



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

**Bundesamt für Raumentwicklung ARE**  
Sektion Agglomerationspolitik

6. Mai 2011

---

# **Agglomerationsprogramm Wil (2. Generation) - Regio Wil**

## Zwischenbeurteilung durch den Bund

---

Referenz/Aktenzeichen: K131-0063

## **Inhalt**

<b>Agglomerationsprogramm</b>	<b>1</b>
<b>Nidwalden 2011</b>	<b>1</b>
<b>Zwischenbeurteilung durch den Bund</b>	<b>1</b>
<b>1 GEGENSTAND DER ZWISCHENBEURTEILUNG</b>	<b>3</b>
<b>2 VORGEHEN BEI DER ZWISCHENBEURTEILUNG</b>	<b>3</b>
<b>3 ZUSAMMENFASSENDE BEURTEILUNG</b>	<b>4</b>
<b>4 AUFBAU, STRUKTUR, NACHVOLLZIEHBARKEIT (ROTER FADEN) UND LESBARKEIT DES AGGLOMERATIONSPROGRAMMS</b>	<b>5</b>
<b>5 GRUNDANFORDERUNGEN</b>	<b>6</b>
<b>GA 1: Partizipation gewährleistet</b>	<b>6</b>
<b>GA 2: Bestimmung einer Trägerschaft</b>	<b>6</b>
<b>GA 3: Analyse von Ist-Zustand und Entwicklungstrends sowie Identifikation von Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken</b>	<b>7</b>
<b>GA 4: Entwicklung von Massnahmen in allen Bereichen, in Kohärenz zu Zukunftsbild, Teilstrategien und Priorisierung (erkennbarer roter Faden)</b>	<b>10</b>
<b>GA 5: Beschreibung und Begründung der prioritären Massnahmen</b>	<b>14</b>
<b>GA 6: Umsetzung und Controlling gesichert</b>	<b>14</b>
<b>6 INHALTLICHE ERWÄGUNGEN ZU MASSNAHMEN</b>	<b>15</b>
<b>SPEZIFISCHE INHALTLICHE ERWÄGUNGEN DES BUNDES</b>	<b>15</b>
<b>7 ERSTE HINWEISE ZUR WIRKUNGSEINSCHÄTZUNG</b>	<b>18</b>

## 1 Gegenstand der Zwischenbeurteilung

Das Agglomerationsprogramm Wil ist von der Interkantonalen Regionalplanungsgruppe Wil, am 24. Dezember 2010 zur formellen Zwischenbeurteilung durch den Bund eingereicht worden.

Das Agglomerationsprogramm Wil umfasst die folgenden Dokumente:

- Agglomerationsprogramm Wil (2. Generation), Zwischenbericht, Regio Wil, 23.12.2010
- Agglomerationsprogramm Wil (2. Generation), Massnahmenband, Regio Wil, 12.12.2011
- Agglomerationsprogramm Wil (2. Generation), ESP Wil West, 19.08.2010
- Agglomeration Wil, Siedlungs- und Landschaftskonzept, Übersichtsplan, 20.12.2010
- Agglomerationsprogramm Wil, ÖV-Konzept, Schlussbericht, 19.03.2010
- Agglomerationsprogramm Wil, Schwachstellenanalyse Fussverkehr, Bericht, 14.09.2010
- Agglomerationsprogramm Wil, Konzept zur Entwicklung des ländlichen Raumes, 3.08.2010
- Agglomeration Wil, Schwachstellenanalyse rollender Langsamverkehr, 02.11.2010
- Agglomeration Wil, Schwachstellenanalyse rollender Langsamverkehr, Übersichtsplan, 26.07.2010
- Agglomeration Wil, Angebotserhebung öffentliche Veloabstellplätze, 16.11.2010
- Agglomeration Wil, Schwachstellenanalyse, ÖV-Haltstellen, 13.10.2010
- Zweckmässigkeitsbeurteilung Zentrumsentlastung Wil, Beurteilung Wil-West, Differenzbetrachtung Anschlussvarianten Sirnacher- und Dreibrunnenstrasse, 15. 12.2010
- Zweckmässigkeitsbeurteilung Zentrumsentlastung Wil, Schlussbericht Phase 2 und 3, 7.10.2010

Das Agglomerationsprogramm Wil gibt derzeit noch keine Auskunft wie die Mitwirkung des Programms erfolgt und wer das Programm beschliesst und genehmigt.

## 2 Vorgehen bei der Zwischenbeurteilung

Bei der Zwischenbeurteilung wird geprüft, ob und wie weit das Agglomerationsprogramm den Grundanforderungen, wie sie in der Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 2. Generation (2010) formuliert sind, gerecht wird. Dabei besteht naturgemäss ein Ermessens- bzw. Interpretationsspielraum. Ferner weisen wir darauf hin, dass sowohl beim Bund als auch bei den Agglomerationen fortlaufend Erfahrungen im Umgang und bei der Konkretisierung der Grundanforderungen gesammelt werden müssen.

Bitte beachten Sie, dass die Zwischenbeurteilung dem Zweck der Verbesserung des Entwurfs des Agglomerationsprogramms dient und damit auf die Qualitätssteigerung der Programmwirkung zielt. Das bedeutet, dass die positiven Aspekte des Agglomerationsprogramms vereinzelt aufgegriffen werden aber hingegen konsequent auf offene Punkte und Fragen hingewiesen wird.

Der Bund wird die Zwischenbeurteilung der 2. Generation Agglomerationsprogramme in ähnlicher Art und Weise durchführen, wie dies bereits bei der 1. Generation Agglomerationsprogramme erfolgte. Dabei werden im Wesentlichen Stärken, Schwächen und evtl. weitere Anregungen aus Sicht Bund zu Aufbau, Struktur und Nachvollziehbarkeit, den Grundanforderungen, inhaltliche Erwägungen zu Massnahmen, erste Hinweise zur Wirkungseinschätzung und Gesamtbeurteilung bzw. eine Synthese gegeben.

Der Bund äussert sich – soweit möglich und sinnvoll – auch zu einzelnen Projekten, Vorhaben oder Ideen. Dies unter Einbezug aller interessierten UVEK-Ämter: ARE, ASTRA, BAV und BAFU.

Die Beurteilung, ob die Wirksamkeitskriterien erfüllt werden, ist noch nicht Gegenstand der Zwischenbeurteilung. Dort, wo der Bund aber Probleme oder Widersprüche bezüglich den Anforderungen an die Wirksamkeit sieht, äussert er sich im Rahmen der Grundanforderung 5 dazu.

### **3 Zusammenfassende Beurteilung**

Die zwei Hauptdokumente (Berichts- und Massnahmenband) des Agglomerationsprogramms Wil und die weiteren Dokumente weisen eine hohe inhaltliche Bearbeitungsqualität für die GA 3 und GA 4 auf. Mit den vorliegenden Dokumenten hat die Agglomeration Wil eine sehr gute, strukturell kohärente Qualitätssteigerung in der Bearbeitung ihres Agglomerationsprogramms dargelegt. Grundsätzlich ist das Agglomerationsprogramm stimmig, der Wille zur Entsprechung der Anforderungen der Weisung 2010 was die Anforderungen von GA 3 und GA 4 betrifft, ist klar erkennbar. Allerdings müssen noch die Grundanforderungen GA 1, GA 2, GA 5 und GA 6 erfüllt werden. Diese fehlen derzeit noch im Programm und müssen bis zur Abgabe des definitiven Berichts Bestandteil des Agglomerationsprogramms sein.

Ausgehend von einer sehr guten und umfassenden Analyse inklusive SWOT Tabellen wurde auf den Entwicklungstrends (Einwohner/Arbeitsplätze und Verkehrssystem 2025) aufbauend nach einer funktionalen Sichtweise Zukunftsbild, Strategie, Konzepte erarbeitet und Massnahmen nachvollziehbar abgeleitet. Der rote Faden des Programms ist klar erkennbar. Allerdings empfiehlt der Bund, die Analyseergebnisse und Resultate der SWOT-Tabellen konsequent im Massnahmenband massnahmenbezogen einzuarbeiten und so die Nachvollziehbarkeit nochmals zu verbessern.

Die Stärken des Programms liegen in der Erarbeitung eines klaren Zukunftsbildes, in der Abstimmung von Siedlungs- und Landschaftskonzeption mit der Mobilitätskonzeption sowie in der klaren Kommunikation und im Bekenntnis zur Konzentration auf die drei Schlüsselpakete (dem Entwicklungsschwerpunkt Wil West und den Zentrumsentlastungen Wil und Uzwil). Das Agglomerationsprogramm spricht grundsätzlich (mit wenig Inkohärenzen) eine klare Sprache. Es versucht die drei Schlüsselpakete mit einer Reihe von Massnahmen sowohl im Verkehrs- als auch im Siedlungsbereich bestmöglich abzustimmen, dies teilweise über Kantonsgrenzen hinweg, um auf die bestehenden Herausforderungen der Agglomeration Wil zu reagieren. Dies wird vom Bund positiv gewürdigt. Ferner ist über weite Bereiche des Programms (z.B. Aufwertungsmassnahmen, Betriebs- und Gestaltungskonzepte, Langsamverkehr, öV-Haltestellen) eine flächendeckende Herangehensweise der Bearbeitung feststellbar, welche ebenfalls zur Qualitätssteigerung des Gesamtprogramms beiträgt.

Die Schwächen des Programms liegen im Fehlen der vollständigen Informationen zu GA 1, 2, 5 und 6. Ferner wird für die Zielerreichung der Entlastung des Zentrums Wil nicht der gesamte Fächer an Entlastungsmöglichkeiten des Zentrums dargelegt. Insbesondere fehlt das Aufzeigen von Möglichkeiten, wie unabhängig vom Autobahnanschluss Wil West und der Netzergänzung Nord eine Entlastungswirkung im Zentrum realisiert werden kann (z.B. Umgestaltung Schwanenkreisel und weitere flankierenden Massnahmen). Schliesslich muss das Zusammenspiel bzw. die Abhängigkeiten von Netzergänzung Nord und Netzergänzung Grünaustrasse (z.B. Verkehrsflüsse im Stadt Zentrum Wil) noch besser aufgezeigt werden. Diese Inhalte sind bis zur definitiven Abgabe des Programms darzulegen. Weiter werden die zwei vorgeschlagenen Netzergänzungen „Spange Hofen und Spange Grünau“ im Gemeindegebiet Sirmach als Einzelmassnahme vom Bund kritisch beurteilt.

Eine weitere Schwäche des Agglomerationsprogrammes ist die derzeit noch unzureichende Sicherung der Umsetzung der vorgeschlagenen Siedlungsmassnahmen. Die Inhalte und der Lenkungsgedanke der Siedlungsmassnahmen sind mehrheitlich nachvollziehbar und angemessen. Allerdings ist zu prüfen, welche unterstützenden Massnahmen (z.B. Umgang mit bestehenden Arbeitsgebieten, neue Arbeitsplatzgebiete) zur Förderung der zentralen Grundidee ESP Wil-West auf Richtplanungsniveau zu behandeln sind, damit deren Umsetzung glaubhaft gesichert werden kann.

Schliesslich werden Einzelmassnahmen wie die Ausweisung des „Vorbehaltsgebietes Grossbetriebe“ bei Ebnet in Sirnach und einzelne ausgewiesene „ESP Wohn- und Mischzonen“, bei denen Umzonungen oder Einzonungen geprüft werden sollen, vom Bund kritisch betrachtet. Ferner sind die Konfliktgebiete zwischen Siedlung und Landschaft noch detaillierter zu erläutern und darzustellen.

Die Massnahmenpakete und Einzelmassnahmen selber sind mehrheitlich bereits heute sehr gut ausgearbeitet. Insbesondere durch die Massnahmenpakete Wil West und die Zentrumsentlastungen Wil sowie Uzwil, wird auch auf Massnahmenebene die Abstimmung von Siedlung und Verkehr gut belegt. Der Einbezug der Ergebnisse der Analyse und der SWOT-Tabelle sollte im Sinne der Verbesserung der Nachvollziehbarkeit der Massnahmen im Gesamtprogramm noch verbessert werden. Schliesslich ist auch noch die Methode zur Priorisierung der Massnahmentypen nachvollziehbar darzulegen.

#### **4 Aufbau, Struktur, Nachvollziehbarkeit (roter Faden) und Lesbarkeit des Agglomerationsprogramms**

Der Aufbau und die Struktur des vorliegenden zur Zwischenbeurteilung eingereichten Agglomerationsprogramms bezüglich der Grundanforderungen 3 und 4 sind gut, nachvollziehbar und über weite Strecken inhaltlich ausreichend erfüllt. Für die definitive Version des Berichts des Agglomerationsprogramms Wil sind die Grundanforderungen 1, 2, 5 und 6 zwingend zu ergänzen. Ferner sind die umfangreichen Dokumente noch besser mittels möglichst konkreten Verweisen mit dem Berichtsband bzw. Massnahmenband zu verknüpfen. Dies betrifft beispielsweise im Berichtsband die Themenbereiche Langsamverkehr oder im Massnahmenband das Massnahmenpaket Zentrumsentlastung Wil. Im Prüfprozess können sonst die umfangreichen Informationen kaum zielgerichtet verwertet werden.

Trotz der enormen Bandbreite an Dokumentationsmaterial wird der Berichts- und Massnahmenband vom Umfang her vom Bund als angemessen beurteilt. Ferner werden die Detailkarten mit grösseren Massstäben, insbesondere das Zentrale Siedlungs- und Landschaftskonzept, vom Bund positiv beurteilt.

Die räumliche Bearbeitung des Kantonsgrenzen überschreitenden Agglomerationsprogramms Wil, insbesondere die Aufnahme der Gemeinden Kirchberg und Jonschwil (welche gemäss BFS-Perimeter nicht zur Agglomeration Wil gehören und deshalb nur unter den Voraussetzungen gemäss Art. 19 MinVV beitragsberechtigt sind) in die Bearbeitung und Abstimmung wird klar dargelegt. Die Vorgehensweise ist nachvollziehbar, wirkt insbesondere für die Siedlungsmassnahme positiv und wird vom Bund entsprechend zur Kenntnis genommen. Auch der Umgang mit der Gemeinde Flawil wird erläutert.

Der rote Faden, insbesondere zwischen Zukunftsbild, Konzepten und Massnahmen ist gut erkennbar. Aufgrund der Gliederungsänderung der Bearbeitung zwischen dem Baustein Analyse nach Landschaft/Siedlung/Verkehr und den übrigen Bausteinen des Programms nach funktionaler Sichtweise mit Zentren, Wohnen, Arbeiten und ländliche Gemeinden sind insbesondere Rückschlüsse zwischen Analyseteilen (z.B. Schwachstellen, Fakten, Daten) und den Massnahmen nicht immer einfach. Die Massnahmenblätter sollten systematisch mit den Schwachstellen, Fakten und Daten der Analysen ergänzt werden.

Die Lesbarkeit des Berichts- und Massnahmenbandes, sowie die Kartenplotts von Siedlungs- und Landschaftskonzept und Langsamverkehr entsprechen den Vorgaben des Bundes. Die Bezeichnung der Massnahmen zwischen Berichts- und Massnahmenband sind abzugleichen bzw. zu vereinheitlichen. Die Massnahmenblätter sind nach dem ausgearbeiteten Massnahmenraster inhaltlich zu vervollständigen und haben den formellen Anforderungen des Bundes zu entsprechen. Die Auswirkungen der Massnahmen werden in den Massnahmenblättern zu pauschal dargestellt (u.a. Umweltbereich).

Ferner ist konsequent für alle Massnahmen zu präzisieren, mit welchen Instrumenten ihre Umsetzung sichergestellt werden soll. Insbesondere soll auf die notwendigen Anpassungen der kantonalen Richtpläne und/oder der kommunalen Nutzungspläne hingewiesen werden.

In der Folge wird vor allem auf notwendige Anpassungen im Sinne der Weisung 2010 hingewiesen.

## 5 Grundanforderungen

Nachfolgend werden speziell gute Elemente hervorgehoben (Stärken). Unter den Schwächen werden für kritische Elemente Hinweise gegeben, wie aus der Sicht des Bundes vorgegangen werden könnte bzw. welcher Handlungsbedarf noch besteht, damit die Grundanforderung erfüllt werden kann. Die weiteren Anregungen verstehen sich als Hinweise für die Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms, welche aber für das Erfüllen der Grundanforderung nicht entscheidend sind.

### GA 1: Partizipation gewährleistet

*Stärken:* Das Agglomerationsprogramm informiert über die Projektorganisation und die Infokonferenzen.

*Schwächen, Handlungsbedarf:* Derzeit gibt das Agglomerationsprogramm Wil keine Auskunft darüber, wie die Bevölkerung in die Ausarbeitung des Agglomerationsprozesses eingebunden wird.

Eine umfassende Mitwirkung der Gesamtbevölkerung in Form einer öffentlichen Vernehmlassung im Agglomerationsperimeter wird nicht aufgezeigt. Insbesondere ist nicht nachvollziehbar in welchem Umfang die bisherigen Vernehmlassungen stattfanden und die Ergebnisse in das Agglomerationsprogramm integriert werden konnten.

Es ist sicher zu stellen, dass die Partizipation für den definitiven Bericht beim Bund (Ende 2011) erfolgt und im Bericht dargestellt wird.

### GA 2: Bestimmung einer Trägerschaft

*Stärken:* Das Agglomerationsprogramm informiert über die Projektleitung, den Steuerungsausschuss, den Begleitausschuss, dem Fachausschuss und die Infokonferenzen.

*Schwächen, Handlungsbedarf:* Das Agglomerationsprogramm äussert sich nicht dazu, wer der Träger des Programmes ist bzw. sein wird.

Die Aufgaben und Zuständigkeiten während der Erarbeitungs- und Umsetzungsphase des Programms sind nicht ersichtlich.

Es ist nicht angeführt:

- auf welcher Basis die Trägerschaft (mit welcher Verbindlichkeit) und
- wie die Auftraggeberschaft zwischen den Kantonen St. Gallen und Thurgau funktioniert,
- welche Aufgaben die derzeitige Trägerschaft hat,
- wie das weitere Vorgehen bezüglich der Trägerschaft bis zur Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung ist, d.h. welche Form und Meilensteine für die Organisation angestrebt werden.

Anhand dessen ist nachzuweisen, dass die Trägerschaft gemäss der Weisung 2010 die koordinierte Erarbeitung und Umsetzung des Agglomerationsprogramms gewährleisten kann.

Die angeführten fehlenden Punkte zur Trägerschaft sind für den Schlussbericht zu erläutern.

### **GA 3: Analyse von Ist-Zustand und Entwicklungstrends sowie Identifikation von Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken**

*Stärken :*

#### Allgemeines

Die unterschiedlichen Perimeter (z.B. BFS, IRPG), Gemeindegliederungen Agglomerationsgemeinden der Kantone St. Gallen und Thurgau), welche die Agglomeration betreffen, sind ersichtlich. Die Ausdehnung auf die Gemeinden Kichrberg und Jonschwil im Bearbeitungsperimeter sind nachvollziehbar.

Die Zusammenarbeitsstrukturen werden erläutert.

Bei jedem Kapitel der Analyse folgt ein Fazit, das positive und negative Punkte kurz und prägnant zusammenfasst.

Die Fazits werden im Kapitel 2.6 Potenziale und Schwachstellen nach den drei Themenbereichen Landschaftsstruktur und Umweltsituation, Siedlungsstruktur und Verkehrssystem übersichtlich dargestellt .

Nach der Erläuterung der Entwicklungstrends für die drei zentralen Themenbereiche werden die Chancen und Risiken (Kapitel 4.1 - ebenfalls in Dreiergliederung L/S/V) erläutert. Lediglich bei der Ableitung des Handlungsbedarfs wird die gewohnte Dreiergliederung nicht mehr weitergeführt, was zu einem gewissen Bruch in der Logik der Herleitung der Argumentation für die Massnahmen führt und eine Nachvollziehbarkeit des Programms erschwert.

Der Versuch der Darlegung des zentralen Handlungsbedarfs (S. 72) aus Siedlungssicht und das Darlegen der wichtigsten Handlungsansätze (S. 101) in gleicher Systematik wird vom Bund positiv bewertet.

Die Verbindung zwischen Ist-Analyse/Fazits und SWOT-Analyse wird vom Bund als transparent und nachvollziehbar beurteilt. Die Bearbeitung inklusive die klare kritische Sprache bezüglich der prognostizierten Entwicklungshypothese (inkl. Kapitel – Welche Zukunft für die Agglomeration Wil – Thesen der Entwicklung ohne klare Gegensteuerung zur heutigen Entwicklung ) wird positiv gewürdigt.

#### Landschaftsstruktur und Umweltsituation

Die Landschafts- und Freiraumstruktur wird in Kapitel 2.2 beschrieben und in Abbildung 2 „Topographie, Siedlungen, Grünräume und Naturelemente der Agglomeration Wil" dargestellt.

Luft- und Lärmbelastungen sind beschrieben und es wird ein Fazit aus der Analyse gezogen. Allerdings fehlen kartographische Darstellungen.

Die Schwächen im Bereich Landschaftsstruktur und Umweltsituation werden im Kapitel 2.6 dargestellt.

Die Chancen und Risiken im Bereich Landschaftsstruktur und Umweltsituation werden im Kapitel 4.1 erläutert.

#### Siedlungsstruktur

Die Siedlungsstruktur der Agglomeration ist dargestellt.

Darstellung und Beschreibung der Einwohner- und Beschäftigungsentwicklung nach Gemeinden inkl. Fazit erfolgen im Kapitel 2.3.2.

Die Einwohner- und Arbeitsplatzdichten nach Hektarrasterdaten 2000 sind dargestellt. Damit erfolgt eine gute Lokalisierung der wichtigsten Beschäftigungs- und Bevölkerungskonzentrationen in der Agglomeration.

Einkaufsnutzungen, verkehrsintensive Einrichtungen und Arbeitsplatzgebiete werden beschrieben. Zur einheitlichen Darstellung der Standorte der Verkehrsintensiven Einrichtungen von St. Gallen und Thurgau wurde eine gemeinsame Definition vorgestellt. VE werden inkl. öV-Güteklassen in Abbildung 15 kantonsübergreifend dargestellt.

Die Situation und Darstellung der aktuellen Bauzonen und der über- und unüberbauten Bauzonen nach Arbeitsplatz- und Wohngebieten inkl. öV-Güteklassen ist ersichtlich.

Wohn- und Mischgebiete mit Verdichtungspotential sind in Abbildung 18 dargestellt. Es handelt sich dabei um Geschossflächenreserven. Allerdings werden diese in der Folge in die quantitative Betrachtung nicht weiter mit einbezogen (Aussage Bericht Seite 33). In den Kapiteln 6.1.4 und 6.1.5 hingegen wird das mögliche Potential Innenentwicklung mit Wohnen und Arbeiten quantitativ anschaulich dargelegt.

Die Darstellung der ÖV-Erschliessungsgüte gemäss alter Norm VSS erfolgt in Abb. 19.

Im Kapitel 3.2 Trends Siedlungsstruktur wird deutlich dargelegt, wie die Entwicklung hinsichtlich Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung zu erwarten ist, welche Konsequenzen sich daraus ergeben, sowie was politisch und praktisch aus Sicht Agglomeration als realistisch erscheint.

#### Verkehrssystem

In Kapitel 2.4 und in Abbildung 20 wird das Verkehrssystem der Agglomeration erläutert bzw. dargestellt.

2010 wurde ein öV-Konzept erarbeitet und mit dem Agglomerationsprogramm abgegeben, welches im Bericht im Kapitel 2.4.1 mit Struktur, Angebot und Nachfrage von Bahn (Abbildung 21) und Bus (Abbildung 22) zusammengefasst wiedergegeben wurde. Die Fahrplanstabilität in der Innenstadt Wil wird als Problem genannt und in Abb. 23 (ÖV-Engpässe) dargestellt.

Zu- und Wegpendler sowie das Pendlersaldo pro Gemeinde ist dargestellt (Tabelle 9).

Die Benutzerfreundlichkeit des öV-Systems wird thematisiert.

Im Kapitel 2.4.2 werden das MIV-System, die Struktur des Strassennetzes und die Belastungen erläutert und dargestellt. Tempo 50 und 30 Zonen werden thematisiert.

Detaillierte Belastungsangaben (DTV) sind für die Agglomeration auf Seite 44 des Berichts und mit dem Ausschnitt Wil Abb. 27 ersichtlich, fehlen aber für Simach und Uzwil. Ferner ist eine Schwachstellenkarte im MIV (Abb. 28) dargestellt, die sich aus der theoretischen Kapazität der Strasse mit der aktuellen Auslastung definiert.

Die Parkierungsbewirtschaftung wird thematisiert, das Parkplatzangebot erhoben. Allerdings weist die Erhebung des Parkplatzangebots grosse Lücken auf.

Im Kapitel 2.4.3 wird die Struktur des Velosystems der Agglomeration nach



rollendem Langsamverkehr und Fussverkehr erläutert. Das Velosystem der Agglomeration wurde umfassend erhoben und Schwachstellen ermittelt. Die Ergebnisse wurden in eigenen Berichten zusammengefasst.

Abbildung 30 und 32 gibt eine Übersicht, wo die Schwachstellen im rollenden Langsamverkehr und Fussverkehr liegen. Details sind den oben angeführten Einzelberichten zu entnehmen.

In diesem Zusammenhang wurde auch eine Schwachstellenanalyse zu den öV-Haltestellen (Bus-Bahn) durchgeführt, der auf den Handlungsbedarf bezüglich des Zugangs zum öV und Multimodale Drehscheiben hinweist.

Im Kapitel 3.3 „Trends Verkehrssystem“ wird die Verkehrsentwicklung für das Jahr 2025 gut verständlich dargelegt. Dabei werden die Entwicklungen hinsichtlich Verkehrsbelastungen in Wil und die sich daraus ergebenden Schwachstellen aufgezeigt.

Die Verkehrssicherheit wird im Kapitel 2.4.4 thematisiert. Die Abbildung 34 gibt die Unfallschwerpunkte wieder.

#### Mobilitätsverhalten und -beeinflussung

Im Kapitel 2.5 wird bezüglich Modal-Split der Agglomeration und der Kernstadt Wil sowie über Massnahmen zum Mobilitätsmanagement Auskunft gegeben.

*Schwächen,  
Handlungsbedarf:*

#### Allgemeines

Der dargelegte Handlungsbedarf (Kapitel 4.1.2 – 4.1.5) geht von der Gefahr der funktionalen Entleerung aus und leitet damit zur funktionalen Sicht der Bearbeitung des Zukunftsbildes und der Strategieebene des Programms über. Mit dem Handlungsbedarf, gegliedert nach „Zentren, Wohnen, Arbeiten und ländliche Gemeinden“, wird ein neuer Ansatz in der Bearbeitung des Programms hereingebracht (bisher jeweils Siedlung/Landschaft/Verkehr). Der Handlungsbedarf (S. 72ff) fokussiert anfangs nur einseitig aus der Sicht der Siedlungsentwicklung und macht dabei nur sehr vage Anmerkungen zu den verkehrstechnischen Notwendigkeiten. Der dargelegte Handlungsbedarf aus Kapitel 4 lässt die Abstimmung mit dem Verkehr nur andeutungsweise erkennen. Der Bericht ist hinsichtlich klarer Aussagen im Handlungsbedarf für Siedlung und Verkehr noch zu schärfen.

Auf Strategieebene verdeutlichen die detailliert aufgezeigten Handlungsfelder im Landschafts- und Siedlungsentwicklungskonzept den notwendigen Handlungsbedarf im Verkehrsbereich, ohne explizit den Handlungsbedarf Verkehr zu benennen. Erst auf Ebene Mobilitätskonzept wird auf den ausgewiesenen Handlungsbedarf im Landschafts- und Siedlungskonzept, aufgeteilt nach öV, MIV, LV und Verkehrssicherheitskonzept, mit Massnahmen logisch und nachvollziehbar geantwortet.

Die gewählte Vorgehensweise sollte insbesondere zur Verbesserung der Nachvollziehbarkeit und der Verknüpfung zwischen der Analyse und den anderen Bausteinen (Zukunftsbild bis Massnahmen) noch besser erläutert werden.

#### Landschaftsstruktur und Umweltsituation

Die Zersiedelung wird in der Agglomeration als klares Problem erkannt. Die Qualität des Freiraumes/der Naherholungsgebiete wird als grosses Plus des Wohnstandortes Agglomeration Wil hervorgehoben. Gewisse Konkretisierungen, wie das Beschreiben von konkreten Konfliktgebieten, folgen im Kapitel 3.1. Eine detailliertere Beschreibung mit Karten, welche die Konfliktsituationen klar

darstellen, würden zur besseren Verständlichkeit dieses Themas beitragen. Der Handlungsbedarf im Bereich Landschaft und Naherholung ist im Kapitel 6 abgehandelt, konkrete Darstellungen fehlen jedoch im Bericht.

Die Luftqualität ist nicht kartographisch dargestellt und die Daten dazu sind zu aktualisieren (Tabelle 4 und 5 sowie Abb. 3).

#### Siedlungsstruktur

Die Siedlungsverdichtungsgebiete (Geschossflächenreserven) werden für die Baulandentwicklung nicht weiter berücksichtigt. Damit vernachlässigt die Agglomeration einen zentralen Lenkungsbereich, der die Innenentwicklung der Agglomeration Wil wesentlich unterstützen könnte.

Des Weiteren werden im kantonalen Richtplan St. Gallen Nutzungsreserven in Bahnhofgebieten, z.B. in Wil, thematisiert. Der Standort Wil ist als Bahnhofgebiet von kantonalen Bedeutung festgesetzt. Es stellt sich die Frage, ob auf Agglomerationsprogrammstufe mögliche Nutzungsreserven in Bahnhofgebieten ausgeschöpft werden können?

#### Verkehrssystem

Die Erreichbarkeiten in der Agglomeration für die wesentlichen (Pendler-) Beziehungen sind darzustellen und die relevanten Ströme zu quantifizieren.

Informationen zu den Pendlerbeziehungen im Bericht wären hilfreich. Allerdings werden diese im Bericht ZMB Zentrumsentlastung, Wil West und Beurteilung ESP Wil West detailliert beschrieben.

Zum Ausbau des Angebots im Regionalen Personenverkehr weist der Bund darauf hin, dass die zugeteilten Kantonsquoten bereits voll ausgeschöpft sind. Eine grundsätzliche Zustimmung zu einem Angebotsausbau muss daher immer unter diesem Vorbehalt erfolgen.

#### Mobilitätsverhalten und -beeinflussung

Quantitative Hypothesen zur Entwicklung des Mobilitätsverhaltens unter Berücksichtigung der heutigen Trends in der Agglomeration werden angedeutet. Klare Aussagen fehlen jedoch.

### **GA 4: Entwicklung von Massnahmen in allen Bereichen, in Kohärenz zu Zukunftsbild, Teilstrategien und Priorisierung (erkennbarer roter Faden)**

#### *Stärken:*

##### Allgemeines

Das Agglomerationsprogramm stellt mit seiner funktionalen Sichtweise eine logische und nachvollziehbare Verbindung zwischen Zukunftsbild, Teilstrategien und -konzepten sowie den Massnahmen her. Es stellt diese textlich und grafisch entsprechend dar.

Aus den Teilkonzepten werden konkrete priorisierte Massnahmen abgeleitet, die alle Bereiche abdecken. Die einzelnen Massnahmen werden nach Bereichen zusätzlich in Detailkarten dargestellt.

Aufgrund der Struktur und des Aufbaues des Berichts ist nachvollziehbar, dass die vorgeschlagenen Massnahmen den ermittelten Schwachstellen der Analyse entgegenwirken sollen, dem dargelegten Handlungsbedarf aus funktionaler Sichtweise entsprechen und zur Umsetzung des Zukunftsbildes beitragen. Dennoch empfiehlt der Bund diesen roten Faden insbesondere im Massnahmenband noch einmal explizit für jede Massnahme aufzuzeigen. Damit

kann nochmals ein wesentlicher Beitrag zur Nachvollziehbarkeit der Einzelmassnahmen geleistet werden.

#### Zukunftsbild, Konzept und Strategie Siedlung und Landschaft

Das Agglomerationsprogramm enthält ein Strukturbild und eine Vision von Siedlung/Landschaft sowie Verkehr. Es stellt diese textlich (S. 75ff) und grafisch (Abb. 46 und 56) dar und zeigt auf wie diese miteinander koordiniert sind.

Die Fragen Was und Wo werden für das Verkehrssystem, die Siedlungsentwicklung und die Landschaft beantwortet.

Ein aus dem Zukunftsbild abgeleitetes Siedlungs- und Landschaftskonzept behandelt umfassend die Mehrheit der geforderten Elemente der Teilstrategie Siedlung laut Weisung 2010 sowie zusätzliche agglomerationspezifische Schwerpunkte.

Struktur-, Visions- und Konzeptkarten Siedlung und Landschaft sind leserlich und nachvollziehbar. Eine kleinmassstäbliche Konzeptkarte Siedlung und Landschaft wurde separat mit den Agglomerationstextbänden abgegeben.

Interessant ist die Herangehensweise der Agglomeration Wil, innerhalb der Konzeptebene Siedlung- und Landschaft auf die Handlungsfelder/Verknüpfungen im/mit dem Verkehr (Planinhalte/Umsetzungshinweise (S. 101ff)) hinzuweisen. Mit dem Konzept im Bereich Siedlung und Landschaft stellen sich die Teilkonzepte des Mobilitätskonzepts Wil als gut nachvollziehbare Konsequenzen dar, die auch die vorgeschlagenen Massnahmen konsequent erscheinen lassen. Insgesamt kommt die gute Abstimmung aller Teilkonzepte (Siedlung/Landschaft/Mobilität) untereinander im Programm gut zum Ausdruck und stellt auch eine Stärke des Programms dar.

Das Siedlungs- und Landschaftskonzept legt insbesondere die Potentiale Siedlungsentwicklung Wohnen dar und beinhaltet auch das Konzept für den ländlichen Raum. Die Integration des Konzepts des ländlichen Raumes wird vom Bund positiv gewürdigt.

#### Mobilitätskonzept

Die Vision Verkehr stellt übersichtlich die MIV Konzeption mit den wichtigsten geplanten öV-Interventionen (Haltestellen Bahn, Multimediale Drehscheiben) dar. Die Details zu den jeweiligen Verkehrsbereichen werden in eigenen öV-, MIV- und LV-Konzepten beschrieben und in Detailkarten dargestellt.

Alle geforderten Teilaspekte nach Weisung 2010 wie die Struktur des zukünftigen Strassennetzes, des künftigen Bahnsystems, des öffentlichen Bussystems, des Langsamverkehrs sind beschreiben und dargestellt.

Zusätzlich vergleicht das öV-Konzept den Zustand der Erschliessungsqualität 2010 mit den erwarteten Veränderungen mit dem Agglomerationsprogramm.

Grundprinzipien für die agglomerationsweite Bearbeitung der Betriebs- und Gestaltungskonzepte werden dargelegt.

Im Bereich Langsamverkehr werden auch Aussagen zur Intermodalität angeführt.

Ferner werden Aussagen zur Parkierungspolitik sowie Verkehrs- und Mobilitätsmanagement gemacht.

#### Massnahmen Siedlung und Verkehr

Grundsätzlich begrüsst der Bund den starken Leitgedanken der siedlungsseitigen Konzentration der Entwicklung in und um Wil West und den Verzicht einer Entwicklung in den anderen Gemeinden. Bei überzeugender Sicherung der Umsetzung kann dies massgeblich zur positiven Wirkung des Programms beitragen.

Aus dem Siedlungs- und Landschaftskonzept werden für alle geforderten Themen Massnahmen im Bereich Siedlung aber auch für die Landschaft abgeleitet und priorisiert (vgl. Kapitel 7, S. 151).

Aus den Teilkonzepten Mobilität Wil werden für alle geforderten Themen Massnahmen nachvollziehbar abgeleitet, in Paketen abgehandelt und priorisiert. Diese werden im Kapitel 7 nochmals konkretisiert und im Massnahmenband zum Agglomerationsprogramm Wil detailliert bearbeitet.

Ein flächendeckende Bearbeitung und Massnahmenableitung der Themenbereiche öV, LV, Verkehrsknoten, Betriebs- und Gestaltungskonzepte ist aus dem Programm ersichtlich. Nicht nachvollziehbar ist die Prioritätensetzung bei einzelnen Massnahmen (z.B. Betriebs – und Gestaltungskonzepte Zentrum Wil).

*Schwächen,  
Handlungsbedarf:*

Allgemeines

Die starke Konzentration auf ein funktionierendes Entwicklungsgebiet Wil West „nur“ mit einem Nationalstrassenanschluss Wil West birgt auch Gefahren in sich. Das Programm zeigt nicht auf, wie die Agglomeration reagiert, wenn Wil-West später oder gar nicht realisiert werden kann.

Zukunftsbild, Konzept und Strategie Siedlung und Landschaft

Auf Konzeptebene Siedlung und Landschaft fehlen konkrete Aussagen dazu, wo die Landschaft unter Druck steht.

Ferner sieht der Bund zwei Kategorien von Gebietsausscheidungen im Siedlungs- und Landschaftskonzept als sehr kritisch an, da diese den grossen Bemühungen zur Siedlungskonzentration des Agglomerationsprogramms deutlich entgegenwirken:

- Dies betrifft insbesondere das „Vorbehaltsgebiet Grossbetriebe“ östlich von Ebnet (Gemeinde Sirnach), welches eine grosse Fläche einnimmt.
- Ferner werden einzelne „ESP Wohn- und Mischgebiete: Umzonung/Einzonung prüfen“ ausgewiesen, die der Bund ebenfalls kritisch sieht: z.B. die Gebiete in der Stadt Wil unmittelbar westlich der geplanten Grünaustrasse, nördlich der Fürstenlandstrasse - Nähe Gemeindegrenze Zuzwil, in Rickenbach entlang Wilenstrasse.

Im Siedlungs- und Landschaftskonzept werden klare Aussagen zum Potential hinsichtlich Arbeitsplätze vermisst. Konkret ist die Frage zu beantworten, wie viele Arbeitsplätze mit Wil West und den weiteren Entwicklungen der Arbeitsgebiete in der Agglomeration untergebracht werden können.

Auf Seite 89 wird zudem erwähnt, dass auf die Überbauung in noch nicht überbauten Flächenreserven von Industrie- und Gewerbebezonen im Raume Wil zugunsten des Standorts Wil-West verzichtet wird. Doch was geschieht mit diesen Flächenreserven? Besteht diesbezüglich die Idee einer Flächenkompensation?

Siedlungsentwicklung nach Innen

Um die künftige Siedlungsentwicklung zu steuern, soll die Siedlung nicht über die definierten Siedlungsbegrenzungslinien hinaus wachsen. Zusätzlich sind Erweiterungen nur erlaubt, unter der Erschliessungs-Voraussetzungen von mindestens Güteklasse C. Dies sind zweifellos zielorientierte Massnahmen, die jedoch damit ergänzt werden sollten, dass nur dann Neueinzonungen getätigt werden dürfen, wenn die inneren Reserven vollends ausgeschöpft sind. Dies bestätigt auch die Aussage auf Seite 111, worin beschrieben wird, dass die existierenden inneren Reserven und deren Potenziale reichen, um den Bedarf an Fläche gemäss Prognose von 11'000 neuen Einwohnern zu decken.

Hinweis zu den Innenentwicklungspotentialen entlang Gleisanlagen: Der Korridor Winterthur – Wil wird im Konzeptteil des Sachplans Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene vom 8. September 2010 als risikorelevante Bahnanlage aufgeführt. Dies bedeutet, dass die Bahnanlage aufgrund des Gefahrguttransportes eine signifikante, mittel- bis langfristige Gefahrenquelle darstellt und die Störfallvorsorge deshalb im Rahmen der Raumplanung berücksichtigt werden muss.

#### Mobilitätskonzept

Für das MIV Konzept wird für die Zielerreichung der Entlastung des Zentrums Wil nicht der gesamte Fächer an Entlastungsmöglichkeiten des Zentrums dargelegt. Insbesondere fehlt das Aufzeigen von Möglichkeiten, wie unabhängig vom Autobahnanschluss Wil West und der Netzergänzung Nord eine Entlastungswirkung im Zentrum realisiert werden kann (z.B. Umgestaltung Schwanenkreisel und weitere flankierenden Massnahmen). Schliesslich muss das Zusammenspiel bzw. die Abhängigkeiten von Netzergänzung Nord und Netzergänzung Grünaustrasse (z.B. Verkehrsflüsse im Stadt Zentrum Wil) noch besser aufgezeigt werden.

Die Analyse der Ist-Situation (S. 66) aus dem Bericht ZMB ZEW ist als Variante in den Berichtsband des Agglomerationsprogramms zu integrieren. Es ist aufzuzeigen, mit welchen alternativen Massnahmen (z.B. Verkehrsmanagement, Busspuren) welche Wirkungen im vorhandenen Strassennetz erzielt werden können.

#### Massnahmen Siedlung und Verkehr

Die Herleitung der Massnahmen im Siedlungsbereich ist noch zu verbessern. Insbesondere sollte der konkrete Bezug zwischen den Handlungsfeldern im Siedlungs- und Landschaftskonzept und den Massnahmen hergestellt werden.

Die flächendeckende Bearbeitung im Bereich Verkehrssicherheit wird dargelegt. Die systematische Herangehensweise, die aufzeigt wo Problemgebiete sind, wo bereits entsprechende Massnahmen gesetzt wurden, welche noch offen sind, welche im Rahmen des Agglomerationsprogramms angegangen werden sollen, ist nicht ersichtlich.

Auf eine einheitliche Bezeichnung zwischen Massnahmen im Berichtsband und im Massnahmenband ist zu achten.

## GA 5: Beschreibung und Begründung der prioritären Massnahmen

- Stärken:** Das Agglomerationsprogramm enthält priorisierte Massnahmen zur Umsetzung des Zukunftsbildes und den daraus abgeleiteten Teilstrategien.
- Der Nutzen und die Zweckmässigkeit für jede Massnahme wird dargelegt.
- Qualitativ-argumentative Angaben hinsichtlich Relevanz, Mitfinanzierbarkeit und Beurteilung der Wirkung sind bei allen Massnahmen vorgesehen oder bereits angeführt.
- Die Massnahmenblätter sind von der Rasterstruktur und Darlegung von Fakten und Daten gut aufbereitet und entsprechen weitgehend den formellen Anforderungen der Weisung 2010. Allerdings sind alle Massnahmenblätter hinsichtlich der ausgearbeiteten Rasterstruktur inhaltlich zu vervollständigen.
- Mit dem klaren Bekenntnis zu Wil West und den Zentrumsentlastungen Wil und Uzwil als A-Massnahme erklären sich ein Grossteil der Priorisierungen der Massnahmen im Agglomerationsprogramm.
- Die Methode für die Priorisierung der Betriebs- und Gestaltungskonzepte lehnt sich an die im Prüfprozess gewählten DTV Vorgaben an.
- Schwächen, Handlungsbedarf:** Die Methode zur Priorisierung des Grossteils der Massnahmen ist nicht explizit erläutert.
- Bei den Wirkungen der Massnahmen sollten auch deren Schwächen behandelt werden (z.B. der Siedlungsdruck auf Bronschhofen und Gemeinden nördlich davon durch den neuen Anschluss, Massnahme ZEW 1.1).

## GA 6: Umsetzung und Controlling gesichert

- Stärken:**
- Schwächen, Handlungsbedarf:** Das Agglomerationsprogramm Wil ist mit Informationen zu ergänzen, die Auskunft über die Grundanforderung 6 „Umsetzung und Controlling gesichert“ geben.
- Bei der Aufbereitung der Informationen ist zu unterscheiden zwischen
- dem Controlling der Umsetzung der Massnahmen, das durch die Agglomeration geleistet wird und in Form des Umsetzungsberichtes alle 4 Jahre nach Beginn der Umsetzung beim Bund einzureichen ist und
  - dem MOCA (Monitoring und Wirkungskontrolle). MOCA wird unter Leitung des ARE durchgeführt.
- Im Agglomerationsprogramm ist auszuweisen, welche Massnahmen (Verkehrsinfrastrukturen und Siedlungsmassnahmen) richtplanrelevant sind, wie der Stand ihrer Verankerung im Richtplan ist und welche Richtplananpassungen nötig sind. Zum heutigen Zeitpunkt und aus Sicht des Bundes, handelt es sich insbesondere um folgende Massnahmen:
- Siedlung
- das Agglomerationsprogramm Wil
  - Teilpaket kantonale Richtplanungen St. Gallen und Thurgau
  - ESP Wil West
  - ESP Wohnen

### Verkehr

- Alle Netzergänzungen
- Haltestelle Frauenfeld-Wil-Bahn
- Doppelspurabschnitte der Frauenfeld-Wil-Bahn

Das Agglomerationsprogramm hat Auskunft über seine Übereinstimmung mit der Umweltschutzgesetzgebung und den entsprechenden Weisungen und Projekten zu geben.

## **6 Inhaltliche Erwägungen zu Massnahmen**

### **Spezifische inhaltliche Erwägungen des Bundes**

Das vorliegende Agglomerationsprogramm Wil weist bereits einen überwiegend guten inhaltlichen Bearbeitungsstand der Massnahmen auf. Die nachfolgenden Ausführungen des Bundes (ARE, ASTRA, BAV und BAFU) zu den Massnahmen beruhen nicht auf einem fundierten Prüfprozess. Es ist eine grobe Vorprüfung im Generellen mit Fokus auf die Einbettung der Massnahmen in die dargelegten beabsichtigten abgestimmten Verkehrs- und Siedlungsentwicklungsvorstellungen der Agglomeration. Abweichende Ergebnisse aufgrund des Prüfprozesses werden vorbehalten.

<b>Nr.</b>	<b>Massnahme</b>	<b>Erwägungen, Bestärkungen, Zweifel, „No-go“, offene Fragen</b>
Allgemein		Im Siedlungsbereich stimmen die Massnahmen auf S. 151 vielfach nicht mit dem Massnahmenband überein. Der Sachverhalt ist zu klären. Eine einheitliche Massnahmenbezeichnung und der gleiche Massnahmeninhalt zwischen Berichts- und Massnahmenband ist sicherzustellen. Positiv gewürdigt wird vom Bund, dass fast alle Siedlungsmassnahmen als A-Massnahmen priorisiert werden. Den formellen Anforderungen nach Weisung 2010 für die Massnahmenblätter ist zu entsprechen. Die Inhalte des Massnahmenrasters sind mehrheitlich zu komplettieren.
1.2	Siedlungsbegrenzungslinien	Die Auswahl der Vorgesprochenen Siedlungsbegrenzungslinien ist nicht nachvollziehbar und sollte besser belegt werden.
1.3	Anforderungen an Verkehrsintensive Einrichtungen	Im Agglomerationsgebiet von St. Gallen wirken die Anforderung an VE als stufengerecht und entsprechen den Aussagen des Agglomerationsprogramms. Im Agglomerationsgebiet des Kantons Thurgau wird durch die beabsichtigte Massnahme nur eine marginale Lenkungswirkung erzielt.
1.4	Richtlinie Ortsplanungen	Aus der Massnahme wird nicht deutlich, um welche konkreten Inhalte es sich handelt. D.h. der Inhalt der Massnahme muss noch konkretisiert werden.
1.5	Wildtierkorridor Thurauen	Bei der Massnahme handelt es sich zwar um das zentrale Naherholungsgebiet der Agglomeration. Eine flächendeckende Bearbeitung des Themas geht jedoch nicht aus der Massnahme hervor.
2.1	Aufzoning gut erschlossener W2-Zonen	Positiv ist, dass die Gemeinden Kirchberg und Jonschwil ebenfalls in die Massnahme mit einbezogen sind. Aus den Ausführungen geht nicht hervor, wie eine ausreichende Umsetzung der Massnahme sichergestellt wird.
2.2	Vorranggebiete Innenentwicklung	Positiv ist, dass die Gemeinden Kirchberg und Jonschwil ebenfalls in die Massnahme mit einbezogen sind. Aus den Ausführungen geht nicht hervor, wie eine ausreichende Umsetzung der Massnahme

<b>Nr.</b>	<b>Massnahme</b>	<b>Erwägungen, Bestärkungen, Zweifel, „No-go“, offene Fragen</b>
		sichergestellt wird.
2.3	Nutzung wichtiger Potenziale Innenentwicklung	Positiv ist, dass die Gemeinde Kirchberg ebenfalls in die Massnahme mit einbezogen ist. Aus den Ausführungen geht nicht hervor, wie eine ausreichende Umsetzung der Massnahme sichergestellt wird.
2.4	Vorbehaltsgebiet flächenintensive Unternehmen Sirnach	Diese Massnahme wirkt den Bemühungen zur Siedlungskonzentration, zur Optimierung des Nutzens vom ESP Wil West und der Aufwertung der Zentren entgegen und wird vom Bund als sehr kritisch beurteilt.
2.5	Schutz der Landschaft und der Landwirtschaft	Der Inhalt und Nutzen der Massnahme muss noch konkretisiert werden. Ferner ist darzulegen, welcher Unterschied diese Massnahme in der Wirkung zu den kantonalen Festlegungen Siedlungsbegrenzungslinien und Wildtierkorridor Thurauen hat.
4.1	Neue Arbeitsplatzgebiete nur für Betriebsweiterungen	Aus den Ausführungen geht nicht hervor, wie eine ausreichende Umsetzung der Massnahme sichergestellt wird. Eine überzeugende Sicherstellung der Umsetzung der Massnahme im Programm mit den entsprechend greifenden Instrumenten, wird vom Bund als sehr wichtig erachtet.
4.2	Umgang mit bestehenden Arbeitsplatzgebieten	Aus den Ausführungen geht nicht hervor, wie eine ausreichende Umsetzung der Massnahme sichergestellt wird. Eine überzeugende Sicherstellung der Umsetzung der Massnahme im Programm mit den entsprechend greifenden Instrumenten, wird vom Bund als sehr wichtig erachtet.
4.3	Taktverdichtung auf Buslinien	Das ÖV-Konzept zur Agglomeration Wil sieht auf den Linien Wil – Dussnang – Fischingen, Wil – Jonschwil – Uzwil, Wil – Littenheid, Wil – Bronschhofen und Wil – Zuzwil – Uzwil/Gossau eine Ausweitung des derzeit verdichteten 60-Min.-Taktes zum durchgehenden 30-Min.-Takt vor. Die ungedeckten Kosten dieser Linien werden gemeinsam vom Bund und Kantonen bestellt und abgegolten. Bei einer Ausweitung auf den Halbstundentakt, und Mitfinanzierung durch den Bund, müsste auch hier die Nachfrage mit dem Angebot korrespondieren.  Grundsätzliches: Die Hauptverantwortung beim Ausbau des Angebots im Regionalen Personenverkehr liegt beim Kanton. Der Bund kann sich nur an den Angeboten finanziell beteiligen, soweit der dem Kanton zugeteilte Plafond dafür ausreichend ist und die bestellten Angebote grundsätzlich den Vorschriften des Bundesgesetz über die Personenbeförderung (PBG) und der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV) für abgeltungsberechtigte Angebote entsprechen.).
5	Aufwertung Regionalzentrum Wil	Die Aufteilung und entsprechende Begründung zwischen A und B Massnahmen muss noch dargelegt werden.
7	Aufwertung Ortskerne	Aus den Ausführungen geht nicht hervor, wie eine ausreichende Umsetzung der Massnahme sichergestellt wird.
WW 1.1	Zonierung und Entwicklung ESP Wil-West	Die Grösse der Zonierung des ESP Wil-West insbesondere einzelner Teilbereiche (z.B. Gebiete bei Gloten/Butzeloo) ist noch nicht nachvollziehbar im Programm dargelegt. Ferner sollte noch die Möglichkeit der Etappierung der Zonierung geprüft werden.
WW 1.2	Autobahnanschluss Wil-West	Der Autobahnanschluss muss klar als übergeordnete Massnahme gekennzeichnet werden. Die Agglomeration sollte darlegen, welche Finanzierungsquellen für welche Teilabschnitte des Anschlusses (insbesondere die Zufahrtsstrassen) vorgesehen sind und welche



<b>Nr.</b>	<b>Massnahme</b>	<b>Erwägungen, Bestärkungen, Zweifel, „No-go“, offene Fragen</b>
		<p>Kosten damit verbunden sind. Die Agglomeration favorisiert den Anschluss auf der Höhe Dreibrunnenstrasse. Nach derzeitiger grober Prüfung der Unterlagen betrachtet das ASTRA die Variante Dreibrunnenstrasse als Vorzugsvariante.</p>
<p>WW 1.3 Infrastruktur Frauenfeld-Wil-Bahn</p>		<p>Der Handlungsbedarf für die Massnahme bei entsprechender Entwicklung des ESP Wil West wird vom Bund anerkannt. Da die Massnahme zur Erschliessung eines neuen Gebietes dient, ist das Kosten/Nutzenverhältnis und Folgekosten noch zu wenig nachvollziehbar. Die Kostengenauigkeit sollte im definitiven Bericht auf Vorprojektniveau sein. Die konkreten Entwicklungsetappen sind mit dem Umsetzungshorizont von Wil West darzulegen. Ferner ist die Abstimmung mit dem Feinverteiler darzulegen.</p>
<p>WW 1.6 Steuerung und Nutzung neuer Arbeitsplatzgebiete</p>		<p>Aus den Ausführungen geht nicht hervor, wie ein ausreichende Umsetzung der Massnahme sichergestellt wird?</p>
<p>ZEW 1.1 Netzergänzung Nord</p>		<p>Für die Massnahme sind die zentralen Inhalte der Zweckmässigkeitsbeurteilung ZEW in das Massnahmenblatt zu integrieren. Aus der derzeitigen Massnahme geht die Fortführung zur favorisierten Variante zum Autobahnanschluss Wil West noch nicht abschliessend hervor. Der Nachweis für begleitende Massnahmen auf den zu entlastenden Strassen und um induzierten Verkehr zu verhindern, ist zu erbringen.</p>
<p>ZEW 1.2 Netzergänzung Grünastrasse</p>		<p>Die Gesamtentlastungswirkung der Massnahme gemeinsam mit der Netzergänzung Nord muss noch dargelegt werden. Ferner sind die Nutzensteigerungen durch BGK sowie Aufwertungen mit Fakten und Daten zu belegen.</p>
<p>ZEW 1.3 Verkehrsmanagement Wil</p>		<p>Die Massnahme an sich wird positiv beurteilt, grundsätzlich fehlt ein konkretes Konzept, dass auch auf die verschiedenen Möglichkeiten der Netzergänzungen und des Autobahnanschluss mit einbezieht. Ferner sind die Verkehrsinformation, die Verkehrslenkung insbesondere für den Schwerverkehr und die Verkehrsleitung darzulegen. Eine bedarfsgerechte, etappenweise Umsetzung, deren Kosten und die Auswirkungen (z.B. auch auf BGK) sind aufzuzeigen. Für die Ausgestaltung der Massnahme sind evtl. notwendige Zusammenarbeiten betreffend Nationalstrassennetz zu berücksichtigen.</p>
<p>ZEW 1.4 Knotensanierung Schwanenkreisel</p>		<p>Aus dem Programm ist nicht nachvollziehbar, warum die Gesamt-massnahme bzw. Bestandteile davon (Busspuren usw. ) als B-Massnahme priorisiert sind.</p>
<p>ZEW 1.6 BGK Zürcherstrasse</p>		<p>Aus dem Programm ist nicht nachvollziehbar, warum diese Massnahme an einer der zentralen Einfallsachsen von Wil als B-Massnahme priorisiert ist. Die DTV Daten belegen einen Handlungsbedarf.</p>
<p>ZEW 1.7 BGK Toggenburgerstrasse</p>		<p>Aus dem Programm ist nicht nachvollziehbar, warum diese Massnahme an einer der zentralen Einfallsachsen von Wil als B-Massnahme priorisiert ist. Die DTV Daten belegen einen Handlungsbedarf.</p>
<p>ZEW 1.8 BGK Fürstenlandstrasse</p>		<p>Der DTV von 7000 belegt keinen dringenden Handlungsbedarf für eine A-Massnahme. Hier sollten noch weitere Fakten und Abstimmungen insbesondere mit der Massnahme Netzergänzung</p>

<b>Nr.</b>	<b>Massnahme</b>	<b>Erwägungen, Bestärkungen, Zweifel, „No-go“, offene Fragen</b>
		Grünaustrasse für die Argumentation dargelegt werden.
ZEU 1.1 Netzergänzung Spange Westumfahrung		Die Entlastungswirkung für Oberbüren ist aus dem Massnahmenblatt nicht nachvollziehbar.
ÖV 1.1 Aufwertung Bahnhof Wil		Der konkrete Inhalt und das Kosten/Nutzenverhältnis sind derzeit nicht abschätzbar.
ÖV 2.1 Doppelspurabschnitte der Frauenfeld-Wil-Bahn		Jakobstal und Lüdern – die Lagen der Doppelspurabschnitte/Kreuzungsstellen – liegen ausserhalb des Agglomerationsperimeters. Die Wirkung innerhalb des Agglomerationsperimeters ist klar darzulegen.
ÖV 4.2 Ausbau Ortsbus Uzwil		Aufteilung zwischen Betriebs- und Infrastrukturkosten ist darzulegen.
ÖV 4.3 Taktverdichtung auf Buslinien		Im Bericht wird mehrmals auf das Problem der nicht sehr dichten Besiedlung hingewiesen. Ist die Diskrepanz zwischen Angebot und Nachfrage in den betroffenen Gebieten nachweislich gelöst? Sind die Kostenfolgen für die Agglomeration tragbar?
MIV 1.1 Netzergänzung Spange Grünau		B-Massnahme: Ein ausreichender Handlungsbedarf für diese Netzergänzung ist aus dem vorliegenden Agglomerationsprogramm und für den Bund nicht ersichtlich. Die Entlastungswirkung ist zu gering.
MIV 1.2 Netzergänzung Spange Hofen		A-Massnahme: Bereits im 1. Agglomerationsprogramm zurückgewiesen. Siehe Argumentation im Prüfbericht zur 1. Generation. Ein ausreichender Handlungsbedarf für diese Netzergänzung ist aus dem vorliegenden Agglomerationsprogramm für den Bund nicht ersichtlich. Die Entlastungswirkung ist zu gering. Kosten/Nutzen-Verhältnis scheint bei grober Vorprüfung ungenügend.

## 7 Erste Hinweise zur Wirkungseinschätzung

Die folgenden Aussagen basieren nicht auf einem fundierten Prüfverfahren des abgegebenen Agglomerationsprogramms Wil. Sie sind erste Hinweise, welche eine Fokussierung auf wichtige oder noch zu verbessernde Punkte für die Wirkungsbeurteilung des Agglomerationsprogramms Ende 2011 zum Ziel haben.

Mit den vorliegenden Berichtsbänden zum Agglomerationsprogramm ist es der Agglomeration Wil gelungen, ein kohärent abgestimmtes und solides Programm darzulegen. Der klare Aufbau sowie die Konzeption von Zukunftsbild und Konzepten des grenzüberschreitenden Programmes mit der Konzentration auf die Zentren Wil und Uzwil mit den Zentrumsentlastungen und des starken Leitgedanken der Entwicklung des ESP Wil-West sind stimmig. Diese klaren Entwicklungsideen sind auch die Stärken des Programms.

Im Verkehrsbereich wirkt sich die Konzentrationen auf die Zentrumsentlastungen mit einer Reihe flankierender Massnahmen positiv auf die Gesamtwirkung aus. Im Detail ist jedoch insbesondere bei den Planungen zur Zentrumsentlastung Wil die Abstimmung mit der Netzergänzung Grünaustrasse und die zeitliche Umsetzungsplanung für die Knotensanierung Schwanenkreisel (B-Massnahme) sowie zahlreiche Betriebs- und Gestaltungskonzepte (B-Massnahmen) noch nicht ausreichend nachvollziehbar dargelegt. Grundsätzlich wirkt das Agglomerationsprogramm mit der Palette an vorgeschlagenen Verkehrsmassnahmen in allen Bereichen positiv auf die Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems.

Das Programm spricht eine klare Sprache zur Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen mit ebenfalls umfangreichen Massnahmenplanungen. Der Bund wertet den Leitgedanken der siedlungsseitigen Konzentration der Entwicklung in und um Wil West mit dem Verzicht einer Entwicklung in den anderen Gemeinden klar positiv. Bei überzeugender Sicherung der Umsetzung der

Siedlungsmassnahmen kann dies massgeblich zur positiven Wirkung des Programms beitragen. Eine Abschwächung dieses Prinzips sowie Massnahmen, die diesem Grundgedanken entgegenwirken, wie das Vorbehaltsgebiet Grossbetriebe im Gemeindegebiet in Simach, können aber auch die Gesamtwirkung beeinträchtigen.

Mit einem Konzept zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Programm werden ebenfalls viele kleinere, aber in der Fläche wirksame Interventionen im Bereich Aufwertung Ortsdurchfahrten, Bahnhofsgebiete, Zentren, Betriebs- und Gestaltungskonzepte, Knotensanierungen und Langsamverkehr vorgeschlagen, die eine positive Wirkung erzielen.

Bezüglich der Wirkung im Bereich „Umweltbelastungen und Ressourcenverbrauch vermindern“ wird ein klares Engagement des Programms zur Verschiebung des derzeit unterdurchschnittlichen Modal Splits zur Steigerungen des öV- und Langsamverkehrsanteils dargelegt. Ob es zu starken Eingriffen in den Landschaftsraum kommt, kann aufgrund des Planungsstandes der MIV Ausbauprojekte (Wil-West Zufahrten/Grünaustrasse) derzeit noch nicht abschliessend festgehalten werden.

Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Hinweise

- Lesehilfe der ersten Generation Agglomerationsprogramme
- Methodische Arbeitshilfe: Konzept zur Siedlungsentwicklung nach innen.

Die Unterlagen können von der Homepage des ARE herunter geladen werden.

<http://www.are.admin.ch/themen/agglomeration/00626/01680/index.html?lang=de>