



Agglomerationsprogramme Kanton St.Gallen

Kantonale Leitlinien Agglomerationsprogramme 5. Generation

Impressum

Bearbeitung

Ariane Müller (AREG)

Eve Studer (AREG)

Alex Biber (AREG)

Matthäus Marte (AREG)

Martin Schmid (AREG)

Pascal Hinder (TBA)

Andreas Neff (TBA)

Balz Ruprecht (TBA)

Patrick Ruggli (AÖV)

Ursina Tschanz (ANJF)

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	5
1.1 Richtlinien des Bundes	6
2. Rahmenbedingungen AP5	8
2.1 Verkehrliche Entwicklung	9
2.1.1 Öffentlicher Verkehr	10
2.1.2 Kantonsstrassen	13
2.1.3 Nachhaltige Mobilität	14
2.2 Siedlungs- und Landschaftsentwicklung	16
2.2.1 Arbeitszonenbewirtschaftung, Innenentwicklung und Verkehrserschliessung	16
2.2.2 Landschaft, Umwelt und Klima	17
2.3 Fokus für AP5	19
2.4 Reifegrad von A-Massnahmen	19
2.5 Kantonale Rückkopplung AP 5. Generation	19
2.6 Beitragsberechtigte Städte und Gemeinden	20
3. Handlungsbedarf AP5	21
3.1 Folgerungen für die Agglomerationsprogramme	21
3.1.1 Agglomeration Obersee	21
3.1.2 Agglomeration Rheintal	22
3.1.3 Agglomeration St.Gallen-Bodensee	24
3.1.4 Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein	25
3.1.5 Agglomeration Wil	26
4. Kantonale Zuständigkeiten	27
5. Termine	29
6. Anhang	31

1. Einleitung

Erfolg Agglomerationsprogramme

Im Kontext des Programms Agglomerationsverkehr (PAV) des Bundes konnten relevante verkehrliche Schwerpunkte im Bereich Fuss- und Veloverkehr, S-Bahn sowie Verkehrssicherheit gesetzt werden. Die von den St.Galler Agglomerationen eingereichten Programme der 4. Generation (AP4) wurden alle nach der Prüfung durch Fachexperten vom Bund angenommen und haben Beitragssätze zwischen 30% bis 40% erreicht (vgl. Kap. 3.1).

Die parlamentarische Beratung zum Bundesratsentscheid über die Verpflichtungskredite ab 2024 für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des PAV findet voraussichtlich in der Sommer- und Herbstsession 2023 statt. Somit sollte bis Ende 2023 der Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel für die 4. Generation vorliegen. Vom Bund sind gemäss den definitiven Prüfergebnissen für alle AP4 mit St.Galler Beteiligung insgesamt gut 128,49 Mio. CHF Bundesbeiträge an Infrastrukturmassnahmen im Umsetzungshorizont zwischen 2024 und 2028 (A-Liste) vorgesehen.

Trotz der Erfahrungswerte vergangener Generationen, machte der Prozess um die AP4 rückblickend deutlich, dass gewisse Aspekte des Programms Agglomerationsverkehr (PAV) stärker zu verinnerlichen sind. Auf diese herausfordernden Inhalte wird in den vorliegenden Leitlinien AP5 im Besonderen eingegangen.

Standortbestimmung zeigt Handlungsbedarf

Der Kanton hat unter Beizug der Agglomerationen 2018 eine Standortbestimmung durchgeführt. Diese offenbarte, dass:

- der Kanton zu Beginn jeder Generation präzise Vorstellungen über die kantonalen Ziele und Rahmenbedingungen braucht,
- die kantonsinterne Abstimmung verbessert werden muss und
- die Agglomerationsprogramme besser auf die vorhandenen Ressourcen des Kantons abgestimmt werden müssen (insb. Strassenbauprogramm).

Als Ergebnis aus der Standortbestimmung wurde die Etablierung zweier Steuerungsinstrumente realisiert: Einerseits wurde ein Handbuch zur Organisation sowie den Abläufen erarbeitet. Dieses wiederum sieht vor, dass der Kanton zu Beginn jeder Generation Leitlinien erarbeitet.

Leitlinien als Diskussionsgrundlage

Die Leitlinien zeigen die kantonalen Rahmenbedingungen auf, von denen der Kanton für die aktuelle Generation AP ausgeht. Sie erläutern zudem kantonale Programme und Planungen sowie inhaltliche Schwerpunkte, die aus Sicht des Kantons prioritär bearbeitet werden sollten und für die der Kanton die Unterstützung und Begleitung sicherstellt.

Die Leitlinien dienen einerseits der kantonsinternen Abstimmung und andererseits dienen sie den kantonalen Amtsstellen als Diskussionsgrundlage für die Zusammenarbeit mit den Agglomerationen. Weitere an den AP beteiligte Kantone oder Nachbarländer sind vor der Verabschiedung der Leitlinien über deren Inhalt und Zweck zu informieren und anzuhören.

Die Leitlinien für die 5. Generation AP werden final vorliegen, wenn die Trägerschaften der Agglomerationen bereits mit der Erarbeitung der Programme begonnen haben. Es ist darauf hinzuweisen, dass die Leitlinien keine bindende Vorgabe sind, sondern den Agglomerationen als Hilfsmittel dient und Empfehlungen beinhalten. Ziel ist, die Trägerschaften der AP zu unterstützen und den Programmen zur höchstmöglichen Wirksamkeit zu verhelfen.

1.1 Richtlinien des Bundes

Die vom Bund verfassten Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr (RPAV) dienen als fachliche Basis zur Erarbeitung, Prüfung und Umsetzung der Agglomerationsprogramme (AP). Wichtige Anforderungen an die AP und an den Prüfprozess des Bundes sind in einer Departementsverordnung verankert (Verordnung des UVEK über das Programm Agglomerationsverkehr PAVV).

Am 1. Januar 2023 trat der teilrevidierte Anhang der PAVV in Kraft. Anfang Februar 2023 folgte schliesslich die Veröffentlichung der RPAV für die 5. Generation. Ergebnis der Überarbeitung der Richtlinien sind hauptsächlich Präzisierungen folgender Themenbereiche:

- Der Umgang mit den Verkehrsdrehscheiben und der Elektromobilität,
- die Bewertung der Siedlungsentwicklung (Wirkungskriterium WK 2) und
- der Ressourcenschonung und Landschaftsentwicklung (WK 4) sowie
- die Massnahmenbewertung (Bewertungskriterium Planungsstand) werden klarer umschrieben.

Massnahmenbeurteilung Planungsstand

Neu hat der Bund für die 5. Generation bei der Massnahmenbeurteilung (Schritt 3 «Planungsstand») die Anforderungen präzisiert. Das bedeutet zum einen differenzierte Anforderungen für A- und B-Massnahmen, andererseits wurden die Anforderungen zur Erfüllung des Planungsstands 1 (einzureichende Unterlagen, Kostengenaugigkeit) präzisiert.

Formale Mindestanforderungen

Weiterhin wichtig sind die Anforderungen an die Struktur eines AP mit folgenden sechs Bausteinen, die in jedem Programm klar ersichtlich sein müssen:

- Stand der Umsetzung
- Situations- und Trendanalyse
- Zukunftsbild
- Handlungsbedarf
- Teilstrategien
- Massnahmen

Der Bund fordert, dass diese Bestandteile der Programme kohärent über die aufeinanderfolgenden Generationen abgestimmt sind und die Massnahmen somit entlang einem roten Faden weiterentwickelt werden. Zudem formulieren die Richtlinien Mindestanforderungen an die kartografische Aufbereitung eines AP. Erfüllt ein AP diese formalen Anforderungen nicht, gibt der Bund eine Frist von 21 Tagen für entsprechende Ergänzungen. Bei Nichterfüllung prüft der Bund das AP nicht.

<i>Ausführungsfristen von 5 Jahren</i>	Bei A-Massnahmen gilt für den Baubeginn eine Frist von 5 Jahren und 3 Monaten ab Bundesbeschluss (RPAV Kap. 4.3), d.h. der Baubeginn von Massnahmen der 5. Generation muss spätestens bis Ende 2032 erfolgen. Wird die Frist nicht eingehalten, entfällt der Bundesbeitrag an dieser Massnahme und muss in einer späteren Generation neu beantragt werden. Die Fristeinhaltung bedingt, dass die Massnahmen zum Zeitpunkt der Einreichung des AP eine hohe Bau- und Finanzreife (Planungsreife) aufweisen.
<i>Abstandnahme</i>	Ist absehbar, dass eine vereinbarte Massnahme nicht umsetzbar ist, kann die Trägerschaft beim Bund die sog. «Abstandnahme» beantragen (RPAV Kap. 4.1.1). Die Trägerschaft kann bei der Einreichung des AP und / oder bei der Unterschrift der Leistungsvereinbarung, eine solche Abstandnahme zusammen mit einer Begründung ausweisen. Auf jeden Fall muss eine solche Abstandnahme ausserhalb des Prüfprozesses durch den Bund erfolgen. ¹ Die Begründungen müssen in den Umsetzungstabellen erläutert werden. Für die wichtigsten Massnahmen sind ausführliche Informationen im Umsetzungsbericht aufzuzeigen. Bei Pauschalmassnahmen handelt es sich nicht um Massnahmen, sondern um Leistungseinheiten. Diese können unter bestimmten Bedingungen neu verteilt werden, ohne dass davon Abstand genommen werden muss. Dennoch soll der Prozess im Umsetzungsreporting nachvollziehbar dargelegt werden.
<i>Ersatzmassnahmen</i>	Wenn auf Massnahmen verzichtet wird, soll massnahmenpezifisch entschieden werden, ob Ersatzmassnahmen definiert werden. Die Entscheide der federführenden Stelle sind mit dem AP abzustimmen, da aufgezeigt werden muss, wie die ursprüngliche Programmwirkung erhalten bleibt. Zu diesem Zweck ist den Trägerschaften der Agglomerationen empfohlen, sich frühzeitig mit dem ARE Bund darüber auszutauschen, welche Ersatzmassnahmen für gestrichene oder sistierte Massnahmen definiert werden können.
<i>Nachfrist</i>	In begründeten Ausnahmefällen kann das ARE einmalig eine Nachfrist von drei Jahren gewähren (RPAV, Kap. 4.3). Für Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen gilt dies nicht. Eine Nachfrist kann beispielsweise gewährt werden, wenn die Verzögerung weder von der Trägerschaft noch von der zuständigen Körperschaft zu verantworten ist. Eine einmalige Nachfrist von drei Jahren kann bei zentralen Massnahmen (Schlüsselfunktion für das Verkehrssystem) eines Agglomerationsprogramms gewährt werden. Dabei handelt es sich um ein komplexes Bauvorgehen, mit dessen Ausführung wegen guter Gründe nicht innert der Ausführungsfrist begonnen werden kann. Kein Grund für eine Nachfrist ist in der Regel die Änderung oder das Zusammenlegen von Massnahmen. Das Gesuch um Gewährung einer einmaligen Nachfrist ist spätestens sechs Monate vor Ablauf der Ausführungsfrist einzureichen.

¹ d.h. von Einreichung des Agglomerationsprogramms bis zur Entscheid des Parlaments über die Verpflichtungskredite der entsprechenden Generation.

<i>Schwerpunktsetzung möglich</i>	Es können in jeder Generation Schwerpunkte gesetzt werden. Solange die Schwerpunktsetzung nachvollziehbar erläutert wird, müssen nicht alle Massnahmenkategorien im selben Umfang aktualisiert und weiterentwickelt werden.
<i>C-Horizont zu A-Horizont</i>	Massnahmen im C-Horizont können bei anerkanntem Handlungsbedarf durch den Bund im AP der Folgegeneration direkt als A-Massnahme eingereicht werden. Eine vorgängige B-Priorisierung ist nicht notwendig. Anders als die B-Massnahmen werden die C-Massnahmen nicht in die Gesamtkosten miteingerechnet (vgl. Kap. 3.1).
<i>Daueraufgaben</i>	Für im Agglomerationsprogramm als Daueraufgabe bezeichneten Siedlungsmassnahmen (z.B. Siedlungsverdichtung im Rahmen der Ortsplanungsrevisionen) ist ein konkretes Umsetzungsprogramm mit den nächsten Planungsschritten aufzuzeigen (mindestens für A- und B-Horizont, z.B. Zuständigkeiten, Termine) (RPAV, Anhang 2).
<i>Finanzierungszusage ≠ Baubewilligung</i>	Die Zusage von Bundesmitteln im Rahmen der Agglomerationsprogramme entspricht keiner Baubewilligung, sondern stellt ausschliesslich eine finanzielle Unterstützung durch den Bund dar. Es müssen die ordentlichen Planungs- und Baurechtsprozesse eingehalten werden, rechtliche Abklärungen sind vorgängig von der federführenden Verwaltungsebene (Kanton oder Gemeinde) mit den betroffenen Stellen (bspw. der KaPo) zu leisten.

2. Rahmenbedingungen AP5

Ausgangslage AP1 – AP5

<i>Leistungsvereinbarung</i>	Der Kanton St.Gallen hat mit dem Bund für jede Generation und für jedes AP eine Leistungsvereinbarung abgeschlossen. Darin hat er sich zur Umsetzung der in der Leistungsvereinbarung aufgelisteten Projekte verpflichtet (sowohl für mitfinanzierte als auch nicht mitfinanzierte Massnahmen).
<i>Massnahmenbereinigung & Umsetzungspriorisierung</i>	Vor dem Hintergrund der knappen Ressourcen sollen die Agglomerationen vor der Erarbeitung neuer Massnahmen den Umsetzungsstand der bisherigen Massnahmen prüfen, indem regelmässig Informationen bei den federführenden Stellen (zum Beispiel in Form von Gemeindegesprächen) eingeholt werden. Anhand dieser Überprüfung soll systematisch entschieden werden, ob Massnahmen zweckmässig sind oder gar Doppelspurigkeiten aufweisen. Ist eine Umsetzung der Massnahmen nicht mehr zielführend, gilt es diese zu bereinigen (vgl. Kap. 1.1: <i>Abstandnahme / Ersatzmassnahmen</i>). Parallel dazu überprüft der Kanton im Rahmen der Priorisierung des 18. SBP alle Massnahmen in kantonaler Verantwortung und bildet deren aktuellen Umsetzungs- und Planungsstand im AggloPortal ab. Die Projektleitung Agglomerationsprogramme Kanton St.Gallen stellt sicher, dass die Trägerschaften der Agglomerationen frühzeitig über die Ergebnisse in Kenntnis gesetzt werden. Die Überprüfungen (Agglomerationen / Kantone) erfolgen bis Ende 2023.

Für alle A-Massnahmen des 18. SBP muss bis Sommer 2025 ein Vorprojekt vorliegen, wodurch die Eingabe in das AP5 möglich ist. Die für das Massnahmenblatt des Bundes erforderlichen Grunddaten (wie beispielsweise Angaben zu den Kosten) müssen bereits vorher festgehalten werden.

Ziele Bereinigung

Mit der Bereinigung werden folgende Ziele verfolgt:

- Kohärenz aller realisierten & geplanten Massnahmen sicherstellen.
- Doppelspurigkeit / Widersprüche zwischen Massnahmen beheben.
- Festlegen, wo für gestrichene / sistierte Massnahmen Ersatzmassnahmen erforderlich sind.

Beitragssatzabzug

Mangelhafte Umsetzung wird in der folgenden Generation mit einem Abzug beim Bundesbeitragssatz bestraft. In der 4. Generation gab es Abzüge wegen ungenügender Umsetzung. Diesem Aspekt ist für die 5. Generation Rechnung zu tragen, indem insbesondere die Massnahmen der 3. Generation zu forcieren sind.

Der Bund kann auch einen Abzug vornehmen, wenn die formellen Voraussetzungen zur Dokumentation der umzusetzenden Massnahmen nicht eingehalten wurden oder wenn grundlos auf eine vereinbarte Massnahme verzichtet wurde. Die durch den Bund vorgegebenen Formalitäten bezüglich des Umsetzungsberichts sind folglich einzuhalten und der Verzicht auf Massnahmen muss nachvollziehbar begründet werden. Auch ist zu prüfen, ob eine Massnahme aufgrund einer neueren Massnahme überflüssig ist oder durch eine wirksamere Massnahme ersetzt werden kann.

AggloPortal

Ein wichtiges Werkzeug für das Controlling und Reporting bezüglich der Umsetzung der Massnahmen der AP stellt das AggloPortal dar. Es liegt in der Verantwortung der Trägerschaften, notwendige Werte einzutragen und nachzuführen, so dass eine valide Datengrundlage existiert.

2.1 Verkehrliche Entwicklung

Konzeptionelle Abstimmung der AP

Konzeptionell stimmen die Agglomerationsprogramme (AP) die zukünftige Verkehrsentwicklung auf die Siedlungs- sowie Landschaftsentwicklung verbunden mit dem dadurch induzierten Mobilitätsbedarf ab. Längerfristig erhalten die AP dadurch vermehrt die Bedeutung eines informellen, regionalen Verkehrskonzepts, welches wiederum in Raumplanungsvorhaben eingebettet wird.

Programme Bund

Die AP sind mit weiteren Planungen des Bundes in den Bereichen Siedlung, Verkehr und Landschaft abzustimmen. Insbesondere sind dabei folgende Instrumente aus dem Sachplan Verkehr zu berücksichtigen:

ASTRA: Ausbauschritt Nationalstrassen

BAV: Bahnausbauschritt

Gleichwohl gilt es auch die weiteren Sachpläne des Bundes bei der Erarbeitung der AP zu beachten (vgl. Anhang 3). Aktuell existieren sechs Sachpläne, die folgende Themenbereiche abdecken: Verkehr, Militär, Übertragungsleitungen, Geologische Tiefenlager, Fruchtfolgeflächen und Asyl. Ziel dieser Pla-

nungsinstrumente ist, die raumwirksamen Tätigkeiten des Bundes aufeinander abzustimmen und mit den Bestrebungen der Kantone harmonisieren zu können.

Programme Kanton

Auf kantonaler Ebene sind die nachfolgenden Programme bei der Erarbeitung der AP5 zu berücksichtigen bzw. in den AP zu konkretisieren und weiterzuentwickeln:

- AöV: **6. öV-Programm (2019-23)**
7. öV-Programm (2024-28)
8. öV-Programm (2029-33)
- TBA: **17. Strassenbauprogramm (2019-23)**
18. Strassenbauprogramm (2024-28)
19. Strassenbauprogramm (2029-33)
- AREG: **Kantonaler Richtplan (KRP)**
Gesamtverkehrsstrategie (GVS)

Die genannten Programme liegen zum jetzigen Zeitpunkt erst teilweise vor. Die festgesetzten Programme dienen dem AP5 als Grundlage. Die noch zu definierenden, künftigen Programme nehmen wiederum Projekte aus den AP auf, um eine erfolgreiche Umsetzung zu begünstigen (rollende Planung).

Frühzeitig gilt es – bereits in der Phase der Erarbeitung der AP – Massnahmen unter Federführung des Kantons St.Gallen mit den genannten kantonalen Planungs- und Finanzierungsprogrammen in Übereinstimmung zu bringen. Gleichwohl gilt es Mobilitäts- und Verkehrsthemen von räumlicher Bedeutung in den kantonalen Richtplan zu integrieren (Abbildung 1).

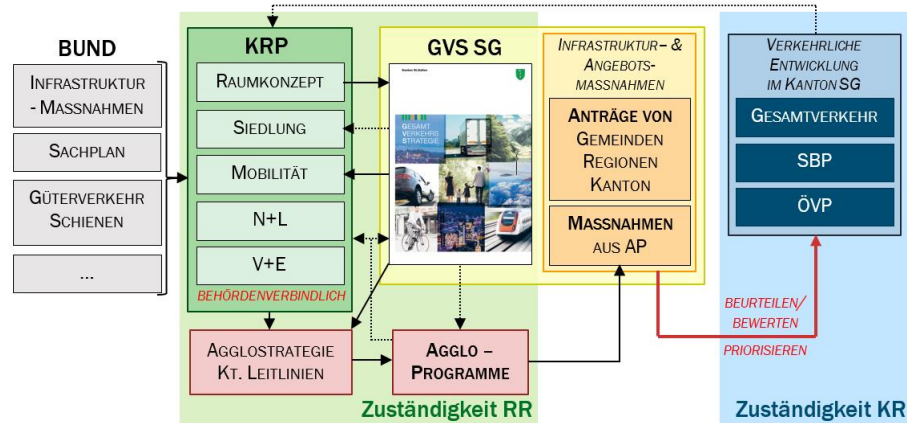


Abb. 1 Systematik und Zusammenspiel der verschiedenen Instrumente & Programme

Weitere Projekte und Schwerpunkte kantonaler Ämter sollen bei Erstellung der AP berücksichtigt werden und sind infolgedessen in den folgenden Kapiteln der Leitlinien erläutert (vgl. Kap. 2.1.1 / 2.1.2 / 2.1.3 / 2.2).

2.1.1 Öffentlicher Verkehr

Teil Mobilität KRP

In der Gesamtüberarbeitung des kantonalen Richtplans (KRP) Teil «Mobilität» wird von einem anhaltenden Gesamtverkehrswachstum ausgegangen, wobei das Wachstum des öV überdurchschnittlich ausfallen soll. Somit kommt der Bahn im öffentlichen Regionalverkehr eine grosse und steigende

Bedeutung zu. Sie übernimmt generell die Funktion des Grobverteilers sowie in den urbanen Zentren in Form der S-Bahn teilweise auch diejenige eines Mittelverteilers.

Ziel ist, den Grossteil der Bevölkerung entlang der Bahnachsen zu erschliessen und die Vernetzung mit den Zentren sowie Entwicklungsschwerpunkten zu gewährleisten. Busse übernehmen die Funktion des Mittel- und Feinverteilers.

Der Anteil des öV am Gesamtverkehr soll dank einer koordinierten Entwicklung von Siedlung und öV unter folgenden Vorzeichen erhöht werden:

- Solidarisch und Sicher
- Finanzierbar und Wirtschaftlich
- Ökologisch
- Erreichbar

In Bezug auf die AP5 sind die Ziele Erreichbar & Ökologisch hervorzuheben.

Erreichbar

Die Erreichbarkeit innerhalb des Kantons und insbesondere der urbanen Verdichtungsräume muss sichergestellt werden. Zudem sollen die ausserkantonalen Zentren bzw. Räume wie Zürich oder München bzw. Vorarlberg oder Liechtenstein besser erreichbar werden. Des Weiteren sollen alle Verkehrsmittel optimal miteinander vernetzt werden und kurze sowie zuverlässige Reiseketten beim öV bilden. Um ein attraktives öV-Angebot und zuverlässige Reiseketten bieten zu können, bedarf es auf staubelasteten Strassenabschnitten zwingend Massnahmen zur Busbevorzugung.

Ökologisch

Aus ökologischer Perspektive gilt es den Energie- und Ressourcenverbrauch durch den Modalshift zugunsten des öV sowie Fuss- und Veloverkehrs (FVV) zu reduzieren und die Belastung der Umwelt durch Emissionen zu verringern.

Bahnausbau schritt 2035

Der Bahnausbau schritt 2035 mit dem Angebotskonzept 2035 wird zurzeit konsolidiert. Das Bundesparlament entscheidet voraussichtlich Ende 2026 über diesen Ausbaus schritt. Sollte der Ausbaus schritt 2035 nicht wie ursprünglich geplant beschlossen werden, sollte in den Agglomerationen durch neue oder angepasste Massnahmen reagiert werden, damit an der Programmwirkung keine Abstriche gemacht werden müssen. Der Kanton St.Gallen setzt sich weiterhin für folgende Ziele ein:

- Vollknoten St.Gallen mit der dazu notwendigen Fahrzeit von 54 Minuten zwischen Zürich und St.Gallen
- Durchbindung des IR Zürich–St.Gallen von / nach Rheintal
- Halt IC in Wil
- Wiederherstellung des Bahnknotens Wil und Verbesserung der Anschlusssituation
- Stundentakt EC Zürich–St.Gallen–Bregenz–Lindau (–München)
- Ausbau der Durchmesserlinien im S-Bahn-Verkehr über den Knoten St.Gallen hinaus
- Durchbindung der Schweizer S-Bahn mit der Vorarlberger S-Bahn am Grenzübergang St.Margrethen

- Stabiler Betrieb der Linie Zürich–Chur (Walensee / Ausbau Tiefenwinkel) mit optimalen Anschlüssen in den Knoten Pfäffikon SZ, Ziegelbrücke, Sargans, Landquart und Chur.
- Zimmerbergtunnel 2: Aufnahme der Vorinvestitionen für ein Abzweigbauwerk
- Viertelstundentakt Frauenfeld–Wil
- Umsetzung der Resultate der Korridorstudie Trogen–St.Gallen–Appenzell des BAV

Agglomerationsspezifische Schwerpunkte der öV-Projekte

Alle Agglomerationen

- Die Agglomerationen stimmen die Massnahmen im öV mit dem Kanton ab. Der Kanton stellt die Übereinstimmung mit der kantonalen und der nationalen Planung sicher.
- Buspriorisierung: Unter anderem gestützt auf den Staustellenbericht und die Eruierung der Problempunkte werden durch das TBA neue Massnahmenblätter erstellt.
- Der öV soll weiterhin nachfragegerecht und stufenweise ausgebaut werden, wenn die gesetzlichen Vorgaben dies zulassen. Dabei gilt: Vorleistungen in den öffentlichen Verkehr sind möglich, solange die Zielvorgaben des Kostendeckungsgrads erfüllt sind.

Der Kantonsrat hat die Regierung eingeladen, das Projekt Erfolgskontrolle und Weiterentwicklung S-Bahn St.Gallen zu bearbeiten. Die Ergebnisse liegen bis Ende 2023 mit der Verabschiedung der Botschaft zum 7. öV-Programm vor. Langfristig setzt der Kanton seine Bemühungen bezüglich der Tarifharmonisierung fort, um die Attraktivität und somit Konkurrenzfähigkeit des grenzüberschreitenden öV zu steigern.

St.Gallen-Bodensee

Im Hinblick auf den Vollknoten St.Gallen sind Überlegungen zu den Regionalbussen im Knoten St.Gallen anzustellen. In Abstimmung mit der Infrastruktur ist ein strategisches Angebotskonzept zu definieren, welches Aussagen zu Anschlussbeziehungen und Angebotsdichten aufweist. Das nun vorliegende Agglo-öV-Konzept wird mit vier Vertiefungsplanungen unter Einbezug der betroffenen Gemeinden weiter detailliert und zu einer eigentlichen Angebotskonzeption im Horizont 2035 vertieft:

- Agglomerationskern (St.Gallen, Abtwil, Wittenbach)
- Region Herisau / Appenzeller Hinterland
- Region Rorschach, Rorschacherberg, Goldach, Staad, Thal, Rheineck
- Korridor Romanshorn–Arbon–Romanshorn–Amriswil

In den übrigen Bereichen der Agglomeration werden in der laufenden Angebotsplanung die nun festgesetzten Strategien berücksichtigt und umgesetzt. Die Vertiefungsplanungen werden initiiert, sobald der überarbeitete Bahn-Ausbauschritt 2035 vorliegt (voraussichtlich nicht vor Ende 2026). Ausnahme ist die Region Herisau, wo die Vertiefungsplanung Ortsbus bzw. Regionalbus (inkl. Postautolinien 180-183) vorgezogen wird und das Angebotskonzept bereits auf 2025 umgesetzt werden soll. Eine Aktualisierung ist auf den Horizont 2035 geplant.

Rheintal und Werdenberg-Liechtenstein

Auf den Zeitpunkt der Einführung des halbstündlichen IR13 (Dezember 2024) erarbeitet das AÖV unter Einbezug der Regionen, Gemeinden und

Transportunternehmen sowie des Landes Liechtenstein ein regionales Angebotskonzept für den Bus. Die Erkenntnisse der Planung sind im AP zu berücksichtigen.

Wil

In der Region Wil soll das AP den Bezug zur öV-Strategie Wil 2030/35 herstellen. Die Strategie ist über die gesamte Region Wil zu erweitern. Bisher sind zum unteren Toggenburg, zum Fürstenland und zum Hinterthurgau die Schnittstellen definiert. Allenfalls können benötigte Infrastrukturen der öV-Strategie Wil oder der regionalen Strategie in das AP aufgenommen werden. Basis für diese Strategie ist die Wiederherstellung des Bahnknotens Wil.

Obersee

In der Agglomeration Obersee wird für den Bus ein regionales Angebotskonzept auf das Bahnangebot abgestimmt und ab Dezember 2023 schrittweise umgesetzt.

2.1.2 Kantonsstrassen

18. Strassenbauprogramm (SBP)

Der Kantonsstrassenbau wird im Strassengesetz des Kantons St.Gallen geregelt. Das Strassengesetz hält in Artikel 36 fest:

- ¹ *Der Kantonsrat legt die Grundzüge der Verkehrspolitik fest.*
- ² *Er erlässt ein mehrjähriges Strassenbauprogramm. Dieses gibt Auskunft über die geplanten Bauvorhaben, den dafür erforderlichen Rahmenkredit und dessen Finanzierung.*

Bezogen auf die Agglomerationsprogramme der 5. Generation sind folglich die Bauvorhaben an Kantonsstrassen im 18. Strassenbauprogramm 2024 bis 2028 (18.SBP) durch den Kantonsrat zu beschliessen. Das zuständige Tiefbauamt hat die Gemeinden im Kanton St.Gallen im Herbst 2021 an regionalen Anlässen sowie schriftlich dazu eingeladen ihre Begehren bis Ende März 2022 beim Tiefbauamt einzureichen. Die Gemeinden wurden gebeten die Koordination ihrer Begehren mit den Regionen sicherzustellen.

Der Kantonsrat berät und beschliesst das 18. SBP voraussichtlich in der Septembersession 2023, spätestens in der Dezembersession 2023. Die dann im 18. SBP enthaltenen Massnahmen können bei Relevanz für die AP in den AP der 5. Generation als A- oder B-Massnahmen berücksichtigt werden. Eine Übersicht zu den Massnahmen ist den Agglomerationen möglichst frühzeitig zuzustellen. Weitere Begehren an Kantonsstrassen, welche nicht im 18. SBP enthalten sind, können erst in den Nachfolgegenerationen der AP berücksichtigt werden, sofern diese im entsprechend gültigen SBP durch den Kantonsrat beauftragt wurden.

Motorisierter Individualverkehr

Betriebs- und Gestaltungskonzepte (BGK)

Für Betriebs- und Gestaltungskonzepte (BGK) hat das Tiefbauamt des Kantons eine Richtlinie publiziert welche die Grundsätze für die Erarbeitung von BGK an Kantonsstrassen regelt ([R2012.04 Randbedingungen für Strassenraumgestaltungen](#), vgl. Anhang 3).

<i>Weiterentwicklung regionaler Netzkonzeptionen</i>	<p>Fuss- und Veloverkehr</p> <p>Für den Alltagsveloverkehr sind die geeigneten Verbindungen gemäss den bereits erarbeiteten, regionalen Netzkonzeptionen weiterzuentwickeln. Korridore mit hohem Verlagerungspotenzial sind dabei prioritär zu behandeln und mit Massnahmen zu ergänzen. Ab 2023 wird eine kantonale Velostrategie, der «Masterplan und Netzplan Fuss-, Velo- und Mountainbike-Verkehr» erarbeitet. Ende 2024 sollen die ersten Lieferergebnisse aus den Teilprojekten durch die Regierung verabschiedet werden.</p> <p>Beim Fussverkehr liegt der Fokus auf Zentrumsbereichen, attraktivem öffentlichem Raum und Erschliessung von Freizeit- / Naherholungsgebieten teils in Kombination von FVW und öV. Dazu ist die Zugänglichkeit der öV-Haltestellen weiter zu verbessern, sowohl aus Sicht Fuss- als auch Veloverkehr. Veloabstellplätze sollen weiterhin berücksichtigt und gefördert werden. Dies sowohl im öffentlichen Raum als auch bei Naherholungsgebieten.</p>
<i>Verkehrssicherheit</i>	<p>Das Thema Sicherheit soll weiter vertieft werden (Fussgängerstreifen, USP/UHS, LSA, Knotenlösungen). Beim Thema Verkehrssicherheit übernimmt der Kanton hinsichtlich Unfallschwerpunkte und Unfallhäufungsstellen die Federführung.</p>
<i>Kampagnen</i>	<p>Mit Kampagnen (wie z.B. Velotal-Rheintal oder clever mobil) soll der Einsatz nachhaltiger Verkehrsmittel gefördert und der Austausch (Öffentlichkeitsarbeit) zwischen Gemeinden, Verbänden, Bevölkerung und weiteren Partnern gestärkt werden.</p>
<p>2.1.3 Nachhaltige Mobilität</p>	
<i>Gesamtverkehrsstrategie (GVS)</i>	<p>Die kantonale GVS 2018 legt den strategischen Rahmen für die zukünftige Verkehrsentwicklung fest und stimmt die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden aufeinander ab. Sie formuliert pro Agglomeration erste Stossrichtungen. Im Rahmen vom AP5 soll der Bezug zwischen den Strategien und Massnahmen des AP und der GVS aufgezeigt werden. Insbesondere ist aufzuzeigen, wie die GVS in der jeweiligen Agglomeration konkretisiert wird.</p>
<i>Güterverkehrsstrategie</i>	<p>Der Kanton hat eine Analyse des Güterverkehrs durchgeführt, deren Ergebnisse 2019 publiziert wurden. Davon abgeleitet hat er den Handlungsbedarf, Ziele und Stossrichtungen definiert. Der Bericht ist erstellt und veröffentlicht. Hauptziel für den Güterverkehr ist: Der Kanton St.Gallen stellt eine attraktive, effiziente, raumsparende, umweltschonende, sichere und finanzierbare Ver- und Entsorgung von Unternehmen und Haushalten mit Gütern sicher. Das Herunterbrechen der Stossrichtungen auf konkrete Massnahmen wird im Rahmen einer Pilotstudie für den Raum Gossau-Winkeln getestet. Ergebnisse aus dem Pilotprojekt ASGO sollten im November 2023 vorliegen. Generelle Erkenntnisse sollen schliesslich auf andere Logistik-Standorte übertragen werden. Es liegt in der Zuständigkeit des AREG geeignete Standorte auf Antrag der Trägerschaften im Richtplan festzusetzen.</p>
<i>Multimodale Verkehrsdrehscheiben</i>	<p>Die 2022 erarbeitete Grundlagenstudie des Kantons verortet und typisiert multimodale Verkehrsdrehscheiben im Kanton St.Gallen. Die eruierten Verkehrsdrehscheiben korrespondieren weitgehend mit denen aus den bisherigen Programmen (AP1-AP4), wobei sich die Methode zur Typisierung in den</p>

St.Galler Energiekonzept 2021-2030

AP unterscheidet. Es ist den Trägerschaften empfohlen, die Methode der Grundlagestudie des Kantons zur Typisierung der multimodalen Verkehrsdrehscheiben zu übernehmen. Die Einbettung der ermittelten Verkehrsdrehscheiben in das Gesamtverkehrssystem ist in den jeweiligen AP zu konkretisieren. Dabei ist die Wechselwirkungen mit der Innenentwicklung und die Steuerung der MIV-Entwicklung über Push-Massnahmen zu beachten.

Mit dem St.Galler Energiekonzept 2021–2030 legt der Kanton Ziele für den Ausstoss von CO₂ und die Entwicklung von Energieproduktion und –bedarf fest. Hauptziele für das Jahr 2030 sind die Halbierung der CO₂-Emissionen im Vergleich zum Jahr 1990 und der Zubau von mindestens 1'100 GWh neuer erneuerbarer Energie. Zur Zielerreichung sind Beiträge der öffentlichen Hand, von Privaten und der Wirtschaft im Gebäudebereich wie beim Verkehr bzw. der Mobilität unerlässlich.

Mit dem Schwerpunkt «Unterwegs sein» des St.Galler Energiekonzepts 2021-2030 verfolgt der Kanton St.Gallen vier konkrete Massnahmen für eine klimafreundliche Mobilitätsentwicklung:

- SG-10) Mobilitätsmanagement von Unternehmen & der öffentlichen Hand stärken
- SG-11) Sicher und aktiv ans Ziel kommen – zu Fuss und mit dem Velo
- SG-12) Erfolgreiche Mobilitätslösungen etablieren – neue Lösungen entwickeln und verbreiten
- SG-13) Verbreitung der Elektromobilität unterstützen

Die vier Massnahmen handeln getreu dem kantonalen Prinzip: Verkehr vermeiden – verlagern – verträglich machen - vernetzen. Sie sind Wille der St.Galler Regierung und gelten für Kanton, Gemeinden, Unternehmen und Private. Die Massnahmen SG10 bis SG13 aus dem Energiekonzept gilt es auch – entsprechend den Vorgaben der gültigen RPAV - in den Zukunftsbildern der Agglomerationen zu verankern.

Für die erfolgreiche Umsetzung der Massnahmen werden vom Kanton unterschiedliche Hilfestellungen angeboten: finanzielle Anreize, Impulsberatungen, Förderungen von Pilotprojekten und die Vernetzung von Schlüsselpartnern.

Elektromobilität

Gemäss den aktuellen RPAV können vom Bund auch Massnahmen im Bereich der E-Mobilität und neuer Technologie mitfinanziert werden. Dabei sind folgende Abgrenzungen zu beachten:

- **Im öV:** nur Ortsverkehr und Mitfinanzierung der Mehrkosten von Rollmaterial bei Einsparung von Infrastrukturkosten
- **Im Privatverkehr:** alle nötigen Installationen ohne Ladestationen (heisst: Infrastrukturelle Massnahmen zur Förderung der Elektromobilität, die der Öffentlichkeit zugänglich sind. Darunter fallen etwa bauliche Massnahmen zur Errichtung von öffentlich zugänglichen Lade- oder Tankstationen, während die Ladesäulen selbst eigenfinanziert werden müssen²).

² Weitere Erläuterungen und Beispiele finden sich auf Seite 38 der «Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr» des Bundes für die 5. Generation Agglomerationsprogramme.

- **«Smarte Lösungen»:** Alles, was nicht «Betrieb» ist, kann mitfinanziert werden.

Jedes Transportunternehmen hat per Ende November 2022 ein Migrationskonzept für die Umstellung von Diesel auf Elektro- bzw. Wasserstoff erstellt. Das AöV des Kantons St.Gallen prüft diese nun und stimmt sie mit den Nachbarkantonen ab. Die grossflächige Einführung von Elektrobussen beginnt ab 2024 und erfolgt aus finanziellen Gründen gestaffelt.

2.2 Siedlungs- und Landschaftsentwicklung

2.2.1 Arbeitszonenbewirtschaftung, Innenentwicklung und Verkehrser-schliessung

Kantonaler Richtplan (KRP) und GVS

Mit der Gesamtüberarbeitung des Richtplankapitels Mobilität wurde die GVS des Kantons St.Gallen in den Richtplan integriert. Das Kernanliegen der Raumplanung ist, die Siedlungsentwicklung konsequent nach innen zu richten. Der zusätzliche Verkehr soll dabei möglichst über den öV sowie den FVV aufgefangen werden. Dazu müssen genügend Kapazitäten für diese Verkehrsarten auf der Strasse oder der Schiene zur Verfügung stehen. Wo dies nicht möglich ist, sind bezüglich der Innenentwicklung und der Verkehrsqualität der Strasse Prioritäten zu setzen und / oder flankierende Massnahmen in Betracht zu ziehen (z.B. Priorisierung öV, FVV, Mobilitätskonzepte, PP-Vorgaben etc.).

Arbeitszonenbewirtschaftung (AZB)

Im Zusammenhang mit der Gesamtüberarbeitung des Richtplankapitels Mobilität wurde die im Jahr 2017 eingeführte Arbeitszonenbewirtschaftung (AZB) überarbeitet. Hauptzweck der AZB ist es, die bestehenden Arbeitszonen ihrer bestimmungsgemässen Nutzung zuzuführen. Zudem sind genügend verfügbare und attraktiv gelegene Flächen in den Entwicklungsschwerpunkten für die Wirtschaft bereitzuhalten sowie strategische Landreserven an gut erschlossenen Lagen langfristig raumplanerisch zu sichern und die Verfügbarkeit zu gewährleisten (Sicherstellung der langfristigen Handlungsmöglichkeiten). Somit soll der Bestand und die Entwicklung von bestehenden Betrieben gewährleistet und Neuansiedlungen ermöglicht werden.

Der KRP definiert Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten (ESP Arbeiten) als regional koordinierte Arbeitsgebiete (z.B. im Rahmen einer gesamtregionalen Masterplanung bzw. eines regionalen Raumkonzepts; gegebenenfalls eines Agglomerationsprogramms). Standorte von kantonaler Bedeutung (STAK) werden vom Kanton initiiert entwickelt und bei der Beurteilung der regionalen Flächenpotentiale separat ausgewiesen, das heisst sie werden der Region bei der Beurteilung neuer ESP Arbeiten nicht angerechnet.

Erwartungen Bund

Um eine gute Punktzahl im Bereich Siedlungsentwicklung (WK 2) zu erzielen, erwartet der Bund, dass die wichtigen Entwicklungsgebiete (ESP, Verdichtungsgebiete etc.) priorisiert und auf die Verkehrsentwicklung abgestimmt werden.

Auftrag des KRP an Gemeinden und Agglomerationen

Die Zuständigkeit für die Verfahren bei der Entwicklung von ESP Arbeiten sowie der Innenentwicklung liegt primär in der Verantwortlichkeit der Gemein-

den. Die AP sind jedoch eine wichtige Planungsgrundlage für eine koordinierte Siedlungsentwicklung. In den AP sollen strengere Anforderungen definiert werden, welche über die allgemeinen Beschlüsse des kantonalen Richtplans hinausgehen.

Neueinzonungen von ESP Arbeiten sind bei gegebenem regionalen Bedarf und dem Nachweis, dass in der betreffenden Region keine geeigneten Standorte in der rechtskräftigen Bauzone zur Verfügung stehen, möglich. Die Nachweise sollen durch die jeweiligen Regionen in Zusammenarbeit mit den Standortgemeinden erbracht werden. Die Gemeinden sind aufgefordert, die festgesetzten ESP Arbeiten ihrer bestimmungsgemässen Nutzung zuzuführen und die funktionale Einbettung der Arbeitsgebiete (Wohnen / Umfeld) sicherzustellen.

Vertiefungsarbeiten AP5

Im Rahmen des AP5 sollen deshalb folgende Vertiefungsarbeiten vorgenommen werden:

- Die im kantonalen Richtplan enthaltenen strategischen Arbeitsplatzstandorte von kantonalen Bedeutung (STAK) sowie die ESP Arbeiten sind mit dem Zukunftsbild sowie den (Teil-)Strategien abzustimmen und in diese zu integrieren.
- Die ESP Arbeiten sind hinsichtlich ihrer Nutzungsmöglichkeiten zu differenzieren und bezüglich Entwicklung und Erschliessung zu priorisieren. Dabei sollen auch vorhandene Verkehrskapazitäten auf der Strasse bzw. eine überdurchschnittliche öV-Erschliessungsgüte berücksichtigt werden.
- Neue ESP Arbeiten (noch nicht eingezont) können nur ausgewiesen werden, wenn der entsprechende Bedarf nachgewiesen und regional abgestimmt ist.
- Im Rahmen der Agglomerationsprogramme soll neben dem allfälligen Bedarfsnachweis bei Einzonungen von ESP Arbeiten auch die Frage geklärt werden, wie mit eingezonten Gebieten umgegangen wird, deren Nutzung unwahrscheinlich ist bzw. die verdichtet werden können und sollen.
- Die Festlegung von Arbeitsgebieten, Entwicklungsgebieten und Verdichtungsgebieten ist insbesondere hinsichtlich ihrer Erschliessungsqualität und grundsätzlicher Eignung für die jeweilige Nutzung vorzunehmen.
- Für die festgelegten Gebiete sind schliesslich die erforderlichen Planungs- und Umsetzungsschritte zu konkretisieren (Ausweisen der Arbeitsschritte, Verantwortlichkeiten und Termine).

Diese Arbeiten müssen teilweise durch die Gemeinden geleistet werden, wie zum Beispiel eine Konkretisierung der Planungs- und Umsetzungsschritte. Die Trägerschaften der AP stellen sicher, dass die AP - als regionales Raumplanungsinstrument - eine gemeindeübergreifende Abstimmung fördern, indem gemeinsam definierte Vorgehensweisen und inhaltliche Stossrichtungen eingehalten werden.

2.2.2 Landschaft, Umwelt und Klima

Kantonale Landschaftskonzeption

Das Projekt «Kantonale Landschaftskonzeption St.Gallen» schloss im April 2022 seine 1. Phase mit der «fachlichen Grundlage Landschaft» ab. Diese

Grundlage umfasst eine Beschreibung von 18 im Kanton St.Gallen festgestellten Landschaftstypen sowie eine flächendeckende kartographische Darstellung dieser Typen im Massstab 1:50'000. Aktuell werden die Erhaltungs- und Entwicklungsziele der 18 Landschaftstypen bestimmt. Diese Phase soll Mitte 2023 abgeschlossen werden. Die kantonale Landschaftskonzeption soll bei der Weiterentwicklung der Teilstrategie Landschaft der Agglomerationsprogramm AP5 berücksichtigt werden.

*Ökologische
Infrastrukturen*

Der Kanton St.Gallen erarbeitet im Rahmen der NFA³-Programmvereinbarungsperiode 2020 – 2024 ein kantonales Gesamtkonzept zu Arten- und Lebensraumförderung sowie Vernetzungsplanung, die sogenannte ökologische Infrastruktur. Die konsolidierte Fachplanung zum Thema «Ökologische Infrastruktur» sollte im Frühling 2024 zur Verfügung stehen. In den Agglomerationsprogrammen soll dem Aspekt der ökologischen Infrastruktur bei der Landschafts- und Freiraumplanung Rechnung getragen werden.

Biodiversitätsstrategie

Die Regierung des Kantons St.Gallen hat im Jahr 2017 die Biodiversitätsstrategie 2018 – 2025 verabschiedet. Ziel ist, die biologische Vielfalt im Kanton langfristig zu erhalten und damit eine hohe Lebens- und Umweltqualität sicherzustellen. Die Strategieziele sind langfristig zu verfolgende Ziele und auch nach 2025 relevant. Ergänzend dazu wurde 2021 die Strategie zur Anpassung an den Klimawandel erarbeitet. Aus den beiden Strategien bieten sich Synergien an, die in den AP genutzt werden sollen.

*Strategie zur
Anpassung an den
Klimawandel*

Mit dem AP kann eine gemeindeübergreifende Sensibilisierung und Abstimmung für eine klimaangepasste Siedlungsentwicklung erfolgen und es können gebietsspezifische Massnahmen getroffen werden. Die kantonale Strategie Anpassung an den Klimawandel und die erarbeiteten Grundlagenkarten wie Klimaanalyse bzw. –planhinweiskarten sind im AP zu berücksichtigen. Die Modellierung der Klimaanalyse- und Planhinweiskarten werden den Agglomerationen Ende 2022 als Grundlage zur Verfügung stehen.

Eine Klima- und hitzeangepasste Siedlungsentwicklung kann sich insbesondere mit folgenden Massnahmen auseinandersetzen:⁴

- Freiraumsicherung für Kaltluftentstehungsgebiete und -korridore
- Luftaustauschfördernde Bebauungsstruktur unterstützen
- Massnahmen an den Gebäuden fördern (helle Materialien, Fassaden- und Dachbegrünung etc.)
- Fuss- und Velowegnetz sowie Strassen mit Bäumen beschatten
- Schaffung von klimagerechten Freiräumen und öffentlichen Plätzen mit hoher Aufenthaltsqualität (Aspekte Kühlung durch Schatten (Begrünung oder künstlich) und Verdunstung (Wasser))
- hoher Grünanteil sicherstellen
- Versiegelung minimieren
- Wasserrückhalt fördern (Starkniederschläge, Schwammstadt)
- eingedolte Gewässer öffnen

³ Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA)

⁴ Es gilt zu beachten, dass es sich um Beispiele von Massnahmen handelt und die Liste nicht abschliessend ist.

*Kantonale Begleitung
im Bereich Landschaft*

Basis für die Überlegungen ist eine Analyse der vorhandenen Grün-, Freiraum- und Gewässerstrukturen in der Agglomeration. Ferner ist der Aspekt Gesundheit (insbesondere bei Hitzewellen) mit zu berücksichtigen, indem Überlegungen für die vulnerablen Bevölkerungsteile (v.a. Kinder und alte Personen) einbezogen werden – beispielsweise rasche und gute Erreichbarkeit von Grünräumen in Bezug auf Altersheime oder Schulanlagen usw.

Der Kanton (ANJF) kann im Rahmen seiner Möglichkeiten die Agglomerationen bei der Erarbeitung von überkommunalen Strategien und Massnahmen zur Aufwertung von Natur und Landschaft, zur Förderung von Naherholungsgebieten, zur Sicherstellung der Erschliessung und zum Schutz stark genutzter Räume begleiten. Es gilt zu betonen, dass Massnahmen zugunsten von Natur und Landschaft nicht isoliert geplant und finanziert werden sollen, sondern so oft als möglich, direkt in die Infrastrukturplanung integriert und somit auch über diese Massnahmen finanziert werden sollen.

2.3 Fokus für AP5

Den Trägerschaften wird empfohlen, den Fokus auf die Umsetzung der Massnahmen der Generationen 1 bis 4 zu legen und in der 5. Generation nicht-infrastrukturelle Massnahmen im Bereich der Lenkung der Siedlungsentwicklung zu priorisieren. Damit kann eine qualitätsvolle Innenentwicklung im Kontext einer hinreichenden und verträglichen Verkehrserschliessung sichergestellt werden.

Der Fokus vom AP5 soll aus kantonaler Perspektive weiterhin auf ausgewählten, dringlichen kantonalen A-Massnahmen, auf der selektiven Aufnahme von B-Projekten sowie auf kommunalen Massnahmen liegen.

2.4 Reifegrad von A-Massnahmen

Aufgrund der kürzeren Ausführungsfrist des Bundes und der Ressourcenlage des Kantons legt der Kanton St.Gallen höhere Anforderungen an Infrastrukturmassnahmen in kantonaler Verantwortung fest als vom Bund vorgesehen. Im AP5 sollen lediglich A-Massnahmen in kantonaler Umsetzungsverantwortung aufgenommen werden, die unabhängig von den Gesamtkosten als Vorprojekt mit einer Kostenschätzung (Kostengenauigkeit +/- 30%) vorliegen. Damit soll sichergestellt werden, dass die termingerechte Umsetzung der Massnahmen möglich ist (vgl. Anhang 1).

2.5 Kantonale Rückkopplung AP 5. Generation

Kontrollmoment

In der 4. Generation AP haben die Fachstellen des Kantons St.Gallen den Trägerschaften der Agglomerationen eine Vorprüfung angeboten. Dieses Angebot wurde geschätzt, doch das Format war für die beteiligten kantonalen Stellen sehr aufwändig. Demzufolge hat die Steuerungsgruppe Agglomerationsprogramme des Kantons St.Gallen 2022 beschlossen, für die AP5 ein schlankeres Kontrollmoment zu entwerfen. Zu diesem Zweck wurde bei den Trägerschaften der AP erfragt, welche Erwartungen sie an die Überprüfung

hätten und welche Produkte sie in dieser Phase der Erarbeitung der AP bereits vorweisen könnten. Für dieses neue Kontrollmoment wurde der Begriff «Kantonale Rückkopplung» etabliert.

Erwartungen

Die Trägerschaften der AP erwarten von der kantonalen Rückkopplung, die kantonalen Planungsinstrumente mit den Grobgerüst der Massnahmen aus den jeweiligen AP abstimmen zu können. Von besonderer Bedeutung für die Trägerschaften ist, die Gewissheit zu erlangen, dass die geplanten Infrastrukturmassnahmen vom TBA des Kantons St.Gallen unterstützt werden. Weiter soll die Rückkopplung den Beteiligten dazu dienen, eine konsolidierte Einschätzung von den kantonalen Fachstellen zu den strategischen Inhalten der Programme zu erhalten.

Anforderungen & Prozess

Um diesen Erwartungen gerecht zu werden, benötigen die prüfenden Fachstellen des Kantons die folgenden Lieferergebnisse:

- Grobgerüst in Form eines Massnahmenkatalogs
- Fokus auf B- & C-Massnahmen
- Inhalte (Teil-)Strategien
- Entwurf AP-Bericht

Für die Prüfung dieser Unterlagen planen die kantonalen Fachstellen während eines dreimonatigen Zeitfensters ab Oktober 2023 ihre Ressourcen ein. Die Trägerschaften der AP können den Zeitpunkt der Einreichung ihrer Unterlagen im 4. Quartal 2023 selber wählen und die beteiligten Stellen des Kantons St.Gallen verpflichten sich dazu, die eingereichten Lieferergebnisse innerhalb von zwei Monaten zu beurteilen und eine entsprechende Rückmeldung zu formulieren.

2.6 Beitragsberechtigte Städte und Gemeinden

Die beitragsberechtigten Städte und Gemeinden werden vom Bund im Anhang 4 der Verordnung über die zweckgebundene Mineralölsteuer im Strassenverkehr (MinVV) aufgelistet. Den Bearbeitungssperimeter des jeweiligen Agglomerationsprogrammes können die Trägerschaften allerdings selbst bestimmen. So können auch Gemeinden in die Konzeption des AP einbezogen werden, welche nicht im Anhang 4 MinVV aufgeführt sind.

Im Anhang 2 der vorliegenden Leitlinien sind alle beitragsberechtigten Städte und Gemeinden der St.Galler Agglomerationen aufgelistet. Neu sind ab 1. Januar 2023 zusätzlich nachfolgende Städte und Gemeinden beitragsberechtigt:

<i>Agglomeration Obersee:</i>	Wald (ZH)
<i>Agglomeration Rheintal:</i>	Oberriet (SG), Rüthi (SG)
<i>Agglomeration St.Gallen-Bodensee:</i>	Heiden (AR), Degersheim (SG)
<i>Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein:</i>	Sennwald (SG), Wartau (SG)
<i>Agglomeration Wil:</i>	Kirchberg (SG)

3. Handlungsbedarf AP5

3.1 Folgerungen für die Agglomerationsprogramme

*Darstellung Ergebnisse
ohne Priorisierung*

Aus Sicht Kanton ergeben sich aufgrund der Prüfberichte des Bundes zu den AP der 4. Generation nachfolgende Stossrichtungen für die Agglomerationsprogramme der 5. Generation.

Da sich der Prüfbericht auf die ganzen Agglomerationsperimeter bezieht, betreffen die Empfehlungen auch Nicht-St.Galler Kantonsgebiet. Die entsprechenden Hinweise mit Bezug auf Nicht-St.Galler Kantonsgebiet sind selbstverständlich nicht als Vorgabe zuhanden unserer Partner-Kantone oder Anrainerstaaten (namentlich Österreich - genauer dessen Land Vorarlberg - und Fürstentum Liechtenstein), sondern im Sinne der Vollständigkeit zu verstehen.

Für jedes AP muss in einem nächsten Schritt entschieden werden, welche Schwerpunkte im AP5 gesetzt werden sollen und wo eine Kritik aus den Prüfberichten (noch) nicht aufgegriffen werden kann. Diese Schwerpunktsetzungen sind in den AP transparent zu begründen, damit der Bund diese nachvollziehen kann.

Überdimensionierung

Es gilt für alle Agglomerationen zu beachten, dass das Verhältnis zwischen den Gesamtkosten aller mitfinanzierter Massnahmen der jeweiligen Programme und der Agglomerationsgrösse angemessen bleiben muss. Übersteigen die Gesamtkosten ein definiertes Limit, führt dies entweder zu Umriorisierung im Prüfverlauf oder zur gänzlichen Ablehnung des gesamten Programms durch den Bund. Deswegen ist die Zielhöhe der Gesamtkosten im AP5 frühzeitig zu diskutieren und festzulegen. Die Gesamtkosten eines AP ist die Summe aller A- und B-Massnahmen. Die Kosten der C-Massnahmen werden nicht miteingerechnet.

Beitragssatz

Die Programmbeurteilung stellt den Nutzen eines Agglomerationsprogramms seinen Kosten gegenüber. Der Beitragssatz zur Mitfinanzierung infrastruktureller Massnahmen durch Bundesmittel liegt je nach Kosten-Nutzen-Verhältnis zwischen 30 und 50%. Die Agglomerationen sind dementsprechend mit Blick auf höhere Beitragssätze dazu angehalten, das Kosten-Nutzen-Verhältnis in Anlehnung an die Ergebnisse der jeweiligen Prüfberichte der 4. Generation zu fokussieren.

3.1.1 Agglomeration Obersee

Allgemein

Der gut dargelegte rote Faden, die kohärente Abstimmung sowie das auf den Zeithorizont 2040 ausgerichtete Zukunftsbild des AP4 bilden eine wertvolle Basis für die Erarbeitung eines AP5. Ein Schwerpunkt der nächsten Generation sollte insbesondere die Umsetzung und Konkretisierung der Massnahmen sein. Für Dauermassnahmen wird empfohlen, künftig Teilschritte gemäss der Umsetzungshorizonte des AP zu definieren. Zudem soll das Programm den Ansatz einer gesamtheitlichen Planung sowie Abstimmung über kantonalen Zuständigkeiten hinaus weiterverfolgen.

<i>Stossrichtung</i>	Die räumliche Fokussierung mit Massnahmen-Cluster ist zu überdenken bzw. sollte auch für Massnahmen ausserhalb der Cluster eine gute Raum – Verkehr Abstimmung erfolgen. Bei der vom AP4 optimistisch eingeschätzten Bundesplanungen (A3, STEP) gilt es, die Zeitplanungen präziser aufeinander abzustimmen und Alternativen zur Bewältigung des Mehrverkehrs zu ergänzen. Es sollte klarer dargelegt werden, wie angestrebte Modalsplit-Ziele erreicht werden können und welche Rolle dabei konkrete Massnahmen zum Verkehrs- und Parkraummanagement spielen.
<i>Qualität des Verkehrssystems verbessern</i>	<p>Bisher ist nicht ersichtlich, wie das lokale Verkehrsnetz im gewünschten Umfang entlastet wird. Daher soll im AP5 der gesamtverkehrliche Ansatz über den gesamten Perimeter vertieft werden. Für die Reduktion des MIV-Anteils sind künftig konsequente Push-Massnahmen zur aktiven Lenkung und Steuerung nötig.</p> <p>Um die Buserschliessung über den gesamten Perimeter zu optimieren, soll hinsichtlich des öV eine sorgfältige Abstimmung zwischen den beteiligten Kantonen erfolgen und Lösungen für den aufgezeigten Handlungsbedarf geprüft werden.</p> <p>Die Förderung innovativer Mobilitätsformen sowie der E-Mobilität soll im AP5 stärker aufgenommen werden. E-Busse könnten helfen, die Umweltbelastung des öV-Ausbau zu reduzieren.</p>
<i>Siedlungsentwicklung nach innen</i>	Im AP5 soll die Festlegung der kantonalen Richtpläne konkretisiert und weiterentwickelt werden. Die Aussagen zur Innenverdichtung sind um quantitative wie qualitative Einschätzungen zur Auswirkung der Siedlungsmassnahmen auf das Verkehrssystem zu ergänzen. Im Besonderen sollen hierbei die öV-Erschliessung stärker berücksichtigt und der Flächenbedarf für künftige Siedlungserweiterungen minimiert werden.
<i>Erhöhung der Verkehrssicherheit</i>	Mit der Anerkennung der subjektiven Wahrnehmung verschiedener Bevölkerungsgruppen, erzielte das AP4 eine starke Wirkung im Bereich der Verkehrssicherheit.
<i>Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert</i>	Bislang ist weder ein massgebender Verlagerungseffekt noch eine Verringerung von Fahrzeugkilometern absehbar. Die Reduktion von Emissionen muss daher für das AP5 mittels lenkender Massnahmen ausgeweitet werden. Weiterhin ist darauf zu achten, dass Massnahmen wenig Ressourcen verbrauchen. Insbesondere der erhebliche Flächenbedarf von Eigenleistungen (z.B. RVS A15) und Konflikte mit ökologischen Werten ist zu vermeiden.
<i>Umsetzungsreporting</i>	Der Umsetzungsstand der Massnahmen der zweiten Generation ist genügend. Aus operativer Sicht ist sicherzustellen, dass der Umsetzungsbericht künftig bei der Sistierung beschlossener Massnahmen aufzeigt, ob alternative Massnahmen umgesetzt werden könnten.
	3.1.2 Agglomeration Rheintal
<i>Allgemein</i>	Die im AP4 spürbar verbesserte Zusammenarbeit über die Landesgrenze hinweg manifestierte sich in einem kohärenten und mit einem roten Faden durchzogenen Programm. Um die Wirkung des Programms hinsichtlich der

	<p>Abstimmung von Siedlung und Verkehr auf die gesamte Agglomeration auszuweiten, sind zunehmend Einzelmassnahmen in das AP5 aufzunehmen. Auch sollen die Dauermassnahmen in nachvollziehbare und auf die Umsetzungshorizonte terminierte Teilschritte heruntergebrochen werden.</p>
<i>Stossrichtung</i>	<p>Ein Schwerpunkt im AP5 sollte auf die Umsetzung von konkreten Massnahmen zur geplanten Dichteerhöhung der Bevölkerung gelegt werden. Weiter soll die Fülle von längerfristigen Massnahmen (C-Horizont) weiter konkretisiert werden. In Bezug auf die angenommenen, mittelfristigen Massnahmen (B-Horizont) ist auf die ausstehenden politischen Beschlüsse zu achten. Der Bau von Infrastrukturen und die Förderung des FVV ist in Zukunft noch enger mit der Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein abzustimmen.</p>
<i>Qualität des Verkehrssystems verbessern</i>	<p>Die bisherigen Massnahmen sind überwiegend lokal spürbar, folglich ist beim AP5 darauf zu achten, eine agglomerationsweite Wirkung zu erreichen. In der letzten Generation hat besonders das Zusammenspiel von Push- und Pull-Strategien positiv zur Wirkung beigetragen. Diese konzeptionelle Ebene gilt es nun in konkrete Massnahmen umzusetzen.</p> <p>Um etwa die Entlastungswirkung der Umfahrung Altstätten zusätzlich zu unterstützen, sind flankierende Massnahmen eine unabdingbare Komponente. Es ist darauf zu achten, dass keine unerwünschten Nebenwirkungen erzeugt werden (induzierter Verkehr), so dass die Attraktivität des MIV nicht gesteigert wird.</p> <p>Weiter soll die Intermodalität und aktive Steuerung der Mobilitätsnachfrage durch konkrete Massnahmen optimiert werden. Insbesondere Massnahmen im Bereich Mobilitäts- und Parkraummanagement mit Anwendung in der ESP-Planung gilt es zu konkretisieren. Auch Themen wie E-Mobilität (z.B. im öV), Mikromobilität und Digitalisierung sollen in der nächsten Generation verstärkt aufgenommen werden.</p> <p>Beim nächsten AP ist deutlicher herauszuarbeiten, wie der grenzüberschreitende strassengebundene öV gegenüber dem MIV konkurrenzfähiger werden kann. Hierbei könnten bestehende oder neue multimodale Drehscheiben das Umsteigen optimieren. Weiter ist es erstrebenswert, die Tarifstruktur und Preisniveaus im öV beidseitig der Grenze anzugleichen.</p>
<i>Siedlungsentwicklung nach innen</i>	<p>Generell gilt es die konzeptionellen Grundlagen für kommende AP mit konkreten Massnahmen weiterzuentwickeln, um die Aufwertung öffentlicher Freiräume und des Siedlungsgebiets zu erreichen. Für die ausgewiesenen Verdichtungsgebiete sollte zudem aufgezeigt werden, wie der mit der Siedlungsentwicklung verbundene Mehrverkehr bewältigt werden kann. Fortan ist gewünscht, qualitative und quantitative Abschätzungen zur Auswirkung der Siedlungsentwicklung auf das Verkehrssystem aufzuzeigen.</p>
<i>Erhöhung der Verkehrssicherheit</i>	<p>Das Thema der Verkehrsberuhigung von Quartieren ist in den kommenden Generationen AP stärker zu thematisieren und gemeindeweit umzusetzen. Die Vereinfachung der Voraussetzung zur Einführung von T30-Zonen bietet dafür neue Möglichkeiten.</p>

<i>Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert</i>	Bisher erzielt das Programm keine wahrnehmbare Reduktion von Luftschadstoff- und Lärmemissionen. Im AP5 sollte eine Verlagerung vom bevorzugten Verkehrsmittel – Auto – hin zum FVV sowie öV stattfinden. Weiter sind konkrete Massnahmen zur Aufwertung von Natur- und Grünräumen auszuformulieren. Gleiches gilt für die weiteren landschaftlichen Massnahmen, die bisher eher konzeptioneller Art sind.
<i>Umsetzungsreporting</i>	Die Bewertung des Umsetzungsstandes entfällt, da noch kein Programm der 1. - 3. Generation besteht.
	3.1.3 Agglomeration St.Gallen-Bodensee
<i>Allgemein</i>	<p>Im AP4 war der rote Faden stellenweise schwer erkennbar. Dieser sowie der strategische Überbau bzw. die gesamtverkehrliche Herleitung der Massnahmen soll in der kommenden Generation klarer dargestellt werden. Auch wurde dem Handlungsbedarf im letzten AP nicht in allen Bereichen der nötige Stellenwert zugewiesen, was es künftig anzugleichen gilt.</p> <p>Die MOCA-Zielwerte über die drei Teilagglomerationen sind zu überdenken. Einerseits wären für die Teilagglomeration St.Gallen stärkere Verlagerungsziele möglich, andererseits könnte über die Gesamtagglomeration ein Ist- und Zielwert ergänzt werden.</p>
<i>Stossrichtung</i>	Im AP5 ist zu beachten, dass die Agglomeration als Gesamtheit und damit insbesondere die Nebenzentren vermehrt berücksichtigt werden. Auch ist der notwendige Reifegrad der Massnahmen generell stärker voranzutreiben. Weiterhin ist zu klären, inwiefern die Entwicklung der Arbeitsplatzgebiete koordiniert und mit der verkehrlichen Erschliessung abgestimmt werden können. Aus den Konzepten (Konzept starke Stadtachse, Agglo-öV-Konzept, Buskonzept) sollen kohärente und konkrete Massnahmen formuliert werden.
<i>Qualität des Verkehrssystems verbessern</i>	<p>Um die gesamtverkehrliche Wirkung zu verbessern, sollen Push-Massnahmen zur Lenkung des MIV umgesetzt werden. Beispielhaft wäre eine agglomerationsweit harmonisierte Bepreisung des Parkraums sowie Massnahmen zur Erhöhung des Besetzungsgrads.</p> <p>Die grossen, übergeordneten Projekte (Bahnausbau schritt 2035, A1) gilt es stärker in die Planung zur Weiterentwicklung des Gesamtverkehrskonzepts einzubeziehen und die darauf abgestimmten flankierenden Massnahmen zu konkretisieren. Aus den strategischen Überlegungen zum Thema Güterverkehr, sollen in den kommenden Generationen konkrete Massnahmen abgeleitet und in den Vorhaben wie Cargo-Sous-Terrain oder Gossau als Standort für ein KV-Terminal eingebettet werden.</p> <p>Beim FVV soll im AP5 die Aufwertung und Umsetzung der regionalen Veloschnellverbindung mit konkreten Massnahmen weiterverfolgt werden. Bezüglich einer Verbesserung der Intermodalität könnte die durchgeführte Analyse der Park & Ride-Standorte weiterverfolgt und präzisiert werden. Optimierungen des öV-Feinverteilernetzes, wie Angebotsausbauten oder Busbevorzugungsmassnahmen könnten die teilweise erheblichen Verlustzeiten für den öV an überlasteten Knoten verringern.</p>

Siedlungsentwicklung nach innen In künftigen Generationen sind zwingend Siedlungsmassnahmen mit A- und B-Priorität einzureichen. Im AP4 fehlte es besonders an mittelfristigen Massnahmen. Zudem soll künftig deutlicher aufgezeigt werden, wo das Siedlungswachstum im Raum konkret stattfinden wird. Die Massnahmen sind so auszuarbeiten und darzustellen, dass Inhalt und Umsetzungsschritte klarer werden.

Erhöhung der Verkehrssicherheit Die starke Wirkung in der Verkehrssicherheit wurde insbesondere durch die Umsetzung zahlreicher Massnahmen für den Veloverkehr erzielt. Ergänzend dazu sollen sicherheitsrelevante BGK im Rahmen des AP5 geplant und verwirklicht werden.

Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert Zur Verlagerung des Modalsplits zu Gunsten von öV und FVV müssen weitere Massnahmen konzipiert werden, damit eine Senkung der Lärm- und Luftbelastung eintritt. Auch könnte die Förderung von Elektromobilität im Privatverkehr zu einer umwelt- und siedlungsverträglicheren Gestaltung des MIV beitragen.

Konzeptionell erarbeitete Landschaftsmassnahmen zur Aufwertung von Naturräumen sind weiter zu konkretisieren. Die ökologische Vernetzung soll besser berücksichtigt und durch konkrete Massnahmen gefördert werden.

Umsetzungsreporting Der Umsetzungsstand des AP4 wurde vom Bund als knapp genügend beurteilt, insbesondere aufgrund der Siedlungsmassnahmen. Es ist künftig darauf zu achten, dass die Umsetzung im angegebenen Horizont erfolgt bzw. ausgewiesen wird, welche Umsetzungsschritte getroffen werden konnten. Zudem ist der Bericht zum Umsetzungsstand an die formalen Richtlinien des Bundes anzupassen und ausführlicher auszuformulieren.

3.1.4 Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein

Allgemein Im Verlauf des Jahres 2020 fiel der Entscheid gegen die S-Bahn Liechtenstein – dem Schwerpunktprojekt des AP4. In der Folge führte die Trägerschaft der Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein eine kritische Risikobetrachtung durch und verzichtete auf die Einreichung des AP4, um sich stattdessen frühzeitig auf die Erarbeitung des AP5 zu konzentrieren. Unabhängig von der Eingabe eines AP4 wird die Optimierung des Rheinübergangs Sevelen - Vaduz weiter vorangetrieben.

Stossrichtung Das Zukunftsbild von «Sprossen und Holmen» soll angepasst und konkretisiert werden entsprechend der neuen Ausgangslage, die beispielsweise ein grenzüberschreitendes Bus-Konzept vorsieht. Als wesentlicher Eckpfeiler des Zukunftsbildes sollen die Rheinübergänge weiter optimiert werden.

Die Teilstrategien sind auszuformulieren. Der rote Faden sollte deutlich zu erkennen sein und der aktualisierte Handlungsbedarf mittels Massnahmen stringent aus Zukunftsbild, Situationsanalyse und Umsetzungsstand abgeleitet werden.

Qualität des Verkehrssystems verbessern Die erst stellenweise vorhandene, grenzüberschreitende Gesamtverkehrskonzeption soll vervollständigt werden. Dazu gehören die Konkretisierung

der Strategien zur Verkehrslenkung und zur Vermeidung des MIV. Insbesondere soll aufgezeigt werden, wie die 4-V-Strategie⁵ umgesetzt werden kann. Es ist darauf hinzuweisen, dass derzeit ein regionales Gesamtverkehrskonzept erarbeitet wird, welches diesen Punkten Rechnung trägt. Das Ziel ist es, die Arbeiten hierzu anfangs 2023 abzuschliessen.

Um eine Verschiebung des Modalsplits zugunsten des öV und des FVV zu erzielen, sollen flankierende Massnahmen bei der Konzipierung neuer Rheinübergänge Voraussetzung sein. Auf der Basis von aktuellen Grundlagenstudien des Kantons St.Gallen und des Landes Fürstentum Liechtenstein soll in Zusammenarbeit mit der Agglomeration Rheintal und dem Bundesland Vorarlberg die Infrastruktur für den FVV sowie den öV weiter optimiert werden.

Siedlungsentwicklung nach innen

Zur besseren Abstimmung von Siedlung und Verkehr ist ein grenzüberschreitender, proaktiv lenkender Ansatz in der Siedlungsentwicklung sowie eine Priorisierung und Etappierung der wichtigen Verdichtungsgebiete / Innenentwicklungspotenziale vorzusehen. Die Abstimmung von Verkehr und Siedlung im Bereich der regionalen ESP ist aufgrund des hohen Pendleraufkommens herausfordernd und erfordert besonderes Augenmerk. Zudem empfiehlt es sich, konzeptionelle Ansätze zur Aufwertung des öffentlichen Raums für den gesamten Perimeter zu erarbeiten.

Erhöhung der Verkehrssicherheit

Es ist flächendeckend zu prüfen, wo neben den bestehenden Zonen weitere verkehrsberuhigte Zonen (Tempo-30-Zonen) angegangen werden müssen. Für das Fürstentum Liechtenstein wurde mittlerweile eine Analyse zu den Unfallhäufungsstellen erarbeitet. Weiter ist darauf hinzuweisen, dass in FL keine Umfallschwerpunkte vorliegen, da diese jeweils direkt saniert bzw. behoben werden.

Die Analyse der Unfallhäufungsstellen und -schwerpunkte ist im liechtensteiner Teil der Agglomeration zu vervollständigen.

Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert

Die aus dem Entwicklungskonzept Landschaft (EKL) abgeleiteten Massnahmen sollen für das AP5 konkretisiert werden. Die Verbesserung des Modalsplits zu Gunsten von öV und FVV ist weiterzuverfolgen, indem die Intermodalität gefördert wird und der MIV mittels Push-Massnahmen eingedämmt wird.

Umsetzungsreporting

Der Umsetzungsstand aller Massnahmen ist zufriedenstellend. Die Umsetzung soll weiterhin in Zusammenarbeit mit den federführenden Stellen kontrolliert und umgesetzt werden.

3.1.5 Agglomeration Wil

Allgemein

Mit dem AP4 wurde ein klarer roter Faden verfolgt und ein analytisch starker Bericht ausgearbeitet. Die Abstimmung von Siedlung und Verkehr ist auf konzeptioneller Ebene gut gelungen.

Stossrichtung

Das Programm muss einen merklichen Fortschritt in Richtung der Wirkungsziele erreichen. Dies besonders im Zusammenhang mit den ambitionierten Zielen aus dem AP4: Reduktion des MIV-Anteils und der Erhöhung

⁵ Den Verkehr «vermeiden», «verlagern», «verträglich» gestalten und «vernetzen».

<i>Qualität des Verkehrssystems verbessern</i>	<p>der Raumnutzerdichte. Allein aus den aktuellen Teilstrategien und den vorgeschlagenen Massnahmen können diese Ziele kaum erreicht werden.</p> <p>Um das MIV-Reduktionsziel in der Gesamttagglomeration zu erreichen, sollte das AP5 lenkungsstarke, verbindliche Push-Massnahmen einführen. Mittels nachvollziehbaren BGK auf den entlasteten Achsen soll aufgezeigt werden, wie der Verkehr beruhigt und der Komfort und die Sicherheit für den FVV erhöht werden kann. Die Infrastrukturen zur Förderung des FVV (z.B. Velovorrangrouten) müssen im kommenden AP stärker priorisiert werden. Auch wirkungsstarke Angebotsmassnahmen (Haltestellen, Qualitätsstandards etc.) für den öV gilt es verstärkt zu verfolgen.</p> <p>Im AP5 gilt es die Intermodalität mit konkreten Massnahmen weiter zu stärken und die Planung der Platzgestaltung Wil soweit voranzutreiben, dass eine zeitnahe Umsetzung möglich wird. Die Elektromobilität wird bisher weder im MIV noch im öV konzeptionell oder mit konkreten Massnahmen gefördert, was für das AP5 anzupassen ist.</p>
<i>Siedlungsentwicklung nach innen</i>	<p>Dem Programm gelingt es, kantonale Richtpläne punktuell zu ergänzen und mit Wil wird konsequent der ESP Arbeiten gestärkt. Inwieweit die klare Absicht zur Innenentwicklung durch entsprechende Massnahmen umgesetzt werden soll, ist jedoch zu wenig konkret. Es ist unklar wie und wo Wohnraum für das prognostizierte Bevölkerungswachstum entstehen soll. Somit ist im AP5 klarer aufzuzeigen, wie die Siedlungskonzentration und die Innenverdichtung umgesetzt werden sollen.</p>
<i>Erhöhung der Verkehrssicherheit</i>	<p>Im AP5 sollen Massnahmen zur Temporeduktion die Sicherheit für die Verkehrsteilnehmenden zusätzlich erhöhen.</p>
<i>Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert</i>	<p>Im AP5 sollen Massnahmen zur Verschiebung des Modalsplits zugunsten öV und FVV erarbeitet werden, um die Luft- und Lärmbelastung künftig wirkungsvoller zu minimieren. Weiter ist der hohe Bodenverbrauch aufgrund von grossen Infrastrukturprojekten (z.B. Netzergänzung Nord) zu kompensieren und künftig zu vermeiden.</p>
<i>Umsetzungsreporting</i>	<p>Der Umsetzungsstand der Verkehrs- wie auch der Siedlungsmassnahmen der 2. Generation ist ungenügend, wobei der Umsetzungsbericht als sehr umfassend gewürdigt wurde. Für die kommende Generation AP gilt es, die Umsetzung der bisherigen Massnahmen (insbesondere jene der 3. Generation) in Zusammenarbeit mit den federführenden Stellen zu priorisieren.</p>

4. Kantonale Zuständigkeiten

Auf konzeptioneller Ebene setzt der Kanton folgende Prioritäten:

- Das AREG liefert unter Einbezug des AWA methodische Hinweise und Unterstützung zum Vorgehen bezüglich Arbeitszonen, zur Priorisierung der Entwicklungsgebiete (ESP, Verdichtungsgebiete) sowie zur Koordination mit der Verkehrserschliessung.

- Das AöV unterstützt die Agglomerationen im bisherigen Rahmen bei der Angebotsplanung und konzeptionellen Vertiefungsarbeiten.

Schwerpunkte AP

Bezüglich der einzelnen Agglomerationsprogramme sieht der Kanton folgende Schwerpunkte bei seiner Unterstützung:

- **Obersee:** Für die konzeptionellen Arbeiten im Verkehrsbereich muss die Federführung beim Kanton Schwyz liegen (insb. grenzüberschreitende Gesamtverkehrsbetrachtung, Verkehrsmanagement). Das TBA kann nur punktuell unterstützen. AREG und AöV unterstützen bei Bedarf bei der Weiterentwicklung der Themen Siedlung und öV.
- **Rheintal:** Weiterentwicklung zu einem erfolgreichen, grenzüberschreitenden AP5. Dies erfordert die Unterstützung und fachliche Begleitung von AREG, TBA, AöV und AWA.
- **St.Gallen:** Konkretisierung und Umsetzung der guten konzeptionellen Grundlagen. Weiterentwicklung Verkehrsmanagement. Dies erfordert die konzeptionelle Unterstützung durch AREG und AöV, bezüglich Verkehrsmanagement des TBA.
- **Werdenberg-Liechtenstein:** Es besteht Handlungsbedarf betreffend die Siedlungsentwicklung bezüglich grenzüberschreitender konzeptioneller Grundlagen. Der Kanton unterstützt die konzeptionellen Arbeiten subsidiär und die Konkretisierung der Rheinübergänge (Sevelen-Vaduz und Haag-Bendern) als Projektpartner, da Liechtenstein die Federführung auf dieser Ebene übernimmt.
- **Wil:** Weiterentwicklung ESP Wil West inkl. Netzergänzungen Nord und Ost, Vertiefung und Konkretisierung Siedlungsthema, breitere Einbettung öV-Strategie. Dies erfordert die konzeptionelle Unterstützung durch AREG und AöV, bezüglich Netzergänzungen des TBA.

Prioritäten Ämter

Aufgrund der Rahmenbedingungen und der begrenzten kantonalen Ressourcen sowie dem priorisierten Handlungsbedarf aus Sicht des Kantons ergeben sich für die beteiligten Ämter folgende Prioritäten:

- **Das AREG** ist an allen AP beteiligt und erbringt die generelle Koordinationsaufgabe zwischen den Agglomerationen, dem TBA und dem AöV. Es unterstützt in konzeptionellen Fragen zur Siedlungsentwicklung.
- **Das TBA** setzt seine Ressourcen prioritär für die Umsetzung der kantonalen Massnahmen AP1-AP4 ein. Im Weiteren konzentriert sich das TBA auf die kantonalen Projekte aus den 17. SBP und 18. SBP sowie die fachliche Begleitung in den AP. Zu diesem Zweck wurde pro Agglomeration je eine Ansprechperson definiert.
- **Das AöV** priorisiert neben den kantonalen Schwerpunktprojekten insbesondere die fehlenden Busbevorzugungen. Dabei gilt es mit dem TBA abzuklären, welche Massnahmen auch umsetzbar sind. Im Übrigen begleitet es die AP im üblichen Rahmen, insb. bei der Angebotsplanung. Das AöV stimmt die Agglomerationsplanungen mit den kantonalen und nationalen Planungen ab.
- **Das AWA** begleitet wo nötig das Thema Arbeitszonenbewirtschaftung und strebt eine optimale Abstimmung (bezüglich Definition, Priorisierung und Massnahmen) der im Richtplan bezeichneten Arbeitsgebiete mit den Strategien und Massnahmen der Agglomerationen an.

5. Termine

Agglomerationsprogramme

Meilensteine

Die nachfolgende Tabelle führt die wichtigsten Meilensteine im Zusammenhang mit der Erarbeitung der AP5 auf.

Was	Termin	Wer
Kick-off-Workshops	Im 2022	Agglomeration
Priorisierung Umsetzung 18. SBP	Ende 2022	TBA
Überprüfung kantonale Massnahmen und Kohärenz AP1 - AP3	Ende 2023	TBA
Überprüfung kommunale Massnahmen und Kohärenz AP1 - AP3	Ende 2023	Agglomeration
Rückkopplung der Massnahmen AP5	4. Quartal 2023	Agglomeration / Kanton
Abstimmung der Massnahmenpriorisierung AP1 - AP4	Bis Ende 2023	Agglomeration / AREG / TBA
Priorisierung Umsetzung kantonale B-Massnahmen aus AP4	Anfang 2024	TBA
Anmeldung Agglomerationsprogramme beim Bund	31.3.2024 / 30.06.2024	Kanton / Agglomeration
Vernehmlassung Agglomerationsprogramme / Gesamtschau	Feb./März – Okt./Nov. 2024	Agglomeration / Kanton
Bereinigung	4. Quartal 2024	Agglomeration
Einreichung Agglomerationsprogramme beim Kanton	Januar - März 2025	Agglomeration
Genehmigungsbericht und Abstimmung mit Nachbarn	Februar - April 2025	AREG
Regierungsratsbeschluss	Anfang März 2025 / Anfang Juni 2025	Regierungsrat SG
Einreichung AP5 beim Bund	31.3.2025 / 30.6.2025	Regierungsrat SG

Strassenbauprogramm und öV-Programm

SBP und ÖVP

Das 8. öV-Programm beginnt am 01.01.2029 und dauert voraussichtlich bis 31.12.2033. Eingaben können bis spätestens Herbst 2027 entgegen genommen werden. Die Regierung berät im Frühling 2028. Die Botschaft wird ca. Anfang Mai 2028 ans Parlament geleitet. Parlamentsdiskussion ist in der Septembersession 2028.

Das 19. Strassenbauprogramm beginnt am 01.01.2029 und dauert voraussichtlich bis 31.12.2033.

Ausblick 6. Generation AP

6. Generation

Für die 6. Generation AP ist eine umfangreichere Anpassung der Richtlinien des Bundes RPAV vorgesehen. Dafür werden die Themenbereiche in einer

gemeinsamen Arbeitsgruppe (bestehend ab 2023) ausgearbeitet und weiterentwickelt. Eine erste Arbeitsgruppe wurde durch die BPUK konsolidiert.

Die Anliegen des Kantons St.Gallen und dessen Agglomerationen werden durch den Leiter des Amtes für Raumentwicklung und Geoinformation – Ralph Etter – in die genannte Arbeitsgruppe eingebracht.

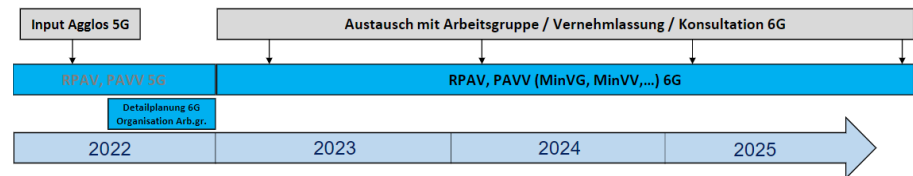


Abb. 2 Roadmap ARE Erarbeitung RPAV 6. Generation AP

Mit der anstehenden Anpassung der RPAV ist es wahrscheinlich, dass auch bei den kantonalen Leitlinien der 6. Generation AP eine umfassendere Überarbeitung erfolgen wird.

6. Anhang

Anhang 1 Zusammenspiel und Abhängigkeiten von kantonalen Planungsinstrumenten

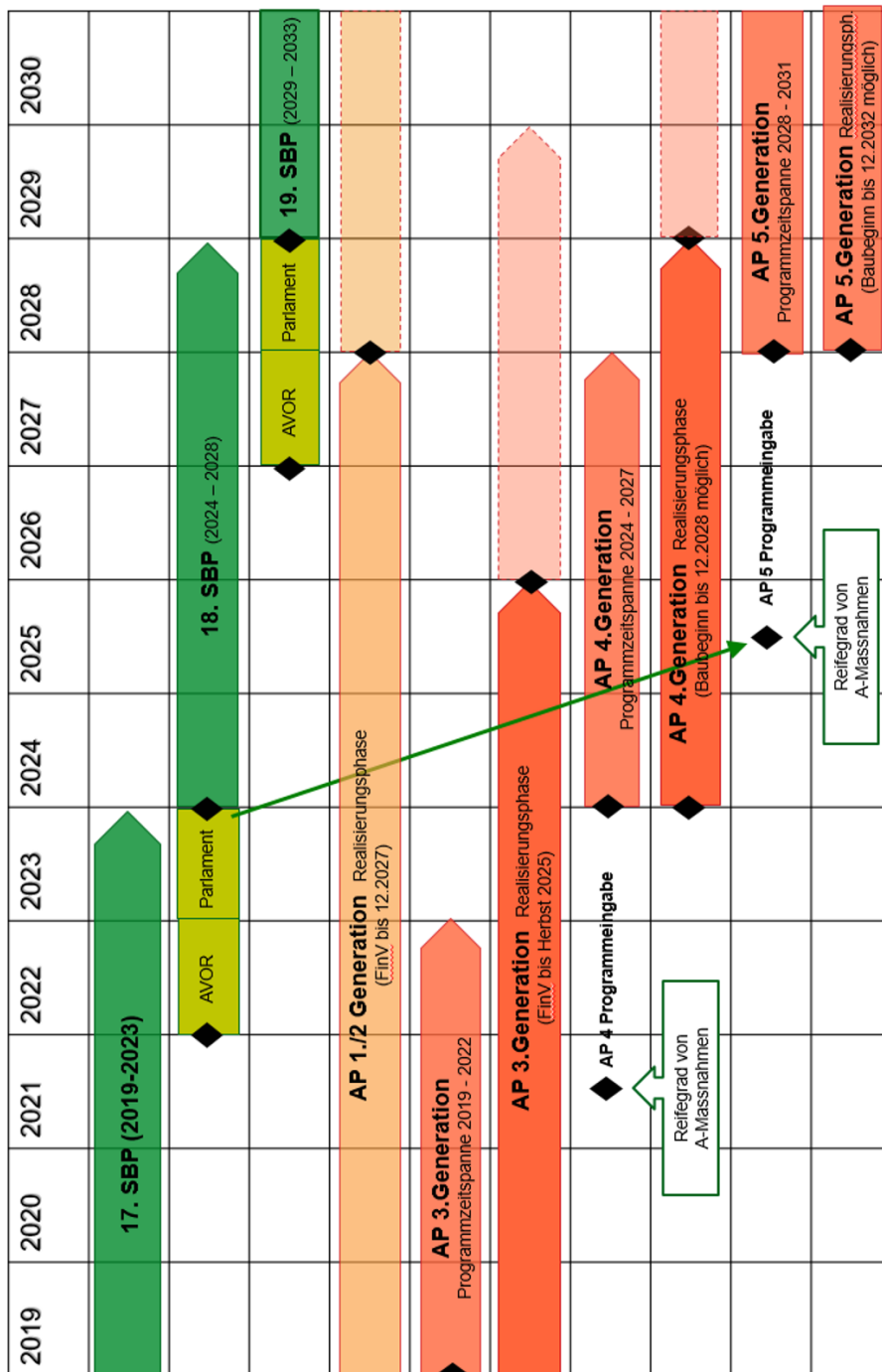


Abb. 3 Abstimmung AP mit Strassenbauprogramm (SBP) Kanton St.Gallen

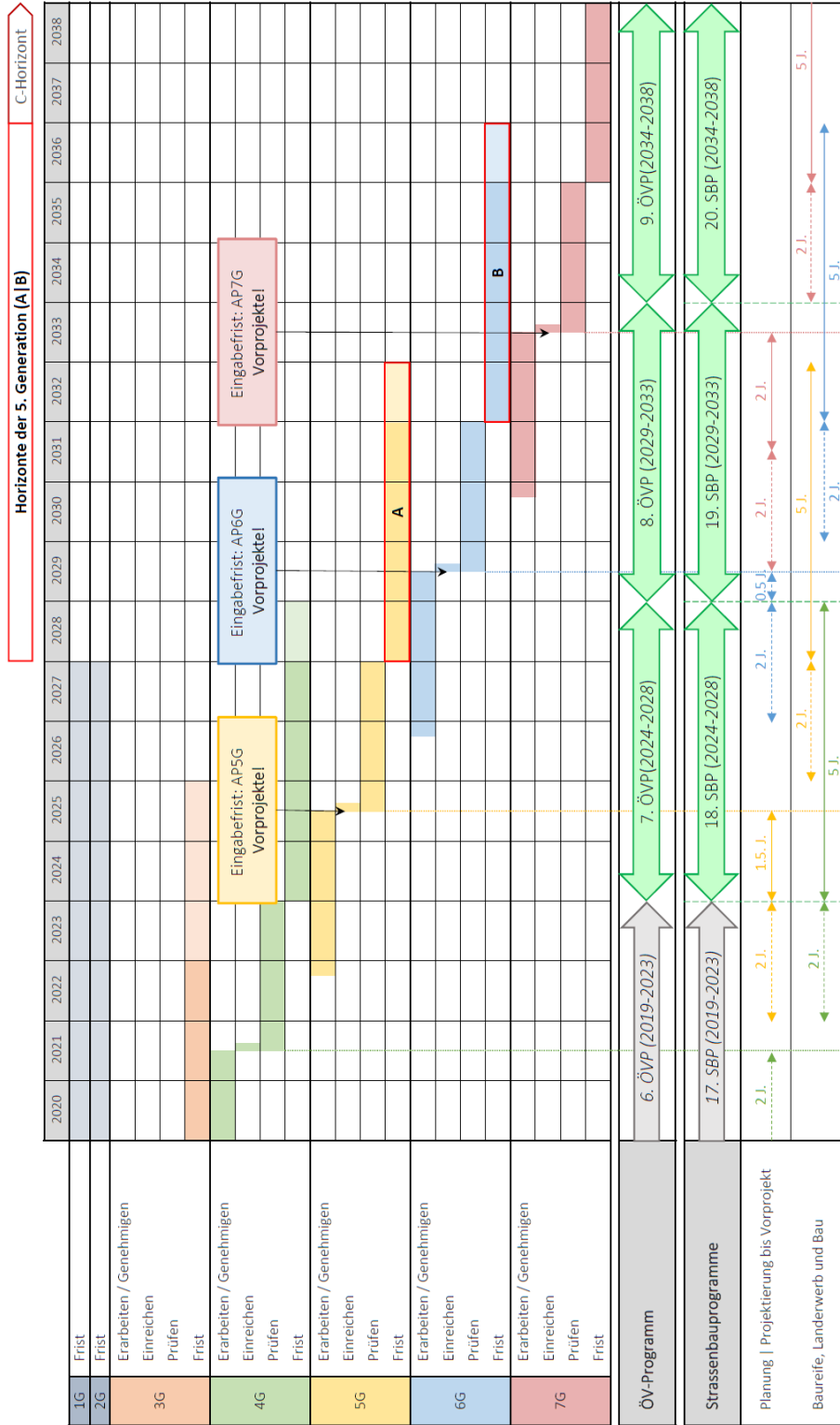


Abb. 4 Planungsschritte Massnahmen AP in Abstimmung mit dem SBP

Anhang 2 Beitragsberechtigte Städte und Gemeinden der St.Galler Agglomerationen

Die ab 1. Januar 2023 neu beitragsberechtigten Städte und Gemeinden sind speziell markiert (*).

Obersee

Rapperswil-Jona-Rüti: Dürnten, Eschenbach (SG), Rapperswil-Jona, Rüti (ZH), Schmerikon, Uznach

Lachen: Altendorf, Galgenen, Lachen, Reichburg, Schübelbach, Tuggen, Wangen (SZ)

Zürich: Bubikon, Feusisberg, Freienbach, Richterswil, Wald (ZH)*, Wollerau, Hombrechtikon

Rheintal

Rheintal: Altstätten, Au (SG), Balgach, Berneck, Diepoldsau, Eichberg, Marbach (SG), Oberriet (SG)*, Rebstein, Rüthi (SG)*, St.Margrethen, Widnau

Ausländische Gemeinden im BeSA-Perimeter: Altach, Feldkirch, Gaissau, Götzis, Höchst, Hohenems, Koblach, Lustenau, Mäder, Meiningen, Rankweil*

Ausländische Gemeinden im AP-Perimeter, aber nicht im BeSA-Perimeter: Alberschwende, Bildstein, Bregenz, Dornbirn, Eichenberg, Frastanz, Fraxern, Fußach, Göfis, Hard, Hohenweiler, Hörbranz, Kennelbach, Klaus, Krumbach, Langenegg, Lauterach, Lingenau, Lochau, Röthis, Satteins, Schwarzach, Sulz, Sulzberg, Viktorsberg, Weiler, Wolfurt, Zwischenwasser

St.Gallen-Bodensee

Amriswil-Romanshorn: Amriswil, Hefenhofen, Romanshorn, Salmsach, Uttwil

Arbon-Rorschach: Arbon, Goldach, Horn, Lutzenberg, Rheineck, Rorschach, Rorschacherberg, Steinach, Thal, Tübach

St.Gallen: Andwil (SG), Berg (SG), Degersheim*, Eggersriet, Flawil, Gaiserwald, Gossau (SG), Heiden*, Herisau, Mörschwil, Roggwil (TG), Speicher, St.Gallen, Teufen (AR), Untereggen, Waldstatt, Wittenbach

Werdenberg-Liechtenstein

Buchs: Buchs (SG), Gams, Grabs, Sennwald*, Sevelen, Wartau*

Ausländische Gemeinden: Balzers, Eschen, Gamprin, Mauren, Ruggell, Schaan, Schellenberg, Triesen, Triesenberg, Vaduz

Wil

Eschlikon, Jonschwil, Kirchberg (SG)*, Münchwilen (TG), Oberbüren, Oberuzwil, Rickenbach (TG), Sirnach, Uzwil, Wil (SG), Wilen (TG), Zuzwil (SG)

Anhang 3 Quellenverzeichnis

Die untenstehende Liste an fachlichen Unterlagen soll die Trägerschaften der Agglomerationen bei der Erarbeitung der AP der fünften Generation unterstützen. Da weitere fachliche Grundlagen laufend erzeugt werden, handelt es sich nur um eine Momentaufnahme und keine vollständige Aufzählung.

Fachliche Grundlagen des Bundes

[Verordnung des UVEK über das Programm Agglomerationsverkehr \(PAVV\)](#)

[Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr \(RPAV\)](#)

[Schweizerische Verkehrsperspektive 2050 - Schlussbericht](#)

[Gestaltung von Mobilität in Agglomerationen Bund ARE](#)

[Verkehrsdrehscheiben](#)

[Bahn-Ausbauschnitt 2035](#)

[Aktionsplan Strategie Biodiversität Schweiz](#)

[Förderung der Biodiversität und Landschaftsqualität im Siedlungsraum](#)

[Biodiversität und Landschaftsqualität in Agglomerationen](#)

[Berücksichtigung der Aspekte Landschaft, Freiraum und Natur in den Agglomerationsprogrammen Verkehr und Siedlung: Gute Beispiele der dritten Generation](#)

[Anpassung an den Klimawandel in der Schweiz](#)

[Hitze in den Städten](#)

Sachpläne des Bundes

[Mobilität im Raum 2050: Sachplan Verkehr, Teil Programm](#)

- [Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene \(SIS\)](#)
- [Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Strasse - Konzeptteil](#)
- [Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt \(SIL\): Konzeptteil](#)
- [Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schifffahrt \(SIF\)](#)

[Sachplan Militär \(SPM\) - Programmteil 2017](#)

[Sachplan Übertragungsleitungen \(SÜL\)](#)

[Sachplan geologische Tiefenlager – Konzeptteil 2011](#)

[Sachplan Fruchtfolgeflächen](#)

[Sachplan Asyl, Konzept- und Objektteil](#)

Verkehrliche Entwicklung

[öV-Programm Kanton St.Gallen](#)

[Kantonaler Richtplan Kanton St.Gallen, Teil Mobilität](#)

[Strassenbauprogramm Kanton St.Gallen](#)

[Richtlinie TBA – Randbedingungen für Strassenraumgestaltungen](#)

[Attraktive Veloverkehrsinfrastruktur auf Nebenstrassen](#)

[Gesamtverkehrsstrategie Kanton St.Gallen](#)

[Schlussbericht Güterverkehrsstrategie Teil Analyse](#)

[Cargo Sous Terrain – Network Extension – Studie St.Gallen](#)

[Synthesebericht Initialisierungsstudie Verkehrsdrehscheiben Kanton SG](#)

[Energiekonzept 2021-2030 Kanton St.Gallen](#)

[Schlussbericht E-Bus-Strategie Kanton St.Gallen](#)

[BPUK – Studie Logistikstandorte von überkantonaler Bedeutung](#)

Siedlungs- und Landschaftsentwicklung

[Kantonaler Richtplan Kanton St.Gallen, Teil Siedlung](#)

[Abstimmung Siedlungsentwicklung und Verkehr TBA St.Gallen](#)

[Biodiversitätsstrategie Kanton St.Gallen](#)

- [Strategie zur Anpassung an den Klimawandel im Kanton St.Gallen](#)