



26. Februar 2014

Agglomerationsprogramm Werdenberg-Liechtenstein 2. Generation Prüfbericht des Bundes

Referenz/Aktenzeichen: 321.1 / N034-0133

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Dr. Maria Lezzi
Direktorin

Inhaltsverzeichnis

1	Gegenstand, Ziel, Vorgehen	4
1.1	Gegenstand der Prüfung	4
1.2	Ziel und Zweck der Prüfung	4
1.3	Vorgehen im Prüfprozess	4
1.4	Vorgehen in der Umsetzung	4
2	Gesamtwürdigung, Beitragssatz, Listen der A- und B-Massnahmen	5
3	Prüfung der Grundanforderungen	8
4	Beurteilung der Programmwirkung	9
4.1	Nutzen - Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien	9
4.2	Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis).....	12
5	Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen	13
5.1	Anpassung Massnahmen aufgrund Vorgaben der UVEK-Weisung	14
5.2	Nicht mitfinanzierte Massnahmen	15
5.3	Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen	18
5.4	Durch den Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C	19
5.5	A-, B- und C*-Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung	19
6	Übereinstimmung mit der Gesetzgebung und Planungsinstrumenten des Bundes sowie den kantonalen Richtplänen	20
6.1	Gesetzgebung, Sach- und Massnahmenpläne und Inventare des Bundes.....	20
6.2	Nachweis der Abstimmung von Infrastrukturmassnahmen der Priorität A oder B mit den kantonalen Richtplänen	20
7	Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms	22
ANHANG 1	23
ANHANG 2	24

1 Gegenstand, Ziel, Vorgehen

1.1 Gegenstand der Prüfung

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

- Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr, Synthesebericht, 2. Dezember 2011

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

1.2 Ziel und Zweck der Prüfung

Die Prüfung hat drei Ziele:

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

Auf dieser Grundlage werden die Botschaft zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr zu Händen des eidgenössischen Parlaments und die Leistungsvereinbarungen erarbeitet.

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

1.3 Vorgehen im Prüfprozess

Das Verfahren der Prüfung ist grundsätzlich in der Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 2. Generation des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK vom 14.12.2010 (nachfolgend: UVEK-Weisung) festgelegt. Im Verlaufe des Prüfungsprozesses wurden diese Vorgaben in der praktischen Anwendung konkretisiert und präzisiert. Die Erläuterungen zum Vorgehen und zu den allgemeinen Ergebnissen des Prüfprozesses sind im Erläuterungsbericht vom 26.02.2014 dargelegt.

1.4 Vorgehen in der Umsetzung

In der Leistungsvereinbarung verpflichten sich die am Agglomerationsprogramm beteiligten Parteien zur Umsetzung aller darin enthaltenen mitfinanzierten und nicht mitfinanzierten Massnahmen. Für jede vom Bund mitfinanzierte Infrastrukturmassnahme der A-Liste, die bau- und finanzreif ist, wird gestützt auf die Leistungsvereinbarung eine Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen. Anschliessend kann die Massnahme umgesetzt werden. Bundesbeiträge werden für die effektiv erbrachten Leistungen maximal bis zu den nachfolgend festgelegten Höchstbeiträgen zuzüglich Teuerung und MWSt. ausbezahlt.

Die Umsetzung aller in der Leistungsvereinbarung aufgeführten Massnahmen wird im Rahmen eines laufenden Controllings durch den Bund überprüft.

¹ Mit der Bezeichnung „Massnahme/n“ sind stets auch „Massnahmenpaket/e“ gemeint.

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

Im Agglomerationsprogramm Werdenberg-Liechtenstein ist mit dem auf Sprossen und Holmen aufbauenden Strukturbild ein guter Brückenschlag über den Rhein und die Landesgrenzen gelungen. Ein roter Faden ist ersichtlich. Teilstrategien für alle Verkehrsmittel, für den Gesamtverkehr und die Sicherheit wurden ausgearbeitet und Massnahmen nachvollziehbar abgeleitet.

Die Stärke des Agglomerationsprogramms im Verkehrsbereich liegt in einer guten Konzeption im öffentlichen Verkehr (ÖV) und der Abstimmung zwischen S-Bahn (FL-A-CH) und Feinverteiler (Buskonzeption 2015). Im Langsamverkehr werden die identifizierten Schwachstellen mit entsprechenden Massnahmen beseitigt und so ein durchgehendes, grenzüberschreitendes Netz realisiert. Im Siedlungsbereich erfolgen adäquate Arealentwicklungen in Bahnhofsgebieten der Zentren Buchs und Schaan, was die Konzentration von Einwohnern und Arbeitsplätzen an zentralen, gut erschlossenen Lagen fördert. Ferner wird der öffentliche Raum an vielen neuralgischen Punkten aufgewertet.

Eine Schwäche des Programms besteht in der erst in Ansätzen erkennbaren Politik zur Lenkung und Bündelung des motorisierten Individualverkehrs (MIV). Das Agglomerationsprogramm beschränkt sich auf lokale Dosierungsmassnahmen, ohne eine agglomerationsweit abgestimmte Vision zur Verkehrslenkung auch unter Einbezug der Schweizer Nationalstrasse zu erarbeiten. Im Siedlungsbereich kann bezüglich der Eindämmung der Zersiedelung und der Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen nur eine geringe Wirkung attestiert werden. Die vorhandenen Instrumente der Richtplanung - wie Siedlungsbegrenzungslinien oder siedlungsgliedernde Freiräume - werden zu wenig konkretisiert.

Die Verkehrssicherheit kann mit den Massnahmen des Agglomerationsprogramms verbessert werden. Insbesondere tragen die Strassenraumgestaltungen und die Sanierung der Langsamverkehrsnetze zu einer höheren Sicherheit bei. Die Netzausbauten im ÖV und Langsamverkehr wirken sich positiv auf die Verkehrsmittelwahl aus und lassen im Modal Split eine Verschiebung zu Gunsten von ÖV und Langsamverkehr erwarten. Ein Konzept zur Lenkung des MIV über den gesamten Agglomerationsperimeter ist jedoch kaum erkennbar und Massnahmen zur Mobilitätsbeeinflussung sind noch zu wenig konkretisiert. Somit sind lediglich geringe Reduktionen der Lärm- und Luftschadstoffbelastungen zu erwarten. Aufgrund fehlender lenkungsstarker Siedlungsmassnahmen kann die Flächenbeanspruchung gegenüber dem Trend nicht eingedämmt werden. Das Landschaftsentwicklungskonzept gibt einen konzeptionellen Rahmen vor, muss jedoch noch mittels Massnahmen konkretisiert werden.

Nach der Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen für die Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein belaufen sich die Investitionskosten des Agglomerationsprogramms auf CHF 45.46 Mio. Die Investitionskosten werden als mittel eingestuft².

Aufgrund der Programmwirkung (Kosten/Nutzen-Verhältnis) wird dem eidg. Parlament beantragt, folgenden Beitragssatz des Bundes an die mitfinanzierten Massnahmen der 2. Generation festzulegen:

35%

Gestützt auf diesen Beitragssatz und die Prüfung der Priorisierung der Massnahmen werden zur Mitfinanzierung der in der nachfolgenden A-Liste stehenden Massnahmen die aufgeführten Höchstbeiträge des Bundes beim eidgenössischen Parlament zur Freigabe beantragt.

² Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. und Teuerung

A-Liste

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>	<i>Kosten (Mio CHF) 2005*</i>	<i>Bundes- beitrag**</i>
3271.2.001	SL-1	Entwicklung Bahnhofsgelände Buchs	5.00	4.21	1.47
3271.2.006	GV-3	BGK St.Galler-/Churerstrasse Buchs	2.00	1.68	0.59
3271.2.010	GV-7	BGK Staatsstrasse Grabs	1.50	1.26	0.44
3271.2.040	ÖV-1	S-Bahn FL-A-CH 1. Etappe - Aufwertungen	3.80	3.41	1.19
3271.2.043	LV-3	Zusätzliche Rheinbrücken für Langsamverkehr - Brücke Räfis - Schaan/Vaduz	3.00	2.53	0.88
3271.2.055	MIV-1	Dosierung Zufahrten Regionalzentrum 1. Priorität - Teil CH	1.00	0.84	0.29
3271.2.062		LV A-Liste (Anhang 1)		8.40	2.94
	Summe			22.33	7.80

Tabelle 2-1 (* Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. und Teuerung; ** Höchstbeitrag Bund, Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. und Teuerung, gerundet)

Für die in der nachfolgenden B-Liste stehenden Massnahmen ist die Bau- und Finanzreife für die Vierjahresperiode 2015-2018 nicht erreichbar oder muss das Kosten/Nutzen-Verhältnis noch optimiert werden. Zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieses Prüfberichts (26.02.2014) ist die Mitfinanzierung dieser Massnahmen durch den Bund weder durch den Infrastrukturfonds noch durch ein anderes Finanzierungsinstrument des Bundes gesichert. Es wird eine Aufstockung der Bundesmittel und eine Verstärkung der Mitfinanzierung des Programms Agglomerationsverkehr durch den Bund angestrebt. Unter Vorbehalt der Sicherung der Finanzierung sollen diese Massnahmen in den Agglomerationsprogrammen der 3. Generation von den Agglomerationen neu eingereicht und vom Bund nochmals geprüft werden:

B-Liste

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>	<i>Kosten (Mio CHF) 2005*</i>	<i>Bundes- beitrag*</i>
3271.2.005	GV-2	Optimierung Rheinquerung Haag / Beldern - Eschen	13.00	10.95	3.83
3271.2.047	GV-8	Betriebs- und Gestaltungskonzepte 2. Priorität - Teil CH	10.00	8.42	2.95
3271.2.057	MIV-2	Dosierung Zufahrten Regionalzentrum 2. Priorität - Teil CH	1.00	0.84	0.29
3271.2.063		LV B-Liste (Anhang 1)		2.91	1.02
	Summe			23.12	8.09

Tabelle 2-2 (* Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. und Teuerung, gerundet)

Hinweise

Die relevanten nicht mitfinanzierten Massnahmen im Bereich Siedlung und Verkehr (vgl. Kap. 5.2.1, 5.2.2) sowie die durch andere Bundesmittel (mit)finanzierbaren Massnahmen (Kap. 5.3) werden als wesentlicher Bestandteil für die Programmwirkung betrachtet und sind damit für die Festlegung des Beitragssatzes des Bundes mitentscheidend.

Kosten und Nutzen der überarbeiteten Agglomerationsprogramme der zweiten Generation sind unter Einbezug der Massnahmen gemäss Leistungsvereinbarung der ersten Generation (ohne Massnahmen der Priorität B, vgl. Kap. 3.4 der Leistungsvereinbarung) bewertet, jedoch ohne Berücksichtigung der aus dem Infrastrukturfonds mitfinanzierten, sogenannten „dringlichen Projekte“. Deren Umsetzung inkl. flankierender Massnahmen ist jedoch Voraussetzung für eine allfällige Beteiligung des Bundes an Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm.

Die angeführten Kosten wurden aus dem eingereichten Agglomerationsprogramm der 2. Generation bzw. der Leistungsvereinbarung zum Agglomerationsprogramm der 1. Generation entnommen. Die Kostenbewertung einer Massnahme erfolgt durch eine Einteilung in fünf Haupt- und vier Zwischenkostenkategorien, die anhand von vier Agglomerationsgrössenkategorien abgestuft werden. Bei der Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein handelt es sich um eine mittlere bis kleine Agglomeration.

Die Massnahmen, die vom Bund als Sicherung/Aufwertung Strassenraum, Verkehrsmanagement und Langsamverkehr kategorisiert sind, wurden einem Benchmark unterzogen, der darauf abzielt, eine vergleichbare und angemessene Basis für die Beurteilung und Ausrichtung von Beiträgen zu stellen. Betriebsbeiträge (Bsp. Unterhalts- und Sanierungskosten) können mittels Infrastrukturfonds nicht finanziert werden (Art. 17a Abs. 4 MinVG). Entsprechende Nachweise werden im Rahmen des Abschlusses der Finanzierungsvereinbarungen verlangt.

3 Prüfung der Grundanforderungen

Die grundsätzliche Mitfinanzierungswürdigkeit des Agglomerationsprogramms durch den Bund ist entsprechend der UVEK-Weisung an bestimmte Grundanforderungen geknüpft. In Gesprächen zur Zwischenbeurteilung des vorliegenden Agglomerationsprogramms hatte der Bund bereits zu einem früheren Zeitpunkt allfällige Lücken bei der Erfüllung der Grundanforderungen aufgezeigt.

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

Hinweis zur Trägerschaft im Hinblick auf die Umsetzung:

Für die Umsetzung verlangt der Bund, dass sich der Kanton und die Gemeinden, ggf. auch die regionale Körperschaft zur Umsetzung aller in diesem Prüfbericht aufgelisteten, für die Programmwirkung relevanten Massnahmen (Kap. 2, 5.2.1, 5.2.2 und 5.3) in ihrer Verantwortung, verpflichten. Zu diesem Zweck müssen sie, i.d.R. auf Exekutivebene, Beschlüsse zur Einleitung und Durchführung dieser Massnahmen im Rahmen ihrer Kompetenzen abgeben und diese Beschlüsse dem/den Kanton(en) bzw. der Trägerschaft vor Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung weiterleiten. Die planungs- und kreditrechtlichen Beschlüsse der zuständigen Organe bleiben vorbehalten.

Hinweis: Diese Regel gilt unter dem Vorbehalt, dass die betroffene Massnahme nicht schon juristisch, durch Planungs- und/oder Finanzierungsinstrumente verpflichtend ist.

Hinweise zum Controlling:

Der Bund führt periodisch ein Controlling und ein Monitoring durch, um den Stand der Umsetzung und die Wirkung der Agglomerationsprogramme zu überprüfen. Die entsprechenden Berichte und die erforderlichen kantonalen/kommunalen Daten sind zur Verfügung zu stellen.

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

Die Trägerschaft verpflichtet sich, das Agglomerationsprogramm konform zu Gesetzgebung, übergeordneten Sachplänen und unter Beachtung von Schutzinventaren weiterzuentwickeln und umzusetzen. Strategien und Massnahmen von übergeordneter Bedeutung sind vor Abschluss der Leistungsvereinbarung im kantonalen Richtplan festzuschreiben (vgl. Kap. 6.).

4 Beurteilung der Programmwirkung

Das Verfahren für die Ermittlung der Programmwirkung ist in der UVEK-Weisung festgelegt (insb. Kap. 2, 3.5 und 4.5). Es stellt den Nutzen des Agglomerationsprogramms dessen Kosten gegenüber. Sowohl Nutzen als auch Kosten werden jeweils relativ, d.h. vor dem Hintergrund der Agglomerationsgrösse (Bevölkerung und mit 0.5 gewichtete Anzahl Arbeitsplätze auf Schweizer BFS-Perimeter) ermittelt.

Entscheidend für die Programmwirkung sind Zukunftsbild, Analysen, Herausforderungen, Strategien und Massnahmen sowie der verbindende rote Faden. Bei bereits im Rahmen der 1. Generation unterstützten Agglomerationsprogrammen wird zusätzlich die Kohärenz zwischen den Programmen 1. (nach Prüfung des Bundes) und 2. Generation geprüft. Von den Massnahmen werden grundsätzlich die aus dem Infrastrukturfonds mitfinanzierten Massnahmen der A- und B-Liste (Kap. 2), die durch den Bund nicht mitfinanzierbaren Massnahmen (Kap. 5.2.1), die Eigenleistungen (Kap. 5.2.2) sowie die durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbaren Massnahmen (Kap. 5.3) berücksichtigt. Bei bereits im Rahmen der 1. Generation unterstützten Agglomerationsprogrammen wird zudem der Nutzen der Massnahmen gemäss Leistungsvereinbarung der ersten Generation betrachtet, ausgenommen die Massnahmen der Priorität B (Kap. 3.4 der Leistungsvereinbarung). Zusätzlich werden Massnahmen der übergeordneten Ebene einbezogen, sofern sie für das Agglomerationsprogramm von Relevanz sind und von den zuständigen Stellen des Bundes zum Zeitpunkt der Beurteilung als zweckmässig und innerhalb der nächsten zwanzig Jahre mit hoher Wahrscheinlichkeit als realisierbar beurteilt werden.

Entscheidend für die Kostenbeurteilung des Programms sind die Massnahmen der Priorität A und B. Bei bereits im Rahmen der 1. Generation unterstützten Agglomerationsprogrammen werden zudem die Massnahmen der Priorität A gemäss Leistungsvereinbarung der 1. Generation, die sog. A1-Massnahmen, mitberücksichtigt.

4.1 Nutzen - Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien

Wirksamkeitskriterium *Beurteilung mit Begründung*

<i>Wirksamkeitskriterium</i>	<i>Beurteilung mit Begründung</i>
WK1: Qualität der Verkehrssysteme verbessert	<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Das Strukturbild der Agglomeration zielt auf eine Lenkung der künftigen Verkehrsentwicklung auf das entstehende ÖV-Rückgrat (FL-A-CH). Aufbauend auf umfassenden Analysen werden die Verkehrsangebote für alle Verkehrsmittel über die Grenzen hinweg verbessert. Die Umsetzung der Teilstrategien MIV, Gesamtverkehr und Sicherheit, insbesondere aber Langsamverkehr sowie ÖV werden entlang der bestehenden Verkehrsnetze (Sprossen und Holme) mit Massnahmen angegangen. ▪ Mit der 1. und 2. Etappe der S-Bahn FL-A-CH soll zwischen Buchs und Feldkirch ein starkes, zentrales ÖV-Rückgrat mit entsprechenden Haltestellenstandorten für die Agglomeration realisiert werden. Die Abstimmungen und Anpassungen im Busverkehr (Fein- und Regionalverteiler, 15'-Bus-Konzept-Regionalzentren) sind zweckmässige Massnahmen für die angestrebten Verbesserungen im ÖV. Mit den Massnahmen im strassengebundenen ÖV, z.B. Rheinquerungen, Busspuren, inkl. BGK 1. Priorität, Bahnhofsumgestaltungen), werden die Warte- und Umsteigezeiten sowie die Benutzerfreundlichkeit verbessert. Die Erarbeitung eines agglomerationsweiten Tarifverbundes stärkt die Attraktivität der grenzüberschreitenden Nutzung des ÖV. ▪ Die qualitativen Aufwertungen der Bahnhaltstellen und der Bushöfe sowie die konsequente Verbesserung der ÖV-Zugänge für den Langsamverkehr fördern die Intermodalität. Insbesondere das gute Konzept zur Attraktivierung und zum Ausbau der Veloabstellplätze an Bahnhöfen wird positiv beurteilt.

- Im Langsamverkehr wird aufbauend auf einer entsprechenden Konzeption und Schwachstellenanalyse ein dichtes, grenzüberschreitendes Netz vorgesehen. Mit den optimierten beziehungsweise neuen Verbindungen über den Rhein kann die Trennwirkung von Fluss und Landesgrenze wirksam vermindert werden.
- Die ÖV- und LV-Erreichbarkeit der Zentren sowie der dichten und zu verdichtenden Entwicklungsgebiete wird durch die vorgeschlagenen Massnahmen deutlich verbessert. Jedoch bleibt die Erschliessung einzelner Schwerpunkgebiete aufgrund ihrer Grösse und Lage MIV-orientiert.

Schwächen

- Gemessen am strategischen Ziel zur Limitierung der MIV-Fahrleistungen auf heutigem Niveau kann mit den vorgeschlagenen strassenseitigen Massnahmen noch keine ausreichende Wirkung erzielt werden. Die Verbesserung der Rheinquerungen schafft auch neue Kapazitäten für den MIV und unterstützt damit ein MIV-Wachstum im stark anwachsenden grenzquerenden Verkehr. Trotzdem werden durch die Aufwertung einzelner Hauptachsen sowie die Dosierung der Zufahrten der MIV punktuell verstetigt und die Qualität für alle Verkehrsteilnehmenden im Strassenraum verbessert. Sowohl in der Analyse als auch im Strukturbild fehlt jedoch der Einbezug der Nationalstrasse als zentrale Achse in die Überlegungen zur Verkehrslenkung.
- Der Konkretisierungsgrad der nachfrageseitigen Massnahmen (Erarbeitung Parkraumkonzept und Reduktion von Parkplätzen in Gewerbe- und Industriegebieten inkl. Regelungen ÖV-Erschliessung) ist noch ungenügend.

WK2:

Siedlungsentwicklung nach innen gefördert

Stärken

- Arealentwicklungen in Buchs, Schaan und Vaduz fördern die Konzentration von Einwohnern und Arbeitsplätzen an zentralen Standorten mit guter ÖV-Erschliessung. Weiter werden erste Impulse zur Siedlungsentwicklung nach innen mit der Festlegung von ÖV-Erschliessungskriterien für Neueinzonungen gesetzt.
- Mit der Positivplanung im kantonalen Richtplan zu den publikumsintensiven Einrichtungen (PE) ist auf Schweizer Seite ein zweckmässiger Umgang mit diesen Einrichtungen sichergestellt. Für den Raum Liechtenstein ist jedoch keine adäquate Ansiedlungspolitik für PE erkennbar.

Schwächen

- Es wurden grundsätzlich keine strategischen Leitplanken zur konsequenten Einleitung einer Siedlungsentwicklung nach innen oder Siedlungsverdichtung gesetzt. Einzelne Massnahmen weisen einen noch ungenügenden Konkretisierungsstand oder nur lokale Wirkung auf. Trotz erster Ansätze zur Triagierung der Baulandreserven ist keine wesentliche Verringerung der Zersiedlung zu erwarten. Die Massnahme zum Umgang mit Bauzonenreserven an schlechter Lage enthält keine konkreten Vorgaben und ist zu wenig verbindlich.
 - Für die Entwicklung von Arbeitsplatzschwerpunkten sind grosse, dezentral gelegene Flächen reserviert, was zur weiteren Zersiedelung beiträgt. Eine Priorisierung und etappierte Entwicklung dieser Gebiete wird nicht aufgezeigt.
 - Die Agglomeration nutzt das Instrument der Siedlungsbegrenzungslinien des Kantons St. Gallen um die Grünzäsuren zu sichern und damit Zersiedlungstendenzen entgegen zu wirken. Auf Liechtensteiner Seite sind jedoch kaum entsprechende Massnahmen erkennbar.
 - Es ist kein konzeptioneller Ansatz zur Aufwertung der öffentlichen Räume ersichtlich. Jedoch können einzelne Aufwertungen dessen Qualität in den Zentren punktuell verbessern.
-

<p>WK3: Verkehrssicherheit erhöht</p>	<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Teilstrategie Gesamtverkehr und Sicherheit trägt zu einer gewissen Erhöhung der Sicherheit bei. ▪ Die Unfallschwerpunkte wurden analysiert und neuralgische Stellen werden mit Massnahmen entschärft. Mit weiteren Massnahmen zur Verbesserung der Langsamverkehrsnetze, der Sanierung der Fussgängerstreifen und Strassenraumgestaltungen kann die Verkehrssicherheit zusätzlich verbessert werden. <p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Einige Elemente zur flächendeckenden Verbesserung der Verkehrssicherheit wie beispielsweise Temporeduktionen in Quartieren werden im Agglomerationsprogramm nicht bearbeitet.
<p>WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert</p>	<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mit den vorgeschlagenen Massnahmen im ÖV (FL-A-CH, Busangebotskonzeption, Rheinquerungen) wird im Agglomerationsraum die Möglichkeit für eine deutliche Zunahme der ÖV-Nutzung geschaffen. Zusammen mit den Massnahmen im Langsamverkehr kann eine gewisse Verschiebung im Modal Split zu Gunsten des ÖV und Langsamverkehr und eine gewisse Verringerung der Lärm- und Luftschadstoffbelastungen in den dicht besiedelten städtischen Räumen erwartet werden. Die MIV-Lenkung muss jedoch noch weiter vertieft werden, um diese Wirkung zu unterstützen. <p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ein konzeptioneller Rahmen zur Erhaltung und Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen ist vorhanden, muss jedoch für den Agglomerationsprogramm konkretisiert werden. ▪ Die Siedlungsmassnahmen weisen mehrheitlich zu wenig Lenkungswirkung auf, sodass der Flächenverbrauch gegenüber dem Trend auch langfristig nicht gemindert werden kann.

Tabelle 4-1

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

<i>Wirksamkeitskriterium</i>	<i>Nutzen (-1 bis 3 Punkte)</i>
WK1: Qualität der Verkehrssysteme verbessert	2
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert	1
WK3: Verkehrssicherheit erhöht	2
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert	1
Summe WK1 - WK4 (Nutzen)	6

Tabelle 4-2

4.2 Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis)

Die Kosten der Massnahmen der Priorität A und B (vgl. A- und B-Liste in Kap. 2) liegen bei CHF 45.46 Mio. und werden als mittel eingestuft³.

Auf das gemäss UVEK-Weisung vorgesehene Malus-System im Zusammenhang mit dem Fortschritt der Umsetzung der A1-Massnahmen der überarbeiteten Agglomerationsprogramme wurde verzichtet. Grund dafür ist die kurze zur Verfügung stehende Zeit zwischen Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung und Stichtag des Umsetzungsberichts. Stattdessen wurden die Resultate des Umsetzungsberichts im Rahmen der Wirksamkeitsbeurteilung berücksichtigt (vgl. Kap. 4.1).

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

Nutzen (WK1-4)

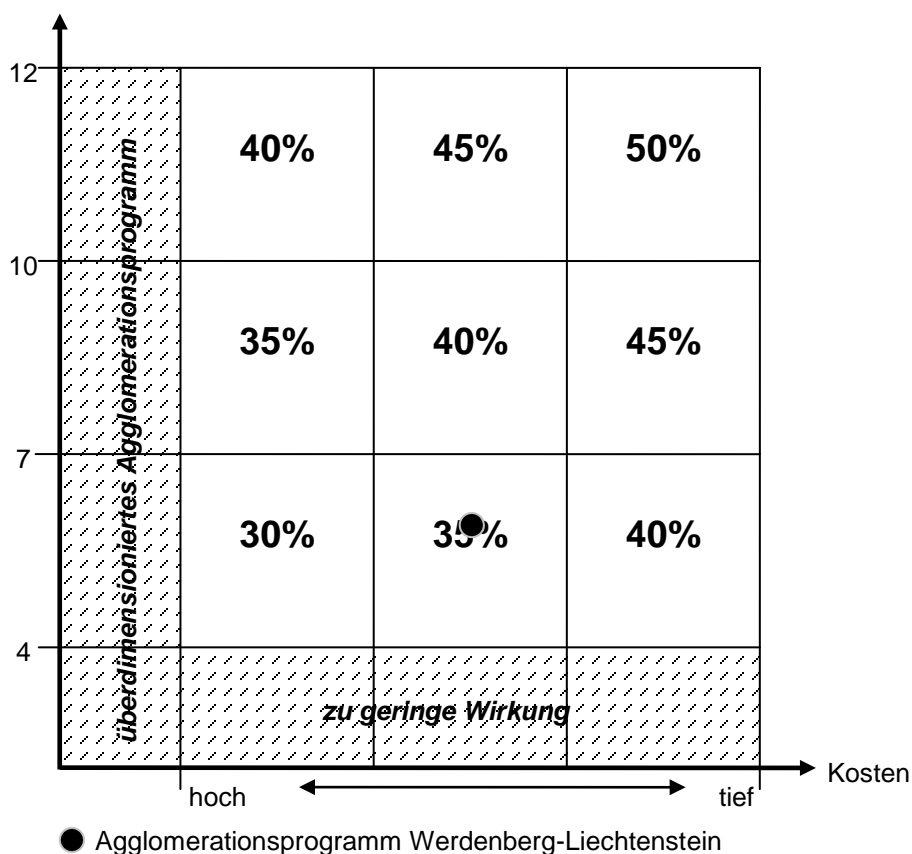


Abbildung 4-1

³ Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. und Teuerung

5 Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen

Im Vergleich aller eingereichten Agglomerationsprogramme und mit Blick auf die verfügbaren Mittel überprüft der Bund die von der Agglomeration vorgenommene Priorisierung der Massnahmen aufgrund des in der UVEK-Weisung erläuterten Verfahrens (insb. Kap. 2, 3.5 und 4.4). Dazu gehören die folgenden Schritte:

Anpassung Massnahmen (Kap. 5.1)

Ermittlung der nicht mitfinanzierten Massnahmen (Kap. 5.2)

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

Ermittlung der durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbaren Massnahmen (Kap. 5.3)

Ermittlung der Massnahmen mit abgeänderten Prioritäten A/B/C (Kap. 5.4)

Ermittlung der Massnahmen mit Priorität A und B nach Überprüfung Bund (Kap. 2)

- Massnahmen der A-Liste sind innerhalb der Vierjahresperiode 2015-2018 bau- und finanzreif.
- Massnahmen der B-Liste werden die Bau- und Finanzreife erst später erreichen oder deren Kosten/Nutzen-Verhältnis muss noch optimiert werden.

Ermittlung der Massnahmen mit Priorität C mit vom Bund anerkanntem Handlungsbedarf (sog. C*-Massnahmen, Kap. 5.5)

Kapitel 2 und 5 enthalten nur Massnahmen mit einer positiven oder neutralen Wirkung auf das Agglomerationsprogramm. Die in den Tabellen 2.1, 2.2, 5.2, 5.3 und 5.5 aufgelisteten Massnahmen sind für den Beitragssatz relevant und werden in die Leistungsvereinbarung übernommen.

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

5.1 Anpassung Massnahmen aufgrund Vorgaben der UVEK-Weisung

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

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Änderung Massnahmenkonfiguration</i>
3271.2.001	SL-1	Entwicklung Bahnhofsgelände Buchs	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt: 3271.2.059, Entwicklung Bahnhofsgelände Buchs - Teil Siedlung, nicht mitfinanziert, siehe Tab. 5-2
3271.2.002	SL-2	Entwicklung Bahnhofsgelände Schaan	<p>Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 3271.2.060, Entwicklung Bahnhofsgelände Schaan - Teil Siedlung, nicht mitfinanziert, siehe Tab. 5-2
3271.2.003	SL-3	Entwicklung Zentrum Vaduz	<p>Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 3271.2.061, Entwicklung Zentrum Vaduz - Teil Siedlung, nicht mitfinanziert, siehe Tab. 5-2
3271.2.011	GV-8	Betriebs- und Gestaltungskonzepte 2. Priorität	<p>Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 3271.2.047, Betriebs- und Gestaltungskonzepte 2. Priorität - Teil CH, CHF 10.00 Mio., Priorität B ▪ 3271.2.048, Betriebs- und Gestaltungskonzepte 2. Priorität - Teil FL, CHF 5.00 Mio., nicht mitfinanziert, siehe Tab. 5-2
3271.2.012	GV-9	Sanierung FV-Querungen entlang Kantons- und Landstrassen	<p>Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 3271.2.049, Sanierung FV-Querungen entlang Kantons- und Landstrassen - Teil CH, CHF 2.40 Mio., Priorität A ▪ 3271.2.050, Sanierung FV-Querungen entlang Kantons- und Landstrassen - Teil FL, CHF 1.60 Mio., nicht mitfinanziert, siehe Tab. 5-2
3271.2.013	LV-1	Behebung Fuss- und Radverkehrsschwachstellen 1. Priorität	<p>Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 3271.2.051, Behebung Fuss- und Radverkehrsschwachstellen 1. Priorität - Teil CH, CHF 6.00 Mio., Priorität A ▪ 3271.2.052, Behebung Fuss- und Radverkehrsschwachstellen 1. Priorität - Teil FL, CHF 4.00 Mio., nicht mitfinanziert, siehe Tab. 5-2
3271.2.014	LV-2	Behebung Fuss- und Radverkehrsschwachstellen 2. Priorität	<p>Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 3271.2.053, Behebung Fuss- und Radverkehrsschwachstellen 2. Priorität - Teil CH, CHF 3.60 Mio., Priorität B ▪ 3271.2.054, Behebung Fuss- und Radverkehrsschwachstellen 2. Priorität - Teil FL, CHF 2.40 Mio., nicht mitfinanziert, siehe Tab. 5-2
3271.2.015	LV-3	Zusätzliche Rheinbrücken für Langsamverkehr	<p>Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 3271.2.043, Zusätzliche Rheinbrücken für Langsamverkehr - Brücke Räfis - Schaan/Vaduz, CHF 3.00 Mio., Priorität A ▪ 3271.2.044, Zusätzliche Rheinbrücken für Langsamverkehr - Brücke Bereich Wartau - Balzers - Triesen, CHF 3.00 Mio., nicht mitfinanziert, siehe Tab. 5-2

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Änderung Massnahmenkonfiguration</i>
3271.2.019	ÖV-1	S-Bahn FL-A-CH 1. Etappe	Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 3271.2.039, S-Bahn FL-A-CH 1. Etappe - Verlegung Schaanwald, CHF 6.125 Mio., Priorität C ▪ 3271.2.040, S-Bahn FL-A-CH 1. Etappe - Aufwertungen Nendeln und Schaan Forst, CHF 3.75 Mio., Priorität A
3271.2.022	ÖV-4	Aufwertung Publikumsanlagen der ÖV-Knoten	Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 3271.2.045, Aufwertung Publikumsanlagen der ÖV-Knoten - Teil CH, CHF 1.00 Mio., nicht mitfinanziert, siehe Tab. 5-3 ▪ 3271.2.046, Aufwertung Publikumsanlagen der ÖV-Knoten - Teil FL, CHF 2.00 Mio., nicht mitfinanziert, siehe Tab. 5-2
3271.2.023	MIV-1	Dosierung Zufahrten Regionalzentrum 1. Priorität	Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 3271.2.055, Dosierung Zufahrten Regionalzentrum 1. Priorität - Teil CH, CHF 1.00 Mio., Priorität A ▪ 3271.2.056, Dosierung Zufahrten Regionalzentrum 1. Priorität - Teil FL, CHF 1.00 Mio., nicht mitfinanziert, siehe Tab. 5-2
3271.2.024	MIV-2	Dosierung Zufahrten Regionalzentrum 2. Priorität	Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 3271.2.057, Dosierung Zufahrten Regionalzentrum 2. Priorität - Teil CH, CHF 1.00 Mio., Priorität B ▪ 3271.2.058, Dosierung Zufahrten Regionalzentrum 2. Priorität - Teil FL, CHF 1.00 Mio., nicht mitfinanziert, siehe Tab. 5-2

Tabelle 5-1

5.2 Nicht mitfinanzierte Massnahmen

5.2.1 Nicht durch den Bund mitfinanzierbare Massnahmen

Aufgrund der gesetzlichen Vorgaben (insb. Art. 17a MinVG und Art. 21 MinVV), der ergänzenden Ausführungen der UVEK-Weisung (Kap. 3.6 und 4.4) oder aufgrund der Einreichung durch die Agglomeration als Eigenleistung können folgende programmrelevante Massnahmen nicht durch Bundesbeiträge mitfinanziert werden. Die Wirkung dieser Massnahmen ist jedoch in der Programmbeurteilung berücksichtigt. Sie sind somit relevant und in den ausgewiesenen Zeithorizonten von den Agglomerationen oder durch Dritte umzusetzen. Bei den Siedlungs- und Verkehrsmassnahmen sind bei der Weiterentwicklung und Umsetzung die Beurteilungen des Bundes auf Programmebene (Kap. 4) zu berücksichtigen, sodass sie eine möglichst positive Programmwirkung erreichen.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Priorität</i>	<i>Begründung für die Nicht-Mitfinanzierbarkeit</i>
Siedlungsmassnahmen				
3271.2.026	SL-4	Entwicklung Arbeitsplatzschwerpunkte	A	Es handelt sich um Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen, die nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierbar sind.
3271.2.027	SL-5	Entwicklung verdichteter Wohngebiete	B	
3271.2.028	SL-6	Ausnützung Innenentwicklungspotentiale	A	
3271.2.029	SL-7	Triagierung Baulandreserven	A	

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Priorität</i>	<i>Begründung für die Nicht-Mitfinanzierbarkeit</i>
3271.2.030	SL-8	Umgang mit publikumsintensiven Einrichtungen	A	
3271.2.031	SL-9	Erschliessungskriterien Neueinzonungen	A	
3271.2.032	SL-10	Erarbeitung eines Landschaftsentwicklungskonzeptes	A	
3271.2.033	SL-11	Siedlungsbegrenzungslinien	A	
3271.2.059	SL-1	Entwicklung Bahnhofsgebiet Buchs - Teil Siedlung	A	
3271.2.060	SL-2	Entwicklung Bahnhofsgebiet Schaan - Teil Siedlung	A	
3271.2.061	SL-3	Entwicklung Zentrum Vaduz - Teil Siedlung	A	
Verkehrsmassnahmen				
3271.2.003	SL-3	Entwicklung Zentrum Vaduz	A	Die Massnahmen werden im ausländischen Teil des BFS-Perimeters umgesetzt. Ihre Wirkungen auf den Schweizer Teil der Agglomeration sind zu geringfügig, um eine Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds zu erhalten.
3271.2.007	GV-4	BGK Äulestrasse Vaduz	A	
3271.2.009	GV-6	BGK Landstrasse Triesen	A	
3271.2.021	ÖV-3	Buspriorisierung	A	
3271.2.044	LV-3	Zusätzliche Rheinbrücken für Langsamverkehr - Brücke Bereich Wartau - Balzers - Triesen	A	
3271.2.046	ÖV-4	Aufwertung Publikumsanlagen der ÖV-Knoten - Teil FL	A	
3271.2.048	GV-8	Betriebs- und Gestaltungskonzepte 2. Priorität - Teil FL	B	
3271.2.050	GV-9	Sanierung FV-Querungen entlang Kantons- und Landstrassen - Teil FL	A	

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Priorität</i>	<i>Begründung für die Nicht-Mitfinanzierbarkeit</i>
3271.2.052	LV-1	Behebung Fuss- und Radverkehrsschwachstellen 1. Priorität - Teil FL	A	
3271.2.054	LV-2	Behebung Fuss- und Radverkehrsschwachstellen 2. Priorität - Teil FL	B	
3271.2.056	MIV-1	Dosierung Zufahrten Regionalzentrum 1. Priorität - Teil FL	A	
3271.2.058	MIV-2	Dosierung Zufahrten Regionalzentrum 2. Priorität - Teil FL	B	
3271.2.034	NM-1	Betriebliches Mobilitätsmanagement	A	Es handelt sich um nicht infrastrukturelle Massnahmen, die nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierbar sind.
3271.2.035	NM-2	Regionale Mobilitätszentrale	A	
3271.2.036	NM-3	Regionales Parkraumkonzept	A	
3271.2.037	NM-4	Anpassung Parkplatzbedarf in kommunalen Erlassen	A	
3271.2.038	ÖV-5	Agglomerationsweites Tarifsystem	A	
Nicht zur Mitfinanzierung beantragte Eigenleistungen der Agglomeration				

Keine vorhanden

Tabelle 5-2

5.2.2 Eigenleistungen

Aufgrund der lediglich lokalen Wirkungen und für die Agglomeration tragbaren Kosten werden die folgenden Massnahmen nicht durch den Bund mitfinanziert. Bei den Massnahmen zur Aufwertung des Strassenraums und zur Erhöhung der Sicherheit werden diejenigen, die in Bezug auf Verkehrsbelastungen und Anzahl betroffener Personen definierte Schwellenwerte nicht erreichen, ebenfalls den Eigenleistungen zugewiesen. Die Wirkung dieser Massnahmen ist jedoch in der Programmbeurteilung berücksichtigt. Sie sind in den ausgewiesenen Zeithorizonten von der Agglomeration oder durch Dritte umzusetzen.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Priorität</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>
Eigenleistungen Bund (Weisung 14.12.2010)				
3271.2.045	ÖV-4	Aufwertung Publikumsanlagen der ÖV-Knoten - Teil CH	A	1.00

Tabelle 5-3

5.2.3 Massnahmen mit zu geringer Programmrelevanz

In der Folge werden Massnahmen aufgelistet die von der Agglomeration zur Mitfinanzierung oder als Eigenleistung eingereicht wurden, welche aber vom Bund für die Programmwirkung mit einer zu geringen Wirkung eingestuft werden. Deren Umsetzung steht der Agglomeration frei.

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Begründung
Keine vorhanden			

Tabelle 5-4

5.3 Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen

Für die folgenden Eisenbahn- und Strassenmassnahmen ist die (Mit-)Finanzierung des Bundes durch andere Finanzierungsinstrumente als den Infrastrukturfonds, Teil Agglomerationsverkehr geplant. Diese sind für die Gesamtverkehrs- und Siedlungsentwicklung im Agglomerationsraum relevant und werden in der Wirkungsbeurteilung des Agglomerationsprogramms durch den Bund mitberücksichtigt. Massnahmen, die im Programm Engpassbeseitigung im Modul 3 enthalten sind, werden zur Information aufgeführt, auch wenn sie aufgrund des Realisierungshorizontes nicht Bestandteil der Wirkungsbeurteilung des Agglomerationsprogramms waren.

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio CHF) laut AP	Finanzierungsmittel
3271.2.020	ÖV-2	S-Bahn FL-A-CH 2. Etappe	15.00	Im STEP Ausbauschnitt 2025 sind für das Rheintal 180 Mio. CHF vorgesehen. Damit werden auch Infrastrukturen für die 2. Etappe der S-Bahn FLACH finanziert. Die detaillierten Projekte liegen jedoch noch nicht vor.

Tabelle 5-5

Folgende Massnahmen befinden sich auf Strecken die Bestandteil des neuen Netzbeschlusses (NEB) des Bundes waren. Die Übernahme und Finanzierung dieser NEB-Strecken durch den Bund wurde per Volksentscheid am 24.11.2013 abgelehnt. Die Massnahmen verbleiben unter kantonaler Hoheit. Die zukünftige Planung und Finanzierung der Massnahmen ist zu prüfen.

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme
Keine vorhanden		

Tabelle 5-6

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

5.4 Durch den Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C

Die Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen auf ihre Plausibilität, ihr Kosten/Nutzen-Verhältnis sowie ihren Reifegrad gemäss der UVEK-Weisung (Kap. 4.4) führt zu folgenden Änderungen gegenüber den Angaben im eingereichten Agglomerationsprogramm.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>	<i>Begründung</i>
A → B				
3271.2.005	GV-2	Optimierung Rheinquerung Haag / Bendern - Eschen	13.00	Kosten/Nutzen-Verhältnis: genügend. Es besteht kein dringender Handlungsbedarf. Für den Langsamverkehr bedeutet die neue Rheinbrücke zum Teil einen Umweg. Die Busbevorzugung kann durch eine Optimierung der bestehenden LSA erfolgen. Wie bei der Autobahnausfahrt der MIV gelenkt wird, ist nicht ersichtlich.
A → C				
3271.2.004	GV-1	Optimierung Rheinquerung Sevelen / Vaduz	10.00	Kosten/Nutzen-Verhältnis: ungenügend. Die hohen Kosten und grossen Umbauten lassen sich für eine ÖV-Bevorzugung an dieser Stelle nicht rechtfertigen. Es sind lediglich einzelne Ereignisse (Stau während Spitzenstunde), die zu einer Überlastung führen. Die Auswirkungen für den Nationalstrassenanschluss werden nicht genügend erläutert. Für den Langsamverkehr entstehen Umwege. Es besteht erst langfristig ein Handlungsbedarf.
3271.2.039	ÖV-1	S-Bahn FL-A-CH 1. Etappe - Verlegung Schaanwald	6.20	Kosten/Nutzen-Verhältnis: ungenügend. Die Haltestelle weist im schweizweiten Quervergleich einen geringen Nutzen auf. Die Betroffenheit und die Verknüpfungen mit dem ÖV-Feinverteiler sind gering. Die Planung des Entwicklungsgebiets ist im Agglomerationsprogramm zu wenig erläutert. Insbesondere die Auswirkung auf die Konzentration der Siedlung wäre besser darzustellen.
B → C				
Keine vorhanden				

Tabelle 5-7

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

Die A und B-Liste sind im Kapitel 2 ersichtlich.

In der folgenden Liste werden jene durch den Bund in die Priorität C gesetzten Massnahmen aufgelistet, bei denen der Bund den Handlungsbedarf grundsätzlich anerkennt, aber das Kosten/Nutzen-Verhältnis oder der Reifegrad der vorgeschlagenen Massnahme deren Aufnahme in die A- oder B-Liste nicht rechtfertigt (sog. C*-Massnahmen).

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>
3271.2.004	GV-1	Optimierung Rheinquerung Sevelen / Vaduz	10.00

Tabelle 5-8

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

6.1 Gesetzgebung, Sach- und Massnahmenpläne und Inventare des Bundes

6.1.1 Allgemeines

Das Agglomerationsprogramm wurde auf seine Übereinstimmung mit der Raumplanungs- und Umweltgesetzgebung sowie mit den zugehörigen Sachplänen, Massnahmenplänen und Inventaren überprüft. Es wurden keine grundsätzlichen Widersprüche festgestellt. Die abschliessende Beurteilung der Rechtmässigkeit der einzelnen Massnahmen erfolgt jedoch im Rahmen der nachfolgenden ordentlichen Planungsverfahren und auf Basis der zum gegebenen Zeitpunkt in Kraft stehenden rechtlichen und planerischen Vorgaben. Diese sind auch bei der Weiterentwicklung und Umsetzung des Agglomerationsprogramms zwingend einzuhalten.

Bei der Umsetzung von A-Massnahmen müssen allfällig auftretende Konflikte bis zur Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarungen mit den zuständigen Bundesstellen, namentlich dem Bundesamt für Umwelt gelöst sein.

Bei Siedlungsmassnahmen sind insbesondere die rechtskräftigen Bestimmungen des Raumplanungsgesetzes (RPG) und die zugehörigen Vorgaben zur Bauzonendimensionierung einzuhalten.

6.1.2 Infrastrukturmassnahmen der Priorität A oder B mit möglichen Konflikten aus Sicht des BAFU

Folgende für die Wirkung des Agglomerationsprogramms mitberücksichtigte Massnahmen der Priorität A oder B weisen aufgrund einer Grobprüfung des BAFU Konflikte oder Schwierigkeiten auf (nicht abschliessende Aufzählung).

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Tab. Prüfbericht</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Zeit-horizont</i>	<i>Hinweis Konflikt/Schwierigkeit</i>
3271.2.005	GV-2	2-1	Optimierung Rheinquerung Haag / Bendern - Eschen	B	Ein allfälliger Brückenneubau hätte ev. eine Beeinträchtigung eines TWW von nationaler Bedeutung am Rheinbord zur Folge. Südlich davon ausserdem Amphibienlaichgebiet und Flachmoor von nationaler Bedeutung (Wiesenfurt).
3271.2.016	LV-4	2-2	Intermodale Schnittstellen LV-ÖV	A	Bei der Umsetzung muss das Flachmoor von nationaler Bedeutung besonders beachtet werden. Die Bahnhofstestelle Sennwald grenzt direkt an das Flachmoor.

Tabelle 6-1

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

Grundsätzlich liegt es in der Verantwortung der Kantone die Konformität von Richtplanung und Agglomerationsprogramm sicherzustellen.

Sämtliche richtplanrelevanten Infrastrukturmassnahmen, die im Rahmen eines Agglomerationsprogramms vom Bund mitfinanziert werden, müssen spätestens bis zum Abschluss der Leistungsvereinbarung im entsprechenden kantonalen Richtplan (RP) verankert und vom Bundesrat genehmigt sein. Massnahmen der A-Liste müssen dabei den Koordinationsstand „Festsetzung“ (FS) aufweisen. Für Massnahmen der B-Liste wird der Koordinationsstand „Zwischenergebnis“ (ZE) empfohlen. Folgende Massnahmen müssen im Richtplan enthalten sein:

A-Liste:

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>
3271.2.040	ÖV-1	S-Bahn FL-A-CH 1. Etappe - Aufwertungen

Tabelle 6-2

B-Liste:

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

Tabelle 6-3

Nicht mitfinanzierte, jedoch richtplanrelevante Massnahmen (Kap. 5.2) sollen grundsätzlich ebenfalls vor Abschluss der Leistungsvereinbarung im entsprechenden Richtplan verankert und vom Bundesrat genehmigt werden. Für richtplanrelevante Siedlungsmassnahmen gilt dies insbesondere, wenn sie eng mit einer Infrastrukturmassnahme der A-Liste verknüpft sind:

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>
3271.2.026	SL-4	Entwicklung Arbeitsplatzschwerpunkte

Tabelle 6-4

Die restlichen richtplanrelevanten Siedlungsmassnahmen müssen grundsätzlich bis zum Ablauf der mit der Leistungsvereinbarung erfassten Zeitspanne von vier Jahren im Richtplan umgesetzt und genehmigt sein. Die betroffenen Massnahmen sind auf Basis der bereinigten Tabelle 5-2 definitiv festzulegen. Hängen die Siedlungsmassnahmen von umfassenderen Revisionen des Richtplans ab (z. B. im Zusammenhang mit dem revidierten Raumplanungsgesetz), können in Ausnahmefällen abweichende Termine vereinbart werden. Dabei ist jedoch eine Koordination der Umsetzung von Siedlungs- und mitfinanzierten Infrastrukturmassnahmen zu gewährleisten. Der Bund behält sich entsprechende Vorbehalte im Rahmen des Abschluss von Finanzierungsvereinbarungen vor.

7 Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms

Die Ende 2011/Mitte 2012 eingereichten Agglomerationsprogramme 2. Generation bilden die Basis für die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr (2. Generation).

Der Bund unterstützt die Bestrebungen der Agglomeration, die Zusammenarbeit und die koordinierte Planung und Realisierung von Siedlungs-, Verkehrs- und Landschaftsmassnahmen fortzuführen. Für die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms Werdenberg - Liechtenstein der nächsten Generation wird empfohlen, die im Kapitel 4 dieses Prüfberichtes nach Wirksamkeitskriterien erläuterten Stärken und Schwächen des vorliegenden Agglomerationsprogramms zu beachten. Zentrale Aspekte der Überarbeitung wären die Landesgrenzen überschreitende Weiterentwicklung der Massnahmen zur Siedlungsentwicklung nach innen bzw. zur Einschränkung der Zersiedlung sowie einer Politik zur Verkehrslenkung. Damit kann auch die Wirksamkeit einzelner Grossprojekte verbessert werden.



ANHANG 1

Massnahmenliste Benchmark Langsamverkehr

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Priorität</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>	<i>Kosten (Mio CHF) 2005*/**</i>
3271.2.016	LV-4	Intermodale Schnittstellen LV-ÖV	A	0.50	0.42
3271.2.017	LV-5	Abstellanlagen Radverkehr abseits der Bahnhöfe	A	1.50	1.26
3271.2.049	GV-9	Sanierung FV-Querungen entlang Kantons- und Landstrassen - Teil CH	A	2.40	2.02
3271.2.051	LV-1	Behebung Fuss- und Radverkehrsschwachstellen 1. Priorität - Teil CH	A	6.00	5.05
3271.2.053	LV-2	Behebung Fuss- und Radverkehrsschwachstellen 2. Priorität - Teil CH	B	3.60	3.03
	Summe	A/B-Liste		14.00	11.78

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

Kürzung LV A-Liste: CHF 0.35 Mio.* / Kürzung LV B-Liste: CHF 0.12 Mio.*

Kürzung lt. Benchmark insges. CHF 0.47 Mio.*

	LV A-Liste	A	8.40
	LV B-Liste	B	2.91

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

Tabelle Anhang 1 (* Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. und Teuerung, gerundet; ** Die Kosten der Massnahmen LV A- und B-Liste sind ausschlaggebend und in der Botschaft des Bundesrats aufgelistet.)

ANHANG 2

Liste der nicht mitfinanzierbaren Infrastrukturmassnahmen mit aus Bundessicht kritischer Wirkung

In der folgenden Liste werden jene nicht mitfinanzierbaren Infrastrukturmassnahmen aufgelistet, welche Bestandteil des von der Agglomeration eingereichten Agglomerationsprogramms sind, die jedoch vom Bund kritisch beurteilt werden.

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

Keine vorhanden

Tabelle Anhang 2