



Regierung des Kantons St.Gallen, Regierungsgebäude, 9001 St.Gallen

Eidgenössisches Departement für Umwelt,  
Verkehr, Energie und Kommunikation  
Bundeshaus Nord  
3003 Bern

Regierung des Kantons St.Gallen  
Regierungsgebäude  
9001 St.Gallen  
T +41 58 229 74 44  
info.sk@sg.ch

St.Gallen, 9. September 2022

## **Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr; Vernehmlassungsantwort**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Mit Schreiben vom 10. Juni 2022 haben Sie die Kantonsregierungen eingeladen, zum Entwurf eines Bundesbeschlusses über die Verpflichtungskredite ab 2024 für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr gemäss beigelegtem Fragenkatalog Stellung zu nehmen.

Vorab halten wir fest, dass der Kanton St.Gallen die Stellungnahme der Bau-, Planungs- und Umweltdirektorenkonferenz (BPUK) zur Vorlage vollumfänglich unterstützt. Darüber hinaus äussern wir uns wie folgt:

### **Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage**

#### **1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage (insbes. Höhe des Bundesbeitrags) einverstanden?**

Wir sind mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden. Aufgrund der räumlichen Konzentration der Bevölkerung und der Beschäftigten sind die Agglomerationen von grosser Bedeutung. Das Verkehrsaufkommen innerhalb dieser spezifischen Räume ist sowohl auf dem Strassen- als auch auf dem Schienennetz deutlich höher als ausserhalb. Die Abstimmung von Siedlung und Verkehr sowie funktionierende Verkehrsinfrastrukturen sind dabei zentral.

#### **2. Gibt es Aspekte, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?**

Aus Sicht des Kantons St.Gallen fehlen keine Aspekte, die nicht bereits in der Stellungnahme der BPUK aufgeführt sind. Der Kanton St.Gallen ist von folgenden Punkten besonders betroffen:



- Bemessungsmethodik bei Strasseninfrastrukturen hinsichtlich des Kosten-Nutzen-Verhältnisses;
- die besondere Situation der grenzüberschreitenden Agglomerationen.

## **Programm Agglomerationsverkehr der vierten Generation**

### **3. Haben Sie Bemerkungen zur dargelegten Ausgangslage (Kapitel 1 des erläuternden Berichts)?**

Nein.

### **4. Sind Sie mit dem Vorgehen und den Ergebnissen der Prüfung der Agglomerationsprogramme des Programms Agglomerationsverkehr der vierten Generation einverstanden (Kapitel 2 des erläuternden Berichts)? Falls nein, wo sehen Sie Anpassungsbedarf?**

#### **Vorgehen**

Wir sind mit dem Prüfverfahren grundsätzlich einverstanden und schätzen die sehr gute Qualität der in der kurzen Zeit geleisteten Arbeit. Wir möchten jedoch auf einige Aspekte hinweisen:

#### *Zeitliche Koordination von fachtechnischer Prüfung und politischem Entscheidungsprozess:*

Die Ergebnisse der fachtechnischen Prüfung des Bundes wurden den Trägerschaften erst drei Wochen nach Start der Vernehmlassung der Botschaft zur Freigabe der Mittel für den Agglomerationsverkehr zur Verfügung gestellt. Seitens des Bundes vorgenommene Anpassungen von Prioritäten konnten so gegenüber Politik und Öffentlichkeit über längere Zeit nicht kommentiert oder begründet werden.

Es ist eine langjährige Forderung, dass zuerst das Ergebnis der fachlichen Prüfung mit den Trägerschaften zu besprechen ist und erst danach die Vernehmlassung beginnen sollte.

Ausserdem müssen die Agglomerationen während eines engen Zeitfensters Prüf- und Fachberichte in verschiedenen politischen und fachlichen Gremien diskutieren und binnen 20-tägiger Frist Rückmeldungen übermitteln. Die Zeitfenster fielen zudem grösstenteils in Urlaubszeiten. Die Koordination in den Trägerschaften sowie die notwendigen Diskussionen in den Vereinsorganen werden damit sehr erschwert.

Antrag: Es sind grosszügigere und auf die politischen Prozesse in den Trägerschaften abgestimmte, realistische Zeitfenster für die Beantwortung von Fachfragen sowie die Vorbereitung von Fach- und Prüfgesprächen vorzusehen. Zuerst ist die fachliche Prüfung des Bundes mit den Trägerschaften zu besprechen und erst danach die Vernehmlassung zu beginnen.



## **Ergebnisse**

### *Struktur Prüfbericht:*

Die Einzelheiten der Beurteilung der von den Agglomerationen eingereichten Massnahmen sind erstens im Prüfbericht des Bundes in unterschiedlichen Kapiteln und Anhängen untergebracht und müssen durch die Agglomerationen nochmals selbst in den Gesamtkontext gestellt werden. Weiter ist für die Detailbeurteilung neben dem Erläuterungsbericht zur Vernehmlassung auch der Erläuterungsbericht zur Prüfung herbeizuziehen. Die Nachvollziehbarkeit der Bundesentscheide für die Agglomerationen ist zu vereinfachen.

Antrag: Der Prüfbericht ist bezüglich Massnahmen übersichtlicher zu strukturieren und / oder den Agglomerationen ist eine übersichtliche Massnahmenliste mit der Beurteilung der Massnahmen (allenfalls auf Basis der Massnahmenliste, die dem Bund obligatorisch eingereicht werden muss) abzugeben.

### *Detaillierungsgrad des Prüfberichtes:*

Der provisorische Prüfbericht zur 4. Generation der Agglomerationsprogramme ist deutlich weniger detailliert als die Prüfberichte der Vorgängergenerationen. So war beispielsweise die explizite Aufführung von Stärken und Schwächen je Wirkungskriterium vorheriger Prüfberichte sehr hilfreich, um einerseits die Einschätzung der Programmwirkung nachvollziehen zu können und andererseits auch die Programme in den Folgegenerationen gezielt zu verbessern. Die Programmwürdigung ist in der 4. Generation eher knapp ausgefallen.

Antrag: Für die gewichtigen Entscheide betreffend die Beurteilung der Agglomerationsprogramme durch den Bund sind nachvollziehbare Begründungen auszuweisen.

### *Grenzüberschreitende Agglomerationen:*

Grenzüberschreitende Agglomerationen sehen sich mit einem erhöhten Aufwand konfrontiert, alle beteiligten Behörden sowie unterschiedliche gesetzliche Grundlagen und Planungsinstrumente aufeinander abzustimmen. Weiter besteht ein erhöhtes politisches Risiko (Beispiel: Die an der Volksabstimmung gescheiterte S-Bahn Liechtenstein). Diese Tatsache wird während des Prüfprozesses durch den Bund zwar mitberücksichtigt, in der abschliessenden Beurteilung der Programme unserer Meinung nach jedoch nicht entsprechend gewürdigt. So bleibt es für grenzüberschreitende Agglomerationen unmöglich, ein hohes Kosten-Nutzen-Verhältnis zu erzielen, da weite Teile des BFS-Perimeters im Ausland liegen. Auch wenn weite Perimeter im Ausland liegen, ist der Gesamtnutzen für den Schweizer-Perimeter hoch.

Antrag: Der besonderen Situation der grenzüberschreitenden Agglomerationen ist in der Prüfung durch den Bund vermehrt Rechnung zu tragen.

### *Konzeptkürzungen:*

Bei der Beurteilung von Massnahmenpaketen mit Pauschalfinanzierungen (Fuss-Velo Verkehr [FVV], Verkehrsmanagement [VM], Betriebs- und Gestaltungskonzepte [BGK]) sind Konzeptkürzungen vorgenommen worden. Diese sind für uns nicht nachvollziehbar.



Antrag: Im Prüfbericht ist eine Begründung für die Konzeptkürzungen von Massnahmen mit Pauschalbeiträgen aufzuführen. Die Konzeptkürzungen FVV, VM und BGK sind entsprechend zu überprüfen.

*Mitfinanzierung von Massnahmen der Kategorie Kapazität Strasse:*

Die Prüfung der Agglomerationsprogramme der 4. Generation zeigt auf, dass die Mitfinanzierung durch den Bund insbesondere von Massnahmen der Kategorie «Kapazität Strasse» schwer zu erreichen ist. Eine Begründung dazu ist im Erläuterungsbericht nicht zu finden. Teilweise sind jedoch neue Strassen notwendig, um genügend Raum zu schaffen für den öffentlichen Verkehr, den Fuss- und Veloverkehr und auch für gestalterische Aspekte. Deshalb soll in den künftigen Berichten des Bundes erläutert werden, weshalb Kapazitätsausbauten Strasse nur mit Zurückhaltung von Bundesbeiträgen profitieren.

Antrag: Der Bund soll fundiert begründen, weshalb Kapazitätsausbauten Strasse nur mit Zurückhaltung von Bundesbeiträgen profitieren.

**5. Haben Sie Bemerkungen zu den Erläuterungen der Bestimmungen des Bundesbeschlusses (Kapitel 3 des erläuternden Berichts)?**

Keine Bemerkungen.

**6. Haben Sie Bemerkungen zu den dargelegten Auswirkungen (Kapitel 4 des erläuternden Berichts)?**

Keine Bemerkungen.

**7. Haben Sie Bemerkungen zu den dargelegten rechtlichen Aspekten (Kapitel 5 des erläuternden Berichts)?**

Keine Bemerkungen.

**8. Haben Sie Bemerkungen zu einzelnen Agglomerationsprogrammen bzw. zu einzelnen Massnahmen?**

*Umsetzungsbeurteilung und Beitragssatz AP 4. Generation St.Gallen-Bodensee:*

Der Umsetzungsstand der Siedlungsmassnahmen im Besonderen sowie jener der Massnahmen der 2. Generation generell wurden seitens des Bundes als ungenügend beurteilt. Daraus erfolgt eine Kürzung des Beitragssatzes um fünf Prozentpunkte auf 35 Prozent. Die als ungenügend beurteilte Umsetzung der Siedlungsmassnahmen der 2. Generation, die zu einem Abzug beim Mitfinanzierungsgrad und damit einer Verringerung des Bundesbeitrages von mehreren Millionen Franken führen, ist für uns nicht nachvollziehbar. Für diese doch einschneidende Beurteilung fehlt eine Begründung, die den Entscheid begreifbar machen würde.

Antrag: Die Kürzung des Beitragssatzes um 5 Prozentpunkte des Agglomerationsprogramms 4. Generation St.Gallen-Bodensee ist zu überprüfen bzw. konkret zu begründen.



Bei der Prüfung der Agglomerationsprogramme durch den Bund sind zum Teil wichtige Zusammenhänge zwischen einzelnen Massnahmen, Massnahmenpaketen und übergeordneten Massnahmen verloren gegangen, weshalb in den einzelnen Agglomerationsprogrammen verschiedene Änderungen erforderlich sind. Hervorzuheben sind insbesondere:

- *Agglomeration Obersee*: Prüfung und gegebenenfalls Anpassung der Investitionskosten der Massnahme 3336.4.015 / SV4.10 BGK / Ortskernaufwertung Schmerikon und damit des Bundesbeitrags gemäss den korrekten Massnahmenunterlagen.
- *Agglomeration St.Gallen-Bodensee*: Die Veloschnellroute in Teufen Lustmühle–Kantongrenze SG (3203.4.024 / 5.1.2) ist in Priorität A einzustufen.
- *Agglomeration Rheintal*: Änderung Priorisierung von C auf A für die Massnahme 3231.4.119 / 3255.MIV\_M010, Rebstein, BGK Staatsstrasse, Abschnitt Rebbergstrasse bis Schachenweg 3,00 Mio. Franken (NR. TBA B22.2.001.078).
- *Agglomeration Wil*: Die Massnahme 3425.4.001 / ZEW 1.1 Netzergänzung Nord ist im A-Horizont im Agglomerationsprogramm der 4. Generation aufzunehmen.

Die detaillierten Ausführungen zu den einzelnen Agglomerationsprogrammen, an denen der Kanton St.Gallen beteiligt ist, sind im Anhang zu dieser Stellungnahme zusammengestellt.

#### Weitere Bemerkungen

#### 9. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?

Keine, die nicht bereits in der Stellungnahme der BPUK aufgeführt sind.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen im Rahmen der weiteren Bearbeitung der Vorlage.

Im Namen der Regierung

Fredy Fässler  
Präsident

Dr. Benedikt van Spyk  
Staatssekretär



#### Beilage

Anhang zur Vernehmlassungsantwort «Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr»: Bemerkungen zu den einzelnen Agglomerationsprogrammen



**Zustellung auch per E-Mail (pdf- und Word-Version) an:**  
[info@are.admin.ch](mailto:info@are.admin.ch)



**Anhang zur Vernehmlassungsantwort «Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr»: Bemerkungen zu den einzelnen Agglomerationsprogrammen**

Die Regierung des Kantons St.Gallen weist im Zusammenhang mit der genannten Vorlage im Einzelnen auf folgende Punkte hin:

Folgende fachlichen Dokumentationen, die unsere nachfolgenden Anträge unterstützen, wurden dem ARE im Nachgang der Fachgespräche vom 16. August 2022 eingereicht:

- Anträge für Fachgespräch Agglomerationsprogramm Obersee 4. Generation
- Anträge für Fachgespräch Agglomerationsprogramm Rheintal 4. Generation
- Anträge für Fachgespräch Agglomerationsprogramm St.Gallen-Bodensee 4. Generation
- Anträge für Fachgespräch Agglomerationsprogramm Wil 4. Generation

**1. Agglomerationsprogramm Obersee**

- Antrag: Die Agglo Obersee beantragt, dass sie in den zukünftigen Programmgenerationen über Änderungen in der Vorgehensweise vorgängig informiert wird. Dies gilt insbesondere, wenn es sich um Änderungen handelt, die eine grosse Wirkung haben, wie dies vorliegend der Fall ist. Zudem ist in der nächsten Programmgeneration sicherzustellen, dass der Entwurf des Prüfberichts den Agglomerationen vor Start der Vernehmlassung vorliegt.

Begründung:

Mit dem erläuternden Bericht für die Vernehmlassung, welcher am 10. Juni veröffentlicht wurde, wurde die Öffentlichkeit mitinformiert, welche Agglomerationen mit welchem Beitragssatz rechnen dürfen und welche Massnahmen voraussichtlich mitfinanziert werden. Dies entsprach nicht dem Vorgehen in den letzten Programmgenerationen. Die Agglo Obersee war über die Vernehmlassung nicht informiert, wurde von diesen Detailinformationen überrascht und musste innert kurzer Zeit auf Anfragen aus der Öffentlichkeit und von Mitgliedsgemeinden reagieren. Genaue Informationen zur Beurteilung von einzelnen Massnahmen konnte sie jedoch nicht geben, da diese erst später im Rahmen des Entwurfs des Prüfberichts folgten. Die Agglo Obersee bedauert, nicht vorgängig über diesen Schritt informiert worden zu sein.

- Antrag: Die Agglo Obersee beantragt, dass der Bund fundiert begründet, weshalb Kapazitätsausbauten der Kategorie Strasse nur mit Zurückhaltung von Bundesbeiträgen profitieren.

Begründung:

Die Agglo Obersee stellt fest, dass es insbesondere Massnahmen der Kategorie «Kapazität Strasse» schwer haben, vom Bund mitfinanziert zu werden. Eine Begründung dazu ist im Erläuterungsbericht nicht zu finden. Teilweise sind jedoch neue Strassen notwendig,



um genügend Raum zu schaffen für den öffentlichen Verkehr, den Fuss- und Veloverkehr und auch für gestalterische Aspekte.

- Antrag: Die Agglo Obersee beantragt, dass beispielsweise in den Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr, detaillierter aufgezeigt wird, was es braucht, um pro Wirkungskriterium eine bestimmte Anzahl Punkte zu erreichen.

Begründung:

Die Agglo Obersee stellt fest, dass die Wirkungspunkte der Agglomerationsprogramme in den seltensten Fällen über sieben Punkte betragen. In der aktuellen Programmgeneration haben dies lediglich drei Generationen geschafft, keine erreichte mehr als neun Punkte. Aus Sicht der Agglo Obersee ist unklar, wie die Punkte zu den einzelnen Wirkungskriterien vergeben werden.

#### ***Stellungnahme zu den Massnahmen der vierten Generation***

- Antrag: Prüfung und gegebenenfalls. Anpassung der Investitionskosten der Massnahme 3336.4.015 / SV4.10 BGK/Ortskernaufwertung Schmerikon und damit des Bundesbeitrags gemäss den korrekten Massnahmenunterlagen.

Begründung:

Gemäss Vernehmlassungsunterlagen wurden bei dieser Massnahme die anrechenbaren Investitionskosten stark reduziert. Nach Konsultation des Erläuterungsberichts zum Prüfbericht durch die Trägerschaft der Agglo Obersee wurde festgestellt, dass die Kosten über die Anzahl Quadratmeter Umsetzungsbereich (berechnet über die anrechenbaren Kosten von maximal 510 Franken pro Quadratmeter) berechnet wurden. Der Umsetzungsbereich ist im Massnahmenblatt mit 8'500 m<sup>2</sup> angegeben. Leider ist diese Zahl nicht korrekt und entspricht nicht dem tatsächlichen Umsetzungspereimeter der Massnahme. Die korrekte Quadratmeter-Zahl liegt bei 19'517. Die Massnahmenkosten und damit der Bundesbeitrag sollen unter diesem Aspekt erneut geprüft und entsprechend korrigiert werden.

- Antrag: Der Absatz zu den Massnahmenclustern ist in dem Sinne anzupassen, dass die Aussage zur räumlichen Fokussierung weggelassen wird.

Begründung:

Gemäss Prüfbericht fokussiert das Aggloprogramm bei der Abstimmung von Siedlung und Verkehr auf die drei Massnahmen-Cluster. Diese Fokussierung sei wenig überzeugend. Aus Sicht der Agglomeration Obersee schliesst diese Fokussierung andere Massnahmen jedoch nicht aus. Die im Agglomerationsprogramm ausgewiesenen Cluster entsprechen lediglich einer zusammenfassenden Beschreibung der Massnahmen, welche räumlich nahe beieinanderliegen. So sollen die Massnahmenzusammenhänge der 4. Generation für den Leser optimiert werden. In einer nächsten Generation können andere Massnahmencluster entstehen. Auf diesen Umstand wurde bereits im Rahmen der Fragenbeantwortung hingewiesen.



- Antrag: Die Aussage «Mit diesen Massnahmen verbessert sich jedoch die Attraktivität für den motorisierten Individualverkehr (MIV)» ist zu streichen.

**Begründung:**

Mit den zahlreichen Betriebs- und Gestaltungskonzepten sowie Ortskernaufwertungen wird der Fokus auf eine siedlungsorientierte Weiterentwicklung der Strassenräume – mit mehrheitlicher Planung der Strassenräume von Fassade zu Fassade – gelegt. Dabei wird a) der Fuss- und Veloverkehr gestärkt, b) die Aufenthaltsqualität in den Ortszentren optimiert und c) dem motorisierten Individualverkehr durch gestalterische Aspekte eine klare Abgrenzung gegenüber Strecken ausserhalb der Siedlungsgebiete signalisiert, was zu langsameren Tempi und erhöhter Aufmerksamkeit führt. Die Aussage im Prüfbericht ist deshalb aus Sicht der Agglomeration nicht korrekt.

- Antrag: Die Aussage, dass auch in der vorliegenden vierten Generation keine konkreten Massnahmen zur aktiven Lenkung und Steuerung des MIV vorhanden seien, ist zu streichen.

**Begründung:**

Gemäss Prüfbericht enthält das AP – abgesehen von der Erarbeitung eines Konzepts zum Parkraummanagement – keine konkreten Massnahmen zur aktiven Lenkung und Steuerung des MIV:

- Mit dem Teilprojekt «Teilstrategie (MIV) Strassen» – die ausgewiesene Basis für das AP4G – wurde ein Fokus auf die kantonsübergreifende Verkehrslenkung und siedlungsverträgliche Verkehrsabwicklung gelegt (Gruner AG, 2020). Die darin gewonnenen Erkenntnisse sind direkt in die 4. Generation eingeflossen. Eine bereits reife konkrete Umsetzungsmassnahme in Rapperswil-Jona (SV4.2 Parkleitsystem Rapperswil-Jona und Verkehrsregime Altstadt) ist im A-Horizont enthalten.
- Via Handlungsbedarf als Scharnier für kommende Generationen wurde festgehalten: «In Abstimmung mit der verkehrlichen Entwicklung ist das Verkehrsmanagement konzeptionell weiterzuentwickeln und weitere wichtige Knoten für die Verkehrslenkung zu bestimmen». Somit wird ein Schwerpunkt auf diese Thematik für kommende Generationen gesetzt. Dies ist laut RPAV möglich und sollte keine Auswirkungen auf die Bewertung haben.
- Zudem enthält das Agglomerationsprogramm 4. Generation auch eine Massnahme «Mobilitätsmanagement», welche ebenfalls eine Lenkungsmassnahme darstellt.

- Antrag: Die Aussage, «allerdings bleibt noch offen, ob die bestehenden Freiräume grundeigentümergebunden gesichert ...» ist zu entfernen.

**Begründung:**

Gemäss Prüfbericht bleibt im Agglomerationsprogramm offen, ob die bestehenden Freiräume grundeigentümergebunden gesichert werden können. Im entsprechenden Massnahmenblatt ist als weiterer Planungsschritt festgehalten, dass die Sicherung via den Massnahmenträger «Gemeinde» in den anstehenden Revisionen von Richt- und Nutzungsplanungen erfolgen wird und dabei den Mitwirkungsprozess der Bevölkerung wie



auch den Genehmigungsprozess durchlaufen wird. Eine grundeigentümergebundene Sicherung der Freiräume via Agglomerationsprogramm ist nicht möglich, da der Verein Agglomeration Obersee keine Planungshoheit besitzt und somit weder behörden- noch grundeigentümergebundene Vorgaben machen kann.

- Antrag: Die Empfehlung, dass die Agglomeration Obersee «verbindliche Vorgaben für kommunale Ortsplanungsrevisionen beinhalten» ist zu streichen.

Begründung:

Der Bund schlägt vor, dass das AP verbindliche Massnahmen für kommunale Ortsplanungsrevisionen beinhalten könnte. Die Agglomeration Obersee ist jedoch ein Verein und verfügt über keine Planungshoheit. Das Agglomerationsprogramm kann zwar die Inhalte eines regionalen Planungsinstruments enthalten, für die Gemeinden verbindliche Massnahmen können jedoch in den Kantonen St.Gallen und Schwyz nur via kantonale Richtlinien respektive über kantonale und regionale Richtlinien im Kanton Zürich behördenverbindlich verankert werden.

- Antrag: Die Formulierung «Dichteerhöhung -> Umsetzung mit konkreten Massnahmen» ist zu präzisieren und die Aussage zu «Teilschritte für Dauermassnahmen» ist zu streichen.

Begründung:

Für die Dichteerhöhung sind nicht nur strategische Stossrichtungen, sondern mit den Massnahmen zu den ESP wie auch zu den Verdichtungsgebieten konkrete Massnahmen definiert worden. Die Empfehlung ist nicht klar und entsprechend zu präzisieren. Gemäss Prüfbericht sollen auch für Dauermassnahmen im Siedlungs- und Landschaftsbereich Teilschritte gemäss Umsetzungshorizont des Agglomerationsprogramms definiert werden. Dies ist in den Massnahmenblättern unter den weiteren Planungsschritten mit Angabe der Zeitplanung je Teilmassnahme bereits der Fall.

- Antrag: In der nächsten Generation sind beim Benchmark Aufwertung Strassenraum beim Kriterium 2 Betroffenheit a) die zukünftigen Nutzerzahlen für in 15 Jahren als Basis zu nehmen (Angaben der Agglomerationen) und b) neben den Einwohnern und Beschäftigten auch weitere, in einem Ortskern vorhandene Nutzer (bspw. von öffentlichen Einrichtungen wie Schulen) einzubeziehen.

Begründung (anhand Beispiel):

Die Massnahme BGK/Ortskernaufwertung Wangen ist beim Benchmark am Kriterium «Betroffenheit» mit klein eingestuft worden, d.h. weist im Perimeter zu wenige Einwohner/-innen und Beschäftigte auf. Dabei wurde nicht beachtet, dass a) in diesem Perimeter noch unbebaute Bauzonen sowie Verdichtungspotenziale vorhanden sind und b) sich im Perimeter die Schule von Wangen, die Kirche und die Gemeindeverwaltung befinden, alles wichtige Funktionen für ein lebendiges Ortszentrum. Insbesondere die täglichen Schülerzahlen sind in das Kriterium «Betroffenheit» mit einzubeziehen.



- Antrag: Bei den Massnahmen mit abgeänderten Prioritäten durch den Bund ist bei der Begründung bezüglich «Handlungsbedarf» zu klären, was dies bei Massnahmen ohne den Hinweis «Handlungsbedarf anerkannt» bedeutet (evtl. mit «Handlungsbedarf nicht anerkannt» benennen).

**Begründung:**

In den Erläuterungen zu den abgeänderten Massnahmen steht teilweise «Handlungsbedarf anerkannt», teilweise steht dies nicht. Wie ist dies genau zu verstehen? Ist entsprechend für die anderen Massnahmen der Handlungsbedarf nicht anerkannt und somit eine erneute Eingabe im Rahmen einer nächsten Generation nicht sinnvoll respektive der Handlungsbedarf besser herzuleiten?

## **2. Agglomerationsprogramm Rheintal**

- Antrag: Anerkennung zu wenig berücksichtigter Aspekte.

**Begründung:**

Zwingende Vorgabe für das Einreichen eines Agglomerationsprogrammes Rheintal war der Einbezug des Vorarlberger Rheintals als Teil des funktionalen Raumes. Aus Sicht der Agglo Rheintal fanden diese Vorgaben in der Programmprüfung durch das ARE zu wenig Beachtung. Insbesondere im Raum Vorarlberger Rheintal wurden die Bereiche multimodale Verkehrsdrehscheiben / Bahnhaltstellen, Parkplatzbewirtschaftung, Verkehrsberuhigung, Freiräume / Landschaft, u.E. zu wenig gewürdigt (siehe Anträge). Die Vorgabe, den funktionalen Raum zu betrachten, haben wir eingehalten. Es wurde jedoch zu wenig berücksichtigt, dass es sich im Fall der Agglo Rheintal um einen polyzentrischen Raum handelt und der Schwerpunkt in Bezug auf Bevölkerung und Arbeitsstätten auf Vorarlberger Seite liegt. Im Gegensatz zu allen anderen grenzüberschreitenden Agglomerationen weist unser funktionaler Raum keine Kernstadt auf Schweizer Boden auf.

Bei Landesgrenzen überschreitenden Agglomerationsprogrammen gelten gemäss RPAV zwar grundsätzlich dieselben Anforderungen wie für alle anderen Agglomerationsprogramme. Der Bund beachtet aber bei der Beurteilung die spezifischen Herausforderungen der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit. Wir vermissen im Prüfbericht den Hinweis, welche spezifischen Herausforderungen bei der Beurteilung wie berücksichtigt wurden. Dies wäre für uns im Sinne der Transparenz und Lernmöglichkeit für die kommenden Generationen sehr hilfreich.

- Antrag: Zur Weiterentwicklung der Richtlinie AP5G beantragen wir die Änderung der Berechnungsgrundlage des Kostenrichtwertes (z.B. separater Kostenrichtwert für Pauschalmassnahmen). Wenn eine Änderung beim Kostenrichtwert nicht umsetzbar ist, wäre z.B. eine Anerkennung – im Sinne des funktionalen Raums – bei den Wirksamkeitspunkten denkbar. Dann haben grenzüberschreitende Agglomerationen trotz schlechtem Kosten-Nutzen-Verhältnis über eine höhere Punktzahl die Möglichkeit, entsprechende Fördersätze zu erhalten.



**Begründung:**

Die Informationen des Bundes zum Thema Perimetererweiterung auf Seite 19 des Berichts widersprechen dem aktuellen BeSA-Perimeter. Der statistische Perimeter zur Abgrenzung der Agglomerationen erfasst den funktional zusammenhängenden Raum – im Rheintal bis inkl. Bregenz, Dornbirn etc. Im Kostenrichtwert für die Massnahmen werden hingegen nur die Schweizer Gemeinden berücksichtigt. Dies ist vor dem Hintergrund der funktionalen Abgrenzung fachlich und logisch nicht schlüssig. Zudem gibt es bereits eine klare Aussage, dass Einzelmassnahmen einen Mehrwert auf der Schweizer Seite haben müssen. In Bezug auf die Pauschalmassnahmen trifft das nach unserem Verständnis in dieser Form nicht zu, denn gerade diese sollten einen Anreiz für die grenzüberschreitenden Agglomerationen schaffen.

Der statistische Perimeter zur Abgrenzung der Agglomerationen erfasst den funktional zusammenhängenden (grenzüberschreitenden) Raum. Im Kostenrichtwert für die Massnahmen werden hingegen nur die Schweizer Gemeinden berücksichtigt, was das Kosten-Nutzen-Verhältnis verschlechtert und den erhöhten Aufwand in der grenzüberschreitenden Agglomeration nicht berücksichtigt.

- Antrag: Im Bericht Kapitel 2.2 Gesamtwürdigung Seite 5 Intermodalität ergänzen, dass bereits zahlreiche Projekte umgesetzt wurden und insbesondere in Vorarlberg Verbesserungen auf Basis eines übergeordneten laufenden Massnahmenprogramm (Rheintal-Walgau Konzept I + II, vmobil Mobilitätsknoten, etc ...) erfolgt.

**Begründung:**

Multimodale Drehscheiben an den Bahnhaltstellen sind bereits ausgebaut (Altach, Lustenau, Hohenems, Feldkirch, (Rankweil) oder in der Planung fortgeschritten (Götzis), unabhängig vom AP4. Es wurden in Vorarlberg keine Massnahmen eingereicht, da diese unabhängig vom AP laufen. Mit dem Bushof in St. Margrethen wurde auch in der Schweiz eine wichtige Massnahme bereits umgesetzt.

- Antrag: Im Bericht Kapitel 2.2 Gesamtwürdigung Seite 6 Parkierung ergänzen, dass in Vorarlberg in den letzten Jahren die Stellplatz-Bewirtschaftung des öffentlichen Strassenraums eingeführt wurde.

**Begründung:**

Vorarlberger Gemeinden haben im öffentlichen Strassenraum bereits Massnahmen (Parkraumbewirtschaftung) umgesetzt, in Lustenau regional mit den Plan B Gemeinden in Vorarlberg abgestimmt. Im Prüfbericht wurde dies zu wenig gewürdigt.

Aber: Keine regionale Harmonisierung der Parkraumbewirtschaftung in den Agglomerationsgemeinden.

- Antrag: Im Bericht auf Seite 6 bezüglich öffentlicher Freiräume im Siedlungsgebiet den Hinweis ergänzen, dass bereits konkrete Massnahmen umgesetzt wurden.

**Begründung:**

Vorleistungen werden im Prüfbericht nicht gewürdigt (Höchst, Lustenau, Hohenems, Feldkirch). Massnahmen: Zentrumsgestaltung Altach und Tisis werden nicht gewürdigt.



- Antrag: Im Bericht Kapitel 2.2 Gesamtwürdigung Seite 6 Verkehrsberuhigung ergänzen, dass bereits ein grosser Teil der Quartiere in T30-Zonen liegt.

**Begründung:**

Vorleistungen, welche im Prüfbericht nicht gewürdigt werden (Verkehrsberuhigung und Temporeduktionen in zahlreichen Vorarlberger Gemeinden, in den Schweizer Gemeinden werden die noch ausstehenden Quartiere sukzessive in T30 Zonen umgewandelt).

- Antrag: Präzisierung der Aussagen im Kapitel 2.2 Gesamtwürdigung Reduktion Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch.

**Begründung:**

Schadstoffbelastungen werden durch Veränderungen im Fahrzeugkollektiv und durch höheren Anteil im Radverkehr / ÖV reduziert, das gilt für Luftschadstoffe, nicht für CO<sub>2</sub>. Wirkungen und Benchmarks sind im Prüfbericht nicht dargelegt.

- Antrag: Kapitel 2.2 Gesamtwürdigung weitere landschaftlich Massnahmen: L 10 amKumma, L 11 Alter Rhein und RHESI aufführen.

**Begründung:**

Maßnahme L 10 amKumma, L 11 Alter Rhein und vor allem RHESI beinhalten erste konkrete Umsetzungsschritte und Massnahmen, die weiterentwickelt werden.

### ***Stellungnahme zu den Massnahmen der vierten Generation***

- Antrag: Priorisierung von C auf A für die Massnahme 3231.4.002 / 3234.LV\_M002.RF Langsamverkehrsbrücke Widnau – Diepoldsau.

**Begründung:**

Die Massnahme hat ein gutes Nutzen-Kosten-Verhältnis und hohes Potenzial (über 1000 Radfahrer/Werktag). Die Netzergänzung «Ausbau der Querung des alten Rheins, Am Rohr» (ARE-Code 3231.4.021) ist in der LV A-Liste im Prüfbericht enthalten. Die LV-Brücke bietet eine hohe Sicherheit für den Langsamverkehr, welcher heute nur die beiden, vom MIV stark befahren Bestandsbrücken Wiesenrain, Widnau und Schrägseilbrücke, Diepoldsau nutzen kann. Die vom Bund bemängelte unklare Funktion und konzeptionelle Einbettung ist mit den geplanten Netzergänzungen klar gegeben. Es werden Arbeitsplatzgebiete mit einer sicheren und kurzen Verbindung erschlossen, welche neue Nutzergruppen, welche derzeit das Rad kaum verwenden, zu deutlich mehr Fahrten bewegen wird. Der befürchtete Konflikt mit Umwelthanliegen (Ufervegetation und Wald) wurde in Gesprächen mit den kantonalen Stellen besprochen. Das Vorhaben wird als ausführbar eingestuft.



- Antrag: Priorisierung von B auf A für die Massnahme 3231.4.036 / KM558 Spange Heitere Radverkehrsinfrastruktur.

**Begründung:**

Die Spange Heitere ist im Straßen- und Wegekonzept Teilgebiet Heitere verankert (Besch&Partner, April 2016). Im Rahmen des Straßen- und Wegekonzeptes wurde eine Umweltprüfung durchgeführt, die zu dem Ergebnis gekommen ist, dass keine erheblich negativen Umweltauswirkungen von der Umsetzung zu erwarten sind (Stadtland, 27.06.2015). Die Umlegung Heitere zur Neugestaltung und Erschließung der Grundstücksstruktur ist abgeschlossen und rechtskräftig (Bescheid der Vorarlberger Landesregierung, ZI VIIa-50.030.55-8//309 vom 20.12.2018). Die Änderung des Flächenwidmungsplanes zur Festlegung der Verkehrsflächen ist rechtskräftig (Kundmachung 26.04.2022). Die Spange Heitere ist Bestandteil des Radroutenkonzeptes der Marktgemeinde Lustenau (Landesradroute Alltag geplant) und die Netzwirkung im Radverkehr ist groß. Eine Landesradroute Alltag hat den Anspruch an einen hohen Ausbaustandard, hohe Sicherheitsqualität und Komfort. Die Spange Heitere bildet einen Lückenschluss im Vorarlberger Radroutennetz und bindet ein wachsendes Betriebsgebiet an die Radinfrastruktur an. Die Spange Heitere soll im A-Horizont zwischen 2024 und 2028 umgesetzt werden.

- Antrag: Verzicht auf Massnahme 3231.4.043 / KM054 Querungssituation Lindenstrasse/Neugasse.

**Begründung:**

Bei der detaillierten Prüfung im Zusammenhang mit dem Hochwasserschutzprojekt Rheintaler Binnenkanal hat der Gemeinderat Widnau beschlossen, auf die Velounterführung bei der Neugasse zu verzichten (Kosten-Nutzen-Verhältnis / kleiner DTV Neugasse).

- Antrag: Anpassung der Investitionskosten der Massnahme 3231.4.152 / 3238.\_VM\_M125 Ochsen Widnau.

**Begründung:**

Bei der Eingabe sind die Investitionskosten von Fr. 30'154 als Drittkosten ausgewiesen. Diese Kosten sind auf Kanton und Gemeinde aufzuteilen, womit diese beitragsberechtigt sind. Wir vermuten hier einen Fehler bei der Eingabe.

- Antrag: Die Massnahme 3231.4.119 / 3255.MIV\_M010; im Rahmen des BGK in Rebsstein ist im A-Horizont zu realisieren.

**Begründung:**

Der Baustart gemäss Terminprogramm für die Massnahme 3231.4.119 liegt im Jahr 2027 und somit im Horizont der 4. Generation A. Die weiteren Etappen werden anschliessend in den Horizonten der 5. Generation bzw. eventuell der 6. Generation realisiert. Der Projektstand der Massnahme 3231.4.119 lässt eine Verschiebung in den B-Horizont nicht zu.



- Antrag: Umpriorisierung der Massnahme 3231.4.052 / 3231.LV\_M151.RF LV-Bahnquerung zwischen Weedstrasse und Hirschenweg von B auf C-Horizont.

**Begründung:**

Die Unterführung schliesst eine Lücke im überkommunalen LV-Netz. Die Planungen sind allerdings noch nicht weit fortgeschritten, sodass Unsicherheiten betreffend den möglichen Realisierungszeitraum bestehen. Das Vorhaben wird weiter konkretisiert und eine Aufnahme im AP5G geprüft.

- Antrag: Umpriorisierung der Massnahme 3231.4.048 / 3251.LV\_M133.R Bahndamm Südwest, Richtung Oberriet von B auf C-Horizont.

**Begründung:**

Die Massnahme ist eine Weiterführung der Massnahme KM204, eine Realisierung ist daher noch immer vorgesehen und erwünscht. Allerdings soll die Umsetzung im Rahmen der Gebietsentwicklung erfolgen. Der Umsetzungshorizont für diese Gebietsentwicklung ist noch unklar und könnte sich evtl. hinauszögern. Die Situation wird im Rahmen des AP5G neu beurteilt werden.

### **3. Agglomerationsprogramm St.Gallen-Bodensee**

- Antrag: Ein möglicher Ansatz zur Optimierung des Umgangs mit Fragen der Machbarkeit von Massnahmen wäre, dass das BAFU bei Massnahmen, bei denen ein Nachweis der Machbarkeit nicht zu den Anforderungen gehört, im Prüfbericht einen Hinweis macht zu Themen, die aus Sicht BAFU die Machbarkeit der Massnahmen tangieren könnten und im Laufe der Projektierung vertieft werden müssen.

Im Prüfbericht wird die Massnahme 5.1.2 (Investitionskosten 10 Mio. Franken) vom A in den C-Horizont verschoben mit der Begründung, dass ein Konflikt mit einem Wildtierkorridor bestehe. Dieser Umgang scheint uns nicht stufengerecht. Potenzielle Konflikte mit anderen Sachthemen gehören zum Aspekt der Machbarkeit einer Massnahme. Gemäss Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr (RPAV) ist der Nachweis der Machbarkeit für Massnahmen über 10 Mio. Franken vorgeschrieben (Planungsstand 2). Für Massnahmen von 10 Mio. Franken oder weniger entspricht ein Machbarkeitsnachweis nicht den Anforderungen und ist auch nicht zeitkritisch, ein A-Horizont ist also nicht grundsätzlich in Frage gestellt.

- Antrag: Die Umsetzungsbeurteilung ist zu überprüfen und auf einen 5 %-Abzug auf den Beitragssatz aufgrund vermeintlich ungenügender Umsetzung ist zu verzichten.

**Begründung:**

Die Prüfung durch den Bund der Agglomerationsprogramme der 4. Generation kommt zum Schluss, dass die Agglomeration St.Gallen-Bodensee die vereinbarten Massnahmen aus der 2. Generation ungenügend umsetzt. Besonders die Umsetzung der Siedlungs-



massnahmen der 2. Generation wird bemängelt, weil ein Grossteil dieser Siedlungsmassnahmen in den Umsetzungshorizont der 3. Generation verschoben wurde. Der Kanton St.Gallen fordert beim Bund eine ausführlichere Begründung dieser Einschätzung ein, die eine Kürzung des Beitragssatzes um 5 Prozentpunkte zur Folge hat.

Die als ungenügend beurteilte Umsetzung der Siedlungsmassnahmen der 2. Generation, die zu einem Abzug beim Mitfinanzierungsgrad und damit einer Verringerung des Bundesbeitrages von mehreren Mio. Franken führt, bleibt nicht nachvollziehbar.

Das Prüfungsgespräch war hilfreich, um die Perspektive des Prüfteams und die Kritikpunkte an unserer Berichtstruktur, speziell an der Dokumentation zum Stand Umsetzung, zu verstehen. Das Prüfteam kann nur die vorhandenen Informationen verwerten, resp. hat in unserem Fall festgestellt, dass Informationen fehlen und daraus geschlossen, dass die Massnahmen nicht, oder stark verzögert umgesetzt worden sind.

Die Trägerschaft der Agglomeration St.Gallen-Bodensee war bei der Erarbeitung der 3. und 4. Generation der Meinung, dass die Siedlungsmassnahmen der 2. Generation zwar von den kantonalen und kommunalen Behörden umgesetzt werden, dass dazu aber nicht die Agglomerationsmassnahmen, sondern die gesetzlichen Grundlagen (Baugesetze und -reglemente) massgebend sind. Für die 3. Generation haben wir daher für die Bearbeitung der Landschaftsaspekte im Aggloprogramm mit der Erstellung eines Zukunftsbildes und der Erarbeitung von konkreten Projekten einen neuen Ansatz gewählt, der uns wirkungsvoller erschien. Im Umsetzungsbericht sind wir nur auf diese inhaltliche Weiterentwicklung eingegangen. Der Dokumentation der eigentlichen Umsetzung der Massnahmen der 2. Generation, die durchaus realisiert werden, haben wir aus oben ausgeführten Überlegungen keine Relevanz mehr beigemessen. Es wären, wie wir jetzt verstehen, aber genau diese Informationen gewesen, anhand denen das Prüfteam die Umsetzung der Programme bemisst.

Insofern wurde verständlich, dass aus Sicht Bund Informationen zum Stand Umsetzung der Siedlungsmassnahmen AP2G fehlen und dass aufgrund der fehlenden Informationen die gefällte Bewertung zustande gekommen ist.

Es muss hier aber zwischen der Dokumentation der Umsetzung und der Umsetzungsbeurteilung unterschieden werden. Im Austausch mit dem Prüfteam wurde uns bewusst, dass wir die Dokumentation der Umsetzung verbessern und die Berichtsstruktur für die 5. Generation überarbeiten müssen. Wir sind aber nach wie vor der Ansicht, dass die Umsetzungsbeurteilung des Bundes, wonach die Siedlungsmassnahmen der 2. Generation stark verzögert sind, nicht richtig ist, sondern sich das negative Urteil auf unsere ungenügende Umsetzungsdocumentation im Bericht 4. Generation beziehen müsste.

Es ist zu bedauern, dass die selbstverschuldete mangelhafte Dokumentation zu dieser Einschätzung führte. Trotzdem ist eine gewisse Nachsicht zu erhoffen. Ein 5 %-Abzug wegen ungenügender Dokumentation von Massnahmen erscheint uns in diesem Falle als unverhältnismässig.

→ Antrag: Die Wirkung bez. Innenentwicklung dieser grössten Einzelmassnahme in der 4. Generation ist im Prüfbericht zu würdigen und eine höhere Punktebewertung in Bezug auf das WK2 zu überprüfen.



**Begründung:**

WK2: Mit der Massnahme '6.5 Verschiebung Bahnhof Bruggen und Zugang neuer Bahnhof' wird ein wesentlicher Impuls für die Innenentwicklung gesetzt. Diese grösste Einzelmassnahme des Programms der 4. Generation verbessert die Erschliessung und Erreichbarkeit eines der wichtigsten Entwicklungsgebiete des Agglomerationskerns (Haggen – Lerchenfeld) und aktiviert so bedeutende Innenentwicklungspotenziale. Diese Wirkung stellt die Hauptmotivation für die Massnahme dar, wird aber im Prüfbericht nicht gewürdigt.

**Stellungnahme zu den Massnahmen der vierten Generation**

- Antrag: Die Massnahme 3203.4.024 (5.1.2) Teufen, Veloschnellroute Lustmühle – Kantonsgrenze SG ist der A-Liste zuzuweisen.

**Begründung:**

Gemäss Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr (RPAV) ist der Nachweis der Machbarkeit für Massnahmen über 10 Mio. Franken vorgeschrieben (Planungsstand 2). Für Massnahmen von 10 Mio. Franken oder weniger entspricht ein Machbarkeitsnachweis nicht den Anforderungen und ist auch nicht zeitkritisch, ein A-Horizont ist also nicht grundsätzlich in Frage gestellt. Entsprechende Abklärungen waren daher zum Zeitpunkt der Einreichung der 4. Generation noch nicht getätigt. Mittlerweile zeigt ein Gutachten, dass die Konflikte des Infrastrukturvorhabens mit dem Wildtierkorridor gelöst werden können, resp. mit den vorgeschlagenen Optimierungsvorschlägen die Situation für die Wildtierquerung gegenüber heute sogar verbessert werden kann (Gutachten s. Beilage).

- Antrag: Wir beantragen, eine Begründung für die Konzeptkürzungen von Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen im Prüfbericht aufzuführen.

**Begründung:**

In den Tabellen im Anhang 1 wird für die Massnahmenkategorien Langsamverkehr sowie Aufwertung und Sicherheit des Strassenraumes je ein Abzug von 5 % als 'Konzeptkürzung' aufgeführt. Diese Beurteilung ist nicht begründet, resp. nicht nachvollziehbar. Eine Begründung würde Hinweise für die Erarbeitung der nächsten Generation geben.

**4. Agglomerationsprogramm Wil**

- Antrag: Umformulierung 3. Absatz auf Seite 5 des Entwurfs des Prüfberichts bezüglich des MIV-Reduktionsziels bzw. fehlender Push-Massnahmen:

*alt: ...Unklar bleibt dagegen, wie das MIV-Reduktionsziel in der Gesamtagglomeration erreicht werden kann. Insbesondere lenkungsstarke, verbindliche Push-Massnahmen fehlen im Agglomerationsprogramm.*



*neu:* In der Gesamtagglomeration soll mit Pull-Massnahmen zur Verbesserung des ÖV- & FVV-Angebots sowie Massnahmen zur Siedlungsentwicklung nach innen das MIV-Reduktionsziel erreicht werden. Lenkungsstarke, verbindliche Push-Massnahmen sind keine enthalten. Es wird bezweifelt, dass damit die gesteckten Zielwerte im Modalsplit erreicht werden können.

**Begründung:**

Zur Erreichung des MIV-Reduktionsziel sind folgende Massnahmen umgesetzt oder werden noch folgen:

- ÖV-Angebot (Linienetz und -angebot) wurde gegenüber AP3 deutlich verbessert (Abb. 45/46 Bericht Seite 82).
- Im AP4 sind mit der Massnahme ÖV 4.4 weitere Verbesserungen geplant wie 1/4-Takt im urbanen Raum, Verdichtungen zu HVZ => Verlagerungspotential zum ÖV wird erst nach Umsetzung messbar / erkennbar und in Kombination mit der Fahrplanstabilität (Zentrum Wil) wirksam.
- AP4-Massnahmen im Zentrum Wil bewirken insbesondere Attraktivitätssteigerung für Fuss-Velo / Fahrplanstabilität ÖV / regionale Verkehrsdrehscheibe ermöglicht eine Verlagerung.
- AP2/AP3 viele Massnahmen zur Netzlückenschliessung FVV umgesetzt, in Arbeit und Planung / im AP4 neue Massnahme LV5.2 «Vorrangrouten».
- Die Agglomeration erachtet es als wichtig und richtig, in einem ersten Schritt das Konzept zu erarbeiten und so eine regionale Grundlage zu schaffen.
- ÖV-Infrastruktur: Velo-Abstellanlagen an ÖV-Haltestellen/öffentlichen Gebäuden wurden untersucht (Schwachstellenanalyse). Insbesondere in Sirmach (mit Agglogeldern) und in Uzwil (in Eigenleistung) wurden neue VAA an Bahnhaltstellen realisiert. In Jonschwil und in Kirchberg wurden neue Anlagen an zentralen Bushaltstellen erstellt. Im Rahmen von Projekten des AP2G sind neue Anlagen an ÖV-Haltestellen in Zuzwil und Münchwilen geplant. Die Gemeinde Fischingen (Regionsgemeinde ausserhalb BeSA-Permieter) ist Pilotgemeinde des Konzepts Kombinierte Mobilität des Kantons Thurgau zum Thema VAA an Bushaltstellen. Zudem sind in Massnahmen des AP4G neue VAA inherente Bestandteile des Projekts: BGK Dorf Oberbüren (VAA beim Bushof), Multimodale Drehscheibe Bahnhof Wil (2 Anlagen im Rahmen des AP2G, 1 Station im AP4G, A-Horizont und eine Anlage im AP4G, B-Horizont).
- Parkierung/Parkraumpolitik: Im Rahmen eines Gesamtkonzeptes (MIV 5.5) wird ein etappenweises Vorgehen gewählt. Mit der Bewirtschaftung der Parkplätze konnten erste Erfolge in einzelnen Gemeinden umgesetzt und erzielt werden (Bericht Seite 88/89).
- In der Agglomeration Wil ist eine Siedlungsentwicklung nur an gut erschlossenen Standorten möglich. Diese Vorgabe fliesst in die OPR ein (zwingende Vorgaben durch Kant. Richtplan).
- In Wil West, welche die grösste Entwicklung in der Agglomeration ist, wird mit dem sehr guten ÖV-/FVV-Angebot sowie dem Parkraummanagement wesentlich auf den Modalsplit eingewirkt (direkte Steuerung möglich).

➔ Antrag: Umformulierung 3. Absatz auf Seite 5 des Entwurfs des Prüfberichts bezüglich des Parkraummanagements bzw. fehlende Lenkungswirkung:



*alt:* Leider fehlen zur Umsetzung wirkungsvolle Massnahmen und eine angemessene Priorität der Aufgabe, so bleibt eine Lenkungswirkung fraglich.

*neu:* In weiten Teilen der Agglomeration bestehen Regelungen für den ruhenden Verkehr. Mit dem Agglomerationsprogramm 4G werden Grundsätze für ein regionales Parkraummanagement festgelegt, um unerwünschten Verlagerungseffekten gegenzuhalten. Die Umsetzung der Massnahme sieht die Konkretisierung zur Umsetzung vor.

Begründung:

- Wie im AP-Bericht (Kap. 3.8.3, Seite 88) aufgeführt, wurden erste Massnahmen zur PP-Bewirtschaftung umgesetzt: Verschiedene Gemeinden verfügen zudem bereits über ein Parkraumreglement oder Vorgaben im kommunalen Baureglement. Auch in Wil West wird mit geplanten Massnahmen wie Mobilitäts- und Parkraummanagement steuernd Einfluss auf die Mobilität genommen.
- Die Agglomeration verfügt über keine gesetzliche Handhabung und kann nur mit Empfehlungen/Sensibilisierung/Information etc. Einfluss auf das Verhalten nehmen. Mit dem sich in Arbeit befindenden Parkraummanagement und der Massnahme MIV 5.5 werden Grundlagen für die Gemeinden erarbeitet und ein koordiniertes sowie abgestimmtes Vorgehen injiziert.

→ Antrag: Umformulierung 3. Absatz auf Seite 5 des Entwurfs des Prüfberichts bezüglich des Bahnhofparkings:

*alt:* Die Erweiterung des Bahnhofparkings in Wil widerspricht den strategischen Grundsätzen sowie dem konkreten Ziel eines Abbaus der MIV-Fahrten in das Zentrum von Wil.

*neu:* Mit der Erweiterung des Bahnhofparkings erfolgt eine Konzentration und Reorganisation des ruhenden Verkehrs in Bahnhofsumfeld in den Untergrund. Da die Erweiterung im Umfang der oberirdisch reduzierten Parkplätze erfolgt, wird die Chance einer Reduktion verpasst, das Parkraumangebot im Zentrum zu reduzieren und so das Ziel die MIV-Fahrten in das Zentrum von Wil zu reduzieren.

Begründung:

- Beim Bahnhofparking in Wil erfolgt keine «eigentliche» Erweiterung, sondern eine Verlagerung des ruhenden Verkehrs unter die Stadtebene. Die heute oberirdischen PP (inkl. Sharing-Angebote) werden neu unterirdisch zur Verfügung gestellt. Dadurch kann die Stadtebene von den PP befreit werden und für die Verbesserung der Infrastruktur ÖV/Velo/Fussverkehr/Klima sowie des öffentlichen Raumes freigespielt werden.
- Zur gesamtheitlichen Betrachtung und aus Transparenzgründen zur multimodalen Drehscheibe Bahnhof Wil wurde die Massnahme MD 1.1b Erweiterung Bahnhofparking im Massnahmenband AP4 aufgenommen.
- Hinzu kommt, dass die Potenzialstudie Park&Ride für den Standort Bahnhof Wil empfiehlt, das Angebot so zu belassen, aber die SBB-PP im Preisniveau an diejenigen der WIPA anzupassen. Gemäss aktueller Planung der Erweiterung wird das Angebot an P+R Parkplätzen gegenüber der Ist-Situation leicht reduziert.



- Antrag: Umformulierung 3. Absatz auf Seite 5 und 6 des Entwurfs des Prüfberichts bezüglich wirkungsstarker Angebotsmassnahmen ÖV/Taktverdichtung etc.:

*alt*: Das System des öffentlichen Verkehrs wird mit dem weiteren Ausbau des Bahnhofs Wil leicht verbessert. Wirkungsstarke Angebotsmassnahmen sind für den öffentlichen Verkehr allerdings nicht vorgesehen. Im vorliegenden Agglomerationsprogramm fehlen insbesondere eine stete Verbesserung des lokalen ÖV bis zur Inbetriebnahme der Taktverdichtung auf der Strecke Wil – St.Gallen und somit eine merkliche Optimierung des Feinverteilernetzes.

*neu*: Das System des öffentlichen Verkehrs wird mit dem weiteren Ausbau des Bahnhofs Wil markant verbessert. Wirkungsstarke Angebotsmassnahmen sind für den öffentlichen Verkehr allerdings in diesem AP nicht vorgesehen. Im vorliegenden Agglomerationsprogramm wird die stete Verbesserung des lokalen ÖV bis zur Inbetriebnahme der Taktverdichtung auf der Strecke Wil – St.Gallen und somit eine merkliche Optimierung des Feinverteilernetzes konzeptionell aufbereitet und laufend aufwärtskompatibel umgesetzt.

Begründung:

- Die Konzeption des Bahnhofplatzes mit Bushof (17 Bushaltekanten sowie zwei Ersatzkanten) führt zu einer markanten Verbesserung des Systems (insb. Betrieb) ÖV am Standort Wil.
- ÖV-Angebot (Liniennetz und -angebot) wurde deutlich verbessert (vgl. AP-Bericht Seite 82, Abb. 45/46).
- Im AP4 sind mit der Massnahme ÖV 4.4 ÖV-Strategie Grossraum Fürstenland – unter Berücksichtigung der Bevölkerungsentwicklung und Abstimmung der Bahnentwicklungen – weitere Verbesserungen geplant wie 1/4-Takt im urbanen Raum, Verdichtungen zu HVZ, Prüfung neuer Linien zur Behebung von negativen Auswirkungen der Entwicklungen des Schienenverkehrs.
- Mit den aktuellen Schwerpunkten des Agglomerationsprogramms Wil, dem ESP Wil West und der multimodalen Drehscheibe Bahnhof Wil sowie der Zentrumsentwicklung Wil werden sehr viele Massnahmen zugunsten der Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs in Schwerpunktgebieten realisiert (Angebotsverbesserung durch Taktverdichtungen/Priorisierungsmassnahmen/Verkehrsmanagement für Verbesserung Fahrplanstabilität/Neue Linien für Verbesserung Zugang zum ÖV (insbesondere Feinverteilung), neue Veloabstellanlagen an ÖV-Haltestellen etc.).

- Antrag: Umformulierung 2. Absatz auf Seite 6 des Entwurfs des Prüfberichts bezüglich FVV Standards in BGK:

*alt*: ...Zu bemängeln ist aber, dass bei verschiedenen Betriebs- und Gestaltungskonzepten (BGK) auf den entlastenden Achsen noch nicht klar ist, wie der Verkehr konkret beruhigt und der Komfort und die Sicherheit für den FVV erhöht werden sollen. Weiter werden verschiedene zentrale Strassenabschnitte und Knoten, zum Beispiel die Tonhallenstrasse, erst langfristig angegangen.

*neu*: ...Zu bemängeln ist aber, dass bei verschiedenen Betriebs- und Gestaltungskonzepten (BGK) auf den entlastenden Achsen noch nicht klar ist, wie der Verkehr konkret beruhigt und der Komfort und die Sicherheit für den FVV erhöht werden sollen. Damit die Betriebs- und Gestaltungskonzepte ihren Beitrag zur Verkehrsberuhigung und Steigerung



*des Komforts und der Sicherheit des FVVs leisten, wurden in Teilstrategien Grundsätze definiert. Weiter werden zentrale Strassenabschnitte und Knoten, zum Beispiel die Tonhallenstrasse, etappiert angegangen.*

**Begründung:**

- Für die Umgestaltungen der Haupt-/Bronschhoferstrasse, Glärnischstrasse und Hubstrasse sowie auch bei den Zentrumsaufwertungen im A-Horizont liegen die Betriebs- und Gestaltungskonzepte vor, resp. werden aufwändige Mitwirkungsprozesse zur Konkretisierung geführt (BGK Ortsdurchfahrt Eschlikon). Zu allen Projekten haben bereits Mitwirkungsveranstaltungen stattgefunden.
- Aus Sicht Agglomeration macht es weniger Sinn, Standards über die Teilstrategien hinaus zu definieren. In den Teilstrategien sind z.B. Priorisierung Fuss-Velo, Verkehrssicherheit usw. festgehalten und dienen als Bewertungskriterien in der Variantenbildung der BGK.
- Hinzu kommt, dass im gebautem Raum gültige Normen und Standards und örtliche Rahmenbedingungen berücksichtigt werden müssen, um das Optimum zu erreichen.
- Die Betrachtung einzelner zentralen Achsen, losgelöst vom System ergibt u.E. keinen Sinn. Die Tonhallenstrasse steht in direkter Abhängigkeit mit den Entwicklungen auf der St.Gallerstrasse und den Diskussionen um eine Netzergänzung Ost. Aus betrieblichen Gründen aber insb. hinsichtlich der Ressourcen ist eine etappierte Bearbeitung sinnvoll, welche im Bericht ausführlich aufgezeigt und mittels C-Massnahmen bekräftigt werden.

→ Antrag: Umformulierung 3. Absatz auf Seite 6 des Entwurfs des Prüfberichts bezüglich mässige Wirkung der Siedlungsmassnahmen / Massnahmen Innenentwicklung sowie Bevölkerungsentwicklung:

*alt: ...das Agglomerationsprogramm Wil entwickelt im Bereich Siedlung eine mässige Wirkung.*

*neu: Die Wirkung des Agglomerationsprogramms Wil im Bereich Siedlung zeigt sich erst mittel- bis langfristig, da viele der Ortsplanungsrevisionen noch nicht abgeschlossen sind.*

**Begründung:**

- In den kantonalen Richtplänen sind die Vorgaben für ein Innenentwicklungskonzept gegeben (Musskriterium). Die Gemeinden haben dies in den Ortsplanungsrevisionen zu berücksichtigen. Von den 23 Gemeinden der Regio Wil haben fünf Gemeinden ihren kommunalen Richtplan erarbeitet, resp. überarbeitet, bei weiteren fünf ist der Prozess im Gang. Drei Gemeinden sind noch ausstehend (vgl. Übersicht AP-Bericht Seite 62). Die Regio Wil stellt sicher, dass die Vorgaben des Agglomerationsprogramms entsprechend berücksichtigt werden, z.B. Aufzonungen an geeigneten Lagen, ÖV-Erschliessung, Siedlungsbegrenzung, allg. Mobilitätsaspekte. Insbesondere Begehren im Bereich Arbeitsnutzung werden in der Regel abgelehnt und die Gemeinden dazu angehalten, diese zu streichen.
- Basierend auf statistischen Auswertungen zeigt sich, dass die Kapazitäten gemäss den kantonalen Richtplanungen rund 80 % des Bedarfs bis 2040 abdecken können. Es ist davon auszugehen, dass durch die Massnahmen S 2.2 und S 3.2 der gesamte Bedarf für das erwartete Bevölkerungswachstum bis 2040 abgedeckt werden kann:



Abschätzungen ergeben, dass mit der Massnahme S 2.2 Innenentwicklung in Wohn- und Mischzonen die Abdeckung des Bedarfs auf rund 90 % erhöht wird. Durch die Massangaben S 3.2 ESP in Wohn- und Mischzonen kann nochmals rund 1/3 an Kapazität zusätzlich erreicht werden. Was zum Schluss führt, dass a) bis 2040 kein weiterer Bedarf an Einzonungen im Bereich der Wohn- und Mischzonen besteht und b) aufgrund der zusätzlichen Kapazitäten durch die ESP-Entwicklungen auch ein geringfügiger zusätzlicher Bedarf abgedeckt werden kann.

- Antrag: Kenntnisnahme 5. Absatz auf Seite 8 des Entwurfs des Prüfberichts bezüglich Massnahmen mit C-Priorität

Begründung:

Die Agglomeration Wil hat im Massnahmenband zur Transparenz auch Massnahmen im C-Horizont aufgeführt. Diese Massnahmen sind Bestandteil der Zentrumsentwicklung/Verkehrsentlastung der Stadt Wil und den flankierenden Massnahmen Wil West. Deren Umsetzung und Wirkung erfolgt etappenweise über verschiedene Programmgenerationen. Für die Agglomeration Wil ist es von grosser Bedeutung, dass eine gesamtheitliche Betrachtung der Schwerpunktgebiete (Wil West, Stadt Wil, Uzwil) erfolgt und bei der Gesamtbeurteilung in geeigneter Art und Weise berücksichtigt wird.

- Antrag: Berücksichtigung bei der Programmbeurteilung 1. Absatz auf Seite 15 des Entwurfs des Prüfberichts bezüglich des Kosten-Nutzen-Verhältnisses

Begründung:

Mit der multimodalen Drehscheibe Bahnhof Wil und der Netzergänzung Nord werden grundlegende und massgebende Veränderungen – insbesondere zur Optimierung der Umweltaspekte – vorgenommen, welche entsprechend hohe Investitionskosten bedingen. Bei der Programmbeurteilung werden die Gesamtkosten ins Verhältnis zur Grösse der Agglomeration gesetzt. Ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis ist somit schwer zu erreichen. Eine kritische Überprüfung des Beurteilungsmechanismus hinsichtlich der 5. Generation wäre aus Sicht der kleineren und mittleren Agglomerationen zu begrüssen.

- Antrag: Erhöhung der WK1 auf 2 Nutzenpunkte

Begründung:

Die Massnahmen haben sich insgesamt nur geringfügig gegenüber AP3 geändert. Die zeitliche Umsetzung wurde auf die Ressourcen neu abgestimmt, die ZEW sind weiterhin zur Umsetzung vorgesehen (wie auch schon im AP3 sind nun auch im AP4 einige der ZEW in der Priorität C vorgesehen). Neben der Überarbeitung und Weiterentwicklung diverser Massnahmen, wurden Massnahmen in neuen wichtigen Themenbereichen ergänzt (bspw. Vorrangrouten Velo, Kombinierte Mobilität, Ausbau regionales Velonetz, etc.). Die markanten Abzüge in der Wirkungsbeurteilung sind daher nicht nachvollziehbar. Die Massnahmen beim Bahnhof Wil (Multimodale Verkehrsdrehscheibe) sind zentrale Elemente zugunsten einer ÖV-Optimierung, LV-Zugänglichkeit und allgemeinen Attraktivitätssteigerung (Bahnhofplatz). Die oberirdischen Parkplätze werden neu in die Tiefgarage



verlegt. Mit der Netzergänzung Nord, bei welcher eine optimale Einbettung in die Landschaft erfolgt und mit der Verlängerung des Tunnels das Landschaftsbild geschützt wird, kann – wie im Entwurf des Prüfberichtes mehrmals erwähnt – erst eine Verkehrsentlastung in der Stadt Wil erreicht werden. Ohne diese Entlastung des Zentrums vom Verkehr sind insbesondere die Massnahmen im Bahnhofsumfeld, die Stabilisierung der ÖV-Anschlüsse, die Schliessung von Netzlücken im Fuss- und Veloverkehr, die Schaffung von qualitätsvollen öffentlichen Räumen, nicht möglich. Ergänzt mit Massnahmen im Bereich Parkplatzmanagement, Verkehrsmanagement und allgemeinen flankierenden Massnahmen wird sichergestellt, dass es im Gesamtkontext kein MIV-Ausbau wird, sondern die gewonnenen Flächen für eine Neuorganisation der Flächen (Flächeneffizienz) zur Verfügung stehen.

→ Antrag: Erhöhung der WK2 auf 2 Nutzenpunkte

Begründung:

Die Massnahmen haben sich insgesamt nur geringfügig gegenüber AP3 geändert. Die zeitliche Umsetzung wurde auf die Ressourcen neu abgestimmt, die ZEW sind weiterhin zur Umsetzung vorgesehen (wie auch schon im AP3 sind nun auch im AP4 einige der ZEW in der Priorität C vorgesehen). Daueraufgaben wurden weiterentwickelt, den neuen Umständen angepasst und konkretisiert sowie Massnahmen in neuen wichtigen Themenbereichen ergänzt (bspw. Aufwertung Ortskerne, Entwicklung ländlicher Gemeinden, Aufwertung Regionalzentren, Freiraumplanung, etc.). Die markanten Abzüge in der Wirkungsbeurteilung sind daher nicht nachvollziehbar. Die Siedlungsentwicklung ist in den kantonalen sowie kommunalen Richtplänen verankert und muss zwingend im OPR angegangen bzw. umgesetzt werden. (Von den 23 Gemeinden der Regio Wil haben fünf Gemeinden ihren kommunalen Richtplan erarbeitet, resp. überarbeitet, bei weiteren fünf ist der Prozess im Gang. Drei Gemeinden sind noch ausstehend (vgl. Übersicht AP-Bericht Seite 62)). Es ist davon auszugehen, dass durch die Massnahmen S 2.2 Innenentwicklung in Wohn- und Mischzonen und S 3.2 Siedlungsentwicklung ESP Wohn- und Mischnutzung AP4 der gesamte Bedarf für das erwartete Bevölkerungswachstum bis 2040 abgedeckt werden kann: Abschätzungen ergeben, dass mit der Massnahme S 2.2 Innenentwicklung in Wohn- und Mischzonen die Abdeckung des Bedarfs auf rund 90 % erhöht wird. Durch die Massnahme S 3.2 ESP in Wohn- und Mischzonen kann nochmals rund 1/3 an Kapazität zusätzlich erreicht werden. Was zum Schluss führt, dass a) bis 2040 kein weiterer Bedarf ein Einzonungen im Bereich der Wohn- und Mischzonen besteht und b) aufgrund der zusätzlichen Kapazitäten durch die ESP-Entwicklungen auch ein geringfügiger zusätzlicher Bedarf abgedeckt werden kann. Die Massnahme S 4.1 «Arbeitsplatzgebiete» des Agglomerationsprogramms Wil 3. Generation (AP3G) beschreibt die Möglichkeiten zur Einzonung von Arbeitszonen. Diese sieht vor, dass Erweiterungen für bestehende Betriebe bzw. bestehende Arbeitsplatzgebiete unter gewissen Voraussetzungen bedingt möglich ist. Grundsätzlich sind die wirtschaftlichen Entwicklungen im ESP Wil West zu konzentrieren.

→ Antrag: Erhöhung der WK4 auf 2 Nutzenpunkte

Begründung:



Bei der Weiterentwicklung und Konkretisierung grosser Massnahmen (insb. Netzergänzung Nord, Bahnhofplatz) wurde grosses Gewicht auf die Umweltaspekte gelegt, z.B. Temporegime, Überdachung, Flächeneffizienz. Die Massnahmen im Siedlungsbereich verringern den Flächenbedarf für Wohnen und Arbeiten und verlagern im Zusammenspiel mit den Landschaftsmassnahmen die Freizeitmobilität in den Bereich FVV und sichern Qualitäten hinsichtlich Klimaentwicklungen und Biodiversität. Zudem wird bei Projekten ein Fokus auf Synergienutzungen gelegt (z.B. Posttunnel, UF Hubstrasse, LV-Brücke Gillhof-ARA Henau), was die Umwelt und Ressourcen schont. Insgesamt hat sich das AP Wil ggü. dem AP2 und AP3 stark verbessert.

### ***Stellungnahme zu den Massnahmen der vierten Generation***

- Antrag: Die Massnahme 3425.4.036 / LV 1.6 (74.33 RF) Unterführung Hubstrasse Strassenbau (Wil) ist vom Status «nicht programmrelevanten Massnahme» in das Paket Langsamverkehr A-Liste (LV A-Liste 3425.4.036 LV 1.6) des Agglomerationsprogramms der 4. Generation aufzunehmen und mit pauschalen Bundesbeiträgen mitzufinanzieren.

#### **Begründung:**

Die Massnahme 74.33.R ist nicht Teil der Leistungsvereinbarung AP 3. Generation, ARE Code 3425.3P.053, (Beilage 3 Liste 2017.06.13\_Pauschalen\_LV\_Wil Final) / siehe auch nachfolgende Erläuterung. Die Beantwortung im Fragenkatalog des Bundes (17.12.21) zur Massnahme LV 1.7/74.73.RF (Pos. 32) ist nicht korrekt (Missverständnis unsererseits). Korrekt wäre gewesen: Die Massnahme LV 1.7/74.73.RF ist nicht Teil des ARE Code 3425.3P.053. Der Verweis AP3G, A-Priorität/ARE Code 3425.3P.053 (Vergleiche Massnahmenband S. 186) auf dem Massnahmenblatt LV 1.7 ist irreleitend und bezieht sich nicht auf die beantragte Massnahme. Seitens Agglomeration sollte damit aufgezeigt werden, dass es sich hier um eine thematische Weiterführung der Massnahmen LV 2.1 AP 2G/ARE Code 3425.2.063 Reparatur/Aufwertung Längsverbindungen für den LV und LV 1.5 AP3G/ARE Code 425.3P.053 Schlüsselmassnahmen LV handelt.

- Antrag: Die Massnahme 3425.4.001 / ZEW 1.1 Netzergänzung Nord ist im A-Horizont im Agglomerationsprogramm der 4. Generation aufzunehmen. In jedem Fall wird eine angepasste Würdigung/Begründung beantragt. In der Würdigung/Begründung ist die Einbettung des Teilprojekts Netzergänzung Nord in das Gesamtprojekt Wil West mit dem neuen Autobahnanschluss, der Dreibrunnenallee und den damit zusammenhängenden flankierenden Massnahmen zu würdigen. Auf die Aussagen zum Kosten-Nutzen-Verhältnis ist zu verzichten, da der Nutzen des Teilprojekt Netzergänzung Nord nicht alleinstehend ohne Mitbetrachtung der weiteren, bereits im A-Horizont der Vorgängerversionen enthaltenen Massnahmen (Autobahnanschluss Wil West, Dreibrunnenallee, teilw. Flankierende Massnahmen), bewertet werden kann.

#### **Begründung:**

Die Netzergänzung Nord (NEN) ist ein Projektbestandteil des gesamten Entwicklungsprojekts Wil West. Aufgrund der unterschiedlichen Verfahren zwischen Vorhaben der Nationalstrasse, der Frauenfeld-Wil Bahn, der Strassenprojekte im Kanton Thurgau, Kanton



St.Gallen und der Stadt Wil wurden die Terminpläne so gut wie möglich aufeinander abgestimmt und werden laufend aktualisiert. Damit das Gesamtkonzept für Wil West funktioniert, sind die aufeinander abgestimmten Teilprojekte gemäss vorgesehenem Zeitplan umzusetzen. Das bedeutet gemäss heutigem Kenntnisstand für die NEN einen Baustart im 2028 und rechtfertigt die Aufnahme der NEN in den A-Horizont der Agglomerationsprogramme 4. Generation. Eine Verzögerung der NEN hätte zusätzlich Einfluss auf die Terminprogramme abhängiger Teilprojekte wie z.B. die Umgestaltung der Haupt-, Bronschhoferstrasse (ZEW 1.15), welche ebenfalls die Gesamtwirkung von Wil West beeinträchtigen würden.

- Antrag: Die Massnahme 3425.4.012 / ZEW 1.15 Haupt-/Bronschhoferstrasse, Umgestaltung, ist mit A-Horizont im Agglomerationsprogramm der 4. Generation aufzunehmen.

Begründung:

Die Massnahme ZEW 1.15 ist Bestandteil der flankierenden Massnahmen für die Netzer-gängung Nord (ZEW 1.1) sowie den neuen Autobahnanschluss Wil West. Auf der Haupt-/Bronschhoferstrasse soll für den motorisierten Individualverkehr (MIV) der Durchfahrts-widerstand erhöht werden, um so den Hauptverkehr über die Netzer-gängung Nord (ZEW 1.1) zu leiten. Mit der Entlastung der Strasse soll der Strassenabschnitt aufgewertet werden. Das Konzept sieht vor, gezielt den Veloverkehr für den Alltags- und Freizeitverkehr zu fördern, die Vernetzung und Sicherheit für den Fussverkehr sowohl längs als auch quer zur Fahrbahn zu steigern und die Betriebsstabilität des öffentlichen Verkehrs zu ge-währleisten. Mit der Neuorganisation des Strassenraums werden zudem die Wohnqualität und die Verkehrssicherheit wesentlich verbessert.

- Antrag: Die Massnahme 3425.4.042 / LV 1.6 (90.69.R F) LV-Brücke Gillhof-ARA Henau, Felsegg (Uzwil) ist mit A-Horizont im Agglomerationsprogramm der 4. Genera-tion aufzunehmen

Begründung:

Die geplante LV-Brücke ergänzt das Querungsangebot für den Fuss- und Veloverkehr über die Thur. Mit der Weiterentwicklung des Projektes Neubau ARA wurde die Lage der LV-Brücke Gillhof-ARA optimiert. Damit konnte u.a. auch den Konflikt mit dem Auen-schutzgebiet Nr. 16 aufgelöst und den Widerspruch mit der Massnahme 'LV 1.6 (90.67.RF) Erschliessung und ökologische Aufwertung Naherholung Felsegg, Henau' ge-klärt werden (Beilage 4). Die Brücke ist so ausgestaltet, dass sie die Leitungen der sich in Planung befindenden regionalen Abwasserreinigungsanlage (ARA) mitführt. Der Baustart der regionalen ARA ist im Jahr 2025, die Inbetriebnahme im Jahr 2029. Da die Brücke die Zuleitungen der ARA übernimmt, muss die Brücke im A-Horizont des AP 4. Generation realisiert werden.

- Antrag: Die Massnahme LV 1.6 (90.55 F) PU Nord (Uzwil) ist vom Status «nicht pro-grammrelevanten Massnahme» mit B-Horizont im Agglomerationsprogramm der 4. Generation aufzunehmen.



RRB 2022/658 / Anhang

**Begründung:**

Die vertiefte Weiterbearbeitung der Massnahme hat gezeigt, dass die Sachlage wesentlich komplexer ist als zum Zeitpunkt der Eingabe in die 3. Generation angenommen. Parallel zur Konkretisierung der PU-Nord wurde auch das Gebiet in Bahnhofnähe weiterentwickelt und dabei die verschiedenen Planungselemente aufeinander abgestimmt (Beilage 5). Daraus hat sich ergeben, dass eine Umsetzung erst im A-Horizont der AP 5. Generation (also B-Horizont AP 4. Generation) sinnvoll und auch realistisch ist. Hinweis: Seitens Agglomeration Wil wurde – aufgrund mündlich erhaltenen Auskünften – auf die Abstandnahme dieser Massnahme verzichtet, da diese in einem Pauschalpaket enthalten ist.