massnahmen

Tabelle 6-2

Dies gilt auch für richtplanrelevante Siedlungs- und allfällige Landschaftsmassnahmen, die eng mit einer Verkehrsinfrastrukturmassnahme der A-Liste verknüpft sind (z.B. Entwicklungsschwerpunkt, der mit einer neuen Tramlinie erschlossen werden soll). Folgende Massnahmen müssen im Richtplan enthalten sein:

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Koordinationsstand im Richtplan</i>	<i>Handlungsbedarf</i>
3231.4.168	S1	Innenentwicklung und Verdichtung	-	Nein
3231.4.169	S2	Entwicklungsschwerpunkte Wohn- & Mischnutzungen (ESP)	-	Nein
3231.4.173	S3	Grösse Siedlungsgebiet / Bauerwartungsland	Festsetzung	Nein
3231.4.174	S4	ÖV-Erschliessungsanforderungen bei Einzonungen / Neuwidmungen	-	Nein
3231.4.177	S7	Arbeitsgebiete (Raum St. Gallen)	Festsetzung	Nein
3231.4.178	S7.1	WISG Unterletten / Viscose	Festsetzung	Nein
3231.4.180	S9	Publikumsintensive Einrichtungen (Raum St. Gallen)	Festsetzung	Nein

Tabelle 6-3

Es wird empfohlen, die übrigen richtplanrelevanten Siedlungs-, Landschafts-, und nicht infrastrukturellen Verkehrsmassnahmen der A-Liste spätestens vier Jahre nach Abschluss der Leistungsvereinbarung im kantonalen Richtplan mit dem Koordinationsstand «Festsetzung» einzutragen und vom Bund genehmigen zu lassen.

Der Umgang mit Fruchtfolgeflächen (FFF) ist insbesondere in der Raumplanungsverordnung (RPV)<sup>6</sup> geregelt. Die Zuständigkeit in diesem Bereich liegt grundsätzlich bei den Kantonen. Sofern es notwendig ist, werden für die FFF weitere Vorbehalte in der Leistungsvereinbarung angebracht.

<sup>6</sup> SR 700.1

## 7 Empfehlungen zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms

Der Prüfbericht weist in der Gesamtwürdigung in Kapitel 2.2 für die einzelnen Wirkungskriterien Stärken und Schwächen des Agglomerationsprogramms aus. Nachfolgend werden – ohne Anspruch auf Vollständigkeit – Empfehlungen u.a. zur Verbesserung der Abstimmung mit den übergeordneten Planungen, zur Verbesserung der Programmwirkung und zu operativen Aspekten gegeben.

Die geplanten übergeordneten Strassenprojekte können dazu beitragen, insbesondere den Transitverkehr zu bündeln und damit die Ortsdurchfahrten zu entlasten. Insgesamt erhöhen neue Strassen jedoch die Kapazitäten für den MIV. Es sollte daher darauf geachtet werden, unerwünschte Nebenwirkungen durch flankierende Massnahmen einzudämmen und sicherzustellen, dass die Attraktivität des MIV nicht gesteigert wird. Die flankierenden Massnahmen zur Unterstützung der Entlastungswirkung der Umfahrung Altstätten sind eine wesentliche Komponente bei der Weiterentwicklung der Umfahrungsstrasse. Ihre Projektierung sollte parallel zur jener der Umfahrung Altstätten vorangetrieben werden. Konkrete Massnahmen zur Verbesserung der Intermodalität und aktiven Steuerung der Mobilitätsnachfrage könnten helfen, die gesetzten Ziele zu erreichen. Dies betrifft insbesondere ein Mobilitäts- und Parkraummanagement, das auf Planungen von Entwicklungsschwerpunkten (ESP) angewendet wird. Zudem könnten die Themen E-Mobilität (zum Beispiel im ÖV), Mikromobilität und Digitalisierung verstärkt aufgenommen werden. Zur Optimierung des ÖV-Systems könnte deutlicher herausgearbeitet werden, wie der grenzüberschreitende strassengebundene ÖV gegenüber dem MIV konkurrenzfähiger werden kann. Hier können auch bestehende oder neue multimodalen Drehscheiben das Umsteigen optimieren. Weiter wäre es erstrebenswert, die Tarifstrukturen und Preisniveaus im ÖV beidseitig der Grenzen anzugleichen.

Die Konzeption zur Siedlungsentwicklung nach innen sollte verbindlich abgesichert werden. Insbesondere für die ausgewiesenen Verdichtungsgebiete sollte aufgezeigt werden, wie der mit der Siedlungsentwicklung verbundene Mehrverkehr zukünftig bewältigt werden kann. Die Konzeption sollte durch die Konkretisierung der angedachten Planungen unterstützt werden, zum Beispiel mit der Bezeichnung regional bedeutsamer Betriebsstandorte im Land Vorarlberg. Generell sollte künftig eine quantitative oder zumindest qualitative Einschätzung der Auswirkungen der Siedlungsentwicklung auf das Verkehrssystem vorgenommen werden.

Die Trägerschaft sieht vor, den Perimeter für die nächste Generation zu erweitern. Bei dieser Erweiterung ist operativ darauf zu achten, dass Massnahmen im Ausland mitfinanziert werden können, wenn der überwiegende Nutzen der Massnahme auf Schweizer Territorium anfällt. Für Agglomerationsprogramme mit Teilgebieten im Ausland wird der Kostenrichtwert auf der Basis der Einwohner und Arbeitsplätze in den der Schweizer Gemeinden berechnet (vgl. Kap. 3.4.2 RPAV). Überschreitet ein Programm den Kostenrichtwert deutlich, ist es von einer Mitfinanzierung ausgeschlossen.

Weiter dienen auch die Zielwerte der MOCA-Indikatoren<sup>7</sup> als Hilfsmittel für die Erarbeitung bzw. Weiterentwicklung eines Agglomerationsprogramms vom Zielbild über die Strategien und bis zu seinen Massnahmen. Das vorliegende Agglomerationsprogramm setzt sich zum Ziel, den MIV-Anteil von 80.1% im Jahr 2015 auf 75% im Jahr 2040 zu reduzieren. Wie dies erreicht werden kann, ist im vorliegenden Programm erst konzeptionell ersichtlich. Die Push- und Pull-Strategie müsste zeitnah in konkrete Massnahmen umgesetzt werden. Im Weiteren soll bis 2040 die heutige Dichte von 55 Einwohnern und Beschäftigten pro Hektar auf mehr als 65 erhöht werden. Dazu wurden mit dem vorliegenden Agglomerationsprogramm die strategischen Stossrichtungen definiert. Im Hinblick auf die folgenden Generationen sollte ein Schwerpunkt auf die Umsetzung mit konkreten Massnahmen gelegt werden. Dabei sollten auch Dauermassnahmen in nachvollziehbare und auf die Umsetzungshorizonte terminierte Teilschritte heruntergebrochen werden.

---

<sup>7</sup> Vgl. RPAV S.12, Ziff. 1.6

## ANHANG 1

### Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen

#### Paket Langsamverkehr A-Liste (LV A-Liste)

Massnahmentyp	Anzahl Leistungseinheiten	Leistungseinheit	Gemittelte Kosten pro Leistungseinheit	Beitragsatz	Konzeptkürzung	Teuerungszuschlag	Beitrag pro Leistungseinheit	Total Beitrag
Fussgängerschutzinseln ohne Strassenaufweitung	3	Stück	23'847	30%	0%	8%	7'726	23'179
Fussgängerschutzinseln mit Strassenaufweitung	3	Stück	100'000	30%	0%	8%	32'400	97'200
Langsamverkehrsüberführungen	660	m2	7'890	30%	0%	8%	2'557	1'687'295
Langsamverkehrsunterführung	390	m2	14'306	30%	0%	8%	4'635	1'807'706
Längsführung Kat.1	10'175	m	140	30%	0%	8%	45	459'913
Längsführung Kat.2	15'040	m	625	30%	0%	8%	203	3'046'316
Längsführung Kat.3	4'340	m	1'145	30%	0%	8%	371	1'610'395
Längsführung Kat.4	2'270	m	2'306	30%	0%	8%	747	1'695'887

Total Beitrag Mio. CHF (gerundet)	10.43
-----------------------------------	-------

Tabelle A1-a

#### Paket Verkehrsmanagement A-Liste (VM A-Liste)

Massnahmentyp	Anzahl Leistungseinheiten	Leistungseinheit	Gemittelte Kosten pro Leistungseinheit	Beitragsatz	Konzeptkürzung	Teuerungszuschlag	Beitrag pro Leistungseinheit	Total Beitrag
VM Kat.1	13	Knoten	30'000	30%	10%	8%	8'748	113'724

Total Beitrag Mio. CHF (gerundet)	0.12
-----------------------------------	------

Tabelle A1-b

**Paket Aufwertung und Sicherheit des Strassenraums A-Liste (Aufw. Str. A-Liste)**

Massnahmentyp	Anzahl Leistungseinheiten	Leistungseinheit	Gemittelte Kosten pro Leistungseinheit	Beitragsatz	Konzeptkürzung	Teuerungszuschlag	Beitrag pro Leistungseinheit	Total Beitrag
Aufw. Str.	36'330	m2	485	30%	5%	8%	149	5'426'514

Total Beitrag Mio. CHF (gerundet)	5.43
-----------------------------------	------

Tabelle A1-c

**Paket Aufwertung von Bus-Haltestellen A-Liste (Aufw. Bushalt. A-Liste)**

Massnahmentyp	Anzahl Leistungseinheiten	Leistungseinheit	Gemittelte Kosten pro Leistungseinheit	Beitragsatz	Konzeptkürzung	Teuerungszuschlag	Beitrag pro Leistungseinheit	Total Beitrag
Haltestelle Bus Kat.2	7	Stück	165'714	30%	10%	8%	48'322	338'256

Total Beitrag Mio. CHF (gerundet)	0.34
-----------------------------------	------

Tabelle A1-d

## ANHANG 2

### Liste der nicht mitfinanzierten Massnahmen mit aus Bundessicht kritischer Wirkung

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

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

Tabelle A2-1