



14.09.2018

Agglomerationsprogramm St.Gallen-Bodensee 3. Generation Prüfbericht des Bundes

Referenz/Aktenzeichen: 223.0-4/3/18/3/8

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	4
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)	17
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	22
5.4	Durch den Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C	22
5.5	A-, B- und C*-Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung	22
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
6.3	Vorbehalt wegen noch nicht definitiv feststehender Richtplaninhalte	26
7	Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms	27
ANHANG 1		28

1 Gegenstand, Ziel und Zweck der Prüfung; Vorgehen

1.1 Gegenstand der Prüfung

Gegenstand der Prüfung ist das Agglomerationsprogramm St. Gallen-Bodensee bestehend aus:

- Agglomerationsprogramm St.Gallen – Bodensee 3. Generation, Umsetzungshorizont 2019 – 2022, Hauptbericht, 15. November 2016
- Agglomerationsprogramm St.Gallen – Bodensee 3. Generation, Umsetzungshorizont 2019 – 2022 Massnahmenbericht, 15. November 2016
- Agglomerationsprogramm St.Gallen – Bodensee 3. Generation, Umsetzungshorizont 2019 – 2022, Anhang Abbildungen (inkl. Tabellen zum Umsetzungsreporting über die Massnahmen der 1. und 2. Generation), 15. November 2016

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 eingestuften Verkehrs-Infrastrukturvorhaben durch den Bund gestützt auf das Bundesgesetzes 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 der Agglomerationsprogramme der 1. und 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.

1.3 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,

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.

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 St. Gallen - Bodensee führt die Vorgängergenerationen fort und erweitert den Perimeter mit der Agglomeration Amriswil-Romanshorn. Diese wird von der Analyse über die Strategie bis zu den Massnahmen vollständig integriert. Die polyzentrische Siedlungsstruktur wird im Zukunftsbild weitergeführt. Das Programm weist einen gut nachvollziehbaren roten Faden auf. Es verfolgt einen gesamtheitlichen Planungsansatz und gewährleistet eine gute Abstimmung von Siedlung und Verkehr. Zudem wird das Thema Landschaft umfassend behandelt und mit griffigen Massnahmen angegangen.

Die Gesamtverkehrskonzeption für das Kerngebiet von St. Gallen gibt mit den starken Stadtachsen eine klare Strategie vor. Sie wird auch in der 3. Generation kohärent weiterverfolgt. Sie ist mit einem allfälligen längerfristigen Tramausbau kompatibel. Auch für die Nebenzentren verfolgt das Agglomerationsprogramm kohärente Strategien: Im Nebenzentrum Rorschach-Goldach wird das Kerngebiet vom Strassenverkehr entlastet und das Industriegebiet Goldach Froheim strassenseitig besser erschlossen. Die flächendeckenden Aufwertungen im Langsamverkehr (LV), die Betriebs- und Gestaltungskonzepte und das Verkehrsmanagement werden auf die Nebenzentren Amriswil und Romanshorn ausgeweitet. In Herisau wird das Bahnhofumfeld verdichtet und der Bahnhof als intermodaler Umsteigepunkt aufgewertet.

Die Siedlungsstrategie legt kohärent zur Verkehrskonzeption die Handlungsschwerpunkte auf die Bahnhofsgebiete und auf die Kernstadt. Die siedlungsseitigen Planungen sind unterschiedlich weit fortgeschritten. Das Programm überzeugt aber mit guten und weit fortgeschrittenen Beispielen in Herisau und Rorschach, wo auch die Abstimmung von Siedlung und Verkehr überzeugend gelöst ist. Der öffentliche Raum wird über eine Vielzahl v.a. kleinerer Massnahmen deutlich aufgewertet. Von einer weit fortgeschrittenen Freiraumplanung unterstützt, leistet das Programm einen Beitrag zur qualitätsvollen Siedlungsentwicklung nach innen.

Schwächen zeigt das Programm bei der Ausgestaltung des Strassenraums auf den starken Stadtachsen: Hier gibt es wenig Konkretisierung von Städtebau und LV. Zudem wird die Abhängigkeit vom übergeordneten Ausbau des Rosenberg隧nells zu wenig thematisiert. Wie in den vorangehenden Generationen sind die nachfrageorientierten Massnahmen zur Beschränkung der Parkplatzzahl und die Vorgaben für deren Bewirtschaftung zu wenig verbindlich. Auch sind die flankierenden Massnahmen im Umfeld zum neuen Autobahnanschluss Witen weiter zu konkretisieren. Die Bauzonenreserven an weniger gut erschlossenen Lagen in den ländlichen Gemeinden werden nicht wirkungsvoll mit Massnahmen angegangen. Es bestehen Überlegungen zur Entwicklung von Flächenaustausch-Modellen, die aber noch nicht konkretisiert sind. Deshalb erzielt das Programm wenig Wirkung bei der Begrenzung der Zersiedlung an den Agglomerationsrändern.

Unfallhäufungsstellen werden systematisch erfasst und konsequent saniert. So erzielt das Agglomerationsprogramm St. Gallen-Bodensee eine deutliche Wirkung bei der Verbesserung der Verkehrssicherheit. Hierzu tragen auch die zahlreichen Massnahmen im LV bei. Allerdings sind Verkehrsberuhigungsmassnahmen namentlich in Rorschach und Rheineck noch wenig konkret.

Wegen dem parallelen Ausbau aller Verkehrsträger wird der Modal Split nur leicht zugunsten von LV und ÖV verschoben. Entsprechend fällt die Reduktion der Luft- und Lärmbelastung insgesamt eher gering aus. Die Entwicklung in Rorschach/Goldach inkl. Zubringer und kantonaler Hauptstrasse ist mit einem Flächenverbrauch verbunden. Mit den neuen sektorenübergreifenden und vielerorts konkreten Massnahmen zur Erhöhung der Landschaftsqualität werden die Freiräume deutlich aufgewertet.

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 St. Gallen-Bodensee ist dies nicht der Fall.

Nach der Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen belaufen sich die Investitionskosten des Agglomerationsprogramms St.Gallen-Bodensee auf CHF 940.78 Mio.. Dieser Betrag umfasst CHF

226.72³ Mio. für die A- Massnahmen der 2. Generation sowie CHF 211.84⁴ Mio. für die Massnahmen der A-Liste aus dem Agglomerationsprogramm der 1. Generation⁵. 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 festzulegen⁶:

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 ***
3203.3.002	10.2	Rorschach, A1-Anschluss Witen (Kantonsstrasse) inkl. Unterführung Industriestrasse	69.44	69.44	24.30	
3203.3.007	11.1	Sanierung Unfallhäufungsstellen	8.06	8.06	2.82	
3203.3.011	3.1.1	St.Gallen, Stadtraum Platztor	8.33	8.33	2.92	
3203.3.038	5.1.1	Romanshorn, Gleisquerung Süd	15.93	15.93	5.58	
3203.3.054	5.4.1	Velobahn - A	7.87	7.87	2.75	
3203.3.055	5.4.2	Bodenseeradweg	7.50	7.50	2.63	
3203.3.057	6.1	Amriswil, Bushof	2.78	2.78	0.97	
3203.3.058	6.2	Flawil, Bahnhofplatz	1.85	1.85	0.65	
3203.3.059	6.3	Herisau, Bahnhofplatz und Bushof	45.00	45.00	15.75	
3203.3.060	6.4	Romanshorn, Bahnhofplatz - Innenstadt	1.39	1.39	0.49	
3203.3.065	8.11	St.Gallen, Kapazitätsausbau Mühlegg- Bahn	2.78	2.78	0.97	
3203.3.074	8.4	Ausstattung von öV-Haltestellen	7.22	7.22	2.53	
3203.3.079	8.9	St.Gallen, Elektrifizierung Buslinie Wittenbach - Abtwil	9.26	9.26	3.24	
3203.3.080	9.1	St.Gallen, Eigentrassierung (3. Teil)	15.28	15.28	5.35	
3203.3.082	9.4	Rorschach, VSM Stufe 2 (FlaMa Witen)	9.26	9.26	3.24	
3203.3.110	-	Paket LV A-Liste	142.48	137.49		48.12
3203.3.111	-	Paket VM A-Liste	5.00	4.77		1.67
3203.3.112	-	Paket Aufw. Str. A-Liste	17.30	16.80		5.88
Summe			376.73	371.01	74.19	55.67

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

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.

⁴ Diese Investitionskosten A1 wurden aus den Kosten mit Preisstand 2005 gemäss der Leistungsvereinbarung 1. Generation auf den aktuellen Preisstand umgerechnet und um die Beträge reduziert, von denen die Trägerschaften definitiv Abstand genommen haben.

⁵ Vgl. UVEK-Weisung S. 67 Ziff. 4.5.2.

⁶ Die Beitragssätze an die A-Massnahmen, die in den Leistungsvereinbarungen der 1. und 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 der Agglomerationsprogramme der 1. und 2. Generation (ohne Massnahmen der Priorität B, vgl. Kap. 3.4 der Leistungsvereinbarungen) bewertet, jedoch ohne Berücksichtigung der dringenden Projekte⁷. 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.

⁷ 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 werden⁸.

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

Zusammenfassung

Das Agglomerationsprogramm St. Gallen ist gut aufbereitet und weist einen durchgehenden roten Faden auf. Es beinhaltet eine umfassende Analyse des Ist-Zustandes sowie viele gute kartographische Darstellungen. Zum zukünftigen Zustand sind einige Aussagen nicht vorhanden, auch wurde keine SWOT-Analyse erstellt. Dies erschwert den Übergang zum strategischen Teil des Agglomerationsprogramms.

Der Bericht verfügt über einige gute Verknüpfungen. So wird z.B. innerhalb des Kapitels Teilstrategie der Umsetzungsstand der Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm 2. Generation nachgewiesen. Die Teilstrategien werden direkt mit den konkreten Massnahmen verknüpft. Für die Teilstrategien wurden zudem insgesamt sehr differenzierte kartographische Darstellungen erarbeitet.

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 des Agglomerationsprogramms wird durch die Kantone St. Gallen, Thurgau und Appenzell Ausserrhoden wahrgenommen. Der angrenzende Kanton Appenzell Innerrhoden nimmt im Lenkungsausschuss in beratender Funktion Einsitz. Sämtliche beteiligten Kantone sowie Städte und Gemeinden waren an der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms beteiligt. Die gemeinsame Geschäftsstelle tritt gegenüber dem Bund als Ansprechpartnerin auf.
- Für die Integration der Agglomeration Amriswil-Romanshorn wurde eigens eine Übergangsorganisation für die Jahre 2014 bis 2016 geschaffen.
- Die Bevölkerung konnte sich im Rahmen einer öffentlichen Vernehmlassung zum Agglomerationsprogramm äussern. Die Öffentlichkeit wurde zudem über Medienmitteilungen über einzelne Teilprojekte informiert. Zusätzlich fanden zwei öffentliche Agglomerationsforen statt.

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.

⁸ Vgl. UVEK-Weisung S. 25 Ziff. 3.4.

Stärken

- Das Agglomerationsprogramm verfügt über eine ausführliche Analyse des Ist-Zustandes mit informativen Plänen und einem guten Verhältnis zwischen Text und Abbildungen. Die Analyse erlaubt einen guten Überblick über den heutigen Zustand der Agglomerationen. Am Ende jedes Unterkapitels werden ein Fazit gezogen und die wichtigsten Potentiale aufgezeigt.
- Das Agglomerationsprogramm weist einen gut erkennbaren roten Faden auf. Es stützt sich im Bereich Verkehr konsequent auf die vorangehenden Generationen ab, so dass auch die Kohärenz zwischen den verschiedenen Generationen gegeben ist.
- Die Teilstrategien bauen konsequent auf dem Zukunftsbild und den Handlungsschwerpunkten auf. Die kartographischen Darstellungen sind gelungen und mit Ausnahme des Bereichs Landschaft sehr differenziert sowie räumlich gut konkretisiert. Die Verknüpfung von Text und Karte erfolgt im Bericht mittels Kartenausschnitten.
- Sämtliche Massnahmen werden im Bericht zusammenfassend im Kapitel der entsprechenden Teilstrategie erläutert. Dieser direkte Bezug zum strategischen Bereich des Agglomerationsprogramms erhöht die Nachvollziehbarkeit der Massnahmen.
- Der Stand der Umsetzung der meisten Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm der zweiten Generation wird direkt in den Teilstrategien ausgewiesen, was im Bereich Verkehr die Orientierung vereinfacht und den roten Faden über die Generationen gut sichtbar macht.

Schwächen

- Die Analyse des zukünftigen Zustandes fällt eher allgemein aus. So werden beispielsweise keine räumlich konkreten Aussagen zum Mobilitätsverhalten gemacht. Weiter gibt es keine Zeitreihen zur Nachfrageentwicklung der verschiedenen Verkehrsträger (insbesondere auch Modal Split Entwicklung ausserhalb der Stadt St. Gallen). Es wurde keine SWOT-Analyse erstellt, der Handlungsbedarf lässt sich jedoch anhand der ausgewiesenen Potentiale im Analyseteil ableiten.
- Es gibt keine Zusammenfassung der wichtigsten Inhalte, um einen raschen Überblick über die Entwicklung und die Inhalte des Agglomerationsprogramms zu erhalten.
- Im Strukturbild gibt es keine konkreten Aussagen zum strassengebundenen Verkehr und zum Bereich Landschaft. Die Strategien und Handlungsansätze zur Landschaft werden primär im Text dargelegt. Die konzeptionell gute Bearbeitung der Thematik zeigt sich aber in den Massnahmen.
- In den Massnahmenblättern wurden die formellen Aspekte für die Einzelmassnahmen laut Weisung des Bundes über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation nicht vollumfänglich erfüllt (Abhängigkeiten zu Massnahmen der Vorgängergenerationen).
- Die Massnahmen zur Siedlungsentwicklung werden meist zu einem allgemeinen Massnahmenblatt zusammengefasst (z. B. Entwicklung der Bahnhofsgelände), weitere Angaben zu den Gebieten finden sich im Hauptbericht. Die Abhängigkeiten sowie Angaben zur Priorisierung und zum Zeitplan bei den einzelnen Gebieten sind so nicht in den Massnahmenblättern ersichtlich und nur sehr aufwändig nachzuvollziehen. Die Angaben zum Stand der Umsetzung von Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm der zweiten Generation sind nicht für alle dort behandelten Areale/ESP vollständig. Im Siedlungsbereich ist der rote Faden zwischen den Generationen deshalb schwierig nachzuvollziehen.
- Es werden keine quantitativen Zielwerte zu den MOCA-Indikatoren gesetzt.

Grundanforderung 6

- GA 6: Umsetzung und Controlling gesichert

Über die Umsetzung der Massnahmen der Agglomerationsprogramme der 1. und 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

- Sämtliche Richtpläne der drei beteiligten Kantone wurden bei der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms berücksichtigt. Das Unterkapitel „grossräumigen Positionierung und strategische Entwicklungsachsen Verkehr“ zeigt zudem die Positionierung der Agglomerationen in Bezug zu den angrenzenden Regionen auf.

Schwächen

- Der Bezug zu den übergeordneten Planungen des Bundes wird im Agglomerationsprogramm nicht konkret hergestellt.
- Anhand der Aussagen im Bericht zum Stand der Umsetzung können keine Rückschlüsse auf den ursprünglich geplanten Fahrplan gemacht werden. Entsprechend gibt es auch keine Begründungen zu allfälligen Verzögerungen.

4 Beurteilung der Programmwirkung

Das Verfahren für die Ermittlung der Programmwirkung ist in der UVEK-Weisung (insb. Kap. 2, 3.5 und 4.5) festgelegt⁹. 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 ermittelt¹⁰.

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)¹¹ 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 der Agglomerationsprogramme der 1. und 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 diesen Perioden (2011–2014 resp. 2015–2018) umgesetzt oder begonnen wurden¹².

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 den Leistungsvereinbarungen der 1. und 2. Generation vorgesehenen mitfinanzierten Massnahmen der jeweiligen A-Liste¹³.

⁹ Vgl. UVEK-Weisung S. 14 ff. Ziff. 2, S. 40 Ziff. 3.5 und S. 65 ff. Ziff. 4.5).

¹⁰ Vgl. UVEK-Weisung S. 65 Ziff. 4.5 und S. 67 Ziff. 4.5.2.

¹¹ SR 725.116.2

¹² Vgl. UVEK-Weisung S. 65 Ziff. 4.5.1.

¹³ Vgl. UVEK-Weisung S. 66 Ziff. 4.5.2.

4.1 Nutzen – Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien

Wirksamkeitskriterium	Beurteilung mit Begründung
WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert	Stärken ▪ Mit einer guten Abstimmung von Siedlung und Verkehr will das Agglomerationsprogramm Verkehrszunahmen möglichst vermeiden. Eine überzeugende Gesamtverkehrskonzeption sorgt dafür, dass der nicht vermeidbare Mehrverkehr mit den starken Stadtachsen und attraktiven Bahnhofsgeländen vorwiegend über den LV und ÖV aufgefangen wird. Der verbleibende Strassenverkehr wird mit flächendeckenden Verkehrsmanagementmassnahmen und gezielten Strassenraumaufwertungen möglichst siedlungsverträglich gesteuert und gestaltet. ▪ Der neue Autobahnanschluss Rorschach Witen erschliesst mit dem neuen Zubringer das Zentrum von Rorschach, das zentrale Industriegebiet sowie das Entwicklungsgebiet Goldach-Froheim. Mit dem neuen Verkehrsregime ergeben sich Entlastungen im Zentrum von Rorschach und Goldach (v.a. St. Gallerstrasse) sowie in geringerem Masse auch am Seeufer. Umfangreiche flankierende betriebliche und bauliche Massnahmen auf dem restlichen Strassennetz sichern die Entlastungswirkung und verhindern Schleichverkehr in den Quartieren. Deren verbindliche Umsetzung ist aber noch zu sichern. ▪ Das Agglomerationsprogramm reagiert auf die regionalen Verbesserungen des Bahnangebots. Es baut entsprechend verschiedene Bahnhöfe weiter als multimodale Umsteigepunkte aus. So wird insbesondere in Herisau der Bahnhofplatz aufgewertet und der Bushof ausgebaut und in Romanshorn eine neue Gleisquerung mit verbessertem Zugang zum Bahnhof realisiert. ▪ Das überarbeitete Buskonzept ist als Bahnzubringer ausgelegt. Es bringt mit zusätzlichen Durchbindungen und Taktverdichtungen mehr Kapazität und bessere Lesbarkeit. Zudem wird der Bahnhofplatz in St. Gallen entlastet. Betriebliche und bauliche Buspriorisierung verbessern Reisezeiten und Fahrplanstabilität weiter. ▪ Das umfassende Staubewirtschaftungskonzept für die Kernstadt der 2. Generation wird auch auf die Nebenzentren Romanshorn, Amriswil und Rorschach erweitert. ▪ In den Nebenzentren werden in Fortführung der Vorgängergenerationen die Ortsdurchfahrten flächendeckend aufgewertet. ▪ Das Agglomerationsprogramm knüpft auch beim LV an den Vorgängergenerationen an und integriert die neuen Nebenzentren in die LV-Strategie. Die Massnahmen tragen systematisch zur Realisierung eines sicheren, attraktiven, dichten und zusammenhängenden Netzes bei. In der 3. Generation werden insbesondere die Erschliessung von Naherholungsgebieten, verbesserte Strassenquerungen sowie der Ausbauten von Velobahnen in der Kernstadt und des Bodenseeradweges realisiert. Schwächen ▪ Fragen des Städtebaus und des LV sind bei der Ausgestaltung der starken Stadtachsen noch ungenügend geklärt. Hier besteht auch eine Abhängigkeit zur Realisierung des Rosenbergertunnels inkl. Teilsperre sowie dem damit verbundenen Verkehrsmanagement Stufe 2 in der Innenstadt. ▪ In den Nebenzentren Rorschach und Rheineck sowie in weiteren Teilgebieten gibt es weitgehend keine klare Hierarchisierung des Strassennetzes mit flächendeckenden Tempo 30-Zonen. ▪ Die Agglomeration muss noch konsequenter auf eine verbindliche Reduktion und Bewirtschaftung von Parkplätzen hinwirken. Dies um zu verhindern, dass künftige Kapazitätsausbauten im MIV die angestrebte modale Verlagerung hin zu ÖV und LV nicht beeinträchtigen.

**WK2: Siedlungs-
entwicklung
nach innen**

Stärken

- Das Agglomerationsprogramm weist ein gutes Strukturbild auf, das die gewünschte Siedlungskonzentration auf den Kern und die Sub- und Nebenzentren sowie deren Abstimmung mit dem ÖV aufzeigt. Allerdings sind Aussagen zum Strassennetz nicht in das Strukturbild integriert, sondern folgen andernorts.
- Die Strategie Siedlung definiert auf der Grundlage der Potentialanalyse die Bahnhofgebiete und die Kernstadt von St. Gallen als Handlungsschwerpunkte und verfolgt die Siedlungskonzentration entlang der S-Bahn weiter. Als priorisierte Handlungsschwerpunkte werden konsequenterweise Verdichtungsgebiete an den Bahnhöfen ausgewiesen. Auf den Stadtachsen und in gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen setzt das Agglomerationsprogramm ambitionierte Dichteziele, die über die Anforderungen der kantonalen Richtpläne hinausgehen.
- Die Planungen beim Bahnhof Herisau sind weit fortgeschritten und stimmen Siedlung und Verkehr gut aufeinander ab. Auch der Masterplan Witen sieht in Abstimmung mit dem geplanten Autobahnanschluss Rorschach Witen im Einzugsbereich des Bahnhofs Goldach die Schaffung attraktiver Entwicklungsmöglichkeiten vor. Die Siedlungsentwicklung nach Innen wird damit über den kantonalen Richtplan hinaus, auf dessen Vorgaben mit konkreten ortsbezogenen Massnahmen vorangetrieben.
- Der öffentliche Raum wird in der Konzeption des Agglomerationsprogrammes berücksichtigt und deutlich aufgewertet. Dazu tragen vor allem die umfassenden Massnahmenpakete im LV bei, ebenso die Umgestaltung der Bahnhofplätze in Herisau, Flawil und Amriswil, verschiedene Betriebs- und Gestaltungskonzepte (v.a. Kernstadt) und die Langsamverkehrserschliessung der Naherholungsgebiete. Der Anschluss Rorschach Witen mit Zubringer hat eine Entlastung und Aufwertung der Kerngebiete von Goldach und Rorschach zur Folge, sofern die flankierenden Massnahmen konsequent umgesetzt werden.

Schwächen

- In den ländlichen Gemeinden weist das Agglomerationsprogramm Bauzonenreserven an weniger gut erschlossenen Lagen aus. Es sieht dazu keine Massnahmen vor, die über die kantonalen Richtpläne hinausgehen. Gleiches gilt für die Siedlungsbegrenzung im ländlichen Raum.
- Die Absichten zur möglichen Entwicklung und Verankerung von Flächentausch-Modellen im Rahmen der Entwicklung von regionalen Arbeitsplatzgebieten bleiben vage. In der Analyse wird indes das Potenzial für Baulandtransfer, insbesondere für Arbeitsplatzflächen, erkannt. Die guten Ansätze im Entwicklungskonzept Stadtachsen sind in Bezug auf die städtebaulichen Aspekte noch zu konkretisieren.

**WK3: Verkehrs-
sicherheit erhöht**

Stärken

- Die Analyse der Unfallschwerpunkte deckt flächendeckend den gesamten Agglomerationsperimeter ab. Sie wurde mit Sachschäden ergänzt und auf Unfallhäufungsstellen ausgeweitet. Bei der systematischen Herleitung des noch ausstehenden Handlungsbedarfs und entsprechenden Massnahmen wurden auch die Massnahmen der ersten und zweiten Generation des Agglomerationsprogramms miteinbezogen. Mit den zusätzlichen Massnahmen des Agglomerationsprogramms der dritten Generation (inklusive Sofortmassnahmen, welche die Agglomeration als Eigenleistung erbringt), werden alle identifizierten Unfallschwerpunkte und Unfallhäufungsstellen entschärft.
- Auch zum Fussverkehr liegt eine Analyse bezüglich Sicherheit vor. Die Massnahmen zur Sanierung von Fussgängerübergängen aus dem Agglomerationsprogramm der zweiten Generation werden fortgeführt und für den Raum Amriswil-Romanshorn ergänzt.
- Der flächendeckende Ansatz bei den Betriebs- und Gestaltungskonzepten und deren systematische Bearbeitung hinsichtlich Verträglichkeit und Sicherheit über die Generationen hinweg führen zu deutlichen Verbesserungen in den betroffenen Strassenräumen.

- Auch die subjektive Sicherheit wird durch diverse kleinere Projekte in allen Teilräumen verbessert. Dazu tragen die Sanierung von Schwachstellen im LV sowie die Betriebs- und Gestaltungskonzepte in St. Gallen, Herisau, Amriswil, Flawil, Arbon und Gossau bei. Auch der weitere Ausbau von ÖV-Drehscheiben, insbesondere in Herisau, Amriswil, Romanshorn verbessern die subjektive Sicherheit.

Schwächen

- Es bleibt offen, wie konsequent Tempo 30 Zonen umgesetzt werden (insbesondere im Nebenzentrum Rorschach und dem lokalen Zentrum Rheineck), obwohl das Agglomerationsprogramm das Ziel verfolgt, alle siedlungsorientierten Strassen flächendeckend in Tempo 30 Zonen umzugestalten.

WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch

Stärken

- Das Agglomerationsprogramm der dritten Generation legt einen Schwerpunkt auf die Landschaft und definiert auch deutliche wirksame Massnahmen. Die Analyse bezieht die Bedeutung von Freiräumen für das Stadtklima mit ein und zeigt damit auch in diesem Bereich zukunftsorientierte Ansätze. Die konzeptionelle Bearbeitung der Landschaft ist schlüssig. Aus der Teilstrategie Landschaft werden gute und vielerorts konkret wirksame Massnahmen zur Aufwertung von Freiräumen abgeleitet. Namentlich wirken die Massnahmen zur Aufwertung der Stadtlandschaften, die Massnahme «Landschaft für eine Stunde» sowie die Massnahme Landschaftsqualitätsprojekte. Letztgenannte Massnahme erhöht die Beiträge im Rahmen der Landschaftsqualitätsbeiträge des Bundes und zeigt so einen innovativen Ansatz, der Sektoralpolitiken verbindet und diese abgestimmt umsetzt. Biodiversitätsförderungsziele sind allerdings kaum in den Massnahmen enthalten.
- Die zahlreichen Betriebs- und Gestaltungskonzepte bewirken eine Verkehrsverstetigung und damit eine lokale Lärmverminderung. Ebenso bringt der Autobahnanschluss Rorschach Witen mit entsprechenden flankierenden Massnahmen lokal eine Entlastung und damit eine verringerte Lärmbelastung im Zentrum von Rorschach und Goldach.

Schwächen

- Die Verminderung von Verkehrsemissionen wird noch wenig systematisch angegangen. Die verschiedenen Verkehrsträger werden parallel ausgebaut. Insgesamt bleibt die hohe Attraktivität des MIV in der Agglomeration erhalten. Dies auch wegen der noch nicht verbindlichen Reduktion und Bewirtschaftung von Parkplätzen. Deshalb ist nur eine geringe Verschiebung des Modal Split zu ÖV und LV zu erwarten und die Luftbelastung wird nicht deutlich verbessert. Auf der Sulz- und Goldacherstrasse in Goldach/Rorschacherberg und anderen Zubringerstrassen sind höhere Lärmbelastungen aufgrund der neuen Verkehrsführung zu erwarten.
- Die Entwicklung des Quartiers Goldach Froheim mit dem Autobahnanschluss Rorschach Witen geht mit einem beachtlichen Flächenverbrauch einher, konkrete Kompensationsmassnahmen werden nicht aufgezeigt.

UR:
Umsetzungs-
reporting

Stärken

- Der Hauptbericht geht beim Handlungsbedarf und bei den Teilstrategien systematisch und übersichtlich, z.T. mit separaten Kästen, auf den Umsetzungsstand von wichtigen Massnahmen der Vorgängergenerationen ein. Der Programmgedanke ist somit mehrheitlich gewahrt. Allerdings besteht für die Siedlungsmassnahmen keine systematische und vollständige Übersicht über die verschiedenen beplanten Areale in der zweiten Generation und den Umgang damit in der dritten Generation.
- Die Umsetzung der Verkehrs-, wie auch der Siedlungsmassnahmen aus der ersten und zweiten Generation des Agglomerationsprogramms ist zufriedenstellend. Die Positivplanung zu den verkehrsintensiven Einrichtungen aus dem Agglomerationsprogramm wurde in den kantonalen Richtplänen St. Gallen und Thurgau weitgehend übernommen und ist damit gefestigt.

Schwächen

- Die Kohärenz der Umsetzung weist Schwächen auf. In den Massnahmenblättern wird der Bezug zu den Massnahmen der Vorgängergenerationen nicht hergestellt. Die Weiterentwicklung der Massnahmen und die Abgrenzung zu den Massnahmen der Vorgängergenerationen sind teilweise schwer nachvollziehbar.
- Die Qualität des Reportings weist kleinere Schwächen auf. Ein zusammenfassendes Kapitel zum Umsetzungsreporting ist nicht vorhanden. Die Begründungen für Abweichungen von der geplanten Umsetzung sind teilweise sehr knapp. Insbesondere die Bemerkungen zur Sistierung der bedeutenden Eigenleistung der zweiten Generation 2.2 "Gossau, flankierende Massnahme zur Aufwertung St. Gallerstrasse / Erschliessung ESP Bahnhof Nord, Gossau (alternative Osterschliessung) Industriestrasse - Mooswiesenstrasse" sind wenig aufschlussreich.

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)	3
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)	2
UR: Umsetzungsreporting (-2 bis 0 Punkte)	0
Summe (Nutzen)	9

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 502.22 Mio. einschliesslich CHF 251.84 Mio. für Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen und zuzüglich von CHF 438.56 Mio. für die A-Massnahmen der Agglomerationsprogramme der 1. und 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)

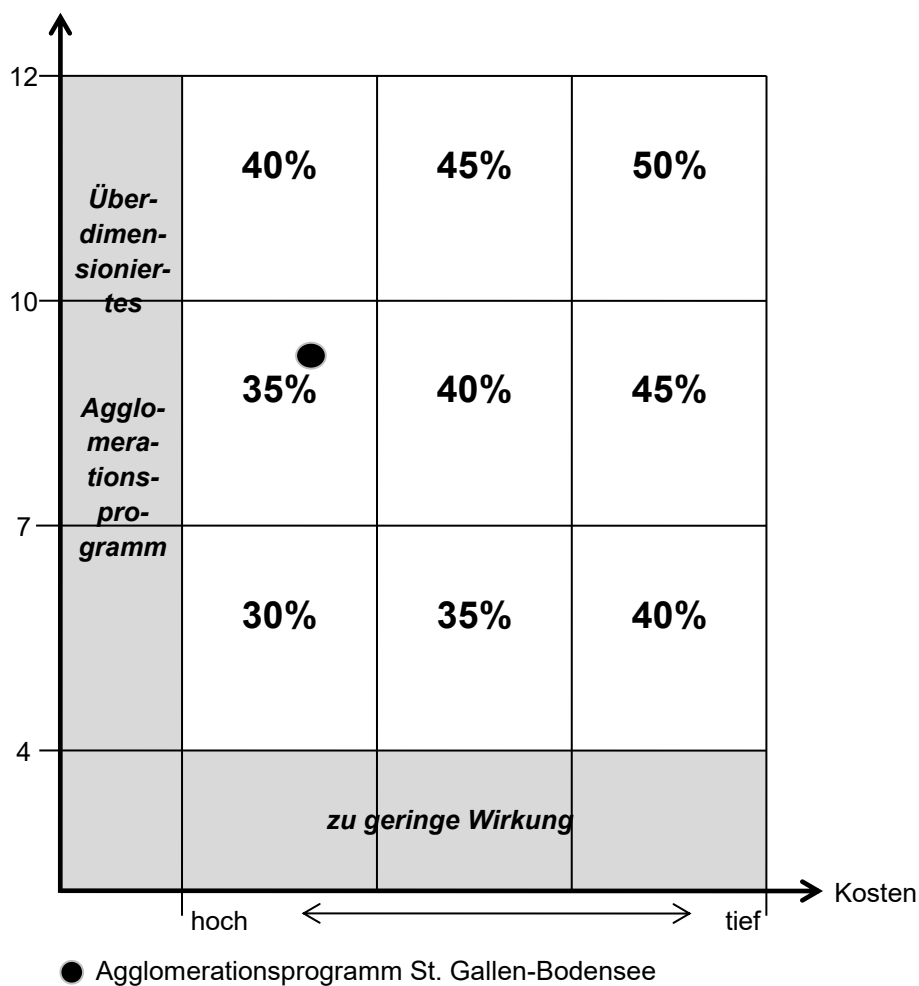


Abbildung 4-1

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 Verfahrens¹⁴. 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
Keine Massnahmen vorhanden			

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
3203.3.009	11.3	Sanierung Fussgängerübergänge	9.72
3203.3.041	5.1.2	Rorschach, Gleisquerung Stadtbahnhof	4.17

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

3203.3.042	5.1.3	St.Gallen, Aufwertung Unterführung Bhf-Str für LV	1.39
3203.3.043	5.1.4	St.Gallen, FR Kantonsspital SG - Museumsquartier	3.98
3203.3.044	5.1.5	St.Gallen, Passerelle Bahnhof Bruggen	3.24
3203.3.045	5.1.6	St.Gallen, Fuss-Veloachse Güterbahnhof (entlang AB)	2.22
3203.3.046	5.1.7	St.Gallen, Querung A1 OLMA	4.63
3203.3.047	5.1.8	St.Gallen, Fussverbindung Platztor - Uni	0.93
3203.3.048	5.1.9	Goldach, Ergänzung Velonetz Froheim	1.85
3203.3.049	5.2.1	Fuss- und Velowegnetz - A	82.31
3203.3.050	5.2.3	LV-Infrastruktur an Kantonsstrassen (SG)	20.37
3203.3.051	5.2.4	Veloabstellanlagen	3.70
3203.3.053	5.3.1	Fuss- und Velo-Erschliessung Naherholungsgebiete und Freiräume	3.00

Tabelle 5-1a

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

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) April 2016 exkl. MWST</i>
3203.3.021	3.2.1	Arbon, BGK St.Gallerstrasse	3.06
3203.3.022	3.2.10	Amriswil, BGK St.Gallerstrasse	2.78
3203.3.030	3.2.2	Flawil, BGK Wilerstrasse 2.Etappe	3.06
3203.3.031	3.2.3	Gossau, BGK Herisauerstrasse	1.02
3203.3.032	3.2.4	Gossau, BGK Bischofszellerstrasse	4.54
3203.3.036	3.2.8	Wittenbach, BGK Romanshomerstrasse	1.57

Tabelle 5-1b

Paket VM A-Liste (Verkehrsmanagement)

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) April 2016 exkl. MWST</i>
3203.3.081	9.3	VSM Agglomeration Amriswil - Romanshorn	4.63

Tabelle 5-1c

Paket LV B-Liste (Langsamverkehr)

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) April 2016 exkl. MWST</i>
3203.3.039	5.1.10	St.Gallen, Verbindung Gaiserwaldweg-Altenwegenstr (inkl. Passerelle)	2.96
3203.3.040	5.1.11	St.Gallen, Fuss- Velobrücke St.Gallen - Untereggen	3.24
3203.3.052	5.2.5	Fuss- und Velowegnetz - B	68.8
3203.3.056	5.4.3	Velobahn - B	4.72

Tabelle 5-1d

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>
3203.3.024	3.2.12	Herisau, BGK Alpstein	3.06
3203.3.026	3.2.14	Uttwil, BGK Hauptstrasse	1.11
3203.3.027	3.2.15	Romanshorn, BGK Arbonerstrasse	3.98
3203.3.037	3.2.9	Amriswil, BGK Romanshorerstrasse	4.91

Tabelle 5-1e

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)¹⁵) und der ergänzenden Ausführungen der UVEK-Weisung¹⁶ 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			
3203.3.084	1.1	Entwicklung der Bahnhofsgelände	As
3203.3.085	1.2	Entwicklungskonzept Stadtachsen St.Gallen	As
3203.3.086	1.3	Regionale Arbeitsplatzgebiete	As
3203.3.087	1.4	Entwicklungskonzept Goldach-Froheim	As
3203.3.088	1.5	Zielsetzungen Siedlungsdichten	As
3203.3.089	1.6	Standortkriterien für publikumsintensive Einrichtungen	As
3203.3.090	1.7	Erschliessungsanforderungen für Einzonungen	As
3203.3.091	2.1	Gestaltung Übergang Siedlung - offene Landschaft (L1h)	As
3203.3.092	2.2	Landschaftsqualitätsprojekt (LQP)	As
3203.3.093	2.3	Grundsatzabklärung Naturerlebnisraum Sitter - Tannenberg	As
3203.3.094	2.4.1	Amriswil, Markplatz	As
3203.3.095	2.4.2	Gossau, Mooswies	As
3203.3.096	2.4.3	Herisau, Quartier Alpsteinstrasse	As
3203.3.097	2.4.4	Romanshorn, Bildungs- und Bewegungscampus	As
3203.3.098	2.4.5	Romanshorn, Seepark	As
3203.3.099	2.4.6	Rorschach, Seeufer	As
3203.3.100	2.4.7	St.Gallen, Grünzug Ost	As

¹⁵ SR 725.116.21¹⁶ Vgl. UVEK-Weisung, S. 48 ff. Ziff. 3.6 und S. 57 ff. Ziff. 4.4.1.

Verkehrsmassnahmen

3203.3.064	8.10	Integration Bahnhof St.Fiden ins städtische Netz	Av
3203.3.075	8.5	Busangebot Agglomeration	Av
3203.3.076	8.6	Bussystem Oberthurgau Optimierung und Ausbau	Av
3203.3.078	8.8	Lesbarkeit Agglo Busnetz	Av
3203.3.105	4.1	Mobilitätsmanagement in Unternehmen (inkl. Projekte/Planungsprozesse), inkl. private Parkierung	Av
3203.3.106	4.2	Mobilitätsmanagement in Planungsprozessen	Av
3203.3.107	4.3	Kampagne clevermobil	Av
3203.3.108	7.1	Öffentliche Parkierung Gemeinden	Av
3203.3.109	7.2	Park & Ride Konzept	Av
Nicht zur Mitfinanzierung beantragte Eigenleistungen der Agglomeration			
3203.3.008	11.2	Sanierung Unfallhäufungsstellen - Eigenleistungen	Av E
3203.3.025	3.2.13	Teufen, BGK Nederteufen	Bv E
3203.3.028	3.2.16	Romanshorn, BGK Neuhofstrasse	Av E
3203.3.029	3.2.17	Romanshorn, BGK Obere Bahnhofstrasse	Av E
3203.3.033	3.2.5	Rorschach, BGK Thurgauerstrasse	Av E
3203.3.034	3.2.6	St.Gallen, BGK Teufenerstrasse	Av E
3203.3.035	3.2.7	Teufen, BGK Neugestaltung Dorfzentrum	Av E
3203.3.072	8.2	S-Bahn Verbindung St.Gallen – Bregenz - Dornbirn	Av E
3203.3.073	8.3	Zentrenverbindung Bahn	Av E
3203.3.077	8.7	Bussystem Oberthurgau - Anpassung Infrastruktur	Av E
3203.3.101	3.3.1	Tieftempogebiete Agglokern / Nebenzentren	Av E
3203.3.102	3.3.2	T-20, Begegnungszonen	Av E
3203.3.103	3.3.3	Netzstrategien Gemeindestrassen	Av E
3203.3.104	3.3.4	Prüfung Niedrigtempoabschnitte auf Hauptstrassen	Av E

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
Keine Massnahmen vorhanden			

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>
3203.3.001*	10.1	Rorschach, Anschluss Witen (Anschlussbauwerk)

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-Weisung¹⁷ 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>
Keine Massnahmen vorhanden				

Tabelle 5-5

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 werden¹⁸:

¹⁷Vgl. UVEK-Weisung, S. 57 ff. Ziff. 4.4.

¹⁸ Vgl. UVEK-Weisung S. 73 Ziff. 5.3.

B-Liste

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) laut AP</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) 2016*</i>	<i>Bundes- beitrag **</i>
3203.3.013	3.1.2	St.Gallen, Stadtraum St.Fiden	6.02	6.02	2.11
3203.3.014	3.1.3	St.Gallen, Stadtraum Lerchenfeld	12.04	12.04	4.21
3203.3.015	3.1.4	St.Gallen, Stadtraum Bruggen	6.94	6.94	2.43
3203.3.016	3.1.5	St.Gallen, Stadtraum Krontal	5.56	5.56	1.95
3203.3.023	3.2.11	Herisau, BGK Bahnhofstrasse	1.85	1.85	0.65
3203.3.061	6.5	Unterführung Bahnhof Winkeln	4.63	4.63	1.62
3203.3.062	6.6	Zugang Haggen - Lerchenfeld	1.39	1.39	0.49
3203.3.113	-	Paket LV B-Liste	79.72	79.72	27.90
3203.3.114	-	Paket Aufw. Str. B-Liste	13.06	13.06	4.57
Summe			131.21	131.21	45.93

Tabelle 5-6 *Preisstand April 2016**Preisstand April 2016 exkl. Mehrwertsteuer und Teuerung

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

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) laut AP</i>
Keine Massnahmen vorhanden			

Tabelle 5-7

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>
3203.3.054	5.4.1	2-1	Velobahn - A	A	Wildtierkorridor von überregionaler Bedeutung AR 01 SG 20
3203.3.040	5.1.11	5-1d	St. Gallen, Fuss-Velobrücke St. Gallen - Untereggen	B	Wald, Geotop von regionaler Bedeutung Nr. 268, Geotopkomplex national SG6 und Auengebiet von regionaler Bedeutung, spezielle Schutzverordnung Goldachtobel.
3203.3.055	5.4.2	2-1	Bodenseeradweg	A	Objekte von nationaler Bedeutung: Vogelreservat Nr 103 und 104, Amphibienlaichgebiet SG 103 und 113, Flachmoor Nr 1943, Auengebiet Nr 219; regionale Flachmoore
3203.3.056	5.4.3	5-1d	Velobahn - B	B	Wildtierkorridor von überregionaler Bedeutung AR 01 SG 20.

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
3203.3.002	10.2	Rorschach, A1-Anschluss Witen (Kantonsstrasse) inkl. Unterführung Industriestrasse	FS	Kein Handlungsbedarf
3203.3.059	6.3	Herisau, Bahnhofplatz und Bushof	FS	Kein Handlungsbedarf

Tabelle 6-2

B-Liste:

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Koordinationsstand im Richtplan	Handlungsbedarf / Konsequenz
----------	--------	-----------	---------------------------------	------------------------------

Keine Massnahmen vorhanden

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	Zeit-horizont
Keine Massnahmen vorhanden					

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 Fruchtfolgeflächen (FFF) ist insbesondere in der Raumplanungsverordnung (RPV)¹⁹ 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.

¹⁹ SR 700.1

6.3 Vorbehalt wegen noch nicht definitiv feststehender Richtplaninhalte

Der Bund macht die Leistung von Beiträgen an die Massnahmen des Agglomerationsprogramms davon abhängig, dass diese dem/n genehmigten Richtplan/Richtplänen entsprechen (Art. 30 RPG). Bei geänderten Verhältnissen mit weitreichenden Auswirkungen auf die Nutzungsordnung – wie mit dem revidierten RPG gegeben – ist mit der definitiven Beitragszusicherung im Rahmen der Leistungsvereinbarung zum Agglomerationsprogramm zuzuwarten, bis der Richtplan angepasst ist. Die Anpassung des/der Richtplans/Richtpläne an das revidierte RPG ist bis 30. April 2019 vorzunehmen, ansonsten die Ausscheidung neuer Bauzonen unzulässig ist, bis der betreffende Kanton/die betreffenden Kantone über eine vom Bundesrat genehmigte Richtplananpassung verfügt/verfügen (Art. 38a Abs. 1 und 3 RPG).

Der nach Massgabe des revidierten RPG überarbeitete Richtplan des Kantons Appenzell-Ausserrhoden ist vom Bundesrat noch nicht genehmigt worden. Der Bund muss sich bei der Prüfung des Agglomerationsprogramms somit auf eine planerische Grundlage abstützen, deren Inhalt noch nicht definitiv feststeht und sich folglich noch ändern kann. Deshalb gilt für das vorliegende Prüfergebnis des Bundes ein Vorbehalt.

Der nach Massgabe des revidierten RPG überarbeiteten Richtplan des Kantons Appenzell-Ausserrhoden wurde vom Bund bereits vorgeprüft. Das vorliegende Prüfergebnis steht daher unter dem Vorbehalt, dass die Kantone die Richtpläne bundesrechtskonform (insbesondere nach Massgabe der Vorprüfungsvorlage und des Vorprüfungsberichts des Bundes) sowie nach Massgabe des besagten Prüfergebnisses beschliesst.

Die Leistungsvereinbarung zum Agglomerationsprogramm kann erst abgeschlossen werden, wenn die Richtpläne nach Massgabe des vorliegenden Prüfergebnisses (vgl. Kap. 6.2) vom Bundesrat genehmigt sind.

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 St.Gallen-Bodensee 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	1'580	Stück	2'529	35%	0%	890	1'406'200
Fussgängerstreifenmarkierung	13	Stück	10'000	35%	0%	3'500	45'500
Fussgängerschutzinseln ohne Strassenaufweitung	42	Stück	22'114	35%	0%	7'740	325'080
Fussgängerschutzinseln mit Strassenaufweitung	135	Stück	100'000	35%	0%	35'000	4'725'000
Langsamverkehrsüberführungen	1'595	m2	10'000	35%	0%	3'500	5'582'500
Langsamverkehrsunterführung	1'087	m2	13'345	35%	0%	4'670	5'076'290
Längsführung Kat.1	3'162	m	48	35%	0%	20	63'240
Längsführung Kat.2	10'731	m	752	35%	0%	260	2'790'060
Längsführung Kat.3	38'886	m	1'435	35%	0%	500	19'443'000
Längsführung Kat.4	8'167	m	3'040	35%	0%	1'060	8'657'020

Total Beitrag Mio. CHF (gerundet)	48.12
--------------------------------------	-------

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.	53'400	m2	324	35%	5%	110	5'874'000

Total Beitrag Mio. CHF (gerundet)	5.88
--------------------------------------	------

Tabelle A1-b

Paket VM A-Liste (Verkehrsmanagement)

Massnahmentyp	Anzahl Leistungseinheiten	Leistungseinheit	Gemittelte Kosten pro Leistungseinheit	Beitragssatz	Konzeptkürzung	Beitrag pro Leistungseinheit (gerundet)	Total Beitrag
VM Kat.2	11	Knoten	454'545	35%	5%	151'140	1'662'540

Total Beitrag Mio. CHF (gerundet)	1.67
--------------------------------------	------

Tabelle A1-c