



22.02.2023

---

# Agglomerationsprogramm Wil

## 4. Generation

### Prüfbericht des Bundes

---

Aktenzeichen: ARE-223.1-04-26/4/2



Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Raumentwicklung ARE

 Lezzi Lauper Maria QZOAGC  
15.02.2023  
Info: [admin.ch/esignature](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**

**1 Gegenstand, Ziel und Zweck der Prüfung, Eingangsprüfung .....4**

1.1 Gegenstand der Prüfung .....4

1.2 Ziel und Zweck der Prüfung.....4

1.3 Vorgehen im Prüfprozess .....4

**2 Zusammenfassung der Prüfergebnisse .....5**

2.1 Beitragssatz .....5

2.2 Gesamtwürdigung.....5

2.3 Mitfinanzierte Massnahmen.....7

**3 Eingangsprüfung und Prüfung der Grundanforderungen .....8**

3.1 Eingangsprüfung.....8

3.2 Prüfung der Grundanforderungen.....8

**4 Massnahmenbeurteilung.....8**

4.1 Angepasste Massnahmen .....8

4.2 Nicht mitfinanzierte Massnahmen.....10

4.2.1 Nicht durch den Bund mitfinanzierbare Massnahmen.....10

4.2.2 Nicht programmrelevante Massnahmen.....11

4.3 Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen .....12

4.4 Durch den Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C.....12

4.5 B-Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung.....14

**5 Programmbeurteilung .....14**

5.1 Gesamtnutzen .....14

5.2 Gesamtkosten.....15

5.3 Umsetzungsbeurteilung und Beitragssatz .....15

**6 Übereinstimmung mit der Gesetzgebung und Planungsinstrumenten des Bundes sowie den kantonalen Richtplänen.....17**

6.1 Gesetzgebung, Sach- und Massnahmenpläne sowie Inventare des Bundes .....17

6.1.1 Allgemeines .....17

6.1.2 Massnahmen der Priorität A oder B mit möglichen Konflikten im Bereich Umwelt aus Sicht des Bundesamtes für Umwelt (BAFU).....17

6.2 Nachweis der Abstimmung von Infrastrukturmassnahmen der Priorität A mit den kantonalen Richtplänen .....18

**7 Empfehlungen zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms.....18**

**ANHANG 1 .....20**

**ANHANG 2 .....21**

# 1 Gegenstand, Ziel und Zweck der Prüfung, Eingangsprüfung

## 1.1 Gegenstand der Prüfung

Gegenstand der Prüfung ist das Agglomerationsprogramm Wil bestehend aus:

- Teil 1: Bericht, 24. Juni 2021
- Teil 2: Massnahmenband, 24. Juni 2021
- Abbildungsband (Ergänzung zu Teil 1 und 2), 24. Juni 2021, (inkl. Umsetzungstabellen)
- Weitere Referenzdokumente (Massnahmenlisten, Sachinformationen, GIS-Daten)

Mit dem Agglomerationsprogramm (AP) stellt die Trägerschaft ein Gesuch um Mitfinanzierung der im Agglomerationsprogramm als prioritär eingestuften Verkehrs-Infrastrukturvorhaben durch den Bund, gestützt auf das Bundesgesetz vom 30. September 2017 über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAFG)<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 Wil 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 Wil (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 Wil 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 Wil der 4. Generation (AP) umfasst die Zentren Wil und Uzwil - stützt sich auf die vorangehenden Generationen ab und entwickelt diese kohärent weiter. Es überzeugt mit einem klaren roten Faden und einem analytisch starken Bericht. Die Schwachstellen und der Handlungsbedarf werden im Detail dargestellt und in den gut strukturierten Teilstrategien aufgenommen.

Siedlung und Verkehr sind auf konzeptioneller Ebene gut aufeinander abgestimmt. Auf Massnahmenebene wird ein Fokus auf die räumlichen Schwerpunktgebiete gelegt, insbesondere auf die Entwicklung Wil West, die Zentrumsentwicklung von Wil und das Zentrum von Uzwil. Die Abstimmung von Siedlungsentwicklung und Verkehr ist insbesondere beim ESP Wil West gelungen, sowohl hinsichtlich der Erschliessung für den öffentlichen Verkehr (ÖV) als auch für den motorisierten Individualverkehr (MIV). Die Massnahmen des AP sind gut mit den übergeordneten nationalen Infrastrukturmassnahmen abgestimmt.

Das Agglomerationsprogramm Wil entfaltet eine leicht positive Wirkung auf das Gesamtverkehrssystem. Es liegt eine klare Gesamtverkehrsstrategie vor, welche die Vernetzung, Vermeidung, Verlagerung und verträgliche Abwicklung des Verkehrs vorsieht. Die Strategie wird mit entsprechenden Teilstrategien verfolgt und mit Massnahmen umgesetzt. Insbesondere wird das Zentrum von Wil entlastet, beispielsweise durch die Netzergänzung Nord. Die Agglomeration will das MIV-Reduktionsziel mit Pull-Massnahmen zur Verbesserung des ÖV- und FVV-Angebots sowie mit Massnahmen zur Siedlungsentwicklung nach innen erreichen. Lenkungsstarke, verbindliche Push-Massnahmen sind jedoch keine enthalten. Es wird bezweifelt, dass alleine mit Pull-Massnahmen ein substantieller Modalshift erreicht werden kann.

Die Intermodalität stellt einen wichtigen Pfeiler der Gesamtverkehrskonzeption dar. Die Funktion des Bahnhofs Wil als multimodale Drehscheibe wird mit der Verschiebung der FWB-Haltestelle gestärkt. Die Überprüfung der restlichen Umsteigepunkte auf ihre Funktion und allfällig notwendige Infrastrukturen stellt eine gute Basis zur weiteren Verbesserung der Intermodalität dar. Die entsprechenden Massnahmen sollen allerdings erst in einem nächsten Schritt entwickelt werden, so dass die resultierende Wirkung noch schwach bleibt. Kommunikationsmassnahmen sowie die Initiierung des agglomerationsweiten Parkraummanagements beeinflussen das Mobilitätsverhalten positiv. Leider fehlen zur Umsetzung wirkungsvolle Massnahmen und eine angemessene Priorität der Aufgabe, so bleibt die Lenkungswirkung fraglich. Mit der Erweiterung des Bahnhofparkings erfolgt eine

Konzentration und Reorganisation des ruhenden Verkehrs im Bahnhofumfeld im Untergrund. Da die Erweiterung aber leicht mehr Parkplätze beinhaltet als oberirdisch reduziert werden, wird die Chance verpasst, das Parkraumangebot im Zentrum zu reduzieren. Dies widerspricht dem Ziel eines Abbaus der MIV-Fahrten in das Zentrum von Wil. Eine Schwäche des Programms ist es ferner, dass die Elektromobilität weder im MIV noch im ÖV mit konkreten Massnahmen thematisiert wird.

Das System des öffentlichen Verkehrs wird mit dem weiteren Ausbau des Bahnhofs Wil leicht verbessert. Wirkungsstarke Angebotsmassnahmen sind für den öffentlichen Verkehr allerdings nicht vorgesehen. Im vorliegenden Agglomerationsprogramm fehlen insbesondere eine stete Verbesserung des lokalen ÖV bis zur Inbetriebnahme der Taktverdichtung auf der Strecke Wil – St. Gallen und somit eine merkliche Optimierung des Feinverteilernetzes.

Eine Stärke des Programms ist die klare Teilstrategie zum Strassennetz und zur Verkehrslenkung. Mit der Netzergänzung Nord werden in Wil und Bronschhofen Potenziale geschaffen, um auf dem überlasteten Netz den Verkehr verträglich abzuwickeln, den ÖV zu priorisieren und den FVV sicherer zu gestalten. Gleichzeitig wird durch die Entlastung des Zentrums von Wil eine positive Wirkung für die Siedlung erzielt. Aufwertungsmassnahmen entfalten auch in Uzwil eine positive Wirkung. Zu bemängeln ist aber, dass bei verschiedenen Betriebs- und Gestaltungskonzepten (BGK) auf den entlasteten Achsen noch nicht klar ist, wie der Verkehr konkret beruhigt und der Komfort und die Sicherheit für den FVV erhöht werden sollen. Weiter werden verschiedene zentrale Strassenabschnitte und Knoten, zum Beispiel die Tonhallenstrasse, erst langfristig angegangen.

Mit dem Massnahmenpaket zum Ausbau und zur Aufwertung des regionalen FVV-Netzes, der Stadtquerung Mitte und mit der neuen Unterführung Hubstrasse können Netzlücken geschlossen und das FVV-Netz deutlich aufgewertet werden. Zudem wird die Erreichbarkeit von Bahnhöfen und Haltestellen für den FVV verbessert. Die Schwächen des Programms liegen jedoch darin, dass in den diversen BGK keine Standards für den FVV definiert werden. Es bleibt deshalb offen, in welchem Umfang daraus eine positive Wirkung entsteht. Die Veloinfrastruktur wird zudem nicht substantiell ausgebaut und die Planung der Velovorrangrouten ist noch nicht weit fortgeschritten. Insgesamt wird nur eine punktuelle Erhöhung der Attraktivität des Velonetzes erreicht.

Das Agglomerationsprogramm Wil entwickelt im Bereich Siedlung eine mässige Wirkung. Das Programm liefert eine ausführliche Analyse der Siedlungsentwicklung und baut die Strategie wie auch den detailliert beschriebenen Handlungsbedarf für Wil und Uzwil darauf auf. Positiv ist, dass es dem Programm gelingt, die kantonalen Richtpläne punktuell zu ergänzen. Wie bereits in der vorangehenden Generation wird mit dem ESP Wil der Entwicklungsschwerpunkt Arbeiten konsequent gestärkt. Inwieweit die klare Absicht zur Innenentwicklung durch entsprechende Massnahmen umgesetzt werden soll, wird im AP zu wenig konkretisiert. Ebenso wird aus dem Programm nicht klar, wie und wo der für das prognostizierte Bevölkerungswachstum notwendige Wohnraum entstehen soll. Insgesamt sind die Siedlungsmassnahmen noch zu wenig konkret, was die Wirkung des Agglomerationsprogramms klar schwächt.

Die öffentlichen Freiräume werden auf strategischer Ebene berücksichtigt und in Form von Aufwertungsgebieten gestärkt. Mehrere Massnahmen verbessern die Qualität der öffentlichen Freiräume, wie die Aufwertung der Ortskerne, mehrere BGK, die Freiraumplanungen in Wil und Uzwil sowie die Renaturierung von Gewässerräumen.

Im Bereich der Verkehrssicherheit entwickelt das Agglomerationsprogramm eine eher starke Wirkung. Eine fundierte Schwachstellenanalyse bildet die Grundlage für die Strategie und eine ausführliche Darstellung des Handlungsbedarfs. Insbesondere die BGK in Wil und Uzwil sowie zahlreiche FVV-Massnahmen im Agglomerationsperimeter tragen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit des Agglomerationsprogramms bei. Wenig Beachtung finden aber Massnahmen zur Temporeduktion.

In Bezug auf die Luft- und Lärmbelastung entwickelt das Agglomerationsprogramm eine mässige Wirkung. Mit den vorgeschlagenen Massnahmen im Programm ist nur eine begrenzte Verschiebung des Modalsplits Richtung ÖV und FVV in der Agglomeration festzustellen. Zwar können durch die Netzergänzung Nord die Lärmemissionen für das bewohnte Gebiet zwischen Bronschhofen und Zentrum Wil reduziert werden; die Netzergänzung geht jedoch mit einem hohen Bodenverbrauch einher. Eine Stärke des Programms ist der Einbezug der Landschaft als zentrales Gut in der entsprechenden Teilstrategie und die Umsetzung durch konkrete Aufwertungsmassnahmen der Pärke und

Gewässerräume. Dabei werden ökologische Zielsetzungen integriert. Ausserdem sind die offene Landschaft und die ökologischen Verbindungen durch die regionalen Siedlungsbegrenzungslinien weiter gesichert.

Der Umsetzungsstand, abhängig von der Anzahl begonnener und beendeter Massnahmen, der Verkehrs- wie auch der Siedlungsmassnahmen der 2. Generation ist im Vergleich mit anderen Agglomerationen ungenügend. Der Umsetzungsbericht ist sehr ausführlich gehalten und äussert sich umfassend zu den Siedlungsmassnahmen. Die Gründe für die Verzögerungen bei der Massnahmenumsetzung der 2. Generation sind nachvollziehbar erläutert; jedoch werden keine Alternativen aufgezeigt. Die vorliegenden Verzögerungen sind jedoch so gross, dass der Umsetzungsstand der Massnahmen der 2. Generation insgesamt als ungenügend beurteilt wird.

### 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 ***
3425.4.013	ZEW 1.16	Glärnischstrasse, Umgestaltung inkl Bushaltestellen	7.20	6.17****	1.85	
3425.4.016	MD 1.1a	MD Bahnhof Wil: FWB-Haltestelle, Verschiebung (Modul 3)	10.20	9.95	2.99	
3425.4.020	MD 1.2a	MD Stadtquerung Mitte: Veloquerung Posttunnel	12.70	12.53	3.76	
3425.4.028	MIV 2.6	BGK Ortsdurchfahrt Eschlikon	5.00	4.92	1.48	
3425.4.044	"LV 1.7 (74.73.R F)"	Unterführung Hubstrasse, Kunstbau	5.78	5.78	1.73	
3425.4.085	LV-A	Paket LV A-Liste	20.58	21.43		6.43
3425.4.086	BGK-A	Paket Aufw. Str. A-Liste	7.20	7.87		2.36
<b>Summe</b>			<b>68.66</b>	<b>68.65</b>	<b>11.81</b>	<b>8.79</b>

Tabelle 2-1 \* Preisstand Oktober 2020, exkl. Mehrwertsteuer und Teuerung; für Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen inkl. Mehrwertsteuer und Teuerung; \*\* Preisstand Oktober 2020 exkl. Mehrwertsteuer und Teuerung; \*\*\* inkl. Mehrwertsteuer und Teuerung, vgl. Anhang 1 und Erläuterungsbericht zur Prüfung der Agglomerationsprogramme der 4. Generation; \*\*\*\* 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 AP sind diese Voraussetzungen erfüllt. Die Anforderungen gemäss Art. 1 – 3 und 8 PAVV sind eingehalten, weshalb eine Prüfung des AP an die Hand genommen wurde.

### 3.2 Prüfung der Grundanforderungen

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

Im Agglomerationsprogramm Wil 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:

---

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

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



<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>
3425.4.021	MD 1.2b	Stadtquerung Mitte: VAA Bahnhof Nord 5 (Velostation Nord)	4.00
	LV 1.6		
3425.4.035	(90.06.R)	Dorfstrasse (Kn. Schulhausstrasse-Waldegg), Algetshausen	1.39
	LV 1.6		
3425.4.036	(74.33.RF)	Unterführung Hubstrasse Strassenbau	4.73
	LV 1.6		
3425.4.037	(74.66.F)	LV-Zugang Wil - Naherholungsgebiet Dreibrunnen	0.31
	LV 1.6		
3425.4.038	(90.54.RF)	Dammweg, Uzwil	4.01
	LV 1.6	Regionale Velospange Süd, Abschnitt Ost	
3425.4.039	(74.52a.R)	Toggenburgerstrasse–Glärnischstrasse	4.20
	LV 1.6	Erschliessung und ökologische Aufwertung Naherholung	
3425.4.040	(90.67.RF)	Felsegg, Henau	0.64
	LV 1.6		
3425.4.043	(90.09.R)	Waldeggstrasse / Brunmoosstrasse, Uzwil	1.30

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>
	MIV 2.11		
3425.4.029	(80.01.RF)	BGK Zentrum Oberbüren	4.22
	MIV 2.11		
3425.4.030	(90.28.R)	Kreuzung Gupfenstrasse / Sportstrasse, Uzwil	1.43
	MIV 2.11		
3425.4.031	(90.46.F)	Zentrumsgestaltung Henau	1.55

Tabelle 4-1b

**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>
3425.4.023	MD 1.2d	Stadtquerung Mitte: VAA Bahnhof Süd 4 (Velostation Süd)	3.00
	LV 1.9	Regionale Velospange Süd, Abschnitt West Glärnischstrasse	
3425.4.046	(74.52b.R)	- Wilenstrasse	4.54
	LV 1.9		
3425.4.047	(90.73.R)	Radweg Dorfstrasse (Algetshausen-Oberstetten)	0.52
	LV 1.9		
3425.4.048	(77.14.R)	Unterdorfstrasse	0.10

Tabelle 4-1c

**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>
	ZEW 1.3B (ZEW		
3425.4.003	1.3B_4)	Umgestaltung Ortsdurchfahrt Wilen (Hubstrasse)	2.70
3425.4.019	MD 1.1d	Bahnhof Wil: Allee (Modul 2)	4.29
3425.4.022	MD 1.2c	Stadtquerung Mitte: Gestaltung Bahnhofplatz Süd	4.00
	MIV 2.13		
3425.4.033	(90.05.RF)	Dorfstrasse, Algetshausen	0.29
	MIV 2.13		
3425.4.034	(90.72)	BGK Oberstetten	0.59

Tabelle 4-1d

**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<sup>6</sup>) 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.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Priorität</i>
Siedlungsmassnahmen			
3425.4.055	S 1.1	Voraussetzungen für Einzonungen in Wohn- und Mischzonen	As
3425.4.056	S 1.2	Siedlungsbegrenzungslinien	As
3425.4.057	S 1.3	Anforderungen an publikumsintensive Verkaufseinrichtungen	As
3425.4.058	S 2.2	Innenentwicklung in Wohn- und Mischzonen	As
3425.4.059	S 3.2	Siedlungsentwicklung ESP Wohn- und Mischnutzung	As
3425.4.060	S 4.1	Arbeitsplatzgebiete	As
3425.4.062	S 5.2	Aufwertung Regionalzentrum Wil - Gebiete in Bahnhofnähe - Bahnhofplatz Süd	Bs
3425.4.063	S 5.3	Aufwertung Regionalzentrum Wil - Gebiete in Bahnhofnähe - Integra-Areal	Bs
3425.4.064	S 6.1	Aufwertung Regionalzentrum Uzwill - Gebiete in Bahnhofnähe - Uze-Promenade	As
3425.4.065	S 6.2	Aufwertung Regionalzentrum Uzwill - Gebiete in Bahnhofnähe	Bs
3425.4.067	S 7	Aufwertung Ortskerne - Konzepte	As
3425.4.071	S 12	Lokalklima - Strategie und Handlungsempfehlungen	As
3425.4.072	WW 1.2	Standortmarketing ESP Wil West - Start Vermarktung	As

<sup>6</sup> SR 725.116.21

3425.4.073	L 3.1	Umsetzung Zukunftsbild Landschaft - Überprüfung Planungen und Umsetzung in Ortsplanung	As
3425.4.074	L 3.2	Renaturierung und Aufwertung Gewässerräume - Festlegung Projekte	As
3425.4.075	L 3.3	Landschaftsplanung "WESTpark"	As
3425.4.076	L 3.5	Freiraumplanung "Stadtpark Weierwiese", Wil.	As
3425.4.077	L 3.6	Freiraumplanung "Churfürstenpark", Wil.	As
3425.4.078	L 3.7	Freiraumplanung "Grüngürtel", Uzwil	As
3425.4.079	L 4	Biodiversität im Siedlungsraum	As
Verkehrsmassnahmen			
3425.4.050	MIV 5.1	Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens / Mobilitätsmanagement	Av
3425.4.051	MIV 5.5	Umsetzung Parkraummanagement	Av
3425.4.052	LV 5.1	Kombinierte Mobilität	Av
3425.4.053	LV 5.2	Vorrangroute Velo	Av
3425.4.068	S 10.1	Entwicklung ländlicher Gemeinden - Phase 2	Av
3425.4.069	S 10.2	Entwicklung ländlicher Gemeinden - Phase 3	Bv
Nicht zur Mitfinanzierung beantragte Eigenleistungen der Agglomeration			
3425.4.015	ZEW 2.1	Umsetzung Altstadtleitbild, Umgestaltung Grabenstrasse	Av E
3425.4.041	"LV 1.6 (71.31.F)"	Trottoir Zwizach	Av E
3425.4.049	ÖV 4.4	ÖV-Strategie 2035 Grossraum Fürstenland	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
3425.4.017	MD 1.1b	MD Bahnhof Wil: Erweiterung Bahnhofparking inkl. VAA / Carsharing/Carpooling (Modul 4)	Eigenleistung mit negativer Wirkung: Es besteht kein ausgewiesener Mehrbedarf an Parkplätzen, auch beim Abbau oberirdischer Parkplätze. Die Anstrengungen zur Entlastung des Zentrums vom MIV und Förderung des FVV und ÖV werden untergraben; die Massnahme widerspricht der Strategie, nur dezentrale P+R bedarfsgerecht auszubauen.

3425.4.054	LV 5.3	Signalisierung Alltagsvelorouten	Massnahme nicht relevant für Agglomerationsprogramm: Die Massnahme wird vor dem massgebenden Horizont 2024-2027 umgesetzt.
------------	--------	----------------------------------	--

Tabelle 4-3

### 4.3 Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen

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

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

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

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme
3425.4.082	ÜM WW 1.3	Autobahnanschluss Wil West
3425.4.083	ÜM WW 1.4	Trasseeverlegung und Bahnhalt FW-Bahn

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.

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio. CHF) laut AP	Begründung
<b>A → B</b>				
3425.4.001	ZEW 1.1	Netzergänzung Nord	49.00	Kosten-Nutzen-Verhältnis nicht gut genug: Der Nutzen im Zentrum von Wil kann aufgrund der teilweise noch vagen Aussagen zur konkreten Ausgestaltung der flankierenden BGK nicht abschliessend beurteilt werden.

				Die vergleichsweise kleine Entlastungswirkung und Belastung der neuen Strasse können die hohen Kosten der Massnahme noch nicht rechtfertigen. Bau- und Finanzreife ungenügend: Der Baubeginn ist 2028 vorgesehen und liegt somit im B-Horizont. Die Herleitung der Kosten ist aus den zur Verfügung gestellten Unterlagen nicht eindeutig nachvollziehbar.
3425.4.012	ZEW 1.15	Haupt- Bronschhoferstrasse, Umgestaltung	15.60	Bau- und Finanzreife ungenügend: Der Baustart ist 2028 vorgesehen und somit nach dem A-Horizont der 4. Generation.
3425.4.014	ZEW 1.17	Hubstrasse, Umgestaltung mit Fahrbahnhaltestellen	5.30	Bau- und Finanzreife ungenügend: Der Baustart ist 2028 vorgesehen und somit nach dem A-Horizont der 4. Generation.
<b>A → C</b>				
3425.4.025	ÖV 4.5	Spange Grünau-Nord, Erstellung Bushaltestelle	1.00	Planungsstand ungenügend: Es wird nicht aufgezeigt, was die Auswirkungen der Massnahme auf den MIV sind (nur der ÖV wird behandelt); ein altes Verkehrsgutachten von 2008 (Stand "Entwurf") behandelt die Verkehrsströme ausdrücklich ohne Anschluss Wil-West.
3425.4.042	"LV 1.6 (90.69.R F)"	LV-Brücke Gillhof-ARA, Henau, Felsegg	1.90	Konflikt im Bereich Umwelt: Konflikt mit Auengebiet Nr. 16 und Wildtierkorridor SG-19, mit Gewässerraum der Thur und schutzwürdiger Ufervegetation; die Durchlässigkeit des WTK entlang der Thur ist zu sichern, der Hauptweg in der Fauna (Bau in den Ufern) ist zu reduzieren (Standort LV-Brücke widersprüchlich mit 90.67.RF.); Anhörung BAFU nötig
3425.4.018	MD 1.1c	MD Bahnhof Wil: Bahnhofplatz, Platzgestaltung (Modul 1)	25.30	Handlungsbedarf anerkannt, Planungsstand ungenügend: Es wird nicht aufgezeigt, was in den ausgewiesenen Kosten enthalten ist (Photovoltaik, Werkleitungen etc.); zudem sind die Kosten erst auf +/- 35% geschätzt und weisen nicht die verlangte Genauigkeit auf.
<b>B → C</b>				
3425.4.026	ÖV 4.6	Umsetzung ÖV Strategie Wil 2035, Errichtung Wendeplatz Maugwil	0.25	Bau- und Finanzreife ungenügend: Der Baustart ist 2032 vorgesehen und somit nach dem B-Horizont der 4. Generation.

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

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio. CHF) laut AP	Kosten (Mio. CHF) 2020*	Bundes- beitrag **
3425.4.001	ZEW 1.1	Netzergänzung Nord	49.00	49.05	14.72
3425.4.012	ZEW 1.15	Haupt- Bronschhoferstrasse, Umgestaltung	15.60	15.60	4.68
3425.4.014	ZEW 1.17	Hubstrasse, Umgestaltung mit Fahrbahnhaltestellen	5.30	5.30	1.59
3425.4.032	"MIV 2.12 (90.70.RF) "	BGK Gupfenstrasse	9.90	9.90	2.97
3425.4.045	"LV 1.8 (90.55.F)"	PU Nord Uzwil	11.40	11.40	3.42
3425.4.087	LV-B	Paket LV B-Liste	8.16	8.16	2.45
3425.4.088	BGK-B	Paket Aufw. Str. B-Liste	11.87	11.87	3.56
<b>Summe</b>			<b>111.23</b>	<b>111.28</b>	<b>33.38</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 Wil ist als mittlere Agglomeration einzustufen (vgl. dazu Erläuterungsbericht zur Prüfung). Im zweiten Schritt wird mittels Gegenüberstellung von Gesamtnutzen und Gesamtkosten das Kosten-Nutzen-Verhältnis ermittelt (Art. 14 Abs. 1 PAVV, Kap. 3.4 RPAV, vgl. dazu Ziff. 5.2.).

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

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

### 5.1 Gesamtnutzen

Der Gesamtnutzen eines Agglomerationsprogramms bildet dessen Beitrag ab zur Verwirklichung der gemäss Artikel 17d MinVG<sup>7</sup> vorgegebenen Wirkungsziele. Diese umfassen eine bessere Qualität des

<sup>7</sup> SR 725.116.2

Verkehrssystems, mehr Siedlungsentwicklung nach innen, mehr Verkehrssicherheit und weniger Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch.

In die Beurteilung des Gesamtnutzens des Agglomerationsprogrammes Wil 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 Wil belaufen sich auf 179.93 Mio. CHF. Für die mittelkleine Agglomeration Wil werden diese Gesamtkosten als hoch eingestuft.

## 5.3 Umsetzungsbeurteilung und Beitragssatz

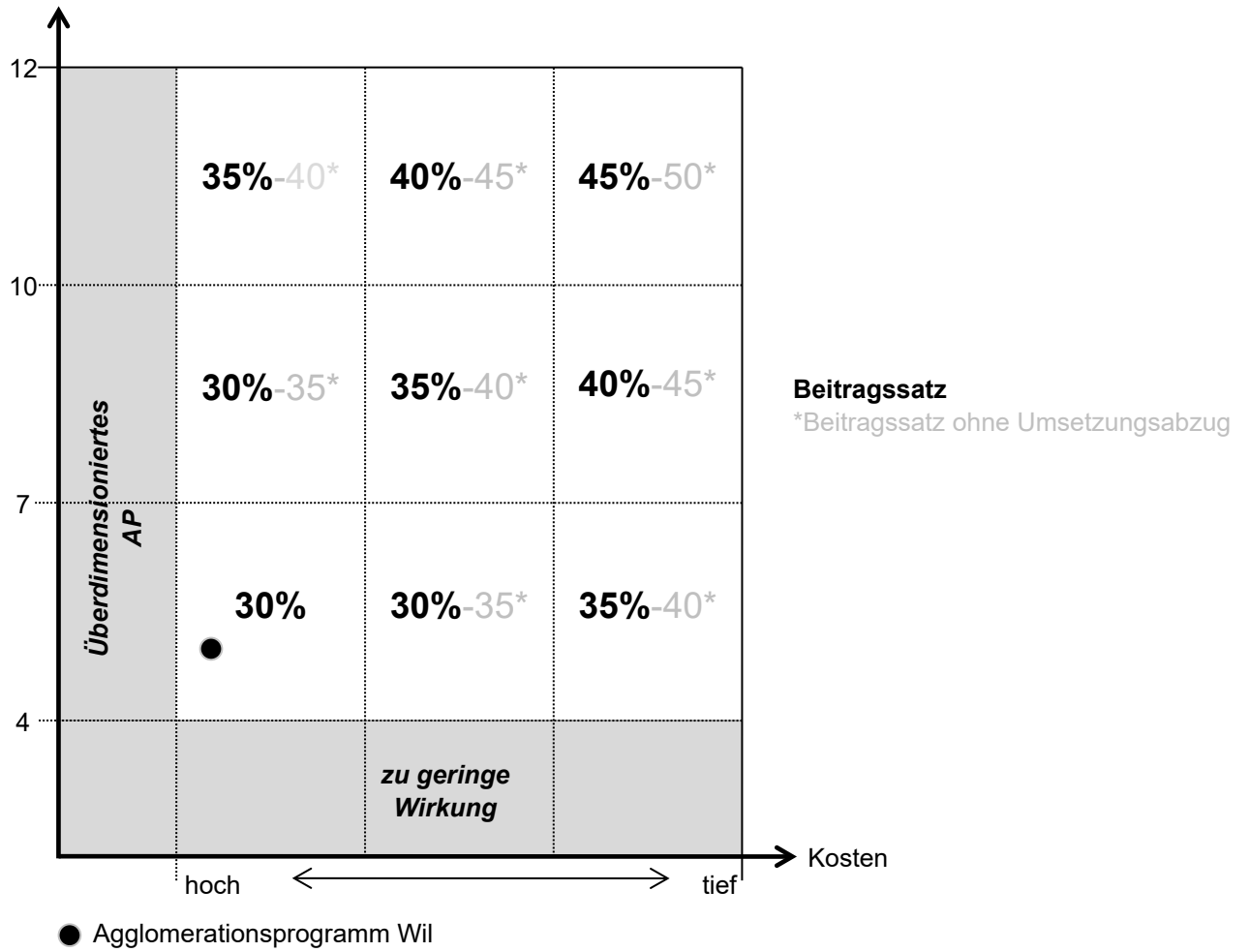
Im Rahmen der 4. Generation bewertet der Bund den Umsetzungsstand der Massnahmen in Verkehr und Siedlung der 2. Generation sowie den Umsetzungsbericht. Mängel in diesen Bestandteilen können einen Abzug von 5% Bundesbeitrag zur Folge haben

Die Umsetzung wurde als ungenügend beurteilt. Da aufgrund der gesetzlichen Vorgaben ein Beitragssatz unter 30% nicht möglich ist, wird auf den Abzug von 5 Prozentpunkten verzichtet.<sup>8</sup>

<sup>8</sup> Art. 22 MinVV und RPAV Kap. 3.4.4.

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 sowie mit den themenbezogenen Sachplänen namentlich «Mobilität und Raum 2050», Sachplan Verkehr Teil Programm sowie den Teilen Infrastruktur Schiene und Strasse wie auch mit Massnahmenplänen und Inventaren des Bundes summarisch überprüft. Dabei wurden keine Widersprüche festgestellt.

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

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

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

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Tab. Prüfbericht</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Zeit-horizont</i>	<i>Mögliche Konflikte</i>
3425.4.038	"LV 1.6 (90.54.R F)"	4-1a	Dammweg, Uzwil	PauschA	Schutzwürdige Gehölze, Magerböschung der Bahn, TWW Nr. 739, Trasse ausserhalb der Trockenwiese festsetzen
3425.4.039	"LV 1.6 (74.52a.R)"	4-1a	Regionale Velospange Süd, Abschnitt Ost Toggenburgerstrasse–Glärnischstrasse	PauschA	Schutzwürdige Feldgehölze und Baumallee
3425.4.040	"LV 1.6 (90.67.R F)"	4-1a	Erschliessung und ökologische Aufwertung Naherholung Felsegg, Henau	PauschA	Auengebiet Nr. 16 und Wildtierkorridor SG-19; Anhörung BAFU nötig
3425.4.046	"LV 1.9 (74.52b.R)"	4-1c	Regionale Velospange Süd, Abschnitt West Glärnischstrasse - Wilenstrasse	PauschB	Schutzwürdige Feldgehölze oder Hecken

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>
3425.4.060	S 4.1	Arbeitsplatzgebiete	Festsetzung	Kein Handlungsbedarf

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>9</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.

## 7 Empfehlungen zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms

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

Die gesamtverkehrliche Wirkung des Agglomerationsprogramms könnte weiter verbessert werden, indem die bestehenden (Teil-)Strategien mit mehr Push-Massnahmen zur Lenkung des MIV unterstützt würden. Die Netzergänzung-Nord ist konsequent mit konkreten, lenkungsstarken flankierenden Massnahmen in Wert zu setzen. Verkehrslenkungsmassnahmen und Massnahmen zur Erhöhung des Besetzungsgrads sind weitere Projekte, die verstärkt angegangen werden könnten. Ein agglomerationsweit koordiniertes Parkraummanagement kann das Mobilitätsverhalten ebenfalls positiv beeinflussen, wenn es weiterverfolgt und konsequent umgesetzt wird. Die Förderung von nachhaltigen Mobilitätsformen wie der Elektromobilität im Privatverkehr könnten darüber hinaus helfen, den MIV umwelt- und siedlungsverträglicher zu gestalten. Die Intermodalität sollte in der nächsten Generation

<sup>9</sup> SR 700.1

des Agglomerationsprogramms mit konkreten Massnahmen weiter gestärkt werden. Auch der weitere Ausbau der Veloinfrastruktur, zum Beispiel in Form von Velovorrangrouten, könnte dazu verhelfen, eine grössere Modalsplit-Verschiebung weg vom MIV zu erreichen. Die Platzgestaltung am Bahnhof Wil weist ein grosses Potenzial zur Verbesserung der Intermodalität und Aufwertung des Zentrums auf. Die Planung dieser Massnahme sollte hinsichtlich einer kommenden Generation so weit vorangetrieben werden, dass eine zeitnahe Umsetzung möglich wird. Die Reorganisation des Bahnhofparkings in Wil sollte nochmals überdacht werden und die Anzahl Parkplätze so gewählt werden, dass die strategischen Grundsätze des Agglomerationsprogramms und das Ziel eines Abbaus der MIV-Fahrten ins Zentrum von Wil nicht im Widerspruch dazu stehen.

Ausserdem erscheint es prüfenswert, in einem kommenden Agglomerationsprogramm wirkungsstarke Massnahmen (Haltestellen, Qualitätsstandards etc.) für den öffentlichen Verkehr zu verfolgen. So könnte eine stete Verbesserung des lokalen ÖV und eine merkliche Optimierung des Feinverteilersnetzes erreicht werden.

Für ein zukünftiges Agglomerationsprogramm sollten die Siedlungsmassnahmen klarer aufzeigen, wie die Siedlungskonzentration und die Innenverdichtung konkret umgesetzt werden sollen. Die priorisierten Massnahmen sollten insbesondere aufzeigen, wo das Siedlungswachstum im Raum konkret stattfinden wird. Ausserdem könnte die Abstimmung von Siedlung und Verkehr in den Massnahmen besser aufgezeigt werden. Generell sollte künftig eine quantitative als auch qualitative Einschätzung der Auswirkungen der Siedlungsentwicklung auf das Verkehrssystem gemacht werden. Bei den ESP- und Innenentwicklungsmassnahmen könnte besser dargestellt werden, welchen konkreten Beitrag sie zur Aufwertung der öffentlichen Freiräume leisten werden.

Weiter dienen auch die Zielwerte der MOCA-Indikatoren als Hilfsmittel für die Erarbeitung bzw. Weiterentwicklung eines Agglomerationsprogramms. Zukunftsbild, Strategien und Massnahmen müssen darauf abgestimmt sein. Das Agglomerationsprogramm der 4. Generation setzt sich das ambitionöse Ziel, den MIV-Anteil von 70% im Jahr 2015 bis 2040 auf 55% zu reduzieren. Es wird bezweifelt, dass mit den vorgeschlagenen Pull-Massnahmen alleine die gesteckten Zielwerte im Modalsplit erreicht werden können.

und die Raumnutzerdichte von 68 Einwohner und Beschäftigte pro Hektar (Durchschnitt für alle Räume) im Jahre 2017 bis in 2040 auf 75 bzw. 55 Einwohner und Beschäftigte pro Hektar (differenziert nach Raumtyp) zu erhöhen. Allein aus den Teilstrategien und den vorgeschlagenen Massnahmen der 4. Generation können die ambitionierten Ziele kaum erreicht werden. Insbesondere im Hinblick auf die 5. Generation sollte ein merklicher Fortschritt in Richtung der Wirkungsziele erreicht werden.<sup>10</sup>

---

<sup>10</sup> Vgl. RPAV S.12, Ziff. 1.6

## ANHANG 1

### Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen

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

Massnahmentyp	Anzahl Leistungseinheiten	Leistungs-einheit	Gemittelte Kosten pro Leistungseinheit	Beitrags-satz	Konzept-kürzung	Teuerungs-zuschlag	Beitrag pro Leistungseinheit	Total Beitrag
Veloabstellanlagen Kat.1	30	Stück	718	30%	5%	8%	221	6'630
Veloabstellanlagen Kat.3	600	Stück	5'000	30%	5%	8%	1'539	923'400
Fussgängerschutzzinseln mit Strassenaufweitung	2	Stück	100'000	30%	5%	8%	30'780	61'560
Langsamverkehrsüberführungen	462	m2	8'433	30%	5%	8%	2'596	1'199'247
Langsamverkehrsunterführung	340	m2	14'983	30%	5%	8%	4'612	1'567'998
Längsführung Kat.2	552	m	605	30%	5%	8%	186	102'765
Längsführung Kat.3	2'590	m	1'293	30%	5%	8%	398	1'030'967
Längsführung Kat.4	1'560	m	3'191	30%	5%	8%	982	1'532'318

	Total Beitrag Mio. CHF (gerundet)	6.43
--	-----------------------------------	------

Tabelle A1-a

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

Massnahmentyp	Anzahl Leistungseinheiten	Leistungs-einheit	Gemittelte Kosten pro Leistungseinheit	Beitrags-satz	Konzept-kürzung	Teuerungs-zuschlag	Beitrag pro Leistungseinheit	Total Beitrag
Aufw. Str.	14'090	m2	544	30%	5%	8%	167	2'357'748

	Total Beitrag Mio. CHF (gerundet)	2.36
--	-----------------------------------	------

Tabelle A1-b

## ANHANG 2

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

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

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Begründung</i>
3425.4.017	MD 1.1b	MD Bahnhof Wil: Erweiterung Bahnhofparking inkl. VAA / Carsharing/Carpooling (Modul 4)	Eigenleistung mit negativer Wirkung: Es besteht kein ausgewiesener Mehrbedarf an Parkplätzen, auch beim Abbau oberirdischer Parkplätze. Die Anstrengungen zur Entlastung des Zentrums vom MIV und Förderung des FVV und ÖV werden untergraben; die Massnahme widerspricht der Strategie, nur dezentrale P+R bedarfsgerecht auszubauen.
3425.4.059	S 3.2	Siedlungsentwicklung ESP Wohn- und Mischnutzung	Sektor Uzwil, Bahnhofstrasse Mitte: Konflikt mit einem sehr reich strukturierten Landschaftsraum mit mehreren schutzwürdigen Feldgehölzen und Hecken; zu erhalten
3425.4.060	S 4.1	Arbeitsplatzgebiete	S 4.1b: Betriebserweiterungen und bestehende Arbeitsplatzgebiete, Sektor Kirchberg-Stelz: Konflikt mit dem Wildtierkorridor SG-19; Durchlässigkeit zu gewährleisten. S 4.1e: Emissionsstarke und flächenintensive Betriebe: Sektor Uzwil, Niederstetten Langäcker: Konflikt mit dem Wildtierkorridor SG-19 (nicht einzonen).

Tabelle A2-1