



14.09.2018

Agglomerationsprogramm Wil

3. Generation

Prüfbericht des Bundes

Referenz/Aktenzeichen: 223.0-4/3/18/3/9

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Dr. Maria Lezzi
Direktorin

Dr. Ulrich Seewer
Vizedirektor

Inhaltsverzeichnis

1	Gegenstand, Ziel und Zweck der Prüfung; Vorgehen	4
1.1	Gegenstand der Prüfung	4
1.2	Ziel und Zweck der Prüfung	4
1.3	Vorgehen im Prüfprozess.....	5
2	Gesamtwürdigung und Bundesbeitrag	6
3	Prüfung der Grundanforderungen	9
4	Beurteilung der Programmwirkung	12
4.1	Nutzen – Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien.....	13
4.2	Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis)	16
5	Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen	18
5.1	Anpassung der Massnahmen.....	18
5.2	Nicht mitfinanzierte Massnahmen	20
5.2.1	Nicht durch den Bund mitfinanzierbare Massnahmen	20
5.2.2	Nicht programmrelevante Massnahmen.....	21
5.3	Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen	21
5.4	Durch den Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C	22
5.5	A-, B- und C*-Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung	23
6	Übereinstimmung mit der Gesetzgebung und Planungsinstrumenten des Bundes sowie den kantonalen Richtplänen	24
6.1	Gesetzgebung, Sach- und Massnahmenpläne sowie Inventare des Bundes.....	24
6.1.1	Allgemeines	24
6.1.2	Massnahmen der Priorität A oder B mit möglichen Konflikten im Bereich Umwelt aus Sicht des Bundesamtes für Umwelt (BAFU)	24
6.2	Nachweis der Abstimmung von Massnahmen der Priorität A oder B mit den kantonalen Richtplänen.....	25
7	Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms	26
ANHANG 1	27

1 Gegenstand, Ziel und Zweck der Prüfung; Vorgehen

1.1 Gegenstand der Prüfung

Gegenstand der Prüfung ist das Agglomerationsprogramm **Wil** bestehend aus:

- Agglomerationsprogramm Wil 3. Generation Teil 1: Bericht, 18. November 2016
- Agglomerationsprogramm Wil 3. Generation Massnahmenband, 18. November 2016
- Umsetzungsreporting über die Massnahmen des Agglomerationsprogramms der 2. Generation, 27. September 16

Das Agglomerationsprogramm (AP) wurde am 22. Dezember 2016 beim Bund zur Prüfung eingereicht. Damit bewirbt sich die Agglomeration für die Mitfinanzierung der im Agglomerationsprogramm als prioritär eingestuftem Verkehrs-Infrastrukturvorhaben durch den Bund gestützt auf das Bundesgesetz vom 30. September 2017 über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAFG)¹.

1.2 Ziel und Zweck der Prüfung

Die Prüfung hat drei Ziele:

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

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

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

¹ SR 725.13

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

1.3 Vorgehen im Prüfprozess

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

2 Gesamtwürdigung und Bundesbeitrag

Das Agglomerationsprogramm Wil führt die Planung des Entwicklungsschwerpunkts Wil West sowie der Zentrumsentlastung Wil aus der Vorgängergeneration kohärent weiter und konkretisiert sie. Der rote Faden ist dabei vom Zukunftsbild über die Teilstrategien bis zu den Massnahmen klar ersichtlich. Siedlungs- und Verkehrsentwicklung werden aufeinander abgestimmt angegangen, sowohl auf Stufe Gesamtglomeration als auch im ESP Wil West.

Die Agglomeration präsentiert eine stringente Konzeption des funktionalen Raums. Die Entwicklung der Zentren wird auf die Entwicklung der ländlichen Gemeinden abgestimmt. Mit dem neuen Autobahnanschluss Wil West, den Netzergänzungen Nord und Grünaustrasse sowie den flankierenden Massnahmen wird ein neues Strassenverkehrsregime geschaffen, welches das Zentrum von Wil stark entlastet, ohne dabei den MIV zu benachteiligen. Ein umfassendes Verkehrsmanagement- und Lenkungskonzept, Betriebs- und Gestaltungskonzepte (BGK) und neue Lichtsignalanlagen schaffen auf den Einfallsachsen gezielt Spielräume für den Langsamverkehr (LV) und den Öffentlichen Verkehr (ÖV). Das bereits gute ÖV-Angebot wird nachfragegerecht vor allem bei den regionalen Buslinien ausgebaut. Die Siedlungsstrategie überzeugt unter anderem durch den Einbezug des ländlichen Raumes. Dabei wird bewusst eine Funktionsteilung zwischen dem Zentrum und dem ländlichem Raum angestrebt. Die Planung des Entwicklungsschwerpunkts (ESP) Wil West stimmt Siedlung, Verkehr und Landschaft überzeugend aufeinander ab. Wil West ist in ein Gesamtkonzept für die Agglomeration eingebettet, welches eine Konzentration künftiger Arbeitsplatzansiedlungen an diesem ESP-Standort vorsieht. Für die Einzonung von Wohn-, Misch- und Zentrumszonen werden strengere Einzonungskriterien definiert als in den kantonalen Vorgaben. Der öffentliche Raum im Zentrum von Wil wird durch das neue Verkehrsregime und die geplanten Strassenraumgestaltungen aufgewertet.

Schwächen zeigt das Agglomerationsprogramm beim Umgang mit den vorhandenen Bauzonenreserven, die nicht weiter reduziert werden. Es konkretisiert die Verdichtung im Bestand zu wenig. Die dank den Strassenvorhaben gewonnenen Reisezeitverbesserungen bergen nördlich von Wil das Risiko einer verstärkten Bautätigkeit ausserhalb des Kerngebiets.

Das Agglomerationsprogramm macht keine konkreten Vorgaben zu Parkplatzmanagement. Zudem wird in der dritten Generation die Entwicklung des zweiten regionalen Zentrums Uzwil kaum thematisiert.

Die Verkehrssicherheit wird mit der Sanierung von Unfallhäufungspunkten, mit diversen Massnahmen im LV sowie mit Betriebs- und Gestaltungskonzepten deutlich erhöht.

Der Autobahnanschluss und die Netzergänzung Nord bewirken vor allem eine Umlagerung der bestehenden Verkehrsströme vom Stadtzentrum hinaus und erhöhen trotz flankierender Massnahmen die Leistungsfähigkeit des Strassennetzes. Eine gesamtregionale Verschiebung des Modal Splits zu Gunsten des ÖV und LV ist deshalb nicht zu erwarten. Eine flächendeckende Verbesserung der Luftbelastung wird nicht erreicht. Die Lärmbelastung wird lokal reduziert, v.a. im Zentrum von Wil und auf Ortsdurchfahrten der weiteren Gemeinden.

Die Strassenmassnahmen und die Entwicklung des ESP Wil West beanspruchen erhebliche Flächen. Die Landschaftsmassnahmen gehen in die richtige Richtung, müssen aber weiter konkretisiert werden.

Der Bund bewertet in der dritten Generation die Umsetzung der Massnahmen vorangehender Generationen und das Reporting darüber mit. Bei mangelhafter Umsetzung und Reporting kann die Programmwirkung um einen oder zwei Punkte reduziert werden. Im vorliegenden Agglomerationsprogramm Wil ist dies nicht der Fall. Von der Verzögerung der wichtigen Massnahme beim Bahnhof Wil (Bushof) abgesehen schreitet die Umsetzung der Massnahmen der zweiten Generation gut voran.

Nach der Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen belaufen sich die Investitionskosten des Agglomerationsprogramms **Wil** auf CHF 269.13 Mio.. Dieser Betrag umfasst CHF 69.38³Mio. für die A-

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

Massnahmen der 2. Generation⁴. Die Investitionskosten werden für die betroffene mittlere Agglomeration als hoch eingestuft.

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

35 %

Aus diesem Beitragssatz werden für die Mitfinanzierung der in der nachfolgenden A-Liste enthaltenen Massnahmen die aufgeführten Beiträge des Bundes bei den eidgenössischen Räten zur Freigabe beantragt.

A-Liste

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio. CHF) laut AP	Kosten (Mio. CHF) 2016*	Bundes- beitrag **	Bundes- beitrag ***
3425.3.015	ÖV 3.2	Busbevorzugung im Bereich Knoten Wilenstrasse/Glärnischstrasse bis Wilenstrasse/Mattstrasse inkl. Bahnunterführung	0.75	0.75	0.26	
3425.3.018	VS 1.2	Sanierung Unfallhäufungsstellen 2. Etappe	3.95	3.95	1.38	
3425.3.021	WW 1.5	Dreibrunnenallee Wil West inkl. Buserschliessung	14.70	14.70	5.15	
3425.3.022	WW 1.6	LV-Anbindung ESP Wil-West	14.50	14.50	5.08	
3425.3.023	WW 1.7	Knoten Gloten / Busswil, Simach	1.30	1.30	0.46	
3425.3.025	WW 1.9	BGK Zürcherstrasse West und Wilerstrasse (Abschnitt Kreisler Dreibrunnenallee bis Unterführung Weinfelderlinie)	7.60	7.60	2.66	
3425.3.035	ZEW 1.7	BGK Zürcherstrasse Ost (Abschnitt Unterführung Weinfelderlinie bis Schwanenkreisler)	6.30	6.30	2.21	
3425.3.050	ÖV 3.3	Busbevorzugung Uzwil - Knoten Sonnental	1.80	1.80	0.63	
3425.3.051	ZEW 1.3A	Flankierende Massnahmen und Ergänzung Verkehrsmanagement Wil Schwerpunkt ESP Wil West - Stadtzentrum West - Bronschhofen - Teil A	2.85	2.85	1.00	
3425.3.053	-	Paket LV A-Liste	46.73	41.11		14.39
3425.3.054	-	Paket Aufw. Str. A-Liste	10.43	10.17		3.56
Summe			110.91	105.03	18.83	17.95

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

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

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

Übrige für die Programmwirkung relevante Massnahmen

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

- Nicht durch den Bund mitfinanzierte Massnahmen im Bereich Siedlung und Verkehr gemäss Tabelle 5.2 (vgl. Kapitel 5.2.1)
- Massnahmen der B-Liste gemäss Tabelle 5-6 (vgl. Kapitel 5.5).

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

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

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

3 Prüfung der Grundanforderungen

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

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

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

Zusammenfassung

Die Agglomeration Wil verfügt mit dem Agglomerationsprogramm der dritten Generation über ein gut strukturiertes und kohärentes Agglomerationsprogramm mit einem durchgehenden roten Faden. Ein eigenständiges Kapitel zeigt die Entwicklung des Agglomerationsprogramms über die verschiedenen Generationen. Dieses zeigt in einer Gegenüberstellung der Stärken und Schwächen der zweiten Generation den daraus abgeleiteten Handlungsbedarf für die dritte Generation auf. Das Agglomerationsprogramm weist ein eingängiges und klares Zukunftsbild auf, welches durch die nachfolgenden Visionen zweckmässig präzisiert wird.

Grundanforderungen 1 und 2

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

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

Stärken

- Die Trägerschaft und die Projektorganisation werden im Bericht gut erläutert. Für das Agglomerationsprogramm dritter Generation wurde zwischen den Kantonen Thurgau und St. Gallen sowie der Regio Wil eine Kooperationsvereinbarung abgeschlossen. Diese Kooperation bildet die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms.
- Sowohl die VertreterInnen der beiden Kantone als auch der Gemeinden waren in die Erarbeitung involviert. Zudem wurden zwei Workshops mit sämtlichen betroffenen Gemeinden durchgeführt.
- Es fand eine öffentliche Vernehmlassung des Agglomerationsprogramms dritter Generation inklusive einer Informationsveranstaltung statt. Die wichtigsten Ergebnisse der Vernehmlassung werden im Bericht zusammenfassend dargelegt und erläutert.

⁷ Vgl. UVEK-Weisung S. 25 Ziff. 3.4.

Grundanforderungen 3, 4 und 5

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

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

Stärken

- Die Analyse berücksichtigt die Aussagen des Raumkonzepts Schweiz und der kantonalen Richtpläne zur Agglomeration Wil. So werden z. B. aus dem Raumkonzept Schweiz spezifische strategische Stossrichtungen für die Agglomeration abgeleitet. Zudem werden die Raumkonzepte der beiden Kantone TG und SG in Bezug zum Zukunftsbild gesetzt.
- Am Schluss der Unterkapitel der Analyse wird in der Regel ein kurzes und prägnantes Fazit zum jeweiligen Themenbereich gezogen. Die Analyse ist zudem mit guten kartographischen Darstellungen (z. B. verkehrsintensive Einrichtungen in Kombination mit den ÖV-Güte-klassen) angereichert. Dank einer konsequenten Ableitung des Handlungsbedarfs in jedem Themenbereich ist dieser gut nachvollziehbar.
- Das Agglomerationsprogramm der dritten Generation verfügt über ein eingängiges und klares Zukunftsbild, dass durch die nachfolgenden Visionen zweckmässig präzisiert wird. Das Zukunftsbild listet gut nachvollziehbare Ziele zur Weiterentwicklung der Agglomeration auf, zudem wurden auch eigene Strategien für den ländlichen Raum erarbeitet.
- Die Grundsätze des Zukunftsbildes werden im Rahmen des Siedlungskonzepts (inkl. Landschaft) sowie Verkehrskonzepts weiter präzisiert. Die Inhalte des Siedlungskonzepts werden in einer Tabelle mit den konkreten Handlungsfeldern verknüpft. Das Verkehrskonzept enthält verschiedene detailliertere Erläuterungen zu Schlüsselmassnahmen.
- Die Kohärenz und Abstimmung mit den übergeordneten Planungen des Bundes und der Kantone wird nachgewiesen. Allerdings bleiben aufgrund von allfälligen Verzögerungen bei den komplexen und umfangreichen übergeordneten Massnahmen in Wil-West (Autobahn-Anschluss, Verlegung Bahninfrastruktur und neue Haltestelle) gewisse Unsicherheiten für die Umsetzung der Netzergänzungen und der städtischen FLAMA bestehen.

Schwächen

- Bei einigen kartographischen Darstellungen fällt die Orientierung schwer, aufgrund des Kartenhintergrunds oder weil es keine Beschriftung gibt (z. B. Abb. 9 und 10). Zudem ist bei manchen Abbildungen die Druckqualität oder aber die Auflösung ungenügend (z. B. Abb. 39 und 40).
- Die Karte zum Strukturbild erschliesst sich erst zusammen mit dem Text. Zudem werden nicht sämtliche Inhalte des Strukturbildes erläutert (z. B. Landschaften).
- Einzelne zentrale Massnahmen werden zwar im Kapitel Teilstrategie ausführlich erläutert. Eine zusammenfassende Erläuterung der Massnahmen im Hauptbericht würde jedoch die Nachvollziehbarkeit der einzelnen Massnahmen weiter erhöhen und den Gesamtzusammenhang besser aufzeigen.

Grundanforderung 6

- GA 6: Umsetzung und Controlling gesichert

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

Stärken

- Der Stand der Umsetzung der Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm der zweiten Generation wird zusammenfassend anhand der vier Wirkungskriterien erläutert.

Schwächen

- Aus dem Bericht geht nicht eindeutig hervor, welchem Gremium die Umsetzungskontrolle obliegt. Zudem wäre es wünschenswert, wenn der Bericht darüber Aufschluss geben würde, wie die Umsetzungskontrolle der geplanten Massnahmen durch die Agglomeration sichergestellt wird.

4 Beurteilung der Programmwirkung

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

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

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

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

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

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

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

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

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

¹⁰ SR 725.116.2

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

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

4.1 Nutzen – Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien

<i>Wirksamkeitskriterium</i>	<i>Beurteilung mit Begründung</i>
<p>WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert</p>	<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Gesamtverkehrskonzeption in Wil mit dem neuen Autobahnanschluss Wil West, den Netzergänzungen und flankierende Massnahmen lenkt den MIV auf das übergeordnete Strassennetz und entlastet das Zentrum erheblich. Flankierend dazu werden freiwerdende Kapazitäten im Zentrum mit Betriebs- und Gestaltungskonzepten und Buspriorisierungen für die Verbesserung von LV und ÖV genutzt. ▪ In Wil wird mit Durchfahrtswiderständen auf den Einfallsachsen verhindert, dass die Netzergänzungen und der neue Anschluss Wil West zu einer unerwünschten Leistungszunahme im MIV führen. Auf verkehrorientierten Einfallsachsen wird der Verkehr verstetigt und siedlungsverträglicher gestaltet. In Sirmach und Eschlikon werden zudem die Ortsdurchfahrten aufgewertet. ▪ Die Angebotsverdichtung der FW-Bahn zum Viertelstundentakt sowie die neue Haltestelle Wil West stellen bahnseitig eine gute ÖV-Erschliessung des ESP Wil West sowie der restlichen Achse Frauenfeld-Wil sicher. Das überarbeitete Buskonzept passt die Anschlüsse schrittweise an diese übergeordneten Entwicklungen an und sieht den integralen Halbstundentakt zwischen Agglomerationsgemeinden vor. Wil West wird per Bus mit einem Viertelstundentakt erschlossen, was auch dem geplanten Fachmarkt in Ebnet zugutekommen wird. In Uzwil werden die Regionallinien mit den neuen Ortsbuslinien so abgestimmt, dass auf der Hauptachse zwischen Ober- und Niederuzwil ein Viertelstundentakt erreicht wird. Dank der Zentrumsentlastung wird auch die Zuverlässigkeit des städtischen Strassen-ÖV deutlich erhöht. ▪ Die Massnahmen im LV wurden systematisch aus einer umfassenden Schwachstellenanalyse abgeleitet. Sie verbessern die Sicherheit, Attraktivität und Komfort des LV-Netzes sowie teilweise auch die Reisezeiten. Zusätzliche Querungen verringern die Trennwirkung von Strasse und Schiene. Eine flächendeckende Planung zur Erschliessung des ESP Wil West integriert dieses zentrale Entwicklungsgebiet sinnvoll in das umliegende LV-Netz und wertet gleichzeitig die südwestliche Einfallsachse für den LV auf. Zusätzlich werden auch die Zugänge zu den ÖV-Haltestellen aufgewertet und die Veloabstellanlagen an Bahnhöfen ausgebaut. <p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Für das zweite regionale Zentrum Uzwil liegt kein nachvollziehbares Verkehrsmanagement vor. Die einzelnen Massnahmen in Uzwil können nicht genügend in einen Gesamtkontext von ÖV, MIV und LV eingebettet werden. ▪ Es gibt keine konkreten Vorgaben an die Gemeinden für die Parkplatzbewirtschaftung. Deshalb bleibt unklar, wie die diesbezüglichen Ziele des Agglomerationsprogramms umgesetzt werden sollen. ▪ Das neue Verkehrsregime mit der Netzergänzung Nord führt zu einer Erreichbarkeitssteigerung nördlich des Kerngebietes von Wil.
<p>WK2: Siedlungsentwicklung nach innen</p>	<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Das Agglomerationsprogramm beruht auf einer Gesamtperspektive des funktionalen Raums der Region Wil. Es sieht für den ländlichen Raum eine explizite Strategie vor. Während das Arbeitsplatzwachstum auf den zentralen Entwicklungsschwerpunkt Wil West gelenkt werden soll, ist für den ländlichen Raum ein qualitatives Wachstum sowie eine verbesserte ÖV-Verknüpfung mit den Zentren vorgesehen. Die Abstimmung von Siedlung und Verkehr ist sowohl auf gesamtregionaler Ebene als auch für den ESP Wil West über weite Teile gewährleistet. ▪ Die Planungen zur Schlüsselmassnahme Entwicklungsschwerpunkt Wil West wurden vorangetrieben und weiter konkretisiert. Sie sind in ein Gesamtkonzept für den

Agglomerationsperimeter eingebettet. Dieses sieht die Festlegung von je einer strategischen Arbeitszone pro Kanton vor, welche nur im Falle einer Nicht-Realisierung von Wil West entwickelt werden. Zudem wird die Nutzung von bereits bestehenden Arbeitsgebieten eingeschränkt. Auf die Einzonung weiterer, früher geplanter Arbeitsgebiete wird zugunsten von Wil West verzichtet.

- Die Vorgaben zur Einzonung von Wohn-, Misch- und Zentrumszonen gehen über die Vorgaben der kantonalen Richtpläne hinaus. Im Rahmen der Ortsplanungsrevisionen ist die Potenzialanalyse für nachhaltiges Landmanagement (PALM) zu berücksichtigen. Damit berücksichtigt die Siedlungsentwicklung auch Kriterien wie Standortfaktoren und Ökosystemleistungen. So fördert das Agglomerationsprogramm die Siedlungsentwicklung nach innen über die Festlegungen in den kantonalen Richtplänen hinaus.
- Die Aufwertung der Siedlungsqualität ist ein wichtiges strategisches Ziel. Im ESP Wil West ist der öffentliche Raum mit «WESTPark» integraler Bestandteil der Planung. Die Zentrumsentlastung Wil mit den zugehörigen flankierenden Massnahmen und die Strassenraumgestaltungen werten den öffentlichen Raum auf allen Haupteinfallachsen in Wil auf. Allerdings sind die Betriebs- und Gestaltungskonzepte noch zu wenig konkret ausgearbeitet.

Schwächen

- Nach wie vor verfügt die Agglomeration über Bauzonenreserven und grössere zusammenhängende, unternutzte Areale. Auf eine Auszonung bestehender Arbeitszonen zugunsten von Wil West wird verzichtet. Trotzdem wird die Einführung eines Flächenmanagements für eine optimalere Nutzung der bestehenden Arbeitszonenreserven erst geprüft (S11b). Es ist unklar, wie das Flächenmanagement mit dem Standortmarketing und der Koordination von Unternehmensansiedlungen für den ESP Wil West (WW1.2) abgestimmt werden soll. Es bleibt deshalb offen, ob eine Konkurrenzierung von Wil West durch bestehende Arbeitszonen konsequent verhindert werden kann.
- Im Agglomerationsprogramm wird wenig präzise und verbindlich dargestellt, wie die Verdichtung in Wohn- und Mischzonen gefördert werden soll (abgesehen von der ambitionierten Dichte im ESP Wil West).

WK3: Verkehrs-
sicherheit erhöht

Stärken

- Die Analyse der Unfallschwerpunkte wurde flächendeckend über den gesamten Agglomerationsperimeter durchgeführt und um Sachschäden bei Unfallhäufungsstellen ausgeweitet. Bei der systematischen Herleitung des Handlungsbedarfs und den entsprechenden Massnahmen wurden auch die Massnahmen der zweiten Generation mit einbezogen. Mit den zusätzlichen Massnahmen der dritten Generation werden die meisten identifizierten Unfallschwerpunkte und Unfallhäufungsstellen saniert und die Sicherheit deutlich erhöht. Bei zwei Unfallhäufungsstellen werden aus nachvollziehbaren Gründen noch keine Massnahmen definiert.
- Die systematischen Verbesserungen im LV (Sanierung von Fussgängerübergängen), die Zentrumsentlastung Wil inklusive flankierender Massnahmen sowie diverse Betriebs- und Gestaltungskonzepte im Zentrum von Wil und Uzwil und auf einzelnen Ortsdurchfahrten in lokalen Zentren verbessern die Sicherheit.

Schwächen

- Es wird keine Strategie für eine konsequente und flächendeckende Erhöhung der subjektiven Sicherheit aufgezeigt.
- Für einzelne Gemeinden ist die flächendeckende Umsetzung des bfu-Modells 30/50 nicht ersichtlich, namentlich Uzwil, Kirchberg und Oberbüren.

WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch

Stärken

- Im städtischen Verkehr von Wil sind kleine Verbesserungen im Modal Split und damit eine gewisse Reduktion der Luftbelastungen zu erwarten. Dazu tragen die Entlastung des Zentrums mit dem neuen Verkehrsregime, die Angebotsverbesserungen und Priorisierungen im Busverkehr sowie der Ausbau des LV bei.
- Das neue Verkehrsregime der Zentrumsentlastung von Wil bewirkt lokal eine deutliche Lärmreduktion. Auch die Betriebs- und Gestaltungskonzepte in den restlichen Ortszentren haben lokal leichte Lärmreduktionen zur Folge.
- Die Landschaftsstrategie wurde konkretisiert. Die Massnahmen haben ein Potential zur Förderung der Biodiversität, der ökologischen Qualitäten und der Vernetzungen v.a. ausserhalb der Siedlung. Positiv sind auch die im Zukunftsbild vorgesehenen Ruhelandschaften.

Schwächen

- Die Strassenprojekte zur Erschliessung des ESP Wil West und die Netzergänzung Nord führen tendenziell zu Mehrverkehr im MIV. Deshalb ist gesamtregional keine Verbesserung des Modal Splits zu Gunsten des LV und ÖV und somit auch keine Verbesserung der Luftbelastung zu erwarten.
- Die Landschaftsmassnahmen sind insgesamt noch zu wenig verbindlich formuliert.
- Die Strassenprojekte beanspruchen zusammen mit dem ESP Wil West erhebliche Flächen.

UR: Umsetzungsreporting

Stärken

- Die Weiterentwicklung der Massnahmen und die Abgrenzung der neuen Massnahmen von Massnahmen der Vorgängergeneration sind von einigen Ausnahmen abgesehen nachvollziehbar. Die Kohärenz der Massnahmen über die Generationen hinweg ist grundsätzlich vorhanden. Die tabellarische Übersicht über alle Massnahmen der 2. und 3. Generation zu Beginn des Massnahmenbandes zeigt, wie die Massnahmen der 2. Generation integriert und weiterentwickelt wurden und welche Massnahmen neu formuliert wurden. Zudem sind die Massnahmenblätter der 2. Generation integriert und besonders gekennzeichnet. Beides hilft beim Nachvollzug der Weiterentwicklung und Abgrenzung von Massnahmen der Vorgängergeneration.
- Das Umsetzungsreporting ist von guter Qualität. Es ist im Hauptbericht klar ersichtlich und gut nachvollziehbar integriert. Relevante Verzögerungen in der Umsetzung von Massnahmen werden erläutert und nachvollziehbar begründet (Ausbau und Aufwertung Bahnhof Wil, Schwanenkreisel).
- Die Umsetzung der Siedlungs- und der Verkehrsmassnahmen der 2. Generation ist insgesamt zufriedenstellend.

Schwächen

- Die Kohärenz der Umsetzung weist kleinere Schwächen auf. Dies betrifft insbesondere die Massnahme beim Bahnhof Wil. Die Massnahme Knoten Augarten wird, zwar in weiterentwickelter Form, erneut eingegeben, obwohl sich die Agglomeration in der Leistungsvereinbarung zweite Generation vertraglich zu deren Umsetzung als Eigenleistung verpflichtet hat.
- Bei der Darstellung des Handlungsbedarfs sowie bei der Entwicklung der Teilstrategien und der neuen Massnahmen wurde der Umsetzungsstand der 2. Generation zu wenig konsequent berücksichtigt.
- Ergänzende Informationen sind nur teilweise vorhanden. Eine Karte oder eine andere Visualisierung im Kapitel zum Umsetzungsreporting, die den Umsetzungsstand der Massnahmen der zweiten Generation aufzeigt, ist nicht ersichtlich, würde aber die Nachvollziehbarkeit deutlich erhöhen.

Tabelle 4-1

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

<i>Wirksamkeitskriterium</i>	<i>Nutzen</i>
WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert (-1 bis 3 Punkte)	2
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen (-1 bis 3 Punkte)	2
WK3: Verkehrssicherheit erhöht (-1 bis 3 Punkte)	2
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch (-1 bis 3 Punkte)	1
UR: Umsetzungsreporting (-2 bis 0 Punkte)	0
Summe (Nutzen)	7

Tabelle 4-2

4.2 Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis)

Die Kosten der Massnahmen der Priorität A und B (vgl. A-Liste in Kap. 2 und B-Liste in Kap. 5.5) liegen bei CHF 199.75 Mio. einschliesslich CHF 77.03 Mio. für Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen und zuzüglich von CHF 69.38 Mio. für die A-Massnahmen des Agglomerationsprogramms der 2. Generation. Für eine mittlere Agglomeration werden diese Kosten als hoch eingestuft.

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

Nutzen (gemäss
Tabelle 4-2)

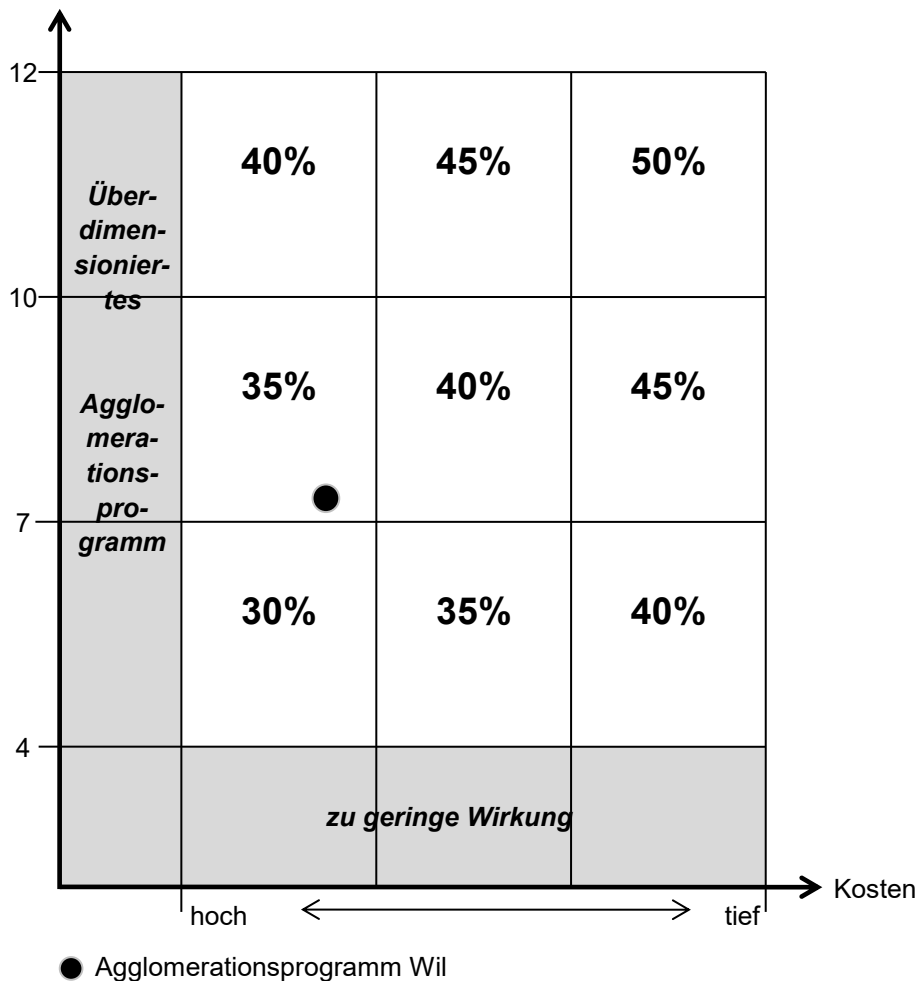


Abbildung 4-1

5 Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen

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

- Anpassung der Massnahmen (Kap. 5.1)
- Ermittlung der nicht mitfinanzierten Massnahmen (Kap. 5.2)
 - Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen (Kap. 5.2.1)
 - nicht mitfinanzierbare Verkehrsmassnahmen (Kap. 5.2.1)
 - Eigenleistungen der Agglomeration (Kap. 5.2.1)
 - nicht programmrelevante Massnahmen (Kap. 5.2.2)
- Ermittlung der durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbaren Massnahmen (Kap. 5.3)
- Ermittlung der Massnahmen mit abgeänderten Prioritäten A/B/C (Kap. 5.4)
- Ermittlung der Massnahmen mit Priorität A und B nach Überprüfung durch den Bund (Kap.2 sowie Kap. 5.5)
 - Massnahmen der A-Liste sind innerhalb der Vierjahresperiode 2019-2022 bau- und finanzreif.
 - Massnahmen der B-Liste werden die Bau- und Finanzreife erst später erreichen oder deren Kosten/Nutzen-Verhältnis muss noch optimiert werden.
- Ermittlung der Massnahmen mit Priorität C mit Handlungsbedarf nach Überprüfung durch den Bund (sog. C*-Massnahmen, Kap. 5.5)

Kapitel 2 und 5 enthalten nur Massnahmen mit einer positiven oder neutralen Wirkung auf das Agglomerationsprogramm.

Die in den Tabellen 2-1, 5-2 und 5-6 aufgelisteten Massnahmen sind für den Beitragssatz relevant und werden in die Leistungsvereinbarung übernommen.

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

5.1 Anpassung der Massnahmen

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

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Änderung Massnahmenkonfiguration
3425.3.016	ÖV 3.3	Busbevorzugung Uzwil	Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 3425.3.049, Busbevorzugung Uzwil - Knoten Augarten, 5.10 Mio. AP, Priorität Nicht mitfinanzierbare Massnahme Verkehr A Bund ▪ 3425.3.050, Busbevorzugung Uzwil - Knoten Sonnental, 1.80 Mio. AP, Priorität A-Liste Bund
3425.3.030	ZEW 1.3A	Flankierende Massnahmen und Ergänzung Verkehrsmanagement Wil Schwerpunkt ESP Wil West – Stadtzentrum West - Bronschhofen	Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 3425.3.051, Flankierende Massnahmen und Ergänzung Verkehrsmanagement Wil Schwerpunkt ESP Wil West – Stadtzentrum West

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

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Änderung Massnahmenkonfiguration
			- Bronschhofen - Teil A, 2.85 Mio. AP, Priorität A-Liste Bund
			▪ 3425.3.052, Flankierende Massnahmen und Ergänzung Verkehrsmanagement Wil Schwerpunkt ESP Wil West – Stadtzentrum West - Bronschhofen - Teil B, 0.50 Mio. AP, Priorität B-Liste Bund

Tabelle 5-1

Folgende Massnahmen wurden den Paketen mit pauschalen Bundesbeiträgen zugewiesen:

Paket LV A-Liste (Langsamverkehr)

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio. CHF) April 2016 exkl. MWST
3425.3.001	LV 1.5	Schlüsselprojekte Langsamverkehr	16.29
3425.3.002	LV 2.5	Reparatur / Aufwertung Längsverbindungen und Querungen für den Langsamverkehr 2. Etappe	17.26
3425.3.005	LV 2.8	Erschliessung von Hot Spots Naherholung	6.37
3425.3.006	LV 3.2	Erstellung/Aufwertung Veloabstellanlagen 2. Etappe	2.00
3425.3.007	LV 4.1	Sanierung Fussgängerstreifen an Kantons- und Gemeindestrassen	6.85

Tabelle 5-1a

Paket Aufw. Str. A-Liste (Aufwertung Strassenraum)

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio. CHF) April 2016 exkl. MWST
3425.3.009	MIV 2.10	BGK Wiesentalstrasse Oberuzwil	1.06
3425.3.010	MIV 2.4	BGK Wilerstrasse / Kirchplatz Winterthurerstrasse Ost Simach	4.00
3425.3.036	ZEW 1.8	BGK St. Gallerstrasse	4.60

Tabelle 5-1b

Paket LV B-Liste (Langsamverkehr)

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio. CHF) April 2016 exkl. MWST
3425.3.003	LV 2.6	Reparatur / Aufwertung Längsverbindungen und Querungen für den Langsamverkehr 3. Etappe	20.85

Tabelle 5-1c

Paket Aufw. Str. B-Liste (Aufwertung Strassenraum)

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) April 2016 exkl. MWST</i>
3425.3.027	ZEW 1.14	BGK Tonhallenstrasse / Toggenburgerstrasse	3.90
3425.3.034	ZEW 1.6	Gestaltung Bahnhofplatz Süd	1.00

Tabelle 5-1d

5.2 Nicht mitfinanzierte Massnahmen**5.2.1 Nicht durch den Bund mitfinanzierbare Massnahmen**

Aufgrund der gesetzlichen Vorgaben (insb. Art. 17a MinVG und Art. 21 der Verordnung vom 7. November 2007 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer im Strassenverkehr (MinVV)¹⁴) und der ergänzenden Ausführungen der UVEK-Weisung¹⁵ können folgende programmrelevante Massnahmen nicht durch Bundesbeiträge mitfinanziert werden. Sie sind in den ausgewiesenen Zeithorizonten umzusetzen.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Priorität</i>	
Siedlungsmassnahmen				
3425.3.037	L 3.1	Umsetzung Landschaft	Zukunftsbild	As
3425.3.038	L 3.2	Renaturierung Gewässernetz		As
3425.3.039	L 3.3	Landschaftsplanung "WESTpark"		As
3425.3.040	L 3.4	Wildtierkorridor Thurauen		As
3425.3.041	S 1.1	Voraussetzungen Neueinzonungen von WMZ	für	As
3425.3.042	S 1.2	Siedlungsbegrenzungslinien		As
3425.3.043	S 11a	Aktive Bodenpolitik Wohnen		As
3425.3.044	S 11b	Aktive Bodenpolitik Arbeiten		As
3425.3.045	S 2.2	Siedlungsverdichtung Wohn- und Mischzonen		As
3425.3.046	S 3.2	Siedlungsverdichtung: ESP Wohn- & Mischnutzung		As
3425.3.047	S 4.1	Arbeitsplatzgebiete		As
Verkehrsmassnahmen				
3425.3.013	ÖV 1.8	Verlegung FW-Haltestelle Bahnhof Wil	Av	Die Massnahme ist Teil der in der Leistungsvereinbarung der zweiten Generation vereinbarten Aufwertung des Bahnhofs Wil (3425.2.030). Mehrkosten einer Massnahme können nicht

¹⁴ SR 725.116.21¹⁵ Vgl. UVEK-Weisung, S. 48 ff. Ziff. 3.6 und S. 57 ff. Ziff. 4.4.1.

			nochmals durch den Bund mitfinanziert werden.
3425.3.048	WW 1.2	Standortmarketing und Av Koordination von Unternehmensansiedlungen ESP Wil West	
3425.3.049	ÖV 3.3	Busbevorzugung Uzwil - Knoten Av Augarten	Die Sanierung des Knotens Augarten sowie dessen Optimierung für den strassengebundenen ÖV wurden bereits als Eigenleistung Bund (3425.2.020) in der Leistungsvereinbarung der zweiten Generation vereinbart.
Nicht zur Mitfinanzierung beantragte Eigenleistungen der Agglomeration			
3425.3.004	LV 2.7	Sofortmassnahmen und Av E Vorleistungen	
3425.3.017	VS 1.1	Sanierung Unfallhäufungsstellen 1. Av E Etappe	

Tabelle 5-2

5.2.2 Nicht programmrelevante Massnahmen

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

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Begründung
3425.3.012	MIV 2.9	BGK Bahnhofstrasse Uzwil - Oberuzwil	Die Massnahme kann aufgrund eines zu geringen DTV im Benchmark nicht vom Bund mitfinanziert werden. Ihre Wirkung wird grundsätzlich aber unterstützt.

Tabelle 5-3

5.3 Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen

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

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

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

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>
3425.3.008	MIV 1.2	Übergeordnete Massname: Sanierung Autobahnanschluss Oberbüren
3425.3.014	ÖV 2.1	Übergeordnete Massname: Infrastruktur Frauenfeld-Wil-Bahn - Doppelspur Jakobstal
3425.3.019	WW 1.3	Übergeordnete Massnahme: Autobahnanschluss Wil-West
3425.3.020	WW 1.4	Übergeordnete Massnahme: Trasseeverlegung und Bahnhof Frauenfeld-Wil-Bahn

Tabelle 5-4

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

5.4 Durch den Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C

Die Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen auf ihre Plausibilität, ihr Kosten/Nutzen-Verhältnis sowie ihren Reifegrad gemäss der UVEK-Weisung¹⁶ führt zu folgenden Änderungen gegenüber den Angaben im eingereichten Agglomerationsprogramm:

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) laut AP</i>	<i>Begründung</i>
A → B				
3425.3.026	ZEW 1.1	Netzergänzung Nord	28.00	Etappierung und Kosten-Nutzen-Verhältnis nur genügend: In Anbetracht der Fülle von Massnahmen zur Zentrumsentlastung und zur Erschliessung von Wil West sowie der grossen zeitlichen Unwägbarkeiten der übergeordneten Projekte in Wil-West ist eine Umsetzung im B-Horizont realistisch. Zudem erreicht die Massnahme im Quervergleich zurzeit nur ein genügendes Kosten-Nutzen-Verhältnis und führt zu einem beträchtlichen Landverbrauch.
3425.3.028	ZEW 1.15	BGK Hauptstrasse Bronschhofen	8.70	Abhängigkeit Netzergänzung Nord (3425.3.026): Die Massnahme ist direkt abhängig von der Netzergänzung Nord und kann deshalb nicht im A-Horizont realisiert werden.
3425.3.052	ZEW 1.3A	Flankierende Massnahmen und Ergänzung Verkehrsmanagement Wil Schwerpunkt ESP Wil West – Stadtzentrum West - Bronschhofen - Teil B	0.50	Abhängigkeit Netzergänzung Nord (3425.3.026): Der Umbau des Knoten Bronschhoferstrasse / AMP-Strasse ist direkt von der Netzergänzung Nord abhängig und kann deshalb nicht im A-Horizont realisiert werden.

Tabelle 5-5

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

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

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

Für die in der nachfolgenden **B-Liste** stehenden Massnahmen ist die Bau- und Finanzreife für die Vierjahresperiode 2019–2022 nicht erreichbar oder muss das Kosten/Nutzen-Verhältnis noch optimiert werden. Zum Zeitpunkt des Versands dieses Prüfberichts (14.09.2018) ist die Mitfinanzierung dieser Massnahmen durch den Bund nicht gesichert. Diese Massnahmen sollen optimiert und/oder zur Bau- und Finanzreife gebracht werden, in den Agglomerationsprogrammen der nachfolgenden Generation von der Agglomeration neu eingereicht und vom Bund nochmals geprüft werden¹⁷:

B-Liste

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio. CHF) laut AP	Kosten (Mio. CHF) 2016*	Bundes- beitrag **
3425.3.011	MIV 2.6	BGK Bahnhofstrasse Eschlikon	7.50	7.50	2.63
3425.3.026	ZEW 1.1	Netzergänzung Nord	28.00	28.00	9.80
3425.3.028	ZEW 1.15	BGK Hauptstrasse Bronschhofen	8.70	8.57***	3.00
3425.3.029	ZEW 1.2	Netzergänzung Grünaustrasse	12.00	12.00	4.20
3425.3.031	ZEW 1.3B	Flankierende Massnahmen und Ergänzung Verkehrsmanagement Wil Schwerpunkt Stadtzentrum Süd	12.40	12.40	4.34
3425.3.052	ZEW 1.3A	Flankierende Massnahmen und Ergänzung Verkehrsmanagement Wil Schwerpunkt ESP Wil West – Stadtzentrum West - Bronschhofen - Teil B	0.50	0.50	0.18
3425.3.055	-	Paket LV B-Liste	20.85	20.85	7.30
3425.3.056	-	Paket Aufw. Str. B-Liste	4.90	4.90	1.72
Summe			94.85	94.72	33.17

Tabelle 5-6 *Preisstand April 2016**Preisstand April 2016 exkl. Mehrwertsteuer und Teuerung; ***Kosten im Benchmark gekürzt

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

C*-Liste

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio. CHF) laut AP
----------	--------	-----------	---------------------------------

Keine Massnahmen vorhanden

Tabelle 5-7

¹⁷ Vgl. UVEK-Weisung S. 73 Ziff. 5.3.

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

6.1 Gesetzgebung, Sach- und Massnahmenpläne sowie Inventare des Bundes

6.1.1 Allgemeines

Das vorliegende Agglomerationsprogramm wurde auf seine Übereinstimmung mit der Raumplanungs- und Umweltgesetzgebung sowie mit den themenbezogenen Sachplänen, namentlich den Teilen Infrastruktur Schiene bzw. Strasse des Sachplans Verkehr, mit Massnahmenplänen und Inventaren des Bundes überprüft. Dabei wurden keine Widersprüche festgestellt.

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

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

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

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Tab. Prüfbericht</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Zeit-horizont</i>	<i>Mögliche Konflikte</i>
3425.3.001	LV1.5	5-1a	Schlüsselprojekte Langsamverkehr	A	Biotope von nationaler Bedeutung: Flachmoore Nr. 213 "Mosswangen," und Nr. 214 "Ägelsee", Auengebiet Nr. 18 und Wildtierkorridor SG 19 von überregionaler Bedeutung

Tabelle 6-1

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

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

A-Liste:

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Koordinationsstand im Richtplan	Handlungsbedarf / Konsequenz
3425.3.021	WW 1.5	Dreibrunnenallee Wil West inkl. Buserschliessung	FS	Kein Handlungsbedarf

Tabelle 6-2

B-Liste:

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Koordinationsstand im Richtplan	Handlungsbedarf / Konsequenz
3425.3.026	ZEW 1.1	Netzergänzung Nord	FS	Kein Handlungsbedarf
3425.3.029	ZEW 1.2	Netzergänzung Grünaustrasse	FS	Kein Handlungsbedarf

Tabelle 6-3

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

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Koordinationsstand im Richtplan	Handlungsbedarf / Konsequenz	Zeithorizont
3425.3.047	S 4.1	Arbeitsplatzgebiete	FS	Kein Handlungsbedarf	As

Tabelle 6-4

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

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

¹⁸ SR 700.1

7 Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms

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

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

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

ANHANG 1

Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen

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

Paket LV A-Liste (Langsamverkehr)

Massnahmentyp	Anzahl Leistungseinheiten	Leistungseinheit	Gemittelte Kosten pro Leistungseinheit	Beitragssatz	Konzeptkürzung	Beitrag pro Leistungseinheit (gerundet)	Total Beitrag
Veloabstellanlagen Kat.2	930	Stück	2'323	35%	5%	770	716'100
Fussgängerstreifenmarkierung	4	Stück	10'000	35%	5%	3'330	13'320
Fussgängerschutzinseln ohne Strassenaufweitung	7	Stück	24'514	35%	5%	8'150	57'050
Fussgängerschutzinseln mit Strassenaufweitung	76	Stück	100'000	35%	5%	33'250	2'527'000
Langsamverkehrsüberführungen	306	m2	8'365	35%	5%	2'780	850'680
Langsamverkehrsunterführung	358	m2	15'000	35%	5%	4'990	1'786'420
Längsführung Kat.1	12'177	m	117	35%	5%	40	487'080
Längsführung Kat.2	0	m	#DIV/0!	35%	5%		
Längsführung Kat.3	8'235	m	1'502	35%	5%	500	4'117'500
Längsführung Kat.4	3'390	m	3'385	35%	5%	1'130	3'830'700

Total Beitrag Mio.	14.39
CHF (gerundet)	

Tabelle A1-a

Paket Aufw. Str. A-Liste (Aufwertung Strassenraum)

Massnahmentyp	Anzahl Leistungseinheiten	Leistungseinheit	Gemittelte Kosten pro Leistungseinheit	Beitragssatz	Konzeptkürzung	Beitrag pro Leistungseinheit (gerundet)	Total Beitrag
Aufw. Str.	23'675	m2	422	35%	0%	150	3'551'250

Total Beitrag Mio. CHF (gerundet)	3.56
-----------------------------------	------

Tabelle A1-b