



26. Februar 2014

Agglomerationsprogramm Wil

2. Generation

Prüfbericht des Bundes

Referenz/Aktenzeichen: 321.1 / N032-0091

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	14
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	20
6	Übereinstimmung mit der Gesetzgebung und Planungsinstrumenten des Bundes sowie den kantonalen Richtplänen	21
6.1	Gesetzgebung, Sach- und Massnahmenpläne und Inventare des Bundes.....	21
6.2	Nachweis der Abstimmung von Infrastrukturmassnahmen der Priorität A oder B mit den kantonalen Richtplänen.....	21
7	Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms	23
ANHANG 1	24	
ANHANG 2	25	
ANHANG 3 vom 17. November 2014	26	

1 Gegenstand, Ziel, Vorgehen

1.1 Gegenstand der Prüfung

Gegenstand der Prüfung ist das Agglomerationsprogramm Wil bestehend aus:

- Agglomerationsprogramm Wil, Teil 1: Bericht, 2. Dezember 2011
- Agglomerationsprogramm Wil, Teil 2: Massnahmen, 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 Wil 2. Generation ist gegenüber demjenigen der 1. Generation eine deutliche Entwicklung im Sinne der Zielsetzungen einer nachhaltigen Raum- und Verkehrsplanung festzustellen. Das Agglomerationsprogramm baut auf kohärenten Teilverkehrskonzeptionen für die Zentren Wil und Uzwil auf. Von den Analysen über das Zukunftsbild bis zu den Massnahmen ist ein roter Faden ersichtlich. Die Agglomeration setzt insbesondere in den Regionalzentren Wil und Uzwil wirkungsvolle Massnahmen um, um die Verkehrsentwicklung entsprechend dem Zukunftsbild zu steuern und abgestimmt darauf die Siedlungsentwicklung nach innen zu fördern.

Im Verkehrsbereich liegen die Stärken des Agglomerationsprogramms in der weiteren flächendeckenden Steigerung der Qualität des Systems des öffentlichen Verkehrs (ÖV). Durch den Einsatz von Betriebs- und Gestaltungskonzepten in Wil und Uzwil wird eine Verstetigung des Verkehrs in den Zentren erreicht. Zudem wird in Wil mittels Verkehrsmanagement das Zentrum um den Schwanenkreisel entlastet und aufgewertet. Damit werden ÖV-Priorisierungen ermöglicht und der motorisierte Individualverkehr (MIV) verstetigt.

Für die Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen setzt die Agglomeration eine Palette an Massnahmen zur Siedlungsverdichtung und -konzentration ein. Der ESP Wil-West wird mittels Testplanungen und einem Masterplan als qualitätsvoller Standort entwickelt und abgestimmt über die verschiedenen Verkehrsträger erschlossen.

Verkehrsseitiger Schwachpunkt des Programms ist, dass die Agglomeration nicht aufzeigt, was ohne Netzergänzungen im Einzugsgebiet des Schwanenkreisels zur Zentrumsentlastung Wil möglich ist, sei es mit einem umfassenden Verkehrsmanagement oder mit weiteren nachfrageseitigen Massnahmen. Insbesondere in den Randbereichen der Agglomeration werden siedlungsseitig die notwendigen Massnahmen zur Verhinderung der weiteren Zersiedelung nicht konsequent umgesetzt.

Mit den Massnahmen erzielt die Agglomeration eine deutliche Steigerung der Verkehrssicherheit. Mit den vorgesehenen Verbesserungen beim ÖV und Langsamverkehr sowie den lenkenden Massnahmen beim MIV kann von einer gewissen Verschiebung des Modal Splits zugunsten des ÖV und Langsamverkehrs ausgegangen werden. Damit verbunden sind auch eine Reduktion der Lärm- und Luftschadstoffbelastungen. Die Siedlungsmassnahmen dürften noch zu wenig lenkungsstark sein, um eine Verminderung des Flächenverbrauchs gegenüber dem Trend herbeiführen zu können. Im Bereich Landschaft bestehen gute Ansätze auf Ebene der Konzeption sowie der Massnahmen.

Nach der Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen für die Agglomeration Wil belaufen sich die Investitionskosten des Agglomerationsprogramms auf CHF 161.87 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:

40%

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>
3425.2.013	ZEW 1.9	BGK Toggenburgerstrasse	3.00	2.53	1.01
3425.2.015	ZEW 1.11	BGK Konstanzerstrasse	3.00	2.53	1.01
3425.2.017	ZEW 1.13	BGK Untere Bahnhofstrasse	1.50	1.26	0.51
3425.2.030	öV 1.1	Aufwertung Bahnhof Wil	15.00	12.63	5.05
3425.2.043	öV 5.1	Bau neuer Bushalte	3.75	3.16	1.26
3425.2.046	MIV 2.2	BGK Frauenfelderstrasse	7.50	6.30***	2.52
3425.2.047	MIV 2.3	BGK Winterthurerstrasse	3.70	3.00***	1.20
3425.2.062	LV 1.4	Schliessen von Netzlücken	6.50	5.07	2.03
3425.2.096	ZEW 1.3	Verkehrsmanagement Wil - Etappe 1	3.75	3.16	1.26
3425.2.094		LV A-Liste (Anhang 1)		20.33	8.13
	Summe			59.97	23.98

Tabelle 2-1 (* Preisstand Oktober 2005 exkl. MWST. und Teuerung; ** Höchstbeitrag Bund, Preisstand Oktober 2005 exkl. MWST. und Teuerung, gerundet; *** Kosten im Benchmark gekürzt)

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>
3425.2.001	WW 1.3	Autobahnanschluss Wil-West	15.00	13.58	5.43
3425.2.002	WW 1.4	Bahnhalt Frauenfeld-Wil-Bahn	12.00	10.75	4.30
3425.2.003	WW 1.5	Bushaltestellen ESP Wil-West	0.50	0.42	0.17
3425.2.006	ZEW 1.2	Netzergänzung Grünaustrasse	5.80	4.89	1.95
3425.2.008	ZEW 1.4	Knotensanierung Schwanenkreisel	8.00	6.74	2.70
3425.2.011	ZEW 1.7	BGK Zürcherstrasse	2.40	2.02	0.81
3425.2.012	ZEW 1.8	BGK St. Gallerstrasse	4.60	3.87	1.55
3425.2.018	ZEW 1.14	BGK Tonhallenstrasse	2.70	2.27	0.91
3425.2.019	ZEW 1.15	BGK Hauptstrasse	4.20	3.54	1.41
3425.2.021	ZEU 1.2	BGK Bahnhofstrasse	6.00	5.05	2.02
3425.2.026	ZEU 1.7	BGK Im Dorf / Unterdorf	2.10	1.77	0.71
3425.2.027	ZEU 1.8	BGK Wiesentalstrasse	3.30	2.78	1.11
3425.2.039	ÖV 3.2	Ausbau Unterführung Wilen / Rickenbach	6.50	5.47	2.19
3425.2.060	LV 1.2	Vernetzung Entwicklungsgebiet Lenzenbühl mit Wil Süd	1.50	1.26	0.50
3425.2.092	ÖV 2.1	Infrastruktur Frauenfeld-Wil-Bahn - Doppelspurabschnitt Jakobstal	4.60	4.12	1.65
3425.2.093	ÖV 2.1	Infrastruktur Frauenfeld-Wil-Bahn - Trasseeverlegung Wil-West	29.00	25.99	10.40

<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>
3425.2.097	ZEW 1.3	Verkehrsmanagement Wil - Etappe 2	6.25	5.26	2.11
3425.2.095		LV B-Liste (Anhang 1)		2.11	0.84
	Summe			101.89	40.76

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 Beitragsatzes 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 Wil 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 die Kantone 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>
<p>WK1:</p> <p>Qualität der Verkehrssysteme verbessert</p>	<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Qualität des ÖV-Systems wird flächendeckend gesteigert. Mit dem ¼h-Takt der fw-Bahn, dem Ausbau des Ortsbusangebotes in Uzwil und der Taktverdichtung auf regionalen Buslinien mit neuen Haltestellen schafft die Agglomeration die Voraussetzungen, um die Kunden im gesamten Gebiet möglichst nahe am Wohnort auf den ÖV zu bringen. Optimale Anschlüsse auf übergeordnete Netze reduzieren die Wartezeiten in der Transportkette des ÖV. ▪ Die systematische Aufwertung der Bahnhöfe und Bahnhaltepunkte sowie der Zugänge zu Bahn- und zu Bushaltestellen (inkl. Veloabstellanlagen) verbessern die Intermodalität. ▪ In Bezug auf den MIV werden in Wil und Uzwil mit einer Reihe von Betriebs- und Gestaltungskonzepten Verbesserungen erzielt. In Wil wird insbesondere mittels Verkehrsmanagement der Verkehr um den Schwanenkreisel verstetigt. Die Netzergänzung Grünaustrasse trägt ebenfalls zur Verstetigung des Verkehrs im Zentrum bei. Auch die flächendeckende Umsetzung des bfu-Modells wirkt positiv, unterstützt eine Bündelung des MIV auf die Hauptverkehrsachsen und trägt zur Entlastung der Quartierstrassen bei. ▪ Das Langsamverkehrsnetz wird flächendeckend deutlich verbessert. Kritische Stellen werden konsequent beseitigt und aufgewertet. Neue Verbindungen mindern Trennwirkungen und sorgen für eine höhere Netzdichte. ▪ Die zeitlich und über die verschiedenen Verkehrsträger abgestimmte Er-

Wirksamkeits-
kriterium Beurteilung mit Begründung

schliessung des ESP Wil-West trägt wesentlich zur Entwicklung dieses ESP bei.

- Der Angebotsausbau im ÖV und die Verringerung des Netzwiderstandes im Langsamverkehr steigern die Erreichbarkeit im gesamten Agglomerationsperimeter. Allerdings beinhaltet der ÖV-Ausbau auch Risiken der weiteren Zersiedelung entlang der fw-Bahn und der Regionalbuslinien ausserhalb der Agglomeration.

Schwächen

- Die Agglomeration zeigt zuwenig auf, ob mit einem umfassenden Verkehrsmanagement und weiteren nachfrageseitigen Massnahmen auf die vorgeschlagenen Netzergänzungen ganz oder zumindest teilweise verzichtet werden könnte. Entsprechende Abklärungen werden für einen Ausbau des Strassennetzes in Anbetracht der damit verbundenen Auswirkungen auf den Bodenverbrauch sowie die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung erwartet.
- Trotz guter Bearbeitung der verschiedenen Aspekte zur Verbesserung des Verkehrssystems werden nachfrageseitige Massnahmen wie Mobilitätszentralen und Parkleitsystem und die Arbeiten an einer Parkierungspolitik zu wenig konkretisiert, was das Umsteigepotenzial auf ÖV und Langsamverkehr beschränkt.

WK2:
Siedlungs-
entwicklung
nach innen
gefördert

Stärken

- Ausgehend von einem Zukunftsbild mit starkem Fokus auf die Verdichtung nach innen hat die Agglomeration eine entsprechende Siedlungsstrategie und eine breite Massnahmenpalette zur Siedlungsentwicklung nach innen ausgearbeitet. Mit der kohärent abgeleiteten Palette an Siedlungsmassnahmen strebt die Agglomeration eine Konzentration von Arbeitsplätzen und Bevölkerung innerhalb des Agglomerationsperimeters an. Das Regionalzentrum Uzwil wird gut in die Gesamtplanungen integriert.
- Der ESP Wil-West ist siedlungsseitig das Schlüsselprojekt der die Kantons-grenzen überschreitenden Planung im Agglomerationsraum. Für die Entwicklung werden Standortmarketing, Testplanung, Zonierung des Areals inklusive der verkehrlichen Erschliessung vorangetrieben. Die angestrebte Konzentration der Neuansiedlungen Arbeiten im ESP Wil-West ist ein wichtiger Beitrag gegen die Zersiedlung und zur Schonung der Landschaft in den übrigen Agglomerationsgemeinden bei, sofern entsprechende Restriktionen für andere bestehende Arbeitsgebiete gesichert werden können.
- Die Massnahmen ESP Wohnen und Mischnutzung, Aufzoning gut erschlossener W2-Zonen, die Vorranggebiete Innenentwicklung und die Nutzung wichtiger Potentiale zur Innenentwicklung sind auf das gesamte Agglomerationsgebiet ausgelegt und somit ein wichtiger Beitrag für eine entsprechende Entwicklung nach innen sowie zu einer Siedlungsverdichtung. Die Massnahmen ESP Wohnen im Klinikareal Wil sowie neue Arbeitsplatzgebiete nur für Betriebserweiterungen werden positiv gewertet.
- Die Einführung der Voraussetzung für Neueinzonungen gekoppelt mit der ÖV-Güteklasse C wird vom Bund positiv beurteilt.
- Die Siedlungsbegrenzungslinien im Kanton St. Gallen werden an wichtigen zentralen Lagen z.B. im Bereich Wil-West, Zuzwil, Niederuzwil und Oberbüren eingeführt, sodass ein wichtiges Lenkungsinstrument für eine Verringerung der Zersiedelung zum Einsatz kommt. Dennoch werden durch das Fehlen von Begrenzungslinien insbesondere in den Gebieten Rossrüti (Wil) und Bichwil

Wirksamkeits-
kriterium Beurteilung mit Begründung

(Oberuzwil) wichtige Räume nicht begrenzt.

- Die Massnahme Richtlinien Ortsplanungen enthält ein kantonales Controlling für die Umsetzung von Massnahmen auf Ortsplanungsstufe. Dies ist ein wichtiger Beitrag für die Glaubwürdigkeit der Umsetzung vieler Siedlungsmassnahmen des Agglomerationsprogramms Wil.
- Mit einer Vielzahl von Aufwertungsmassnahmen und Massnahmen zur Verkehrsberuhigung in den Regionalzentren Wil und Uzwil werden an neuralgischen Stellen zentrale Qualitäten im öffentlichen Raum der Agglomeration geschaffen. Der öffentliche Raum wird konsequent und systematisch aufgewertet. Auch die Aufwertungen der Ortskerne unterstützen diese Bestrebungen der Agglomeration.

Schwächen

- Für die VE-Planungen im Nordwesten der Agglomeration (Bereich Sirnach-Münchwilen/Wil-West und Bronschhofen) sind die Konsequenzen auf die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung noch zu wenig aufgezeigt. Eine entsprechende Abstimmung fehlt. Insbesondere für den ESP Wil-West gilt es noch die räumlichen Auswirkungen auf die Siedlung und den Verkehr in Bezug auf die anderen VE, auf das Zentrum und die Arbeitsplatzgebiete aufzuzeigen. Ferner ist nicht nachvollziehbar, warum die Areale Sunahof (Vorbehaltsgebiet flächenintensive Unternehmen Sirnach), Gebenloo und AMP nicht als verkehrssensitive Einrichtungen (VE-Gewerbe) in der Agglomeration aufgeführt werden.
- Die ESP Arbeiten Oberbüren und Gebenloo sind Konkurrenzstandorte und stehen im Widerspruch zu den Konzentrationsbestrebungen für den ESP Wil-West.
- Für die bestehenden Arbeitszonen insbesondere an der Peripherie in allen Gemeinden wird die dringend benötigte „Bremsspur“ gegen die weitere Zersiedlung in der Agglomeration nicht eingeleitet. Die Reduktion von Bauzonen sowie Kompensationsmechanismen sind nicht thematisiert.

WK3:
Verkehrssicherheit erhöht

Stärken

- An vielen neuralgischen Punkten in den Zentren von Wil und Uzwil erfolgen Aufwertungen. Ferner ist ein flächendeckender Ansatz zur Umsetzung des bfu-Modells 30/50 ersichtlich. Dadurch wird die Sicherheit in der Agglomeration konsequent erhöht.

Schwächen

- Es ist kein eigentliches Konzept zur nachhaltigen Verbesserung der Verkehrssicherheit ersichtlich.

WK4:
Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert

Stärken

- Die vorgeschlagenen Langsamverkehrs-, ÖV- und MIV-Massnahmen lassen eine gewisse Modal Split-Veränderung zu Gunsten des ÖV und Langsamverkehrs erwarten. Dies wirkt sich positiv auf die Reduktion der Luft- und Lärmbelastung aus.
- Mit Massnahmen wie der Umsetzung des Wildtierkorridors Thurauen, dem Schutz der Landschaft und der Landwirtschaft und der Ausarbeitung eines regionalen Landschaftskonzepts bestehen auf konzeptioneller und konkreter Ebene gute Ansätze für den Natur- und Landschaftsraum.

Schwächen

- Trotz Konzentrations- und Verdichtungsbestrebungen kann die Flächenbeanspruchung vor allem gegen die Ränder und ausserhalb der Agglo-

*Wirksamkeits- Beurteilung mit Begründung
kriterium*

	meration noch kaum gebremst werden.
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mit den Verkehrsnetzergänzungen sind Trennwirkungen in Freiflächen verbunden.

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	2
WK3: Verkehrssicherheit erhöht	2
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert	1
Summe WK1 - WK4 (Nutzen)	7

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 161.87 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.

³ Preisstand Oktober 2005 exkl. MWST. und Teuerung

Nutzen (WK1-4)

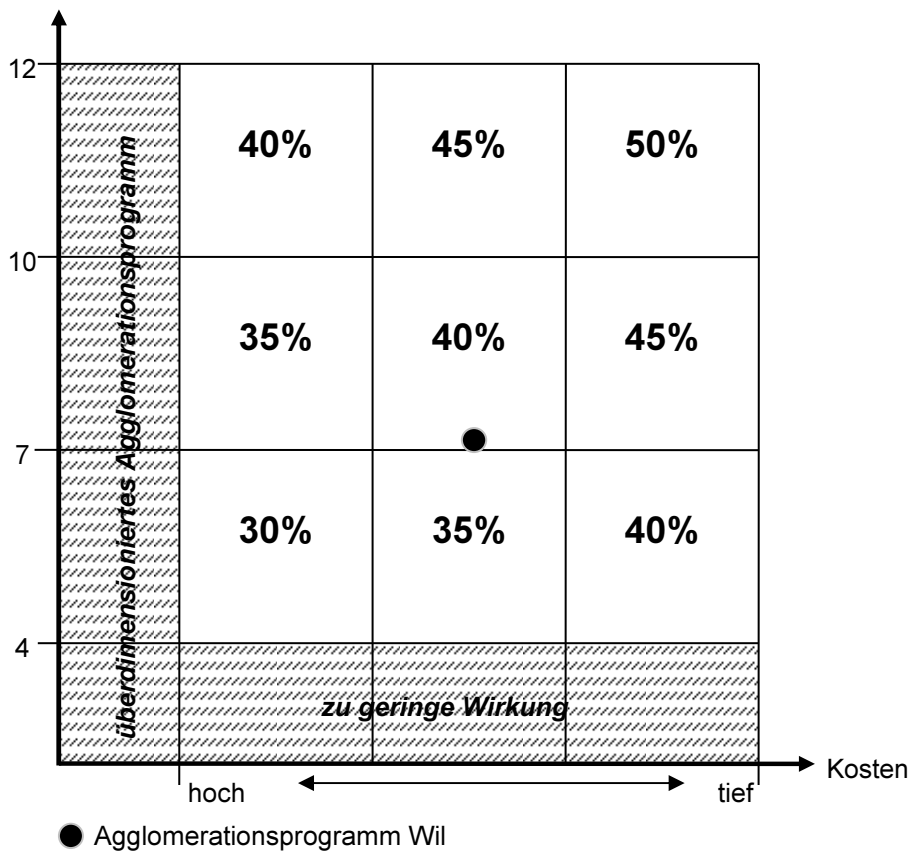


Abbildung 4-1

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>
3425.2.037	öV 2.1	Infrastruktur Frauenfeld-Wil-Bahn	Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 3425.2.092, Infrastruktur Frauenfeld-Wil-Bahn - Doppelspurabschnitt Jakobstal, 4.6 Mio, Priorität B ▪ 3425.2.093, Infrastruktur Frauenfeld-Wil-Bahn - Trasseeverlegung Wil-West, 29.00 Mio, Priorität B
3425.2.007	ZEW 1.3	Verkehrsmanagement Wil	Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 3425.2.096, Verkehrsmanagement Wil - Etappe 1, Priorität A ▪ 3425.2.097, Verkehrsmanagement Wil - Etappe 2, Priorität B

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				
3425.2.068	1.1	Voraussetzung für Neueinzonung: öV-Güteklasse C	A	Es handelt sich um Siedlungs-, Natur- und Landschaftsmassnahmen, die nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierbar sind.
3425.2.069	1.2	Siedlungsbegrenzungslinien	A	
3425.2.070	1.3	Anforderungen an verkehrsentensive Einrichtungen	A	
3425.2.071	1.4	Richtlinie Ortsplanungen	A	
3425.2.072	1.5	Wildtierkorridor Thurauen	A	
3425.2.073	2.1	Aufzonung gut erschlossener W2-Zonen	A	
3425.2.074	2.2	Vorranggebiete Innenentwicklung	A	
3425.2.075	2.3	Nutzung wichtiger Potenziale Innenentwicklung	A	
3425.2.076	2.4	Vorbehaltsgebiet flächenintensive Unternehmen Simnach	A	
3425.2.077	2.5	Schutz der Landschaft und der Landwirtschaft	A	
3425.2.078	3.1	ESP Wohnen Klinikareal Wil	A	
3425.2.079	3.2	ESP Wohnen & Mischnutzung	A	
3425.2.080	4.1	Neue Arbeitsplatzgebiete nur für Betriebs-erweiterungen	A	

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Priorität	Begründung für die Nicht-Mitfinanzierbarkeit
3425.2.081	4.2	ESP Arbeiten Oberbüren	A	
3425.2.082	5	Aufwertung Regionalzentrum Wil	A	
3425.2.083	6	Aufwertung Zentrum Uzwil	A	
3425.2.084	7	Aufwertung Ortskerne	A	
3425.2.085	8	Regionales Landschaftskonzept	A	
3425.2.086	9	Regionales Ansiedlungsmanagement	A	
3425.2.087	10	Entwicklung ländlicher Gemeinden	A	
3425.2.088	11	Aktive Bodenpolitik	A	
3425.2.089	WW 1.1	Zonierung ESP Wil-West	A	
3425.2.090	WW 1.2	Entwicklung und Standortmarketing ESP Wil-West	A	
3425.2.091	WW 1.7	Steuerung und Nutzung neuer Arbeitsplatzgebiete	A	
Verkehrsmassnahmen				
3425.2.041	öV 4.2	Ausbau Ortsbus Uzwil	A	Es handelt sich um nicht infrastrukturelle Massnahmen, die nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierbar sind.
3425.2.055	MIV 5.1	Beeinflussung Mobilitätsnachfrage	A	
3425.2.058	MIV 5.4	Parkplatzbewirtschaftung	A	
Nicht zur Mitfinanzierung beantragte Eigenleistungen der Agglomeration				
3425.2.040	öV 4.1	Erschliessung Fachmarkt Ebnet	A	Es handelt sich um infrastrukturelle Massnahmen, für die keine Mitfinanzierung durch den IF beantragt wurde.
3425.2.042	öV 4.3	Taktverdichtung auf Buslinien	A	
3425.2.045	MIV 2.1	BGK Wilerstrasse Jonschwil / Schwarzenbach	A	
3425.2.049	MIV 2.5	BGK Gähwilerstrasse	A	

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.

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Priorität	Kosten (Mio CHF) laut AP
Eigenleistungen Bund (Weisung 14.12.2010)				
3425.2.009	ZEW 1.5	Knotensanierung Knoten Grundstrasse	A	2.00
3425.2.010	ZEW 1.6	Verkehrsberuhigung Bahnhofplatz Süd	B	1.00
3425.2.014	ZEW 1.10	BGK Fürstenlandstrasse	A	1.40
3425.2.016	ZEW 1.12	BGK Obere Bahnhofstrasse	A	0.60
3425.2.020	ZEU 1.1	Knotensanierung Knoten Augarten	A	1.00
3425.2.022	ZEU 1.3	BGK Lindenstrasse	A	0.90
3425.2.023	ZEU 1.4	BGK Henauerstrasse	A	2.10
3425.2.024	ZEU 1.5	BGK Flawilerstrasse	A	3.00
3425.2.028	ZEU 1.9	Verkehrsberuhigung Oberbüren	A	0.25
3425.2.029	ZEU 1.10	Verkehrsberuhigung Uzwil	A	0.75
3425.2.032	öV 1.3	Bushalt Bahnhof Eschlikon	A	0.13
3425.2.033	öV 1.4	Aufwertung regionale Bahnhaltepunkte	A	0.45
3425.2.034	öV 1.5	Aufwertung Bushaltestellen	A	0.60
3425.2.038	öV 3.1	Knoten Neuberg	A	0.50
3425.2.048	MIV 2.4	BGK Wilerstrasse Sirnach	B	3.30
3425.2.051	MIV 3.1	Knotensanierung Knoten Lerchenfeld	B	1.30
3425.2.052	MIV 3.2	Knotensanierung Knoten Eschlikonerstrasse	A	1.50
3425.2.053	MIV 4.1	Umsetzung BFU Modell 30 / 50	A	1.50
3425.2.054	MIV 4.2	Verkehrsberuhigung Sirnach	A	0.75
3425.2.056	MIV 5.2	Parkleitsystem Uzwil	A	1.00
3425.2.057	MIV 5.3	Parkleitsystem Wil	A	1.50

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
3425.2.035	öV 1.6	Kasseler Sonderbord	Die Massnahme ist für die Wirkung des Agglomerationsprogramms nicht relevant.

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.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>	<i>Finanzierungsmittel</i>
--	--	Leistungssteigerung Bahnhof Wil mit Ausbau Perrons für 400m-FV- Züge	25.00	ZEB

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.

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

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				
3425.2.001	WW 1.3	Autobahn- anschluss Wil- West	15.00	Massnahme ist abhängig vom Fortschritt und von der Sicherung der Planung ESP Wil-West. Eine Finanzierung wird durch das ASTRA geprüft werden.
3425.2.002	WW 1.4	Bahnhalt Frau- enfeld-Wil-Bahn	12.00	Reifegrad: ungenügend. Dieser wichtige Schritt für die ÖV-Erschliessung in Wil-West ist abhängig von Varianten. Deshalb soll die Planung von Wil-West vorerst gesichert und weiter vorangetrieben werden, erst dann soll die Realisierung von Bahnhalt und Trasseeverlegung angegangen werden. Im Quervergleich ist die Betroffenheit zu gering, um bereits im A-Horizont eine Haltestelle zu realisieren.
3425.2.003	WW 1.5	Bushaltestellen ESP Wil-West	0.50	Bau- und Finanzreife unzureichend für den A-Horizont. Die Priorisierungen der ÖV-Grundversorgung, der
3425.2.004	WW 1.6	LV-Anbindung ESP Wil-West	2.00	Langsamverkehrsanbindung und der Vernetzung für das Entstehen des ESP sind entsprechend dem Stand der Gebietsentwicklung anzupassen. Die Planung von Wil-West muss gesichert und vorangetrieben werden, bevor die Haltestellen gebaut werden.
3425.2.006	ZEW 1.2	Netzergänzung Grünaustrasse	5.80	Kosten/Nutzen-Verhältnis: genügend. Eine gewisse Entlastungswirkung wird durch die Netzergänzung ermöglicht. In einem ersten Schritt soll mit dem Verkehrsmanagement die Verstetigung des Stadtzentrums verbessert werden.
3425.2.011	ZEW 1.7	BGK Zür- cherstrasse	2.40	Die Planung des BGK Zürcherstrasse soll in Abstimmung mit einer allfälligen Netzergänzungen erfolgen oder - sofern auf diese (teilweise) verzichtet würde - entsprechend angepasst werden.
3425.2.039	öV 3.2	Ausbau Unter- führung Wilen / Rickenbach	6.50	Kosten/Nutzen-Verhältnis: genügend. Die Massnahme hat eine geringe Wirkung. Es sollten kostengünstigere Alternativen geprüft werden.
3425.2.059	LV 1.1	Vernetzung Entwicklungs- gebiet Wil-West mit Wil	0.90	Kosten/Nutzen-Verhältnis: genügend. Die Massnahme hat eine geringe Wirkung. Es sollten kostengünstigere Alternativen geprüft werden.
3425.2.060	LV 1.2	Vernetzung Entwicklungs- gebiet Lenzen- bühl mit Wil Süd	1.50	Die Massnahme wird in Abstimmung mit Massnahme LV 1.1 in den B-Horizont gesetzt.
3425.2.092	öV 2.1	Infrastruktur Frauenfeld-Wil- Bahn - Doppel- spurabschnitt Jakobstal	4.60	Kosten/Nutzen-Verhältnis: genügend. Ein erheblicher Teil der Wirkung findet - solange in Wil-West der ESP nicht verankert und vorangetrieben worden ist - ausserhalb des Bfs-Perimeters statt.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>	<i>Begründung</i>
3425.2.093	öV 2.1	Infrastruktur Frauenfeld-Wil-Bahn - Trasseverlegung Wil-West	29.00	Die Massnahme stellt den Bahnanschluss für den ESP Wil-West sicher.
3425.2.097	ZEW 1.3	Verkehrsmanagement Wil - Etappe 2	6.25	Für die 2. Etappe des Verkehrsmanagement Wil wird zu klären sein, ob sie in Abstimmung mit Netzergänzungen oder - sofern auf diese ganz oder teilweise verzichtet wird - unabhängig davon und deshalb entsprechend angepasst realisiert werden soll.
A → C				
3425.2.005	ZEW 1.1	Netzergänzung Nord	11.20	Reifegrad: ungenügend. Die Kosten wurden gegenüber der ersten Generation deutlich reduziert. Der Bund ist jedoch der Meinung, dass sich der Belastungsdruck in Wil durch die Umsetzung des Verkehrsmanagements und der BGK verringern wird. Dazu verursacht der Bau der Netzergänzung einen bedeutenden Flächenverbrauch und erhöht langfristig den Siedlungsdruck im Westen von Wil. Die Netzplanung im Westen von Wil ist zu verfeinern.
3425.2.044	MIV 1.1	Netzergänzung Spange Hofen	5.50	Kosten/Nutzen-Verhältnis: ungenügend. Der Handlungsdruck erscheint nicht gegeben, die Entlastungswirkung eher gering.
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>
3425.2.005	ZEW 1.1	Netzergänzung Nord	11.20

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>Zeithorizont</i>	<i>Hinweis Konflikt/Schwierigkeit</i>
-----------------	---------------	-------------------------	------------------	---------------------	---------------------------------------

Keine vorhanden

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>
-----------------	---------------	------------------

Keine vorhanden

Tabelle 6-2

B-Liste:

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>
3425.2.006	ZEW 1.2	Netzergänzung Grünaustrasse
3425.2.092	öV 2.1	Infrastruktur Frauenfeld-Wil-Bahn - Doppelspurabschnitt Jakobstal

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>
-----------------	---------------	------------------

Keine vorhanden.

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 Wil 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 Konkretisierung von Massnahmen gegen die Zersiedlung, insbesondere in den Randbereichen der Agglomeration, sowie die vertiefte Betrachtung auch der negativen Auswirkungen der vorgesehen Infrastrukturausbauten. Weiter sollte der ESP Wil-West und seine Erschliessung konkretisiert werden.



ANHANG 1

Massnahmenliste Benchmark Langsamverkehr

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Priorität	Kosten (Mio CHF) laut AP	Kosten (Mio CHF) 2005*/**
3425.2.036	öV 1.7	Veloabstellanlagen an öV-Haltestellen	A	1.20	1.01
3425.2.061	LV 1.3	Vernetzung Arbeitsplatzgebiet Ebnet-Eschenau mit Wil	A	0.50	0.42
3425.2.063	LV 2.1	Reparatur / Aufwertung Längsverbindungen für den LV	A	11.50	8.97
3425.2.064	LV 2.2	Reparatur / Aufwertung Querungen für den LV	A	10.30	8.03
3425.2.065	LV 2.3	Sanierung Querungen an Kantonsstrassen	A	5.00	3.90
3425.2.067	LV 3.1	Erstellung / Aufwertung Veloabstellanlagen	A	1.50	1.17
3425.2.004	WW 1.6	LV-Anbindung ESP Wil-West	B	2.00	1.68
3425.2.059	LV 1.1	Vernetzung Entwicklungsgebiet Wil-West mit Wil	B	0.90	0.75
	Summe	A/B-Liste		32.90	25.93

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

Kürzung LV A-Liste: CHF 3.17 Mio.* / Kürzung LV B-Liste: CHF 0.32 Mio.*

Kürzung lt. Benchmark insges. CHF 3.49 Mio.*

LV A-Liste	A	20.33
LV B-Liste	B	2.11

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.)

Massnahme LV 2.4 „LV-Massnahmen Perimeter BGKs“ wurde nicht priorisiert, da es sich nicht um eine Infrastrukturmassnahme handelt sondern um eine finanzielle Rückfallposition.

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

ANHANG 3 vom 17. November 2014**Anpassungen des Prüfberichts des Bundes nach dem 26. Februar 2014**

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio CHF) laut AP	Kosten (Mio CHF) 2005*	Bundes- beitrag**
3425.2.013	ZEW 1.9	BGK Toggenburgerstrasse	3.00	2.53	1.01
3425.2.015	ZEW 1.11	BGK Konstanzerstrasse	3.00	2.53	1.01
3425.2.017	ZEW 1.13	BGK Obere Bahnhofstrasse	1.50	1.26	0.51
3425.2.030	öV 1.1	Aufwertung Bahnhof Wil	15.00	12.63	5.05
3425.2.043	öV 5.1	Bau neuer Bushalte	3.75	3.16	1.26
3425.2.046	MIV 2.2	BGK Frauenfelderstrasse	7.50	6.30***	2.52
3425.2.047	MIV 2.3	BGK Winterthurerstrasse	3.70	3.00***	1.20
3425.2.062	LV 1.4	Schiessen von Netzlücken	6.50	5.07	2.03
3425.2.096	ZEW 1.3	Verkehrsmanagement Wil - Etappe 1	3.75	3.16	1.26
3425.2.094		LV A-Liste (Anhang 1)		20.33	8.13
	Summe			59.97	23.98

Tabelle 2-1 (* Preisstand Oktober 2005 exkl. MWST. und Teuerung; ** Höchstbeitrag Bund, Preisstand Oktober 2005 exkl. MWST. und Teuerung, gerundet; *** Kosten im Benchmark gekürzt)

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Priorität	Kosten (Mio CHF) laut AP
Eigenleistungen Bund (Weisung 14.12.2010)				
3425.2.009	ZEW 1.5	Knotensanierung Knoten Grundstrasse	A	2.00
3425.2.010	ZEW 1.6	Verkehrsberuhigung Bahnhofplatz Süd	B	1.00
3425.2.014	ZEW 1.10	BGK Fürstenlandstrasse	A	1.40
3425.2.016	ZEW 1.12	BGK Untere Bahnhofstrasse	A	0.60
3425.2.020	ZEU 1.1	Knotensanierung Knoten Augarten	A	1.00
3425.2.022	ZEU 1.3	BGK Lindenstrasse	A	0.90
3425.2.023	ZEU 1.4	BGK Henauerstrasse	A	2.10
3425.2.024	ZEU 1.5	BGK Flawilerstrasse	A	3.00
3425.2.028	ZEU 1.9	Verkehrsberuhigung Oberbüren	A	0.25
3425.2.029	ZEU 1.10	Verkehrsberuhigung Uzwil	A	0.75
3425.2.032	öV 1.3	Bushalt Bahnhof Eschlikon	A	0.13
3425.2.033	öV 1.4	Aufwertung regionale Bahnhaltdepunkte	A	0.45
3425.2.034	öV 1.5	Aufwertung Bushaltstellen	A	0.60
3425.2.038	öV 3.1	Knoten Neuberg	A	0.50
3425.2.048	MIV 2.4	BGK Wilerstrasse Sirnach	B	3.30
3425.2.051	MIV 3.1	Knotensanierung Knoten Lerchenfeld	B	1.30
3425.2.052	MIV 3.2	Knotensanierung Knoten Eschlikonerstrasse	A	1.50
3425.2.053	MIV 4.1	Umsetzung BFU Modell 30 / 50	A	1.50
3425.2.054	MIV 4.2	Verkehrsberuhigung Sirnach	A	0.75
3425.2.056	MIV 5.2	Parkleitsystem Uzwil	A	1.00
3425.2.057	MIV 5.3	Parkleitsystem Wil	A	1.50

Tabelle 2-3