

## Agglomerationsprogramm Werdenberg – Liechtenstein

---

### Kennzeichnung

---

<i>Geschäftsnummer</i>	VI 15
<i>Sachbereich</i>	Verkehr
<i>Verfasst durch</i>	Amt für Raumentwicklung und Geoinformation
<i>Am</i>	30. Januar 2014
<i>Siehe auch</i>	VI 11 Gesamtverkehr, VI 21 Strassen, VI 32 Öffentlicher Regionalverkehr, IV Siedlungsgliedernde Freiräume, IV 12 Wirtschaftliche Schwerpunktgebiete

---

### 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 ins 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 Prozent 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.

Neben der eigentlichen Ausarbeitung des Programms und der damit verbundenen Massnahmen muss eine Trägerschaft gebildet werden, die das Agglomerationsprogramm weiterentwickelt und betreibt. Erforderlich ist zudem ein Monitoring- und Controllingssystem, das erlaubt, die Wirksamkeit und den Umsetzungsstand der Massnahmen periodisch zu überprüfen.

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 Metropolitanzentrum Zürich.
- Steigern der «inneren», agglomerationsbezogenen Attraktivität, insbesondere Erhöhung der inneren Erreichbarkeit sowie weitergehende Definition, Hierarchisierung 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 Werdenberg-Liechtenstein**

Das Agglomerationsprogramm Werdenberg wurde im Jahr 2008 von einer gemeinsamen Trägerschaft von Regionalplanung Werdenberg und Kanton St.Gallen gestartet. Ein Jahr später wurde das Fürstentum Liechtenstein ins Programm aufgenommen. Die Gemeinde Sargans stiess im Jahr 2010 dazu. Die Nachbarregionen und die Stadt Feldkirch wurden in die Erarbeitung begleitend einbezogen. Ende 2011 wurde das Agglomerationsprogramm Werdenberg-Liechtenstein beim Bund eingereicht.

Als Träger des Agglomerationsprogramms wurde im Jahr 2009 der Verein «Agglomeration Werdenberg–Liechtenstein» gegründet. Mitglieder sind der Kanton St.Gallen, das Land Liechtenstein, die St.Galler Gemeinden Buchs, Grabs, Sevelen, Wartau,

Gams, Sennwald und Sargans sowie aus dem Fürstentum die Gemeinden Vaduz, Triesen, Schaan, Eschen, Mauren, Gamprin, Triesenberg, Balzers, Planken, Ruggell und Schellenberg.

### **Strukturbild der Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein**

Im Zentrum der Region bilden die Gemeinden Buchs, Schaan und Vaduz einen urbanen Kern für Wohnen, Arbeiten, Freizeit und Einkauf. Zusammen mit den am Agglomerationsrand gelegenen Zentren Feldkirch und Sargans bildet dieses polyzentrische Regionalzentrum den Ankerpunkt des Leiterkonzeptes. Von entsprechend grosser Bedeutung ist die Ausbildung als Verknüpfungspunkt zwischen den verschiedenen Verkehrsangeboten.

Die wichtigen regionalen Arbeitsplatzgebiete und die Gebiete, die gleichermassen dem Arbeiten und Wohnen dienen, befinden sich in kurzer Distanz zu einer S-Bahn-Station. Die übrigen Gemeinden im Perimeter dienen vorwiegend als Wohngebiete. Sie sind über Buslinien an die jeweils nächstgelegenen Zentren bzw. an einen S-Bahnhof angebunden. Die Arbeitsplätze in den kleineren dieser Gemeinden haben vor allem lokale, in den grösseren Gemeinden eine beschränkt überkommunale Bedeutung.

Die regional wichtigen Einkaufsnutzungen werden – neben dem Regionalzentrum – weiterhin an den bestehenden Standorten in Haag und Sargans/Mels konzentriert. Diese werden deshalb massvoll weiterentwickelt und in Zukunft – insbesondere in Haag – noch besser an den ÖV angeschlossen. Eine ausreichende strassenseitige Erschliessung ist durch die Lage unmittelbar neben einem Autobahnanschluss gesichert.

Im Sinne der oben beschriebenen Hierarchisierung soll die Entwicklung mit raumplanerischen Massnahmen prioritär in die gut mit dem ÖV und LV erschlossenen Räume gelenkt werden. Im Zentrum steht dabei die Ausbildung der S-Bahn FL-A-CH als grenzüberschreitendes ÖV-Rückgrat Fürstentum Liechtenstein–Österreich–Schweiz, entlang dem die Schwerpunktgebiete für die zukünftige Wohn- und Arbeitsplatzentwicklung angeordnet werden. In diesem Sinne sind die folgenden prioritären Entwicklungsschwerpunkte entlang der S-Bahn FL-A-CH und im Regionalzentrum vorgesehen:

- Regionalzentrum: Verdichtung und Aufwertung der Zentrumsgebiete, insbesondere der Bahnhofsgebiete Buchs und Schaan sowie des Zentrums Vaduz;
- Arbeitsplatzgebiete: Ausweitung der Gebiete Nendeln, Schaanwald und Schaan Forst;
- Wohngebiete: Verdichtete, hochwertige Wohnsiedlungen um die Bahnhöfe im Werdenberg.

Die Entwicklung der Siedlung nimmt in der ganzen Region Rücksicht auf die grossen landschaftlichen Qualitäten. Die Siedlungsgebiete werden gegenüber den Freiräumen abgegrenzt.

### ***Teilstrategie Siedlung und Landschaft***

Die Teilstrategie orientiert sich an der differenzierten Siedlungsentwicklung gemäss Strukturbild und verfolgt primär zwei Ziele:

1. Die regionalen Zentren und Entwicklungspotenziale sind klar bezeichnet, und Massnahmen zu deren Stärkung sind definiert.
2. Die flächige Ausdehnung der Siedlungsgebiete wird mit griffigen Massnahmen begrenzt.

### ***Teilstrategie Nachfragemanagement***

Die Teilstrategie orientiert sich an der effizienten Verkehrsabwicklung gemäss Strukturbild und verfolgt primär zwei Ziele:

1. Die Verkehrsteilnehmer werden besser über die zur Verfügung stehenden Mobilitätsangebote – insbesondere die Alternativen zum motorisierten Individualverkehr (MIV) – informiert, und deren Nutzung wird mittels gezielter Anreize gefördert (Pull-Massnahmen).
2. Um das Aufkommen des MIV in Zentrumsgebieten einzudämmen, werden – insbesondere im Bereich des ruhenden Verkehrs – heute fehlende Schwellen zur Nutzung des MIV aufgebaut, um den Anteil der alternativen Verkehrsmittel zu erhöhen (Push-Massnahmen).

### ***Teilstrategie LV***

Die Teilstrategie orientiert sich an der effizienten Verkehrsabwicklung gemäss Strukturbild und verfolgt das Ziel, den Anteil des Fuss- und Radverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen im Agglomerationsperimeter substanziell zu erhöhen. Dafür müssen Rahmenbedingungen in den folgenden Bereichen geschaffen werden:

- Innerhalb des Regionalzentrums Buchs-Schaan-Vaduz wird ein dichtes Fuss- und Radwegnetz angeboten, das die wichtigen Wohngebiete und Attraktoren direkt und sicher miteinander verbindet.
- Das Regionalzentrum kann von den nördlich und südlich angrenzenden Gemeinden über regionale Hauptachsen schnell erreicht werden.
- Ein dichtes Netz von für den Langsamverkehr reservierten Rheinübergängen vermindert die Trennwirkung des Rheins und erhöht so den Aktionsradius des Fuss- und Radverkehrs in der Ost-West-Richtung.
- An den wichtigen Anziehungspunkten der Region (öff. Einrichtungen, Bahnstationen, etc.) stehen genügend gedeckte und abschliessbare Abstellplätze für Velos zur Verfügung.
- Darüber hinaus sind die Fusswege von und zu den Haltestellen aufzuwerten, damit die für den ÖV zentrale Erreichbarkeit der Zugangspunkte gewährleistet werden kann.

### **Teilstrategie ÖV**

Die Teilstrategie Öffentlicher Verkehr orientiert sich an der effizienten Verkehrsabwicklung gemäss Strukturbild und verfolgt primär zwei Ziele:

1. Ein attraktives Grundangebot gemäss dem Leiterkonzept verbindet die Gemeinden der Region über den Rhein hinweg («Sprossen») und mit dem Regionalzentrum («Holme»). Die zeitliche Angebotsdichte des ÖV richtet sich dabei nach der Bedeutung der verbundenen Siedlungsgebiete gemäss Teilkonzept Siedlung:
  - Die Agglomeration wird ohne Rücksicht auf Grenzen als einziger zusammenhängender Raum verstanden.
  - Alle Wohn- und Arbeitsplatzgebiete werden grundsätzlich halbstündlich, Regionalzentren und Entwicklungsschwerpunkte mindestens viertelstündlich erschlossen.
  - Siedlungsgebiete mit Vorrang Wohnen sind mindestens stündlich erschlossen.
2. Ein regionales, schienengebundenes Rückgrat stärkt die Wettbewerbsfähigkeit des ÖV in Nord-Süd-Richtung gegenüber dem MIV, verbindet die regionalen Entwicklungsschwerpunkte für Wohnen und Arbeiten untereinander und schliesst das Regionalzentrum über die benachbarten Zentren Feldkirch und Sargans an das übergeordnete Bahnnetz an (S-Bahn FL-A-CH).

### **Teilstrategie MIV**

Die Teilstrategie MIV orientiert sich an der effizienten Verkehrsabwicklung gemäss Strukturbild und verfolgt primär zwei Ziele:

1. Die Erreichbarkeit innerhalb der Region und gegen aussen für den MIV wird auch in Spitzenstunden auf dem heutigen Niveau erhalten. Die Reisezeiten sind berechenbar, werden aber im unbelasteten Netz nicht gesenkt, um die Förderung von ÖV und LV und die damit verbundenen Investitionen nicht zu behindern.
2. Der MIV wird so abgewickelt, dass Beeinträchtigungen für die anderen Verkehrsträger und die Siedlung nach Möglichkeit vermieden werden.

### **Teilstrategie Gesamtverkehr und Sicherheit**

Die Teilstrategie orientiert sich an der effizienten Verkehrsabwicklung gemäss Strukturbild und verfolgt primär zwei Ziele:

1. Die neuralgischen Stellen, an denen sich die Bedürfnisse verschiedener Verkehrsträger überlagern und sich gegenseitig behindern, sind zu optimieren. Die Prioritäten bei der Optimierung richten sich dabei an der Kaskade der «3 V» (Vermeiden-Verlagern-Verträglich gestalten). Das bedeutet, dass die Anliegen von LV und ÖV im Konfliktfall gegenüber denjenigen des MIV stärker zu gewichten sind.
2. Objektive und subjektive Sicherheitsdefizite, die vor allem an den oben beschriebenen neuralgischen Stellen auftreten, sollen im Zuge der Optimierung beseitigt werden. Zusätzlich soll die Sicherheit für den Fussverkehr innerhalb der Ortszentren erhöht werden.

## Dokumentation

- Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr, Synthesebericht, Verein Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein, Dezember 2011

---

## Beschluss

---

### Siedlungsentwicklung in der Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein

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

- Erschliessungsqualität der Bauzonen
  - Eine Neuerschliessung von Bauland erfolgt erst, wenn die heute baureifen Zonen weitgehend überbaut sind. In diesem Fall sind vorrangig die gut an den ÖV angebundenen Zonen zu erschliessen.
  - Für zukünftige Neueinzonungen von Bauland wird im Regionalzentrum und in den Siedlungsgebieten mit gemischter Funktion die Erschliessungsgüte C der Schweizer Norm (VSS Norm 640 290) festgelegt. Für die Siedlungsgebiete mit Vorrang Wohnen gemäss Strukturbild wird bei Neueinzonungen eine minimale ÖV Erschliessungsgüte D gemäss Norm vorausgesetzt.
  - Die Gemeinden entwickeln ihre öffentlichen Bauten und Anlagen an gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen.
- Siedlungsentwicklung nach Innen
  - Die Gemeinden klären im Rahmen der nächsten kommunalen Richt- oder Nutzungsplanrevision, welche der bestehenden Entwicklungsreserven (Reservezonen, übriges Gemeindegebiet) sich für eine Siedlungsentwicklung im Sinne der Zielsetzungen des Agglomerationsprogramms eignen.
  - Die Gemeinden beurteilen im Rahmen der nächsten kommunalen Richt- oder Nutzungsplanrevision die Innenentwicklungspotenziale.
  - Das zukünftige Arbeitsplatzwachstum abseits des Regionalzentrums wird nach Realisierung von FL-A-CH 1 (Buchs-Feldkirch) im Schweizer Teil der Agglomeration schwergewichtig in das Areal Werdenstrasse in Grabs konzentriert. Um die angestrebte Konzentration sicherzustellen, wird im Gegenzug auf eine Einzonung der angrenzenden Reservezonen verzichtet.
  - Nach Realisierung der S-Bahn FL-A-CH 2 (Buchs-Sargans) soll die Entwicklung der zukünftigen Wohnnutzungen auf die neue Infrastruktur mit Verdichtungen rund um die Bahnhöfe (Sevelen, Trübbach, Buchs) ausgerichtet werden.
  - Die übrigen Gemeinden der Region entwickeln sich im Rahmen ihrer bereits erschlossenen Baulandreserven.
  - Die wichtigsten ökologischen Vernetzungsachsen sind zu sichern.

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.



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>	Fürstentum Liechtenstein, Amt für Raumentwicklung und Geoinformation, Trägerschaft Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein

### **Verkehr in der Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein**

Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Werdenberg-Liechtenstein orientiert die kantonalen Stellen über die Ergebnisse der konzeptionellen Arbeiten im Bereich Verkehr:

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

Die kantonalen Stellen prüfen diese Ergebnisse auf Übereinstimmung mit Verkehrsprogrammen und Richtplan des Kantons.

Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Werdenberg-Liechtenstein 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 des Agglomerationsprogramms Werdenberg–Liechtenstein
<i>Beteiligt</i>	Amt für öffentlichen Verkehr, Tiefbauamt, Amt für Raumentwicklung und Geoinformation

### **Überprüfung und Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms Werdenberg-Liechtenstein**

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

Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Werdenberg-Liechtenstein teilt das Ergebnis der Prüfung den Kantonen und dem Bund mit. Trägerschaft, Kanton und Bund legen gemeinsam die zu treffenden Massnahmen fest.

<i>Koordinationsstand</i>	Festsetzung
<i>Federführung</i>	Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Werdenberg–Liechtenstein
<i>Beteiligt</i>	Bundesamt für Raumentwicklung, Amt für Raumentwicklung und Geoinformation
<i>Erlassen</i>	von der Regierung am 3. Februar 2015
<i>Genehmigt</i>	vom UVEK am 13. Mai 2015

---