

Agglomerationsprogramm Obersee

Kennzeichnung

<i>Geschäftsnummer</i>	VI 13
<i>Sachbereich</i>	Verkehr
<i>Verfasst durch</i>	Amt für Raumentwicklung und Geoinformation
<i>Am</i>	30. Januar 2014
<i>Siehe auch</i>	VI 21 Strassen, VI 32 Öffentlicher Regionalverkehr

Beschreibung

Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung

In seinem Bericht zur Agglomerationspolitik des Bundes vom 19. Dezember 2001 hält der Bundesrat fest, dass die wirtschaftliche Entwicklung der Agglomerationen für die ganze Schweiz von Bedeutung ist und sich der Bund deshalb – in Ergänzung zu den Kantonen und Gemeinden – verstärkt für die Agglomerationen engagieren wird. Dazu kann der Bund – auf der Basis konkreter Agglomerationsprogramme – aus dem Infrastrukturfonds bis zum Jahr 2027 Beiträge an die Verkehrsinfrastrukturen in den Agglomerationen sprechen.

Mit den Agglomerationsprogrammen soll die Koordination bereichsübergreifender Themen innerhalb einer Agglomeration gefördert werden. Agglomerationsprogramme werden in horizontaler (zwischen Partnern innerhalb der Agglomeration) und vertikaler Zusammenarbeit (Bund / Kantone / Agglomeration / Gemeinden) erstellt. Sie können sich mit den agglomerationsrelevanten Themen wie Verkehr, Raumordnung, Landschaft, Sozialpolitik und Kulturpolitik befassen.

Nach einer Testphase mit so genannten Modellvorhaben wurden vom Bund ab dem Jahr 2004 die Agglomerationsprogramme «Verkehr-Siedlung» – die Themen mit dem dringendsten Handlungsbedarf – lanciert. Darin werden die Agglomerationen (nach Definition des Bundesamtes für Statistik BFS) eingeladen, ein auf die nächsten zwanzig Jahre angelegtes Aktionsprogramm auszuarbeiten, das den Handlungsbedarf bei der Abstimmung von Siedlung und Verkehr sowie die vorgesehenen Lösungen der anstehenden Probleme aufzeigt.

Der Bund stellt eine Teilfinanzierung von 30 bis 50 Prozent an die Schlüsselmassnahmen des Agglomerationsprogramms in Aussicht, wenn folgende Wirksamkeitskriterien erfüllt sind:

- Qualität der Verkehrssysteme verbessert;
- Siedlungsentwicklung nach Innen gefördert;
- Verkehrssicherheit erhöht;
- Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert;
- Investitions- und Betriebskosten beurteilt.

Agglomerationsprogramme können alle vier Jahre aktualisiert und beim Bund eingereicht werden. Die Agglomerationsprogramme der ersten Generation (AP 1) wurden Ende 2007, diejenigen der zweiten Generation (AP 2) Ende 2011 / Mitte 2012 beim Bund eingereicht.

Der Kanton St.Gallen fördert die Erarbeitung und den Betrieb von Agglomerationsprogrammen. In der Zusammenarbeit mit den Agglomerationen stehen für ihn folgende Anliegen im Vordergrund:

- Verbessern der «äusseren» Erreichbarkeit der Agglomerationen, insbesondere der Anbindung der Agglomerationszentren untereinander und mit dem Zentrum des Metropolitanraums Zürich.
- Steigern der «inneren», agglomerationsbezogenen Attraktivität, insbesondere Erhöhung der inneren Erreichbarkeit sowie weitergehende Definition und Strukturierung des Siedlungs- und Landschaftsraums.
- Aufwertungen der Ortszentren sowie der vom Durchgangsverkehr beeinträchtigten Quartiere, innere Verdichtungen und Ausrichtung auf den öffentlichen Verkehr (ÖV) und den Langsamverkehr (LV).

Ziele und Planungsmassnahmen werden mit diesem Koordinationsblatt, konkrete Verkehrsvorhaben in den Koordinationsblättern VI 21 Strassen und VI 32 Öffentlicher Regionalverkehr festgelegt.

Trägerschaft Agglomerationsprogramm Obersee

Im Jahr 2003 starteten die vier Gemeinden Freienbach (Kanton Schwyz), Rapperswil, Jona (Kanton St.Gallen, seit 2007 Rapperswil-Jona) und Rüti (Kanton Zürich) mit den Kantonen St.Gallen, Schwyz und Zürich das Modellvorhaben Agglo Obersee. Im August 2004 wurde das Modellvorhaben abgeschlossen und die Erarbeitung eines Agglomerationsprogramms in die Wege geleitet, um die Ergebnisse aus dem Modellvorhaben aufzunehmen und weiter zu entwickeln. Seit dem Jahr 2007 wirken zudem die Gemeinden Altendorf, Feusisberg, Lachen und Wollerau (Kanton Schwyz), Eschenbach (Kanton St.Gallen) sowie Bubikon und Dürnten (Kanton Zürich) in der Agglomeration mit; im Jahr 2008 folgten Richterswil (Kanton Zürich), Schmerikon und Uznach (Kanton St.Gallen). Aufgrund ihres funktionalräumlichen Zusammenhangs mit der Agglomeration wirken Schmerikon und Uznach mit, obwohl sie ausserhalb des vom Bundesamt für Statistik (BFS) definierten Agglomerationsperimeters liegen und es damit schwieriger haben, in den Genuss einer Mitfinanzierung des Bundes für Infrastrukturprojekte zu kommen. Die beteiligten Kantone und Gemeinden gründeten im Jahr 2009 den Verein Agglo Obersee als Träger des Agglomerationsprogramms und eröffneten 2010 eine gemeinsame Geschäftsstelle. Mit

der Vereinigung der bisherigen St.Galler Gemeinden Eschenbach, Goldingen und St.Gallenkappel zur neuen Gemeinde Eschenbach am 1. Januar 2013 ist die Agglomeration weiter gewachsen.

Das Bild der Regionalstadt Obersee

Die Regionalstadt Obersee besteht aus einem Hauptzentrum und vier regionalen Teilgebieten mit je einem regionalen Zentrum. In den Teilgebieten findet auch auf kommunaler Ebene eine starke, funktionsbedingte Abstimmung der Siedlungsentwicklung und gemeinsame Planung der Verkehrsinfrastruktur statt.

Die Regionalstadt verfügt über ein Hauptzentrum mit zwei sich ergänzenden urbanen Polen: Rapperswil-Jona und Freienbach. Im Hauptzentrum treffen sich alle wichtigen Verkehrs- und Versorgungswege. Des Weiteren konzentrieren sich hier die wichtigsten Handels-, Dienstleistungs- und Wissenseinrichtungen der Regionalstadt.

Die vier regionalen Zentren (Uznach, Rüti, Lachen und Richterswil) üben ergänzend zum Hauptzentrum der Regionalstadt bedeutende Funktionen aus. Diese an wichtigen ÖV-Knoten liegenden und teilweise durch die Stadtbahn verbundenen Zentren sind, neben dem Hauptzentrum, die massgeblichen Orte der urbanen Entwicklung.

Jedes regionale Teilgebiet umfasst mehrere, unterschiedliche, vielfältige und attraktiv gestaltete Ortszentren. Diese Orte sind mehrheitlich mit der Bahn und mit Regional- und Ortsbussen erschlossen. Die Ortszentren erfüllen eine wichtige Funktion für die in nächster Umgebung ansässige Bevölkerung.

Die Entwicklung der Regionalstadt Obersee findet primär in den Siedlungsgebieten (Stand 2011, inklusive Reservegebiete) statt. Das Mass an innerer Verdichtung ist auf die Hierarchie der Zentren abgestimmt und im Hauptzentrum am stärksten verwirklicht.

Innerhalb der Siedlungsgebiete stehen mit der inneren Landschaft stadtnahe Gebiete für Naherholung und Freizeitgestaltung zur Verfügung.

Die Naturräume bieten Zugang zur vielfältigen Natur- und Kulturlandschaft in der Regionalstadt.

Die landwirtschaftlichen Nutzflächen werden im heutigen Umfang erhalten und nachhaltig bewirtschaftet.

Die Agglo Obersee ist in das dichte Bahnnetz des Metropolitanraums Zürich eingebunden. Die Stadtbahn Obersee und weitere Bahnlinien bilden die Hauptverbindungsachsen sowohl innerhalb der Regionalstadt als auch zu den umliegenden Regionen und zur Stadt Zürich. Ein gut ausgebautes Busnetz (Regional- und Ortsbusse) bindet die Ortszentren an die regionalen Zentren und an das Hauptzentrum an.

Das Bild der Regionalstadt wird mit Teilstrategien in den Bereichen Siedlung, Landschaft, öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr und rollender Langsamverkehr konkretisiert.

Teilstrategie Siedlung

Die Teilstrategie Siedlung umfasst die:

- Entwicklung innerhalb der bestehenden Siedlungsgebiete;
- Bezeichnung von Wirtschafts- und Wohnstandorten;
- Revitalisierung der Ortszentren über Strassenraumgestaltung;
- Integration von verkehrsintensiven Einrichtungen;
- Förderung der Nutzungsmischung Wohnen – Arbeiten;
- Entwicklung von Standorten mit guter ÖV-Erschliessung;
- Festlegung von adäquaten Dichten bei guter ÖV-Erschliessung;
- Definition minimaler ÖV-Erschliessungsanforderungen;
- Förderung von Gesamtüberbauungen mit besonderen Qualitäten;
- Förderung von bezahlbarem Wohnraum.

Teilstrategie Landschaft

Die Teilstrategie Landschaft umfasst die:

- Bewahrung und Stärkung der Eigenart der Charakterräume;
- Aufwertung der Naturräume;
- Entwicklung der inneren Landschaft für die Naherholung;
- Sicherung wichtiger Vorranggebiete für Natur und Landschaft;
- Verbesserung der ökologischen Vernetzung;
- Gestaltung attraktiver Freiraumverbindungen;
- Gezielte Nutzung der See- und Flussuferbereiche.

Teilstrategie öffentlicher Verkehr

Die Teilstrategie öffentlicher Verkehr umfasst die:

- Einrichtung weiterer Direktverbindungen;
- Beschleunigung der Busverbindungen;
- Priorisierung der Busse;
- Aufwertung der Umsteigeknotenpunkte;
- Taktverdichtung zu einem städtischen Bustakt;
- Integration wichtiger Entwicklungsgebiete ins Bahnnetz;
- Verbesserung der Angebotssystematik (Merkbarkeit);
- Netzergänzungen unerschlossener Quartiere.

Teilstrategie motorisierter Individualverkehr (MIV)

Die Teilstrategie motorisierter Individualverkehr umfasst die:

- Plafonierung der MIV-Kapazität Seedamm;
- Durchbindung und Schliessung von Netzlücken;
- Optimierung der Autobahnanschlüsse;
- Entlastung der Ortskerne;
- Gestaltung von umfeldverträglichen Ortsdurchfahrten;
- Regionale Steuerung des Verkehrs.

Teilstrategie rollender Langsamverkehr

Die Teilstrategie rollender Langsamverkehr (rLV) umfasst die:

- Ergänzungen für ein zusammenhängendes rLV-Netz;
- Erfassung und Priorisierung der Schwachstellen im rLV-Netz;
- Aufwertung der rLV-Netze in den Zentren;
- Schaffung von attraktiven Veloabstellanlagen;
- Förderung des Langsamverkehrs durch diverse Aktivitäten;
- Verbindung bestehender Wege zum Obersee-Rundweg.

In der Agglomeration Obersee sind abgestimmt auf die Teilstrategien Massnahmen in folgenden Themenfeldern vorgesehen:

- Siedlung: Siedlungsentwicklung nach Innen, Ausrichtung Siedlungsentwicklung auf gut geeignete Lagen, Sicherung und Entwicklung Siedlungsqualitäten;
- Verkehr: motorisierter Individualverkehr, öffentlicher Verkehr, Langsamverkehr;
- Landschaft: Landschaftsqualität, Gewässer, Einbettung Infrastruktur.

Dokumentation

- Agglomerationsprogramm 2. Generation, Synthesebericht, Verein Agglo Obersee, Juni 2012
- Agglomerationsprogramm 2. Generation, Massnahmenbericht, Verein Agglo Obersee, Juni 2012
- Agglomerationsprogramm Obersee, Bericht, Agglo Obersee, September 2007
- Agglomerationsprogramm Obersee, Massnahmenblätter, Agglo Obersee, September 2007
- Agglomerationsprogramm Obersee, Kurzbericht zuhanden des Bundes, Agglo Obersee, Dezember 2007
- www.aggloobersee.ch

Beschluss

Siedlungsentwicklung in der Agglomeration Obersee

Die St.Galler Agglomerationsgemeinden verpflichten sich, in der Siedlungsentwicklung folgende Grundsätze zu beachten:

- Stärken der Zentren;
- Innenentwicklung vor Aussenentwicklung;
- Verfügbarmachen der Umnutzungsareale;
- Wirtschaftliche Schwerpunktgebiete nur an gut durch den öV erschlossenen Lagen;
- Erweiterungen des Siedlungsgebiets nur sehr zurückhaltend;
- Erhaltung und Schutz der Trenngürtel sowie der Freiräume.

Die kantonalen Stellen unterstützen die Bestrebungen der Agglomerationsgemeinden und prüfen bei Ortsplanungserlassen, ob diese mit den Festlegungen im Agglomerationsprogramm und im Richtplan vereinbar sind.

<i>Koordinationsstand</i>	Festsetzung
<i>Federführung</i>	Agglomerationsgemeinden
<i>Beteiligt</i>	Nachbarkantone, Trägerschaft Agglo Obersee, Amt für Raumentwicklung und Geoinformation

Kriterien für Einzonungen

Einzonungen sind in den St.Galler Agglomerationsgemeinden unter folgenden alternativen Bedingungen zulässig:

- bei Flächenkompensation (auch innerhalb der Regionalstadt Obersee) und Einhaltung der festgelegten Erschliessungsqualität ÖV;
- wenn die verfügbaren Innenentwicklungsreserven weitgehend überbaut sind oder keine für den ausgewiesenen Bedarf benötigten Flächen (z.B. notwendige Betriebserweiterungen) vorhanden sind bzw. umgezont werden können;
- sofern die festgesetzten ÖV-Erschliessungsqualitäten gewährleistet und die beanspruchte Fläche von untergeordneter Bedeutung ist (Arrondierung < 2500 m²), sowie keine überwiegenden Interessen entgegenstehen;
- hohe Qualität der Überbauung und der Gestaltung des öffentlichen Raumes;
- Arbeitsplatzgebiete sollten ausserdem über eine ausreichende Arealgrösse und je nach Nutzung auch über eine gute Erschliessung bezüglich Individual- und Schwerverkehr verfügen.

Bei Einzonungen wird die Definition der hinreichenden Erschliessung durch die Anforderung einer minimalen ÖV-Erschliessungsqualität erweitert. Die minimalen ÖV-Erschliessungsanforderungen für Einzonungen für die Nutzungen Wohnen, Mischnutzungen (Wohnen und Dienstleistung) und Wirtschaft richten sich nach der Haltestellenqualität der Schweizer Norm (SN 640 290) der VSS:

- Hauptzentrum und regionale Zentren: min. ÖV-Güteklasse C
- übrige Orte (= Ortszentren): min. ÖV-Güteklasse D

Mit dem Inkrafttreten des geänderten RPG am 1. Mai 2014 können bis zur Genehmigung des revidierten RPG-konformen Richtplans die Bauzonen insgesamt nicht vergrössert werden. Die Anforderungen für Einzonungen gelten entsprechend auch für Umzonungen oder Kompensationsflächen.

<i>Koordinationsstand</i>	Festsetzung
<i>Federführung</i>	Agglomerationsgemeinden
<i>Beteiligt</i>	Nachbarkantone, Amt für Raumentwicklung und Geoinformation, Trägerschaft Agglo Obersee

Siedlungsdichten im ÖV-Einzugsbereich

Die St.Galler Agglomerationsgemeinden überprüfen und legen abgestimmt auf die bestehende Siedlungsstruktur und das städtebauliche Potenzial die minimalen Dichten im Einzugsbereich der Bahn-/S-Bahnhaltestellen fest bzw. regeln diese im Rahmen von Sondernutzungsplanungen oder bei Revitalisierungen von Erneuerungsgebieten. Für das Hauptzentrum und die übrigen Zentren werden folgende minimalen Dichten als Richtwerte festgelegt:

- Hauptzentrum: min. AZ 1.2, min. 3 Vollgeschosse;
- Regionale Zentren, Ortszentren: min. AZ 0.8, min. 3 Vollgeschosse.

An städtebaulich besonders geeigneten Lagen – insbesondere im Hauptzentrum – sind aufgrund von Quartierentwicklungskonzepten oder ortsbaulichen Studien auch wesentlich höhere Dichten zulässig, um den Zentrumscharakter zu stärken und die Nutzungen und das Kundenpotenzial für den ÖV optimal zu fördern.

<i>Koordinationsstand</i>	Festsetzung
<i>Federführung</i>	Agglomerationsgemeinden
<i>Beteiligt</i>	Nachbarkantone, Trägerschaft Agglo Obersee, Amt für Raumentwicklung und Geoinformation

Verkehr in der Agglomeration Obersee

Die Agglo Obersee orientiert die kantonalen Stellen über die Ergebnisse der konzeptionellen Arbeiten im Bereich Verkehr:

- Entwicklung der ÖV-Verkehrsträger entlang der Hauptachsen;
- Behebung von Schwachstellen;
- Zentrumsentlastungen und Aufwertungen;
- Langsamverkehr;
- Kombinierte Mobilität;
- Nachfrageseitige Verkehrsbeeinflussung.

Die kantonalen Stellen prüfen, ob und wieweit die Ergebnisse mit den kantonalen Verkehrsprogrammen und dem kantonalen Richtplan übereinstimmen.

Die Agglo Obersee und die kantonalen Stellen vereinbaren, welche Ergebnisse in welche Planungsinstrumente der Agglomeration oder des Kantons aufgenommen werden.

<i>Koordinationsstand</i>	Zwischenergebnis
<i>Federführung</i>	Trägerschaft Agglo Obersee
<i>Beteiligt</i>	Nachbarkantone, Amt für öffentlichen Verkehr, Tiefbauamt, Region ZürichseeLinth, Amt für Raumentwicklung und Geoinformation

Überprüfung und Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms Obersee

Die Agglo Obersee überprüft regelmässig den Stand der Umsetzung und die Wirksamkeit der im Rahmen des Agglomerationsprogramms veranlassten Massnahmen. Weiter prüft die Agglo Obersee, ob Korrekturen oder Anpassungen am Agglomerationsprogramm vorzunehmen sind. Die Wechselwirkungen mit der anstehenden Gesamtüberarbeitung des kantonalen Richtplanes, der Revision des Bundesgesetzes über die Raumplanung und der nächsten Generation des Agglomerationsprogramms sind besonders zu berücksichtigen.

Die Agglo Obersee teilt das Ergebnis der Prüfung den Kantonen und dem Bund mit. Agglo Obersee, Kantone und Bund legen gemeinsam die zu treffenden Massnahmen fest.

Ausgehend von den Ergebnissen der Umsetzungs- und Wirksamkeits-Prüfung der bereits getroffenen Massnahmen sowie von den Ergebnissen der vorgesehenen konzeptionellen Arbeiten entwickelt die Agglo Obersee die kohärente Gesamtverkehrs- und Siedlungsstrategie weiter.

<i>Koordinationsstand</i>	Festsetzung
<i>Federführung</i>	Trägerschaft Agglo Obersee
<i>Beteiligt</i>	Bundesamt für Raumentwicklung, Nachbarkantone, Region ZürichseeLinth, Amt für Raumentwicklung und Geoinformation

<i>Erlassen</i>	von der Regierung am 3. Februar 2015
<i>Genehmigt</i>	vom UVEK am 13. Mai 2015