

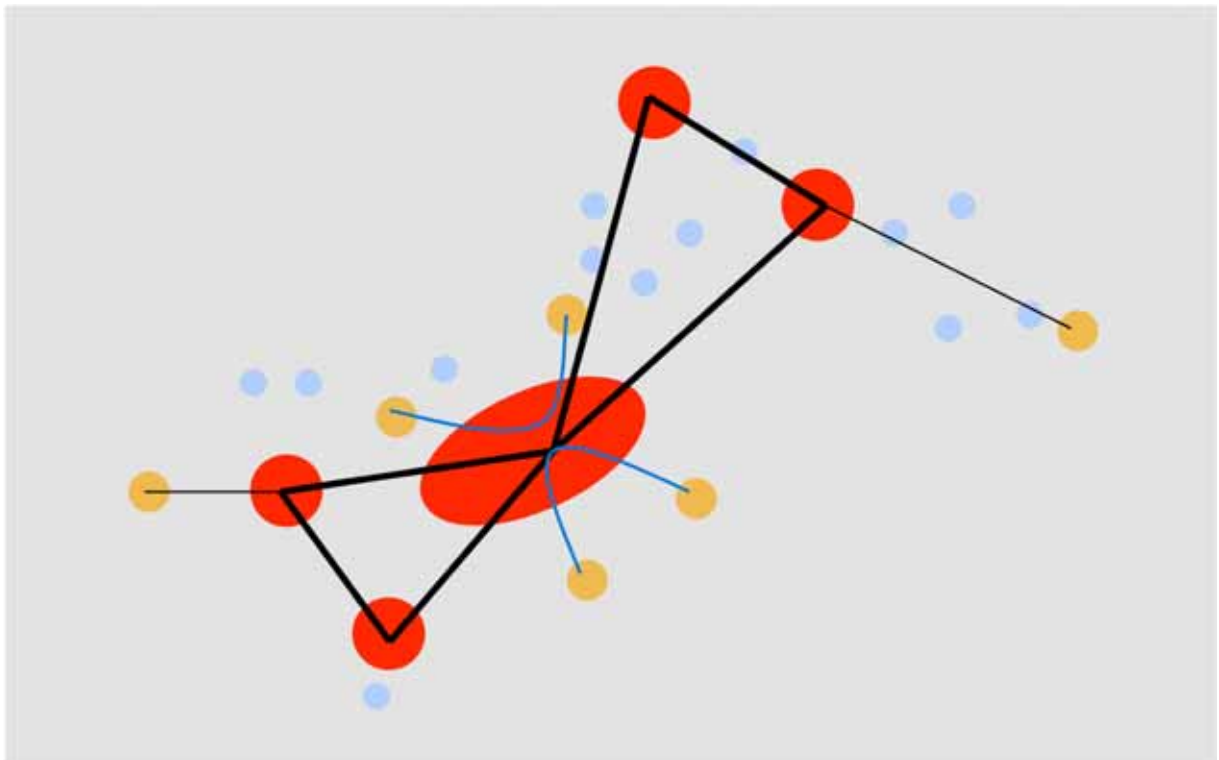


Kanton St.Gallen

| Kanton Appenzel A.Rh.

| Kanton Thurgau

Agglomerationsprogramm St.Gallen / Arbon-Rorschach



Siedlung und Verkehr

Kurzbericht zuhanden des Bundes

Auftraggeber:

Amt für Raumentwicklung des Kantons St.Gallen

Projektleitung:

Hans-Ueli Hohl, ARE St.Gallen

Auftragnehmer:

Strittmatter Partner AG, St.Gallen

Deér Gugger Partner AG, St.Gallen

Bezug:

Amt für Raumentwicklung des Kantons St.Gallen

Lämmli brunnenstrasse 54

9001 St.Gallen

Tel. 071 229 31 47

E-Mail: info.bdare@sg.ch

5. Dezember 2007

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
1. ÜBERBLICK	2
1.1 Der Betrachtungsraum.....	2
1.2 Wirkungszusammenhänge und Abhängigkeiten	2
1.3 Wirkungsziele, Leitsätze und Handlungsfelder	6
1.4 Siedlungsstruktur und Verkehrssystem	7
1.5 Entwicklungspotenziale und Entwicklungsstrategien	9
1.6 Bildung von Massnahmenpaketen	11
2. WÜRDIGUNG	12
2.1 Die Schwachstellen von heute sind auch die limitierenden Faktoren von morgen	12
2.2 Problemlösungsansätze	12
2.3 Beststrategie: Strukturmodell Siedlung und Verkehr.....	13
2.4 Gesamtpakete Siedlung und Verkehr.....	14
2.5 Verknüpfung mit flankierenden Massnahmen	15
2.6 Schlüsselmassnahmen	15
3. BEURTEILUNGSRASTER	20
3.1 Grundanforderungen.....	21
3.2 Wirksamkeitskriterien.....	29

1. ÜBERBLICK

1.1 Der Betrachtungsraum

Zur Agglomeration St.Gallen / Arbon-Rorschach gehören 22 Gemeinden aus den drei Kantonen St.Gallen, Appenzell A.Rh. und Thurgau.

Die Agglomeration St.Gallen / Arbon-Rorschach verfügt über eine Fläche von rund 24'000 ha und eine ständige Wohnbevölkerung von rund 200'000 Einwohnern sowie rund 115'000 Beschäftigte.

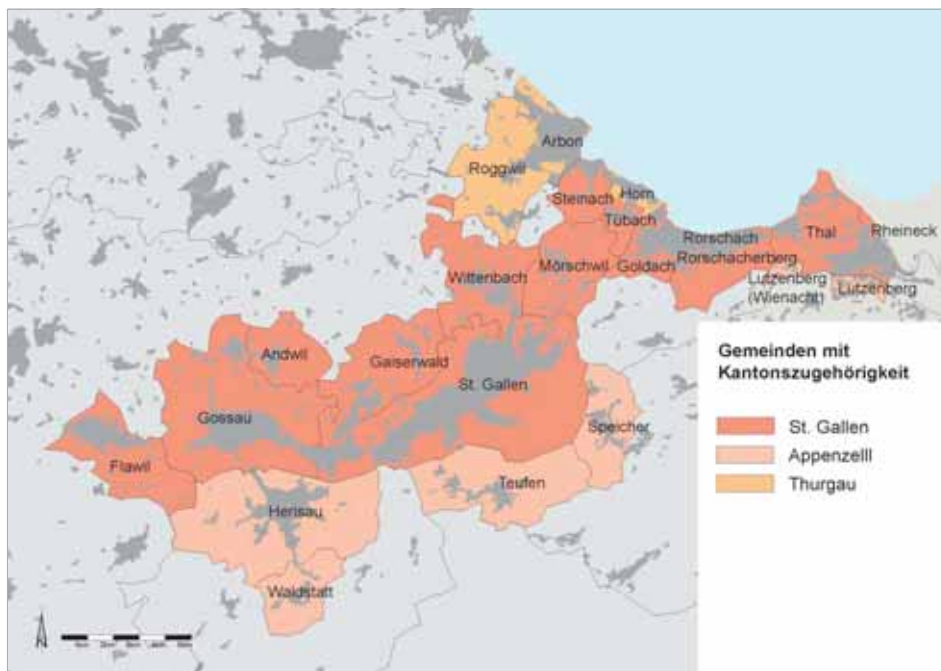


Abb.: Perimeter der Agglomeration St.Gallen / Arbon-Rorschach

1.2 Wirkungszusammenhänge und Abhängigkeiten

1.2.1 Wechselwirkungen Siedlung und Verkehr

Über die Nutzungsordnung werden die verschiedenen Aktivitäten (Wohnen, Arbeiten, Freizeit, Erholung, Einkaufen) im Raum festgelegt und gesteuert. Der Verkehr verbindet diese Aktivitäten und beeinflusst seinerseits ihre Verteilung im Raum. Das Mass und die Art der möglichen räumlichen Nutzungen hängen stark von der Qualität und der Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur ab. Zwischen Raumnutzung und Verkehr besteht damit eine Wechselwirkung: Einerseits beeinflusst die räumliche Entwicklung die Mobilität, andererseits ist die Mobilität ein Motor der räumlichen Entwicklung (z.B. Attraktivität von Autobahnanschlüssen für publikumsintensive Einrichtungen; sehr gute S-Bahnverbindungen in die Zentren ermöglichen das Wohnen an der Peripherie).

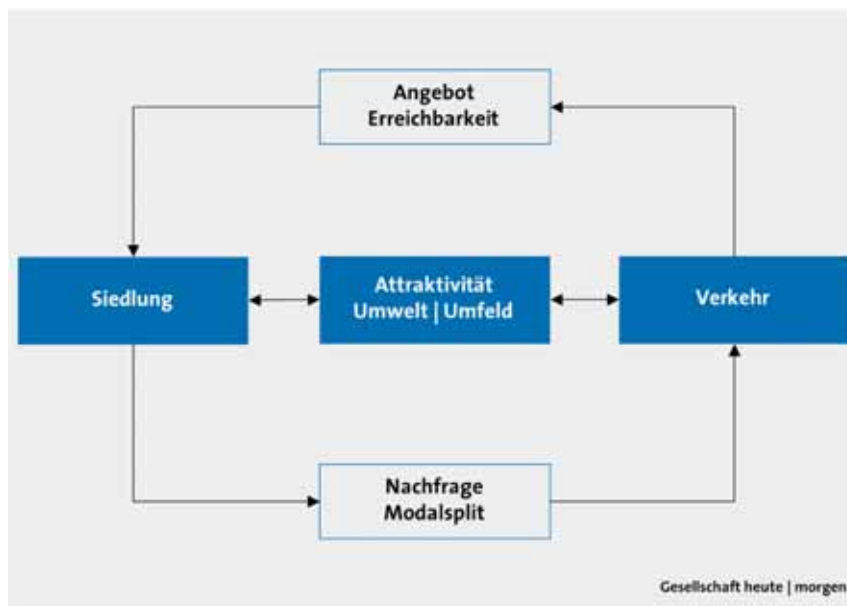


Abb.: Wechselwirkungen zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung und deren Einwirkung auf die Standortattraktivität

Folgende Feststellungen können gemacht werden:

- Die räumliche Entwicklung ist neben topographischen Voraussetzungen primär eine Folge der Erschliessungsqualität. Die Entwicklung von städtischen Räumen ist eine Folge der Verkehrsgunst. Die Qualität der Verkehrserschliessung bestimmt in hohem Masse die Attraktivität eines Lebens- und Wirtschaftsraumes.
- Die Erschliessungsqualität ist dann am grössten, wenn die Voraussetzungen für einen effizienten, wesensgerechten Einsatz aller Verkehrsträger – ÖV, MIV und LV – optimiert sind.
- Die verkehrliche Entwicklung ist neben infrastrukturellen Voraussetzungen primär die Folge der räumlichen Struktur (Dichten, Nutzungstrennung etc.).
- Die Siedlungsstruktur hat Einfluss auf Verkehrsmenge und Verkehrsmittelwahl.
- Je nach Raumstruktur (Funktionsteilung und Dichte) und Verkehrsinfrastruktur (Verkehrsangebot) resultieren unterschiedliche Wegelängen und Verkehrsnachfragen (Verkehrsvolumen und Modal Split).
- Raumstruktur und Verkehrssituation beeinflussen direkt die Attraktivität eines Raumes.

Ziel des Agglomerationsprogrammes St.Gallen / Arbon-Rorschach ist es, diese Wechselwirkungen und Abhängigkeiten aufzuzeigen und ins Zentrum der Überlegungen zu stellen. Das heisst, die Aussagen zur Siedlungsentwicklung sollen nach Möglichkeit in Bezug zum Verkehr gesetzt werden. Umgekehrt sind die Aussagen zum Verkehr bezüglich des Einflusses auf die Siedlungsentwicklung zu reflektieren.

1.2.2 Die Agglomeration funktioniert bereits heute nur gemeinsam

Die gegenseitigen Verflechtungen innerhalb der Agglomeration St.Gallen / Arbon-Rorschach sind ausserordentlich intensiv. Die Besiedlung korrespondiert nur noch sehr begrenzt mit den politischen Grenzen. Dies lässt sich mit der nachfolgenden Darstellung illustrieren: Die Siedlungsgebiete (weisse Flächen) der einzelnen Gemeinden gehen z.T. ineinander über und lassen sich ohne Einblendung der Gemeindegrenzen nur noch erschwert zuordnen.

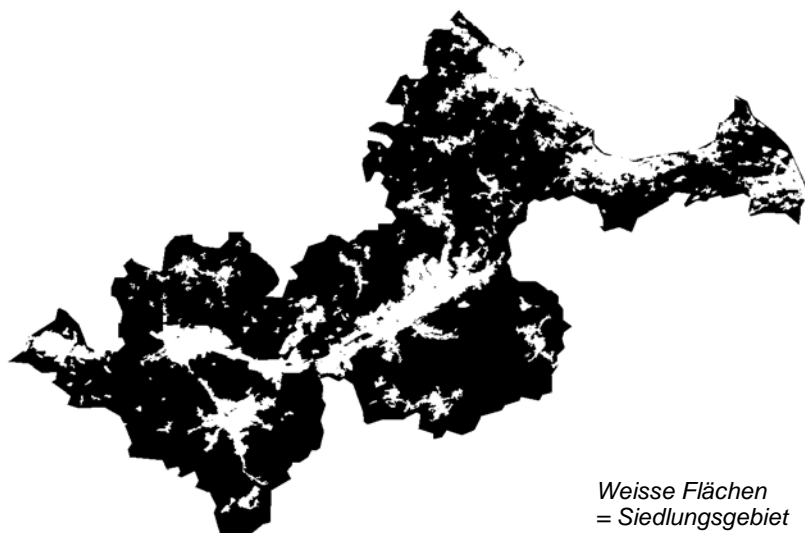


Abb.: Siedlungsgebiete in der Agglomeration St.Gallen / Arbon-Rorschach (= Primärflächen gemäss LK 1:50'000) ; reproduziert mit Bewilligung Swisstopo BA 068316)

Nicht nur räumlich wächst die Agglomeration immer mehr zusammen, auch hinsichtlich der Funktionen. Nutzungstrennung und Nutzungskonzentration haben bereits alle Lebensbereiche durchdrungen. Unsere Wohn-, Arbeits-, Freizeit- und Einkaufsorte verteilen sich über die ganze Agglomeration. Dieser «Siedlungsorganismus» funktioniert somit nur noch gemeinsam – vorausgesetzt, die einzelnen Nutzungen können auch künftig tatsächlich erreicht werden, was ein leistungsfähiges Verkehrssystem voraussetzt. Die Attraktivität der einzelnen Gemeinden hängt folglich davon ab, wie gut es gelingt, die Leistungsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems zu erhalten und die Nachbargemeinden zu erreichen. An vielen Orten zeichnet sich jedoch ab, dass diese Kapazitäten zunehmend ausgeschöpft sind und die Nutzungen damit nicht mehr problemlos erreicht werden können. Anhand der Restkapazitäten der National- und Kantonsstrassen zeigt sich deutlich, dass die Erreichbarkeit der Zentren akut gefährdet ist.



Abb.: Restkapazitäten der National- und Kantonsstrassen (schematisch)

Die Gesellschaftsentwicklung lässt eine weiter zunehmende Mobilitätsnachfrage erwarten. Eine umfassende Verständigung über Massnahmen, Prioritäten und die Finanzierung ist unausweichlich.

1.2.3 Die künftige Entwicklung ist ohne Massnahmen nicht nachhaltig

Die starke Siedlungsentwicklung in die Fläche führt zu langen Wegen zwischen Ziel und Quelle des Verkehrs. Die geringere Dichte im Agglomerationsgürtel erschwert den Ausbau eines effizienteren öffentlichen Personennahverkehrs im Sinne der S-Bahn und der Stadt- oder Regionalbusse. Damit verschlechtert sich der Modal Split zu Lasten des Fuss-, Rad- und öffentlichen Verkehrs.

Das überörtliche Angebot an publikumsintensiven Einrichtungen bedingt ein grosses Einzugsgebiet, das sich nur teilweise durch den öffentlichen Personennahverkehr erschliessen lässt und seinerseits zum erheblichen Wachstum des motorisierten Individualverkehrs in der Agglomeration beiträgt.

Aufgrund dieser strukturellen Effekte braucht es, neben Massnahmen zur Erhaltung und Verbesserung der Funktionsfähigkeit des Verkehrssystems, auch raumplanerische Massnahmen zur Beeinflussung der Siedlungsentwicklung. Andernfalls ist mit einem anhaltenden Wachstum des MIV bis zur Kapazitätsgrenze der Infrastrukturen zu rechnen. Die Erschliessungsqualität der Agglomerationszentren ist mittel- und langfristig gefährdet.

Durch das erhöhte Verkehrsaufkommen kommen verschiedene Verkehrsinfrastrukturen an die Leistungsgrenze oder haben diese teilweise bereits erreicht. Dadurch wird das Verkehrssystem innerhalb der Agglomeration, insbesondere aber die Erreichbarkeit der Zentren (insbesondere der Stadt St.Gallen) beeinträchtigt. D.h. die Arbeitsplätze und Dienstleistungen sowie die Wohnorte und Erholungsziele in der Agglomeration sind deutlich schlechter erreichbar. Die Standortqualität des Agglomerationskerns und damit der Agglomeration als Ganzes nimmt ab, und die Funktionen verlagern sich aufgrund der besseren Erreichbarkeit in den Agglomerationsgürtel, was aus siedlungspolitischer Sicht (haushälterische Bodennutzung, geordnete Besiedlung) unerwünscht ist.

1.3 Wirkungsziele, Leitsätze und Handlungsfelder

Um die Folgen der bestehenden und absehbaren Siedlungs- und Verkehrsentwicklung bzw. die daraus resultierenden Umfeld- und Umweltauswirkungen des Verkehrs zu minimieren und die künftige Entwicklung vorausschauend zu steuern, werden, gestützt auf die übergeordneten kantonalen Planungen und die Vorgaben des Bundes, für das Agglomerationsprogramm gewichtete Wirkungsziele festgelegt (Reihenfolge mit abnehmendem Gewicht).

1. **Vermeiden langer Wege**
(Vermeiden langer Wege - Reduktion der Verkehrsnachfrage)
2. **Umlagern der Wege auf effiziente Verkehrsmittel**
(Wesengerechter Verkehrsmiteinsatz - Umlagerung auf den LV und ÖV)
3. **Optimieren der bestehenden Verkehrsinfrastruktur**
(Effizienzsteigerung durch Beseitigung punktueller Schwachstellen und betriebliche Optimierungen)
4. **Ausbauen der Verkehrsinfrastruktur**
Kapazitätserweiterung des Netzes durch Neubauten

Die Gewichtung der Wirkungsziele ergibt sich auf Grund ihrer Wirksamkeit und der Anforderungen der Nachhaltigkeit. Sie folgt dem Grundgedanken: minimieren - umlagern - optimieren - ausbauen. Die Gewichtung führt nicht zu einer direkten Priorisierung von Massnahmen. Die Festlegung von Massnahmen und der Umsetzungsplan haben vielmehr auf Grund einer umfassenden Interessenabwägung zu erfolgen.

Als politisch-strategischer Rahmen wurden folgende Leitsätze und Handlungsfelder für die Bereiche Siedlung (S) und Verkehr (V), sowie für den Bereich der Organisation (O) beschlossen:

Leitsätze	Handlungsfelder
<i>Minimierung der Weglängen</i>	
S1: Kompakte Siedlungsstruktur, hohe Nutzungsmischung, kurze Wege	H.S1: Ausrichtung der Siedlungsentwicklung auf gut ausgestattete Lagen
V1: Infrastrukturkapazität im Innern zugunsten des LV erhöhen und von/nach Ausen mit Dosierungen die innerörtliche Funktionsfähigkeit des Verkehrssystems dosieren	H.V1: Förderung Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur innerhalb der Zentren, und Dosierung nach dem Umfeld.
<i>Umlagerung auf effiziente Verkehrsmittel</i>	
S2: Siedlungsentwicklung fördern, wo gute ÖV-Erschliessung vorhanden bzw. möglich ist	H.S2: Abstimmung der Siedlungsentwicklung auf die Qualität der ÖV-Erschliessung
V2: Attraktivität des ÖV in Bezug auf Verfügbarkeit und Komfort erhöhen	H.V2.: Einführung / Ausbau Stadtbussysteme, Aufwertung Umsteigepunkte u.a.
<i>Optimierung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur</i>	
S3: Reduktion von Konflikten zwischen Umfeld und Verkehr durch flankierende Massnahmen entlang und im Umfeld von Hauptverkehrsachsen	H.S3: Reduktion von Konflikten zwischen Umfeld und Verkehr.
V3: Beseitigung punktueller Schwachstellen im Netz und betriebliche Optimierungen	H.V4: Beseitigung punktueller Mängel und betriebliche Optimierung.
<i>Ausbau der Verkehrsinfrastruktur</i>	
S4: Korridore für künftige Verkehrsinfrastrukturen freihalten	H.S4: Raumsicherung
S5: Kapazität Infrastruktur erhöhen (Schiene, Strasse)	H.S5: Ergänzungen bestehender Netze durch Neu- und Ausbauten
<i>Organisation</i>	
O1: Verbindlichkeit des Agglomerationsprogramms für alle Behörden sichern	H.O1: Verbindlichkeit des Agglomerationsprogramms sicherstellen
O2: Gemeinsame Organisation schaffen	H.O2.1: Geeignete Organisationsstruktur schaffen

1.4 Siedlungsstruktur und Verkehrssystem

Die Agglomeration ist ein System von Siedlungsräumen mit sich ergänzenden Funktionen. Nicht alle Räume haben gleichartige Entwicklungspotenziale. Weil die Ausgangslage und die Standortvoraussetzungen der Agglomerationsgemeinden unterschiedlich sind, kann es nicht darum gehen, allen Gemeinden *gleichartige* Entwicklungspotenziale zuzuordnen. Die Gemeinden sollen sich jedoch *gleichwertig*

entwickeln; je nach Standorteignung stehen eher quantitative oder qualitative Entwicklungspotenziale im Vordergrund. Es werden vier Siedlungstypen unterschieden. Für die Herleitung wurden folgende Aspekte berücksichtigt:

- Zentralität / Vollständigkeit der Versorgungsangebote
- ÖV-Erschliessungsqualität / Erreichbarkeit für den ÖV
- Anbindungsqualität Strassennetz

Die Zuordnung zu den einzelnen Siedlungstypen erfolgt nicht pro Gemeinde insgesamt, sondern für die einzelnen Gemeindeteile oder funktionale Räume.

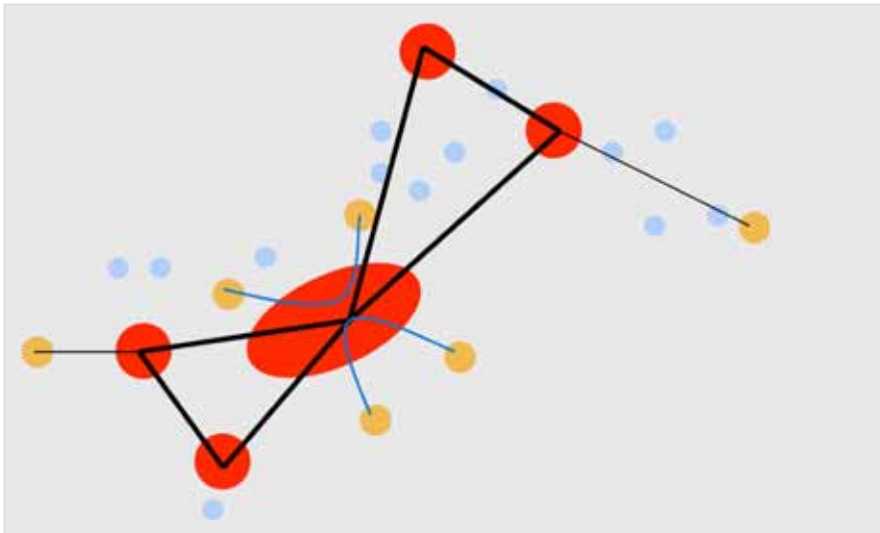
- *Agglomerationszentrum*
Stadt St. Gallen
- *Nebenzentren*
Herisau, Gossau, Arbon/Steinach, Rorschach/Rorschacherberg/
Goldach
- *Orte mit lokalen Zentrumsfunktionen*
Speicher, Teufen, Wittenbach, Rheineck, Flawil, Abwil
- *Orte mit hauptsächlich Wohnfunktion*
Waldstatt, Lutzenberg, Engelburg, Mörschwil, Tübach, Thal, Andwil, Horn, Roggwil

Die "Vision" zur räumlichen Entwicklung orientiert sich weitgehend am Bestand, denn das Agglomerationsprogramm kann sich nicht im "luftleeren Raum" bewegen. Das "Visionäre" liegt denn auch nicht in der "Umkrempelung" der Siedlungsstrukturen, sondern in der besseren und tatsächlichen Abstimmung von Siedlung und Verkehr.

Die polyzentrische Agglomerationsstruktur bedingt die adäquate Vernetzung der Orte. Die Typisierungen der übergeordneten (Kantons-) Strassennetze in den kantonalen Richtplänen deckt sich dabei weitgehend mit der Sichtweise der Agglomerationspolitik, bei der sich die Hierarchie des Netzes aus der Bedeutung der damit verbundenen Orte ergibt:

- Hauptverkehrsstrassen
- Lokalverbindungsstrassen

Die vier Siedlungstypen mit abgestimmtem Verkehrssystem ergeben ein sich ergänzendes funktionales System, das durch folgendes Strukturmodell Siedlung und Verkehr schematisch dargestellt werden kann.



Mit diesen modellhaften Überlegungen zur Siedlungsstruktur und zur Verkehrshierarchie wird eine zusätzliche Grundlage für die Erarbeitung und Beurteilung der Massnahmen geschaffen. Die Infrastrukturvorhaben und die flankierenden Massnahmen werden auch daran zu messen sein, ob und in welchem Masse sie die erwünschte Siedlungsentwicklung unterstützen.

1.5 Entwicklungspotenziale und Entwicklungsstrategien

Potenziale im Sinne gegenseitiger Entwicklungssynergien können nur genutzt werden, wenn die räumliche Entwicklung der Orte koordiniert und die Infrastruktur darauf abgestimmt wird. Entsprechend der Siedlungsstruktur und des Verkehrssystems sind für die vier Siedlungstypen Leitvorstellungen formuliert worden.

a) Wohnen

Gemäss den Leitsätzen zum Bereich Siedlung sind in quantitativer Hinsicht primär Standorte mit hoher Nutzungsmischung und guter Versorgung/Ausstattung zu sichern. Dabei handelt es sich um das Agglomerationszentrum und die Nebenzentren. Für die übrigen Standorte sind folglich eher qualitative statt quantitative Entwicklungsstrategien anzustreben. Alle Gemeinden sollen sich quantitativ aber so entwickeln können, dass die demographische Struktur erhalten werden kann. Dies bedingt einen jährlichen Bevölkerungszuwachs von ca. 0.5 %. Anzustreben ist bei allen Siedlungstypen generell ein positiver Saldo zwischen Steuerertrag und Infrastrukturkosten.

Im Bericht wird aufgezeigt, wo auf Grund dieser Strategie die Bevölkerungsentwicklung im Vergleich zu heute forciert und wo sie im Gesamtinteresse der Agglomeration im Vergleich zu heute eher moderater erfolgen oder wo die bisherige Entwicklung gehalten werden soll.

b) Arbeiten

Mit der anhaltenden Verschiebung der Arbeitsplätze in den dritten Sektor sinkt zugleich der Flächenbedarf pro Arbeitsplatz. Mit einem spezifischen Flächenbedarf von ca. 25 m² pro Arbeitsplatz verbleibt auch innerhalb der bestehenden Büroflächen noch eine grosse Re-

serve. Flächenintensive Gewerbe- und Industriearbeitsplätze siedeln sich dort an, wo der Bodenbedarf zu günstigeren Bedingungen gedeckt werden kann, also an eher dezentralen Lagen. Arbeitsplatzintensive Betriebe des Dienstleistungssektors suchen dagegen zentrale Lagen.

Die Entwicklung der Arbeitsplätze konzentriert sich heute somit auf zentrale, mit dem ÖV gut erschlossene und gut ausgestattete Standorte, was aus raum- und verkehrsplanerischer Sicht erwünscht ist. Handlungsbedarf besteht in diesem Bereich aus Sicht Agglomeration insofern, als die Erreichbarkeit der Arbeitsplätze sichergestellt werden muss.

c) Publikumsintensive Einrichtungen (PE)

Soweit relevant, ist die Behandlung der PE über die kantonalen Richtplanungen bereits hinreichend gesichert. Im Rahmen des Agglomerationsprogrammes ist die Vereinheitlichung der Systeme anzustreben.

d) Verkehr

Das Agglomerationsprogramm fordert den wesensgerechten Verkehrsmiteinsatz und die Förderung des öffentlichen Verkehrs aufgrund der höheren Effizienz bei begrenzten Infrastrukturkapazitäten.

- Im Agglomerationszentrum und in den Nebenzentren sind der Bedeutung und Grösse entsprechend adäquate, städtische ÖV-Systeme einzuführen / auszubauen bzw. die Angebotsstruktur zu verbessern.
- In den Umlandgemeinden ist die Anbindung an das nächste Zentrum im Sinne der Grund- bzw. erweiterten Grundversorgung zu sichern.

Die Schiene hat in der Agglomeration St. Gallen / Rorschach-Arbon die Funktion eines Grob- und Mittelverteilers. Während die überregionalen Aufgaben vom Bund geplant werden, steht im Rahmen der Agglomerationsplanung die Funktion als Mittelverteiler und hier der Ausbau des S-Bahn-Systems im Vordergrund.

Die Strassen nehmen je nach Bedeutung im Netz unterschiedliche Funktionen wahr. Während das Autobahnnetz in die Planungskompetenz des Bundes fällt und primär die überregionale Erreichbarkeit für den MIV sichert, übernimmt das übrige Kantons- und Gemeindestrassennetz regionale und kommunale Erschliessungsaufgaben. Für das Agglomerationsprogramm relevant ist das Kantonsstrassennetz als Rückgrat der Agglomerationserschliessung. Durch den angebotsorientierten Bau und Betrieb der Strassen sind unterschiedliche Verkehrsmittelprioritäten durchzusetzen. Beim Kantonsstrassennetz ist bei Bau und Betrieb den unterschiedlichen Verkehrsmittelprioritäten Rechnung zu tragen, indem explizit Kapazitätsanteile den einzelnen Verkehrsarten zugewiesen werden:

- Hauptverkehrsstrassen sind gegenüber Regionalverbindungsstrassen oder anderen Strassen zu priorisieren (Knotensteuerungen, Dosierung).
- Innerhalb der städtischen Räume ist dem Langsamverkehr und dem öffentlichen Verkehr aufgrund der gegenüber dem MIV höheren Leistungsfähigkeit auf allen Wegelängen Priorität einzuräumen. Demgegenüber kommt dem MIV insbesondere in den Umlandgemeinden mit Ausnahme von kurzen Verbindungen die Priorität der Erschliessung zu. Aufgrund der an diesen Standorten geringeren Bevölkerungsentwicklung lässt sich dies mit den Verkehrsträgerkapazitäten vereinbaren.

1.6 Bildung von Massnahmenpaketen

Um die Leistungsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems nachhaltig gewährleisten zu können, sind gestützt auf die Analysen Massnahmen erarbeitet, beurteilt und zu Massnahmenpaketen zusammengefasst worden. Ziel der Massnahmenplanung ist es, längerfristig eine nachhaltige – sprich koordinierte – Siedlungs- und Verkehrsentwicklung zu erreichen und kurzfristig die drängendsten Schwachstellen und Engpässe im Verkehr zu beheben, damit die Funktions- und Leistungsfähigkeit der Agglomeration als Lebens- und Wirtschaftsraum erhalten werden kann.

Mit Blick auf eine optimale Wirkung werden die Einzelmassnahmen in folgende Schlüsselbereiche (bzw. Massnahmenpakete) zusammengefasst.

- Siedlung
- Umsetzung S-Bahn-Konzept St.Gallen
- Optimierung des Verkehrsflusses des strassengebundenen ÖV im Agglomerationszentrum
- Optimierung Langsamverkehr
- Entlastung und Aufwertung der Nebenzentren
- Optimierung Verkehrsknoten HB St.Gallen
- Organisation und Umsetzung
- Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens
- Einzelmassnahmen

2. WÜRDIGUNG

2.1 Die Schwachstellen von heute sind auch die limitierenden Faktoren von morgen

Aktuell gibt es keine greifbaren Anzeichen, die darauf schliessen lassen, dass sich die Entwicklungen aus der Vergangenheit ohne lenkende Massnahmen kurz- und mittelfristig massgeblich ins Positive verändern. Es wird daher davon ausgegangen, dass sich ohne Massnahmen der Trend der letzten 10 Jahre fortsetzt. Diese Grundeinschätzung liegt denn auch den Entwicklungsannahmen in den Bereichen Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung sowie Verkehrsentwicklung zugrunde. Insbesondere beim Verkehrsverhalten ist davon auszugehen, dass jeder Verkehrsteilnehmer für sich in Anspruch nimmt, sich individuell vernünftig und mit dem für ihn grössten Nutzen zu bewegen. Dies hat zur Konsequenz, dass sich auch im Verkehrsverhalten ohne Zwang oder erheblichen Anreiz keine Trendumkehr ergeben wird. Die Antriebs- und Einflussfaktoren der Mobilität mitsamt ihren Wechselwirkungen sind so komplex, dass quantitative Aussagen mit grosser Unsicherheit behaftet sind. Auf einen quantitativen Nachweis kann daher ohne wesentlichen Informationsverlust verzichtet werden.

In diesem Sinne ist das, was heute ist und tagtäglich wahrgenommen werden kann, auch die zu erwartende Entwicklung. Entsprechend werden auch die Schwachstellen von heute die limitierenden Faktoren von morgen sein. Wichtiger als der quantitative Nachweis dieser bekannten Fakten, ist das Aufzeigen der Wirkungszusammenhänge und Abhängigkeiten, worauf im Hinblick auf die Massnahmenplanung und auch im Hinblick auf die Verständigung unter den Agglomerationsgemeinden ein Schwergewicht gelegt wurde.^π

Die Entwicklungen in den Bereichen Einwohner, Arbeitsplätze, Verkehrsintensive Einrichtungen sowie Verkehr sind qualitativ und - soweit zweckmässig und notwendig - auch quantitativ abgeschätzt und die Schwachstellen im System eruiert worden.

2.2 Problemlösungsansätze

Um eine nachhaltige Entwicklung gewährleisten zu können, ist eine Kombination von kurzfristig wirkenden, reaktiven Massnahmen und langfristig präventiven Massnahmen erforderlich.

Es gibt Probleme, die kurzfristig zu lösen sind. Die Behebung von aktuellen Schwachstellen zur Erhaltung der Funktions- und Leistungsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems erfolgt vor allem durch betriebliche und bauliche Massnahmen sowie flankierende verkehrliche und siedlungsplanerische Massnahmen.

Es ist aber auch Aufgabe des Agglomerationsprogrammes, Probleme langfristig zu vermeiden. Die Vermeidung von künftigen Problemen erfolgt vor allem durch Siedlungsmassnahmen.

2.3 Beststrategie: Strukturmodell Siedlung und Verkehr

Um die Probleme langfristig entschärfen zu können, ist es notwendig, die Siedlungsentwicklung und das Verkehrssystem in ein Gleichgewicht zu bringen bzw. in eine erwünschte Richtung zu lenken - darin besteht die grosse Herausforderung. Mit dem Agglomerationsprogramm soll einerseits die mit der Siedlungsentwicklung und Funktioneinteilung verbundene Mobilität angemessen über die Verkehrsinfrastruktur bewältigt werden (z.B. Infrastruktur- und betriebliche Massnahmen), andererseits soll die Siedlungsentwicklung in eine erwünschte Richtung gelenkt werden, damit unerwünschte Entwicklungen so weit als möglich minimiert werden können.

Mit dem Strukturmodell werden vier Siedlungstypen mit abgestimmtem Verkehrssystem als funktionale Einheiten definiert. Die darauf ausgerichteten Entwicklungsstrategien orientieren sich an folgenden Leitideen:

- Die Agglomeration ist als System von Siedlungsräumen mit sich ergänzenden Funktionen zu verstehen.
- Die vier Siedlungstypen sollen über gleichwertige, nicht gleichartige Entwicklungspotenziale verfügen (nicht alle machen das Gleiche).
- Unterscheidliche Siedlungsentwicklungen erfordern differenzierte Verkehrsinfrastrukturen.
- Bestehende Verkehrsinfrastrukturen erfordern adäquate Siedlungsentwicklungen.

Daraus ergeben sich für die Entwicklungsstrategien folgende Grundsätze:

- Alle Gemeinden sollen sich quantitativ entwickeln können. Zur Erhaltung der demographischen Struktur ist ein Wachstum von ca. 0.5 % pro Jahr notwendig.
- Ein quantitatives Wachstum soll primär an Orten mit hoher Nutzungsdurchmischung und guter, vollständiger Ausstattung und Versorgung erfolgen Konkret bedeutet dies eine forcierte Entwicklung im Vergleich zu heute im Agglomerationszentrum und in den Nebenzentren.
- Bei den anderen beiden Siedlungstypen (Orte mit lokaler Zentrumsfunktion und Orte mit hauptsächlich Wohnfunktion) bedeutet dies eher ein qualitatives Wachstum. Konkret heisst dies: Halten der Entwicklung bzw. gegenüber heute ein moderateres Wachstum.
- Mit der Siedlungsentwicklung einher geht die Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr: städtische ÖV-Systeme in den Zentren, Grundversorgung an den Wohnstandorten.

Bezogen auf die einzelnen Siedlungstypen ergeben sich folgende Beststrategien:

Agglomerationszentrum und Nebenzentren

- Siedlungsentwicklung stärken
- Clusterbildung im 3. Sektor, PE, Freizeit
- städtische ÖV- Systeme

Orte mit lokaler Zentrumsfunktion

- halten der Siedlungsentwicklung
- ausgewogenes Verhältnis Wohnen und Arbeiten
- gute ÖV-Erschliessungsqualität

Orte mit hauptsächlich Wohnfunktion

- moderatere Siedlungsentwicklung
- spezielle "Wohnsegmente", besetzen von Nischen
- lokales Gewerbe
- ÖV-Grundversorgung

Die vorgeschlagene Strategie mit den differenzierten Entwicklungspotenzialen ist bezogen auf die angestrebte bzw. erwartete zukünftige Entwicklung kohärent. Sie besteht in der Stärkung der Zentren und in einer moderaten, ergänzenden Entwicklung in den anderen Agglomerationsgebieten.

2.4 Gesamtpakete Siedlung und Verkehr

Die Entwicklungsstrategien für die Siedlungstypen bilden immer ein Gesamtpaket bezogen auf die Siedlung und den Verkehr. Das heisst,

- dass die Siedlungsentwicklung nicht losgelöst vom Verkehrssystem gedacht werden kann und umgekehrt;
- dass jedem Siedlungstyp ein adäquates Verkehrssystem zugeordnet werden muss;
- dass jede Siedlungsentwicklung zwingend mit den entsprechenden Verkehrsinfrastrukturmassnahmen gekoppelt sein muss;
- dass Siedlung und Verkehr Gesamtpakete bilden und ein "Rosinenpicken" nicht opportun ist.

Die unterschiedlichen Entwicklungsstrategien sind als Chancen und nicht als Behinderungen zu verstehen. Es gibt gewisse Spezialitäten, die sich ergänzen und insgesamt zu einer stärkeren Position führen. Stadt oder Zentrum sein hat nicht nur Vorteile, sondern erfordert auch aufwändige Verkehrsinfrastrukturen.

Welche Entwicklungsrichtung eine Gemeinde einschlagen will, bleibt grundsätzlich ihr überlassen. Die gewählte Entwicklungsrichtung ist aber zwingend mit einem adäquaten (ÖV)-Verkehrssystem zu verbinden.

2.5 Verknüpfung mit flankierenden Massnahmen

Bei der Beststrategie ist es zwingend erforderlich, dass bei den Massnahmen die Verknüpfung von Siedlung und Verkehr im vorstehenden Sinne gewährleistet wird. Dies ist bei den Einzelmassnahmen mit dem Verweis auf flankierende Massnahmen dokumentiert.

Konkret bedeutet dies etwa, dass die Umsetzung des S-Bahn-Konzeptes St. Gallen mit der Vorgabe bezüglich Siedlungsdichten für Ein- und Umzonungen im Einzugsbereich der S-Bahn zu verknüpfen ist oder dass bei Zentrumsumfahrungen in den Nebenzentren eine Aufwertung der heutigen Ortsdurchfahrten einhergehen muss.

2.6 Schlüsselmassnahmen

Vorweg ist zu bemerken, dass alle in Erwägung gezogenen Massnahmen einen Zielbeitrag zur Lösung der Agglomerationsprobleme leisten. Das System und die Abhängigkeiten sind zu komplex, als dass sich eine Rangfolge berechnen lässt. Die Wirkungsziele werden von den verschiedenen Massnahmen jedoch unterschiedlich stark unterstützt. Dabei sind Massnahmen, welche die Verkehrsnachfrage reduzieren gegenüber Massnahmen, welche einen nachfrageorientierten Kapazitätsausbau zum Ziel haben, grundsätzlich besser zu bewerten.

Es darf jedoch nicht übersehen werden, dass insbesondere im Agglomerationszentrum eine spürbare Erhöhung der Leistungsfähigkeit des strassengebundenen ÖV nur durch eine merkliche Verbesserung des Verkehrsflusses realisierbar ist. Dies setzt insbesondere genügende Kapazitäten für alle Verkehrsarten (LV, ÖV, MIV) voraus.

In diesem Sinne sind die gebildeten Massnahmenpakete als Gesamtstrategie zu verstehen, deren Umsetzung durch die unterschiedlichen Reifegrade und Realisierungszeitpunkte sowie aufgrund der vorbehaltenen demokratischen Verfahren zwangsweise in Etappen erfolgt. Dies drückt sich insbesondere auch in der Zuweisung zu den A-, B- und C-Listen aus.

Die Einzelmassnahmen sind in folgende Schlüsselbereiche (bzw. Massnahmenpakete) zusammengefasst.

– **Siedlung:**

Die Siedlungsmassnahmen sind einerseits generelle Vorgaben an die Nutzungsplanung im Sinn der Abstimmung Siedlung und Verkehr, andererseits gelten sie teilweise als notwendige flankierende Massnahmen zu den einzelnen Infrastrukturmassnahmen.

– **Umsetzung S-Bahn-Konzept St.Gallen:**

Die S-Bahn ist das Rückgrat zur nachhaltigen Stärkung des öffentlichen Verkehrs in der Agglomeration St.Gallen / Arbon-Rorschach und der Ostschweiz. Ihr kommt in Bezug auf die Bewältigung des Agglomerationsverkehrs eine tragende Funktion zu.

- **Optimierung des Verkehrsflusses des strassengebundenen ÖV im Agglomerationszentrum:**
Im Agglomerationszentrum ist eine spürbare Erhöhung der Leistungsfähigkeit des strassengebundenen ÖV nur durch eine merkliche Verbesserung des Verkehrsflusses realisierbar. Dies setzt insbesondere genügende Kapazitäten für alle Verkehrsarten (LV, ÖV, MIV) voraus.
- **Optimierung Langsamverkehr:**
Da rund ein Drittel der Autofahrten kürzer als 3 km sind, ist das Umlagerungspotenzial auf den LV insbesondere im Agglomerationszentrum und in den Nebenzentren erheblich. In Ergänzung zu kurzfristigen, punktuellen Schwachstellenbehebungen (z.B. im Rahmen von Aufwertungsmassnahmen bei Ortsdurchfahrten, Verbesserungen beim Bike+Ride-Angebot usw.) soll dieses Potenzial gestützt auf einen Massnahmenplan optimal genutzt werden. Wichtig ist, dass die Anliegen des LV in den übrigen Infrastrukturmassnahmen mitenthalten und mitgedacht sind.
- **Entlastung und Aufwertung der Nebenzentren:**
Da eine ausschliessliche Fokussierung auf das Agglomerationszentrum zu langen Wegen und damit zu hohen Infrastrukturbelastungen führt, ist der Erhaltung und Aufwertung der Attraktivität der Nebenzentren im Sinne der erwünschten Siedlungsstruktur eine gleichbedeutende Beachtung zu schenken.
- **Optimierung Verkehrsknoten HB St.Gallen:**
Der Hauptbahnhof St.Gallen ist die wichtigste Drehscheibe des regionalen und damit auch des Agglomerations-ÖV. Der optimalen Ausgestaltung auch in Bezug auf den LV, die Umsteigebeziehungen, die Verkehrsabwicklung etc. kommt daher eine entscheidende Bedeutung zu.
- **Organisation und Umsetzung:**
Um die Umsetzung und Weiterentwicklung des Agglomerationsprogrammes generell zu gewährleisten, sind entsprechende vertragliche und organisatorische Massnahmen zwischen den Beteiligten erforderlich.
- **Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens:**
Langfristig muss versucht werden, auch über die Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens die Verkehrsprobleme zu mildern. Entsprechende Massnahmen im Bereich PP-Bewirtschaftung und Mobilitätsmanagement können dazu einen Beitrag leisten.
- **Einzelmassnahmen**
Einzelne Schwachstellen sind über entsprechende Einzelmassnahmen gezielt zu entschärfen.

Massnahmen im Bereich Siedlung

Am effizientesten sind Massnahmen, welche Probleme gar nicht erst entstehen lassen. Im Bereich Siedlung ist zu beachten, dass die Massnahmen einerseits generelle Vorgaben bezüglich der Nutzungsplanung im Sinne der Konkretisierung der "Siedlungsentwicklung

nach innen" formulieren, andererseits teilweise als flankierende Massnahmen zu den einzelnen Infrastrukturmassnahmen festzulegen sind.

Ziel der Massnahmen "Siedlung" ist es, Standards im Hinblick auf die Genehmigung zu formulieren und über die kantonalen Richtpläne behördenverbindlich festzulegen. Damit wird insbesondere auch die Transparenz und die Rechtssicherheit gefördert.

Gemäss Leitsatz S1 soll die Zwangsmobilität durch kompakte Siedlungen und eine hohe Nutzungsdurchmischung minimiert werden. Dies kann durch eine Ausrichtung der quantitativen Entwicklung auf möglichst vollständig ausgestattete Standorte und eine Begrenzung der Siedlungsausdehnung erfolgen.

Gemäss Leitsatz S2 ist die Siedlungsentwicklung dort zu fördern und mit angemessenen Baudichten zu sichern, wo eine gute ÖV-Erschliessung vorhanden bzw. möglich ist. Konkret soll dies durch die Festlegung von Erschliessungsanforderungen bei Ein- und Umzonungen und durch die Festlegung von Siedlungsdichten für Ein- und Umzonungen erreicht werden. Im Weiteren sind Entwicklungsschwerpunkte zu bezeichnen, wo eine gute ÖV-Erschliessung möglich bzw. aufzuziehen ist.

Mit dem Leitsatz S4 wird darauf hingewirkt, Konflikte zwischen dem Verkehr und dem Umfeld zu reduzieren. Neben Massnahmen im Bereich der Strassenraumgestaltung soll dies insbesondere auch durch Quartieraufwertungsmassnahmen entlang der Hauptverkehrsachsen unterstützt werden.

Massnahmen im Bereich Verkehr

Betriebliche oder infrastrukturelle Verbesserungen im Verkehrssystem führen zwar tendenziell zu einer Erhöhung der Mobilität, gleichzeitig können sie durch eine bessere Erschliessung in die bzw. in den Siedlungszentren auch die Siedlungsentwicklung nach Innen positiv unterstützen und die Ausschöpfung eines grösseren Umlagerungspotenzials überhaupt erst ermöglichen. Massnahmen, welche auch die Erreichbarkeit nach Aussen verbessern, begünstigen tendenziell aber auch die Entwicklung an der Peripherie und damit die weitere Ausdehnung der Siedlungen. All diese Effekte sind bei der Beurteilung der Gesamtwirkung von Massnahmen im Verkehrsbereich mit einzu beziehen.

In keinem Bereich ist die Notwendigkeit flankierender Massnahmen damit so evident wie bei den Verkehrsinfrastrukturmassnahmen. Bezüglich der Einzelmassnahmen müssen daher immer auch flankierende verkehrliche (z.B. Verkehrsmanagement, Staumanagement und Dosierung, Umgestaltungen von Verkehrsachsen u.ä.) sowie siedlungsplanerische Massnahmen mitgedacht werden. Die Massnahmenpakete stehen damit teilweise auch untereinander in Beziehung.

Nur im Zusammenspiel der Massnahmenpakete kann es gelingen, die Leistungsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems aufrecht zu erhalten und das Potenzial langfristig zu Gunsten des LV und ÖV zu erhöhen.

Dem Agglomerations-ÖV (Schiene und Strasse) kommt bei der Bewältigung des Agglomerationsverkehrs aufgrund seiner gegenüber dem MIV höheren Leistungsfähigkeit eine tragende Funktion zu. Die Leitsätze V2 und V4 fordern, die Attraktivität des ÖV in Bezug auf die Verfügbarkeit und den Komfort zu verbessern sowie die Kapazität der Infrastruktur "Schiene" zu erhöhen.

Eine markante Verbesserung des ÖV-Angebots wird in erster Linie über den Takt, d.h. durch betriebliche Massnahmen, erreicht. Ziel muss es daher sein, im gesamten Agglomerationsperimeter auf den Hauptachsen und zwischen den Hauptbeziehungen sowie bei den Stadtbussystemen mindestens einen 15 - 20 Min. Takt zu realisieren. Im Bereich des schienengebundenen ÖV bildet der Ausbau der S-Bahn das Rückgrat. Beim strassengebundenen ÖV steht die Erhöhung des Verkehrsflusses insbesondere durch eine Buseigentrasse im Zentrum. Diese ist jedoch nur möglich, wenn die notwendigen Kapazitäten für alle Verkehrsarten (LV, ÖV, MIV) zur Verfügung stehen. Die strassengebundenen ÖV-Massnahmen stehen daher in unmittelbarer Abhängigkeit zu den Infrastrukturmassnahmen im Bereich des MIV und LV.

Mit der Umsetzung von Leitsatz 2 („Infrastrukturkapazität im Innern zu Gunsten des Langsamverkehrs erhöhen“) sollen die Voraussetzungen für den Fuss- und Radverkehr verbessert und damit auch das Potenzial des Langsamverkehrs besser ausgeschöpft werden. Schwerpunktmässig ist dort anzusetzen, wo die Wege kurz sind, d.h. in Gebieten hoher Dichte.

Zum heutigen Zeitpunkt fehlen konkrete Einzelvorhaben und auch eine systematische Erfassung von Schwachstellen noch weitgehend. Dieses Defizit ist rasch mit einem Massnahmenplan Optimierung Langsamverkehr zu beheben. Es versteht sich jedoch, dass der LV in den übrigen Massnahmen integriert (z.B. als ÖV-Zubringer, im Rahmen der Buseigentrasse etc.) und als "dritte Säule des Agglomerationsverkehrs" mitgedacht und mitbehandelt wird.

Um den Druck auf das Agglomerationszentrum abzdämpfen, ist es wichtig und notwendig, dass die Nebenzentren als ergänzende Wohn-, Arbeits-, Wirtschafts- und Freizeitstandorte abgestimmt auf die Siedlungstypen gefördert und funktionsfähig erhalten werden.

Einen wesentlichen Beitrag zur Attraktivierung des ÖV kann mit der Aufwertung des wichtigsten Umsteigepunktes im Agglomerationszentrum St.Gallen erreicht werden. Dem Hauptbahnhof St.Gallen kommt als Drehscheibe des nationalen, regionalen und des Agglomerationsverkehrs eine zentrale Bedeutung zu. Er bildet auch das Eingangstor zur Agglomeration was den kombinierten Verkehr betrifft.

Mittel- und langfristig ist auch darauf hin zu wirken, das Mobilitätsverhalten der Verkehrsteilnehmer zu optimieren. Entsprechende Lenkungsmaßnahmen und Anreizsysteme sind zu prüfen.

Nicht zuletzt sind lokale Schwachstellen durch gezielte Einzelmassnahmen zu entschärfen bzw. zu beheben.

Organisation und Umsetzung

Die zur verbindlichen Umsetzung des Agglomerationsprogramms erforderlichen Strukturen sind noch zu bilden. Schrittweise sind Organisations- und Entscheidungsstrukturen aufzubauen, welche in transparenter, demokratisch legitimer und effizienter Art und Weise die zur Umsetzung des Agglomerationsprogramms nötigen und bindenden Entscheide ermöglicht. Dieser Prozess ist unmittelbar in Gang zu setzen. Als Mindestziel soll eine interkantonal koordinierende Plattform institutionalisiert werden, welche die für die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms aufgebaute Projektorganisation ablöst. Darüber hinaus gehende Modelle mit entscheidbefugten, interkantonalen Gremien sind zu prüfen.

3. BEURTEILUNGSRASTER

In Ergänzung zu der verbal-qualitativen Beschreibung der Zusammenhänge von Massnahmen und Wirkungen ist die Erfüllung der Grundanforderungen gemäss Anwendungshandbuch sowie der Wirksamkeitskriterien gemäss Weisung vom 6. August 2007 anhand der vorgegebenen Raster darzustellen.

Alle Grundanforderungen des Bundes werden vom vorgelegten Programm erfüllt. Für die Grundanforderung 2 (Trägerschaft untersucht und bestimmt) und die Grundanforderung 6 (Umsetzung und Controlling gesichert) muss der Vorbehalt angebracht werden, dass sie zwar zur Zeit noch nicht vollumfänglich erfüllt sind, dies jedoch bis zum Abschluss der Leistungsvereinbarungen mit dem Bund sein werden.

Bei der Erarbeitung des Programms standen quantitative Daten und Grundlagen nur sehr beschränkt zur Verfügung. Deshalb wird bei der Programmüberprüfung anhand der Wirksamkeitskriterien in erster Linie auf qualitative Beurteilungen abgestellt werden. Bei der Beurteilung eines künftigen Zustands ohne bzw. mit Agglomerationsprogramm können jedoch auch aufgrund einer primär qualitativen Beurteilung differenzierte Aussagen zur Wirkung der Massnahmen gemacht werden. Dabei zeigt sich, dass das vorgelegte Programm insgesamt auch die vorgegebenen Wirksamkeitskriterien erfüllt.

3.1 Grundanforderungen

GA1 - Partizipation gewährleistet

Nr.	Bezeichnung	Erfüllt?	Erläuterung	Quelle
1	Partizipation der betroffenen Gemeinden bei der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms	ja	Einbezug der Akteure auf kantonaler, regionaler und kommunaler Ebene in die Leitungsgremien (Lenkungsausschuss, Projektausschuss); Durchführung von fünf Workshops mit Teilnahme dieser Akteure; zwei Vernehmlassungsverfahren (Zwischen- und Schlussbericht) und ein Genehmigungsverfahren	Bericht Kap. 0.5, Kap. 8.1
2	Kreis der Mitwirkenden - Einladung der Mitwirkenden angemessen	ja	Workshops zu grundlegenden Themen und Fragen: Einladung an alle Gemeinden und betroffenen kant. Stellen. Vernehmlassungen: Dito; bei Vernehmlassung zum Schlussbericht zusätzlich auch Fach- und Interessenverbände eingeladen.	Bericht Kap. 0.5, Kap. 8.1
	- Alle betroffenen Gemeinwesen einbezogen	ja	Alle Gemeinwesen (Gemeinden, Regionen, kant. Stellen) waren in den Leitungsgremien vertreten und hatten die Möglichkeit zur Teilnahme an Workshops und Vernehmlassungen	Bericht Impressum und Kap. 0.5
	- Einbezug Bevölkerung	ja	Broschüre an alle Haushalte (Frühjahr 2005); Information der Bevölkerung durch ausgedehnte Berichterstattung in Medien; öffentliche Informationsveranstaltung vom 30. April 2007	Dossier Medienberichte
3	Umgang mit Stellungnahmen - Dokumentation - Berücksichtigung	ja	Ergebnisse der Vernehmlassungen in Berichtsform dokumentiert, in Projekt- und Lenkungsausschuss diskutiert und nach Beschlussfassung durch den Lenkungsausschuss an alle Vernehmlassungsteilnehmer versandt. Berücksichtigung der Stellungnahmen gemäss Diskussion in Projekt- und Lenkungsausschuss und abschliessenden Beschlüssen des Lenkungsausschusses.	Bericht zur Vernehmlassung Protokolle Lenkungsausschuss

Fazit: Die betroffenen Gemeinden, Regionen und kantonalen Stellen sowie Fach- und Interessenverbände und die Bevölkerung sind umfassend und regelmässig in die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms einbezogen worden. Grundanforderung 1 ist erfüllt.

GA2 - Trägerschaft untersucht und bestimmt

Nr.	Bezeichnung	Erfüllt?	Erläuterung	Quelle
	Zuständige Trägerschaft ist vorhanden (Ansprechpartner Bund, Umsetzung Agglomerationsprogramm, finanzielle Verantwortung) Es ist verbindlich geregelt, wer:	ja.	Bis zur Bildung einer definitiven Trägerschaft liegt die Zuständigkeit für die Umsetzung des Programms bei den für die Programmearbeitung gebildeten Gremien (polit.-strategisch: Lenkungsausschuss; operativ: Projektausschuss / Projektleitung). Ansprechpartner des Bundes ist der Kanton St.Gallen (Amt für Raumentwicklung). Die Überführung der aktuellen in eine definitive Trägerschaft erfolgt im Laufe 2008.	Bericht Kap. 7; Massnahmenblätter 11.1 und 11.2
	- die Massnahmen auslöst	ja	Infrastrukturmassnahmen werden durch die nach aktueller Regelung zuständigen Organe auf Ebene Bund, Kanton oder Gemeinde ausgelöst. Die Auslösung der planerischen Massnahmen erfolgt durch die Kantone (Richtpläne) und die Gemeinden (Ortsplanungen).	Massnahmenblätter
	- die Massnahmen umsetzt	ja	Infrastrukturmassnahmen werden durch die nach heutiger Regelung zuständigen Organe auf Ebene Bund, Kantone und Gemeinden umgesetzt. Die Auslösung der planerischen Massnahmen erfolgt durch die Kantone (Richtpläne) und die Gemeinden (Ortsplanungen).	Massnahmenblätter
	- die Massnahmen finanziert	ja	Die Finanzierung der Massnahmen richtet sich nach den heute geltenden Zuständigkeiten.	Massnahmenblätter

Fazit: Ein Ansprechpartner des Bundes ist bestimmt, die für die Programmearbeitung gebildete Trägerschaft bleibt aufrecht erhalten bis sie im Verlaufe 2008 durch eine definitive Trägerschaft abgelöst wird. Auslösung, Umsetzung und Finanzierung der Massnahmen richten sich nach den heute geltenden Zuständigkeiten und sind somit geregelt. Grundanforderung 2 ist erfüllt.

GA3 - Ist-Zustand, Entwicklungen, Schwachstellenanalyse: Siedlungsentwicklung, MIV, ÖV und LV einbezogen

Nr.	Bezeichnung	Erfüllt?	Erläuterung	Quelle
1	Siedlungsstruktur Ist-Zustand und künftiger Zustand			
	- Bevölkerung	ja	Darstellung der Bevölkerungsentwicklung und -verteilung liegt vor (Ist); bezüglich zukünftigem Zustand wird davon ausgegangen, dass sich der Trend ohne Agglomerationsprogramm fortsetzen würde. Differenzierte Entwicklungsstrategie liegt vor.	Bericht Kap. 2.3 und 5.2.2
	- Beschäftigte	ja	Darstellung der Arbeitsplatzentwicklung und -verteilung liegt vor; bezüglich zukünftigem Zustand wird davon ausgegangen, dass wie bisher flächenintensive Betriebe eher periphere, arbeitsplatzintensive Betriebe (Dienstleistungssektor) eher zentrale Standorte suchen. Eine Differenzierte Entwicklungsstrategie liegt vor.	Bericht Kap. 2.4 und 5.2.3
	- Einkaufs- und Freizeitzentren	ja	Darstellung der verkehrsintensiven Einrichtungen unter Einbezug der ÖV-Erschliessungsqualität liegt vor. Leitplanken für die künftige Entwicklung sind bereits gesetzt (kantonale Richtpläne).	Bericht Kap. 2.5 und 5.2.4
2	Verkehr, Ist-Zustand und künftiger Zustand			
	- Verkehrsmengengerüst MIV, ÖV, LV	ja	Modellüberlegungen für den strassengebundenen Verkehr aufgrund von DTV- und Kapazitätsentwicklungen sowie Qualitätsanforderungen	Kap. 2.6
3	- Fahr-, Verkehrsleistungen, Anzahl Wege, Wegelängen nach Teilgebieten	ja	Strasse: Darstellung Verkehrsbelastungen und -kapazitäten Strasse mit Schwachstellenanalyse liegt vor. ÖV, LV: Qualitative Darstellung Ist-Zustand mit Schwachstellenanalyse liegt vor.	Bericht Kap. 2.6
	Referenzangebot definiert	ja	Es wird davon ausgegangen, dass sich die Trendentwicklung ohne Massnahmen fortsetzt	Bericht Kap. 2.6.1
	Zukünftiges Mobilitätsverhalten, Annahmen getroffen und erläutert	ja	Es bestehen keine Anhaltspunkte, dass sich das Mobilitätsverhalten ohne Massnahmen in wesentlichem Masse verändert.	Bericht Kap. 2.6.1, 2.9 und 8.3
5	Schwachstellenanalyse ohne Agglomerationsprogramm			
	- Mobilitätsgeschehen allgemein	ja	Ohne Agglomerationsprogramm muss grundsätzlich von einer Fortführung der Entwicklung (Trend) ausgegangen werden, d.h. heute identifizierte Schwachstellen bleiben erhalten bzw. akzentuieren sich	Bericht Kap. 2.6
	- Qualität der Verkehrssysteme (MIV, ÖV, LV), z.B. Überlastungen, ungenügende Erreichbarkeiten, Infrastrukturmängel	ja	Schwachstellen Verkehr MIV, LV, ÖV dargestellt	Bericht Kap. 2.6
	- Siedlungsentwicklung	ja	Beurteilung im Rahmen der Darstellung der Schwachstellen Verkehr	Bericht Kap. 2.6
	- Verkehrssicherheit	ja	Beurteilung im Rahmen der Analyse der Entwicklung der Funktionen Wohnen, Arbeiten, Konsum und Freizeit	Bericht Kap. 2.3, 2.4, 2.5 und 2.9
		ja	Beurteilung im Rahmen der Darstellung der Schwachstellen Verkehr	Bericht Kap. 2.6

6	- Umweltbelastungen Annahmen offen gelegt, Verkehrsmodell hinterfragt	ja	Beurteilung im Rahmen der Darstellung von Ist-Zustand und Schwachstellen Es bestehen keine Anhaltspunkte, dass sich bezüglich Verkehrsentwicklung der Trend ohne Massnahmen abschwächt. (Ein Verkehrsmodell stand nicht zur Verfügung).	Bericht Kap. 2.8 Bericht Kap. 2.6
---	--	----	--	--------------------------------------

Fazit: Bei der Analyse von Ist-Zustand, Entwicklungen und Schwachstellen sind Siedlungsentwicklung, MIV, ÖV und LV und deren Wirkungszusammenhänge einbezogen worden. Grundanforderung 3 ist somit erfüllt.

GA4 - Alle Massnahmenbereiche untersucht

Nr.	Bezeichnung	Erfüllt?	Erläuterung	Quelle
1	Raumplanung - Massnahmen für eine konzentrierte Siedlungsentwicklung - Entwicklungsschwerpunkte definiert - Differenzierte Unterscheidung nach Wohnen, Arbeiten, Einkaufs- und Freizeitbereich Strasseninfrastruktur - Aus- und Rückbauten für verschiedene Strassenklassen geprüft - Betriebliche Massnahmen geprüft	ja ja ja	Das Strukturmodell zielt auf eine konzentrierte Siedlungsentwicklung an zentralen, mit dem ÖV gut erschlossenen Lagen; das Massnahmenpaket 1 / Siedlung ist auf die Umsetzung dieses Konzepts ausgerichtet. Als Schwerpunkte der Agglomerationsentwicklung sind das Zentrum St.Gallen sowie die Nebenzentren Gossau, Herisau, Arbon sowie Rorschach / Goldach / Rorschacherberg festgelegt. An diesen Standorten sind die Gebiete mit einem hohen städtebaulichen und wirtschaftlichen Entwicklungspotenzial bezeichnet Entwicklungspotenziale und -strategien für Siedlung und Verkehr sind differenziert dargestellt	Bericht Kap. 4 Massnahmenpaket 1 Bericht Kap. 4 und Kap. 6.3 Bericht Kap. 5
2	Öffentlicher Verkehr - Langfristige Angebotskonzepte für Schiene, Bus, Tram entwickelt - Benötigte Infrastrukturinvestitionen beschrieben und geprüft	ja ja	Neu- und Ausbauvorhaben wie auch Massnahmen zur Aufwertung von stark befahrenen Ortsdurchfahrten unter Berücksichtigung städtebaulich-gestalterischer Aspekte und von Bedürfnissen des ÖV und LV. Betriebliche Massnahmen sind namentlich im Rahmen des Massnahmenpaketes 3 / Optimierung Verkehrsfluss strassengebundener ÖV im Agglomerationszentrum geprüft worden.	Bericht Kap. 6.3 und 6.4 Diverse Massnahmenblätter Bericht Kap. 6.4.2 Massnahmenpaket 3 (insbesondere Nr. 3.4)
3	Fuss- und Veloverkehr - Gesamtkonzept entwickelt - Massnahmen zur Behebung von Mängeln - Neue Netzteile geprüft	ja ja ja	Langfristige Angebotskonzepte liegen vor: S-Bahn-Konzept, ÖV-Eigenstrassierungen, Stadtbussysteme, Durchmesserlinien Die zur Umsetzung der ÖV-Angebotskonzepte erforderlichen Infrastrukturmassnahmen sind beschrieben: Ausbau Knoten St.Gallen Doppelspurausbauten, Kreuzungsstellen, ÖV-Eigenstrassierungen auf der Strasse u.a. Der Auftrag für ein Gesamtkonzept Optimierung Langsamverkehr mit einem Massnahmenplan ist erteilt. Das Konzept liegt spätestens Ende 2010 vor; Umsetzung ab 2011. Als Grundlage liegt ein Zusatzbericht Langsamverkehr vor. Verbesserung ÖV-Knoten und Umsteigebeziehungen aus Sicht LV (z.B. Bahnhof St.Gallen, Marktplatz/Bohl), Verbesserung Bike+Ride-Angebot, Berücksichtigung LV-Bedürfnisse bei der Aufwertung von Ortsdurchfahrten Ist Gegenstand des erteilten Auftrags; der Zusatzbericht enthält neue Netzteile.	Bericht Kap. 6.4 Diverse Massnahmenblätter Bericht Kap. 6.4 Diverse Massnahmenblätter Bericht Kap. 6.4.3 Massnahmenblatt 4.1 Zusatzbericht Langsamverkehr Bericht Kap. 6.4.3 Diverse Massnahmenblätter Zusatzbericht Langsamverkehr

5	Kombinierte Mobilität				
	- Attraktivierung Umsteigeorte geprüft	ja		Aufwertung der Umsteigebeziehungen (Stadt St.Gallen: Bahnhof Süd und Nord und Marktplatz Bohi; Nebenzentren: im Rahmen Umsetzung Buskonzept) Verbesserung Bik+Ride-Angebot	Bericht Kap. 6.4 Diverse Massnahmenblätter
	- Informationsmassnahmen untersucht	ja		Verkehrssystem-Management, u.a. mit dynamischer Fahrgastinformation und ÖV-Betriebsleitsystem	Bericht Kap. 6.4.2 Massnahmenblatt 3.4

Fazit: Es wurden alle Massnahmenbereiche untersucht und entsprechende Massnahmen in das Agglomerationsprogramm aufgenommen. Grundanforderung 4 ist erfüllt.

GA5 - Auswirkungen und Kosten transparent aufgezeigt

Nr.	Bezeichnung	Erfüllt?	Erläuterung	Quelle
1	Wirksamkeitsanalyse - Kriterium Qualität Verkehrssystem	ja	Auswirkungen der Massnahmen auf das Verkehrssystem (MIV, ÖV, LV) sind aufgezeigt	Bericht Kap. 6.4 und Kap. 9 (Abb. 29) Massnahmenblätter
	- Kriterium Siedlungsentwicklung nach innen	ja	Wirkungen der Massnahmen in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen sind aufgezeigt.	Bericht Kap. 6.3 und Kap. 9 (Abb. 29)
	- Kriterium Verkehrssicherheit	ja	Wirkungen der Massnahmen in Bezug auf Verkehrssicherheit sind massnahmenbezogen beurteilt.	Bericht Kap. 6.4 und Kap. 9 (Abb. 29)
	- Kriterium Umweltbelastung / Ressourcenverbrauch	ja	Wirkungen der Massnahmen in Bezug auf Umweltbelastung / Ressourcen sind massnahmenbezogen beurteilt.	Bericht Kap. 6.4 und Kap. 9 (Abb. 29)
	- Kriterium tragbare Kosten	ja	Verhältnis Kosten-Nutzen der Massnahmen im Rahmen der Priorisierung berücksichtigt.	Bericht Kap. 6.2 und 9 (Abb. 29) Bericht zur Vermehrlassung
	- Wirksamkeit im Vergleich zu einem zukünftigen Zustand ohne Massnahmen	ja	Wirksamkeitsbewertung nach Massnahmenpaketen vorgenommen.	Bericht Kap. 9 (Abb. 29)
2	Kosten - Investitionskosten - Betriebskosten	ja ja	Die Investitionskosten wurden entsprechend dem Projektstand erhoben Die Betriebskosten sind wo möglich erhoben	Massnahmenblätter Massnahmenblätter
3	Beststrategie - Kosten und Wirkungen der Massnahmen gegeneinander abgewogen - Wechselwirkungen zwischen siedlungs- und verkehrsplanerischen Massnahmen berücksichtigt	ja ja	Im Rahmen der Priorisierung der Massnahmen (Relevanz, Kosten-Nutzen-Verhältnis) Gegenseitige Wechselwirkungen bei den Leitsätzen, beim Strukturmodell, bei den Entwicklungsstrategien und bei der Herleitung und Priorisierung der Massnahmen berücksichtigt.	Bericht Kap. 6.2 Bericht zur Vermehrlassung Bericht Kap. 4 – 6

Fazit: Die Auswirkungen des Agglomerationsprogramms bzw. der aufgeführten Massnahmen werden aufgezeigt, die Investitions- und Betriebskosten sind dem Planungsstand der Vorhaben entsprechend aufgeführt. Grundanforderung 5 ist erfüllt.

GA6 - Umsetzung und Controlling sind gesichert

Nr.	Bezeichnung	Erfüllt?	Erläuterung	Quelle
1	Einbindung in kantonale Planung: Agglomerationsprogramm Teil der kantonalen Planung oder auf kantonalen Richtplan abgestimmt	ja	Die richtplanrelevanten Massnahmen sind in den Richtplänen und Infrastrukturprogrammen der Kantone zum Teil bereits enthalten, bzw. werden im Zuge der anstehenden Aktualisierungen in diese aufgenommen.	Genehmigungsbeschlüsse der Kantone; Massnahmenblatt 11.1
2	Verbindlichkeit des Agglomerationsprogramms dargelegt	ja	Vereinbarung zwischen den Kantonen zur Umsetzung des Agglomerationsprogramms; Verpflichtung der Gemeinden zur Umsetzung der sie betreffenden Massnahmen (im Rahmen der Genehmigungsbeschlüsse).	Massnahmenblatt 11.1 Genehmigungsbeschlüsse der Gemeinden
3	Ergänzungsmassnahmen ausserhalb Agglomerationsperimeter dargelegt	ja	Massnahmen im Bereich Siedlung gelten, über die Aufnahme in die kantonalen Richtpläne, auch für die an die Agglomeration angrenzenden Gemeinden.	Bericht Kap. 6.3 Massnahmenblätter 1.1, 1.2
4	Koordination mit Massnahmen Bund und Nachbarkantone - Konflikte mit RPG - Konflikte Sachplan Schiene (Bund) - Konflikte Sachplan Strasse (Bund) - Koordination mit Nachbarn	ja ja ja	Keine Konflikte vorhanden Keine Konflikte vorhanden Keine Konflikte vorhanden	Vorprüfung Bund kant. Richtpläne Vorprüfung Bund kant. Richtpläne Bericht Kap. 0.5
5	Periodisches, stufengerechtes Controlling vorgesehen	ja	Aufbau eines geeigneten Controlling-Systems erfolgt im Rahmen der operativen Umsetzung des Programms ab Sommer 2008, u.a. gestützt auf die Ergebnisse des Pilotprojektes des Bundes.	Bericht Kap. 8.6

Fazit: Die Massnahmen werden in die Richtpläne und Infrastrukturprogramme der beteiligten Kantone aufgenommen, sofern sie darin nicht bereits enthalten sind, und die Gemeinden haben sich verpflichtet, die sie betreffenden Massnahmen umzusetzen. Grundanforderung 6 ist erfüllt.

3.2 Wirksamkeitskriterien

WK1 - Qualität der Verkehrssysteme verbessert

Nr.	Indikator / ausgewiesene Kenngrösse	Erläuterungen	Quelle
1	Reisezeiten im ÖV	<p><i>Istzustand (I):</i> Im Agglomerationszentrum bestehen Behinderungen des strassengebundenen ÖV durch den MIV mit entsprechenden Auswirkungen auf Reisezeit und Fahrplanstabilität. Die S-Bahn St.Gallen hat noch keinen durchgehenden Halbstunden- bzw. (im Kernbereich) Viertelstundentakt, was an Umsteigepunkten z.T. zu längeren Wartezeiten führt.</p> <p><i>Referenzzustand (R):</i> Ohne Massnahmen werden Behinderungen des strassengebundenen ÖV durch den weiter wachsenden MIV häufiger (Trendentwicklung, bestehende Schwachstellen)</p> <p><i>Zustand mit Agglomerationsprogramm (A):</i> Verkürzungen der Reisezeiten resultieren insbesondere aus dem Massnahmenpaket 2 (Optimierung des S-Bahn-Angebots) und dem Massnahmenpaket 3 (Optimierung des Verkehrsflusses strassengebundener ÖV), in dieselbe Richtung wirken die in verschiedenen Massnahmen enthaltenen Verbesserungen der Umsteigebeziehungen.</p>	<p>Bericht Kap. 2.6.3</p> <p>Bericht Kap. 2.6.1 und 2.6.3</p> <p>Bericht Kap. 6.4; Massnahmenpaket (MP) 2, MP 3; Massnahme (M) 4.2</p>
2	Qualität im ÖV	<p><i>I:</i> Fahrplanstabilität und Pünktlichkeit sind dort ungenügend, wo Behinderungen des strassengebundenen ÖV bestehen. Nicht optimal sind die Umsteigebeziehungen an wichtigen ÖV-Knoten.</p> <p><i>R:</i> Ohne Massnahmen verschlechtert sich die Zuverlässigkeit des strassengebundenen ÖV als Folge des weiter wachsenden MIV. Unattraktive Umsteigebeziehungen behindern eine Erhöhung des ÖV-Anteils.</p> <p><i>A:</i> Die Zuverlässigkeit des strassengebundenen ÖV wird v.a. durch Massnahmenpaket 3 erhöht. Eine Reihe von Massnahmen verbessert die Umsteigebeziehungen, namentlich: Stadtbahn Süd, Umgestaltung Bahnhofplatz St.Gallen, Umgestaltung Marktplatz/Bohl, Verbesserung Umsteigebeziehungen Rorschach Stadt und Rorschach HB usw. Verbesserungen des Informationsangebots für ÖV-Benutzer/innen erhöhen Qualität und Attraktivität des ÖV ebenfalls.</p>	<p>Bericht Kap. 2.6.3</p> <p>Bericht Kap. 2.6.1 und 2.6.3</p> <p>Bericht Kap. 6.4 MP 3, MP 9 M 2.1;</p>
3	Stausituation im Strassenverkehr	<p><i>I:</i> Stausituationen bestehen v.a. im Agglomerationszentrum (Stadtautobahn und an Knoten in den Spitzenstunden).</p> <p><i>R:</i> Die Systemanfälligkeit wird sich ohne Gegenmassnahmen erheblich verschärfen.</p> <p><i>A:</i> Das Programm zielt auf eine Attraktivierung des ÖV-Angebots und damit einen Erhöhung des ÖV-Anteils. Ein Verkehrssystem-Management soll den Verkehrsfluss verstetigen und Stauzeiten reduzieren, was auch mit den ins Programm aufgenommenen Entlastungs- und Umfahrungsstrassen angestrebt wird.</p>	<p>Bericht Kap. 2.6.1</p> <p>Bericht Kap. 2.6.1</p> <p>Bericht Kap. 6.4 MP 2; M 3.2, 3.4, 5.1, 5.2, 6.1, 8.1</p>

4	Erreichbarkeit:	<p><i>I:</i> Die Erreichbarkeit insbesondere des Agglomerationszentrums ist für den MIV und den strassengebundenen ÖV zum Teil eingeschränkt (siehe auch oben).</p> <p><i>R:</i> Ohne Gegenmassnahmen wird die Erreichbarkeit des Agglomerationszentrums weiter eingeschränkt, was den Druck auf angrenzende Quartiere und Gemeinden verstärkt.</p> <p><i>A:</i> Bei der mit Programm festgelegten Siedlungsstruktur ist Qualität der ÖV-Erschliessung ein zentrales Kriterium. Massnahmen im Bereich Siedlung wie im Bereich des ÖV sind auf diese Siedlungsstruktur ausgelegt.</p>	<p>Bericht Kap. 2.6.1 und 2.6.3</p> <p>Kap. 2.9 (Abb. 24)</p> <p>Bericht Kap. 6.4 MP 1, MP 2, MP 3</p>
5	Intermodalität	<p><i>I:</i> Bei den Umsteigebeziehungen LV-ÖV und Bahn-Bus besteht Verbesserungsbedarf.</p> <p><i>R:</i> Analog Ist-Zustand</p> <p><i>A:</i> Eine Reihe von Massnahmen ist auf Verbesserungen der Umsteigebeziehungen ausgerichtet. Aufwertungsmassnahmen im Agglomerationszentrum und in den Nebenzentren tragen zu Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr bei und unterstützen die Intermodalität ebenfalls.</p>	<p>Bericht Kap. 2.6.2 und 2.6.3</p> <p>Bericht Kap. 2.6.2 und 2.6.3</p> <p>Bericht Kap. 6.4 MP 4; M 2.1, 5.4, 6.2, 6.3, 7.3, 8.3, 9.1, 9.2</p>
6	Qualität im Fuss- und Veloverkehr	<p><i>I:</i> Verschiedene Schwachstellen sind identifiziert, insbesondere in Bezug auf die Qualität der Umsteigebeziehungen und bezüglich Defiziten und Konfliktstellen im Bereich von Hauptverkehrsachsen.</p> <p><i>R:</i> Analog Ist-Zustand</p> <p><i>A:</i> Verbesserungen für den LV ergeben sich mit den Massnahmen im Bereich Umsteigebeziehungen (s. oben). Im Agglomerationszentrum und in den Nebenzentren bringen die Aufwertungsmassnahmen insbesondere auch für den Langsamverkehr Verbesserungen.</p>	<p>Bericht Kap. 2.6.2</p> <p>Bericht Kap. 2.6.2</p> <p>Bericht Kap. 6.4 MP 4; M 2.1, 5.4, 6.2, 6.3, 7.3, 8.3, 9.1, 9.2</p>

Fazit: Wirksamkeitskriterium 1 ist erfüllt. Die Kombination der Massnahmen in den Bereichen Siedlung und Verkehr (ÖV, MIV, LV) führt zu einer besseren Abstimmung von Siedlungsentwicklung und Verkehr sowie zu einer nachhaltigen Qualitätssteigerung des Verkehrssystems.

WK2 - Siedlungsentwicklung nach innen gefördert

Nr.	Indikator / ausgewiesene Kenngrösse	Erläuterungen	Quelle
1	Konzentration von Aktivitäten an Siedlungsschwerpunkten	<p><i>I:</i> Das ÖV-System kann der nach anderen Kriterien verlaufenden Siedlungsentwicklung nicht optimal gerecht werden.</p> <p><i>R:</i> Ohne Konzentration der Siedlungsentwicklung auf mit ÖV gut erschlossene Standorte können Qualität und Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems nicht spürbar verbessert werden.</p> <p><i>A:</i> Mit dem Massnahmenpaket Siedlung wird die Siedlungsentwicklung stärker auf die mit ÖV gut erschlossenen bzw. gut erschliessbaren Standorte konzentriert. Die Massnahmen zur Verbesserung des Verkehrssystems sind auf diese Siedlungsstruktur ausgerichtet</p>	<p>Bericht Kap. 2.3 - 2.5, 2.7</p> <p>Bericht Kap. 2.3 - 2.5, 2.7</p>
2	Städtebau und Lebensqualität	<p><i>I:</i> Lebensqualität und städtebauliche Qualitäten sind an Hauptverkehrsstrassen mit hohem MIV-Aufkommen beeinträchtigt.</p> <p><i>R:</i> Weiter zunehmender MIV führt zu weiter anwachsenden Beeinträchtigungen (Lärm, Luftbelastung)</p> <p><i>A:</i> Auf Verbesserungen der städtebaulichen und der Lebensqualität zielen v.a. die Aufwertungsmaßnahmen im Agglomerationszentrum und in den Nebenzentren und in den Quartieren entlang von Hauptverkehrsrachsen.</p>	<p>Bericht Kap. 5, 6.3 und 6.4 MP 1, MP 2, MP 5-8</p> <p>Bericht Kap. 2.7 und 2.8</p> <p>Bericht Kap. 2.7 und 2.8</p>
3	Trennwirkung von Verkehrsinfrastrukturen in Siedlungsgebieten	<p><i>I:</i> Stark befahrene Hauptverkehrsachsen im Agglomerationszentrum und in den Nebenzentren wirken für den Langsamverkehr als Barriere.</p> <p><i>R:</i> Die Trennwirkung wird durch weiter zunehmenden Verkehr verstärkt und auf weitere Gebiete ausgedehnt.</p> <p><i>A:</i> Mit neuen Strassen-Infrastrukturen werden stark belastete Zentrumsgebiete entlastet. Die Entlastungswirkung wird mit flankierenden Massnahmen sichergestellt.</p>	<p>Bericht Kap. 6.3 und 6.4 M 1.4, 4.3, 5.4, 6.2, 8.3, 9.1, 9.2</p> <p>Bericht Kap. 2.7</p> <p>Bericht Kap. 2.7</p> <p>MP 9; M 4.3, 5.4, 6.2, 6.3, 7.3, 8.3</p>

Fazit: Wirksamkeitskriterium 2 wird erfüllt, weil mit den Massnahmen in den Bereichen Siedlung und Verkehr die Siedlungsentwicklung und das Verkehrssystem besser abgestimmt werden, die Zentren von Durchgangsverkehr entlastet und damit die Voraussetzungen zur Aufwertung der Zentren geschaffen werden.

WK3 - Verkehrssicherheit erhöht

Nr.	Indikator / ausgewiesene Kenngrösse	Erläuterungen	Quelle
1	Verminderung der Unfallhäufigkeit	<p><i>I:</i> Unfälle häufen sich auf Strassenabschnitten, wo die Kapazitätsgrenzen erreicht oder überschritten werden und auf Hauptachsen, auf denen Velorouten verlaufen sowie Fussgängerverbindungen queren.</p> <p><i>R:</i> Analog Ist-Zustand</p> <p><i>A:</i> Unfallhäufigkeit und -schwere werden durch die im Programm enthaltenen Massnahmen generell gesenkt. Dazu tragen insbesondere die Massnahmen bei, welche eine Verstärkung des Verkehrsflusses unterstützen sowie jene Massnahmen, mit denen Umgestaltungen von Strassenräumen verbunden sind (Entflechtung von Verkehrsarten, Berücksichtigung der Bedürfnisse des LV).</p>	<p>Bericht Kap. 2.6.1 und 2.6.2 (Abb. 16 und 17)</p> <p>Bericht Kap. 6.4 MP 4; M 3.2, 3.4, 5.2, 6.1, 6.2, 6.3, 7.3, 7.4, 8.1, 8.3, 9.1</p>

Fazit: Unfallhäufigkeit und -schwere werden reduziert, weil die Kombination der Massnahmen im Bereich Verkehr zu einer Verstärkung des Verkehrsflusses und zur Entflechtung der Verkehrsarten führen und die Bedürfnisse des Langsamverkehrs besser berücksichtigt werden. Wirksamkeitskriterium 3 ist erfüllt.

WK4 - Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert

Nr.	Indikator / ausgewiesene Kenngrösse	Erläuterungen	Quelle
1	Lärmbelastung Schiene und Strasse	<p><i>I:</i> Unter Lärm leiden die Anwohner entlang der stark belasteten Achsen im Agglomerationszentrum und den Nebenzentren.</p> <p><i>R:</i> Durch zunehmendes Verkehrsaufkommen nimmt auch die Lärmbelastung zu.</p> <p><i>A:</i> Die auf eine konzentrierte Siedlungsentwicklung ausgerichteten Massnahmen im Bereich Siedlung leisten im Verbund mit den Massnahmen zur Angebotsverbesserung des ÖV und des LV sowie zur Versteigerung des Verkehrsflusses auch einen Beitrag zur Reduktion der Lärmbelastung.</p>	<p>Bericht Kap. 2.8</p> <p>Bericht Kap. 2.8</p> <p>MP 1 und 4; M 3.2, 3.4, 5.2, 6.1, 6.2, 6.3 7.3, 7.4, 8.1, 8.3, 9.1</p>
2	Luftbelastung	<p><i>I:</i> Erhöhten Luftbelastungen sind dicht besiedelte Gebiete und die sie verbindenden Hauptverkehrsachsen ausgesetzt.</p> <p><i>R:</i> Durch zunehmendes Verkehrsaufkommen nimmt auch die Belastung der Luft mit Schadstoffen zu.</p> <p><i>A:</i> Analog 1</p>	<p>Bericht Kap. 2.8</p> <p>Bericht Kap. 2.8</p>
3	Klima / CO ₂ -Emissionen	<p><i>I:</i> Analog 1</p> <p><i>R:</i> Analog 1</p> <p><i>A:</i> Analog 1</p>	
4	Flächenbeanspruchung	<p><i>I:</i> Bestehende Flächenbeanspruchung durch Siedlung und Verkehrsinfrastruktur</p> <p><i>R:</i> Weitere Flächenbeanspruchung durch Zunahme der Siedlungsfläche</p> <p><i>A:</i> Die Massnahmen im Bereich Siedlung reduzieren den zusätzlichen Flächenverbrauch im Vergleich mit dem Referenzzustand. Neue Strasseninfrastrukturen führen z.T. zu zusätzlichen Flächenverbrauch (soweit nicht unterirdisch geführt). Die dadurch möglichen Entlastungs- und Aufwertungsmassnahmen in den Zentren bringen zwar keinen Flächengewinn, aber einen Gewinn an städtebaulicher und Aufenthaltsqualität.</p>	<p>Bericht Kap. 5.2</p> <p>Bericht Kap. 5.2</p> <p>MP 1, 2, 3, 4, 10; M 7.4</p>
5	Zerschneidungseffekt von Landschaftsräumen	<p><i>I:</i> Bestehende Zerschneidung durch Siedlung und Verkehrsinfrastruktur</p> <p><i>R:</i> Wie Ist-Zustand</p> <p><i>A:</i> Konzentrierte Siedlungsentwicklung nach innen; ÖV-Ausbauten erfolgen auf bestehenden Achsen; im Anwendungsbereich des Agglomerationsprogramms keine neuen Strasseninfrastrukturen in der freien Landschaft vorgesehen</p>	<p>Bericht Kap. 2.6.1 (Abb. 15)</p> <p>Bericht Kap. 6.3 und 6.4 Massnahmenblätter</p>

Fazit: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch werden vermindert, weil das Programm die Siedlungsentwicklung nach innen fördert, die Massnahmen im Bereich Verkehr zu einer Attraktivierung des ÖV und LV führen und eine Versteigerung des Verkehrsflusses bewirken und weil keine neuen Infrastrukturen in der offenen Landschaft vorgesehen sind. Wirksamkeitskriterium 4 ist erfüllt.